

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

Ppłk dr inż. Maciej MARSZAŁEK

POLITYCZNO-MILITARNE ASPEKTY UŻYCIA KOMPONENTU POWIETRZNEGO W OPERACJACH REAGOWANIA KRYZYSOWEGO

ETAP 2

Wymuszanie stref zakazanych
przez komponent powietrzny
4.37.2.0



57795

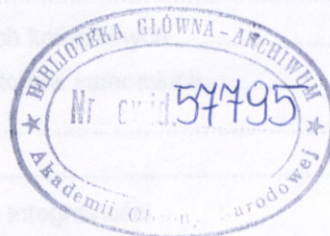
WARSZAWA

2004



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ



Płk dr inż. Maciej MARSZAŁEK

POLITYCZNO-MILITARNE ASPEKTY UŻYCIA KOMPONENTU POWIETRZNEGO W OPERACJACH REAGOWANIA KRYZYSOWEGO

ETAP 2

Wymuszanie stref zakazanych przez komponent powietrzny

4.37.2.0

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

1993

Płk dr hab. inż. Maciej WARSZĄCZAK

Recenzent opracowania:

Płk dr hab. inż. Bogdan ZDRODOWSKI

W OPERACJACH REAGOWANIA KRYZYSOWEGO

ETAP 2

Wymuszenie atak zakazanych

przez komponent powietrzny

437.30

SPIS TREŚCI

WSTĘP	3
1. TERMINOLOGIA I PODZIAŁ OPERACJI WYMUSZANIA STREF ZAKAZANYCH	11
2. GENEZA OPERACJI WYMUSZANIA STREF ZAKAZANYCH	24
2.1. Użycie lotnictwa w wojnach kolonialnych	24
2.2. Brytyjskie doświadczenia z kampanii powietrznych w wojnach kolonialnych	25
2.2.1. Geneza brytyjskiej koncepcji kontroli z powietrza terytoriów zamorskich	25
2.2.2. Strategia kontroli z powietrza	31
2.2.3. Ocena kontroli z powietrza	34
2.3. Hiszpańskie doświadczenia z użycia lotnictwa w utrzymaniu integralności podległych kolonii	41
2.4. Francuskie doświadczenia z użycia lotnictwa w wojnach kolonialnych	50
2.4.1. Użycie lotnictwa francuskiego w Maroku	50
2.4.2. Działania lotnictwa francuskiego w Syrii	54
2.5. Użycie sił powietrznych Włoch w Libii	57
2.6. Konkluzje	59
3. WSPÓŁCZESNE OPERACJE WYMUSZANIA STREF ZAKAZANYCH	69
3.1. Operacje wymuszania stref zakazu lotów nad północnym Irakiem	69
3.1.1. Operacja „Provide Comfort”	69
3.1.2. Operacja „Northern Watch”	76
3.2. Wymuszanie strefy zakazu lotów nad południowym Irakiem – operacja „Southern Watch”	80
3.3. Wymuszanie stref zakazanych w Bośni i Hercegowinie	89
3.3.1. Operacja „Deny Flight”	89
3.3.2. Operacja „Deliberate Force”	104
3.4. Konkluzje	114
4. CONTROLLINGOWE UJĘCIE OPERACJI WYMUSZANIA STREF ZAKAZANYCH	117
4.1. Otoczenie operacji wymuszania stref zakazanych	117
4.2. Zasady operacji wymuszania stref zakazanych	121
4.3. Strategia wymuszania stref zakazanych	129
4.4. Rodzaje działań lotnictwa w operacjach wymuszania stref zakazanych	139
4.5. Wielkość i skład lotnictwa wydzielanego do operacji wymuszania stref zakazanych	148
4.6. System dowodzenia w operacjach wymuszania stref zakazanych	151
4.7. Konkluzje	160
ZAKOŃCZENIE	163
BIBLIOGRAFIA	164
Załączniki	166

WSTĘP

Konflikty z przełomu XX i XXI wieku wyraźnie dowiodły, że siły zbrojne oraz ich poszczególne komponenty coraz częściej są wykorzystywane do działań zupełnie innych niż to pierwotnie zakładano i do których standardowo były przygotowywane. Mimo że w operacjach tych aktywnie uczestniczą siły zbrojne, to nie mają one cech charakterystycznych dla typowych działań bojowych na dużą skalę. Wobec tego należało dokonać przewartościowania dotychczasowych poglądów na użycie sił zbrojnych i ich komponentów w różnych sytuacjach wynikających z nowych jakościowo zagrożeń, które zdefiniowano jako kryzysowe. Lotnictwo, ze względu na swe unikalne właściwości, było nader często wykorzystywane do reagowania na zagrożenia międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju. Dlatego też w środowisku międzynarodowym zaczęto postrzegać je jako wyjątkowo elastyczny środek ułatwiający rozwiązywanie tego rodzaju problemów.

Obecnie komponent powietrzny nie jest zatem wyłącznie środkiem walki zbrojnej, lecz także narzędziem ułatwiającym kreowanie polityki zarówno bezpieczeństwa narodowego, jak i międzynarodowego. Jedną z nowych form użycia lotnictwa w sytuacjach kryzysowych, które zwykle mają charakter operacji innych niż wojna (poza-wojennych), jest wymuszanie stref zakazanych. Ten sposób rozwiązywania sytuacji zagrażających międzynarodowemu bezpieczeństwu i pokojowi znalazł zastosowanie w konflikcie na Bałkanach oraz w rejonie Zatoki Perskiej. Dzięki temu najbardziej aktywne na arenie międzynarodowej państwa, a za takie z całą pewnością można uznać Stany Zjednoczone, Wielką Brytanię i Francję, uzyskały wiele ciekawych doświadczeń, które w późniejszym okresie zostały wykorzystane przez Sojusz Północnoatlantycki.

Wymuszanie stref zakazanych, podobnie jak inne formy interwencji wojskowych, budzi wiele wątpliwości i kontrowersji. Nie dziwi zatem fakt, że opinie na ten temat są podzielone. Z dużym prawdopodobieństwem można nawet założyć, że ten sposób użycia lotnictwa ma tyluż zwolenników, co i przeciwników.

Przeprowadzona analiza literatury potwierdziła luki w wiedzy o użyciu lotnictwa w operacjach wymuszania stref zakazanych. W okresie zimnej wojny uwaga autorów zajmujących się teorią użycia lotnictwa skupiała się głównie na działaniach wojennych. Sytuacja w tym względzie zdecydowanie zmieniła się po jej zakończeniu, kiedy

podjęto pierwsze próby wykorzystania sił zbrojnych, w tym także lotnictwa do rozwiązywania różnego rodzaju konfliktów, niebędących typowymi działaniami wojennymi. Pozawojenne użycie lotnictwa stało się tym samym ciekawym przedmiotem badań, szczególnie popularnym w kręgu teoretyków zachodnich. Dostrzegalna tendencja przesuwania środka ciężkości od typowych działań wojennych do coraz częściej wykonywanych operacji pozawojennych musiała znaleźć odzwierciedlenie nie tylko w doktrynach poświęconych reagowaniu kryzysowemu, ale także w opracowaniach o charakterze naukowym.

Za sztandarową publikację poświęconą użyciu lotnictwa w tego rodzaju operacjach można uznać pozycję Roberta C. Owena *Deliberate Force. A Case Study in Effective Air Campaigning*, która ukazała się w Stanach Zjednoczonych w 2000 roku. Autor ten, bazując na pracy specjalnie powołanego wcześniej zespołu, dokonał wnikliwej analizy i oceny wykorzystania lotnictwa NATO i Stanów Zjednoczonych w konflikcie bałkańskim¹. Jak wynika z tytułu książki, Owen swoje rozważania skoncentrował na operacji „Deliberate Force”, będącej typową kampanią bombową i na pozór niemającej nic wspólnego z wymuszaniem strefy zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną prowadzoną w ramach sojuszniczej operacji „Deny Flight”. Należy jednak zwrócić uwagę, że zarówno praktycy, jak i teoretycy badający problematykę użycia lotnictwa na Bałkanach, do których z całą pewnością należy Owen, „Deliberate Force” uznali za integralny element operacji „Deny Flight”². Mimo że głównym wątkiem tego opracowania jest kampania powietrzna, to zawiera ono wiele ciekawych wniosków i ocen dotyczących użycia lotnictwa w wymuszaniu strefy zakazu lotów na Bośnią i Hercegowiną. Dane przytaczane w książce są tym cenniejsze, iż pochodzą bezpośrednio z dowództw oraz jednostek lotniczych zaangażowanych w operację.

Problematyka wymuszania stref zakazu lotów była także przedmiotem prac promocyjnych w amerykańskich uczelniach wojskowych. Na wstępnym etapie badań wyselekcjonowano dwie prace, których temat był zbieżny z przedmiotem prowadzonych badań. W pierwszej pracy *Facing the Future. A Doctrine for Air Control in Limited Conflicts* Richard F. Walker dokonał analizy użycia lotnictwa brytyjskiego w woj-

¹ Praca ta nie obejmuje kampanii powietrznej w Kosowie.

² Zob. R.C. Owen, *Deliberate Force. A Case Study in Effective Air Campaigning. Final Report of the Air University Balkan's Air Campaign Study*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama January 2000; M.O. Beale, *Bombs over Bosnia. The Role of Airpower in Bosnia-Herzegovina*, School of Advanced Airpowers Studies, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama 1996.

nach kolonialnych, w latach 1920–1930 oraz scharakteryzował działania lotnictwa koalicyjnego w operacji „Provide Comfort” w Iraku i lotnictwa NATO w operacji „Deny Flight” w Bośni i Hercegowinie. To z kolei pozwoliło autorowi na sformułowanie wniosków w zakresie właściwego zastosowania lotnictwa w działaniach określanych mianem kontroli z powietrza. Wnioski te posłużyły autorowi do sformułowania ogólnych założeń sprawowania kontroli z powietrza w konfliktach o niskiej intensywności, z ograniczonymi celami politycznymi. Walker zwrócił uwagę, że konflikty te stają się coraz bardziej powszechne i złożone, i dlatego koncepcja użycia w nich lotnictwa powinna być odpowiednio wcześniej wypracowana, a nie tworzona doraźnie, jak to miało miejsce w przypadku dwóch scharakteryzowanych przez autora operacjach. Za najważniejszą tezę zaproponowaną przez autora można uznać stwierdzenie, iż: idea użycia lotnictwa NATO oraz Stanów Zjednoczonych w wymuszaniu stref zakazanych we współczesnych operacjach „Northern Watch”, „Southern Watch” oraz „Deny Flight” oparta została na założeniach wypracowanych i przetestowanych w wojnach kolonialnych przez królewskie siły powietrzne Wielkiej Brytanii.

Problem wymuszania stref zakazu lotów był także przedmiotem drugiej pracy, zatytułowanej *Airpower in MOOTW. A Critical Analysis of Using No-fly Zones to Support National Objectives*, której autorem był Michael V. McKlevey. Celem tej pracy, jak zastrzegł autor, było dokonanie oceny efektywności stref zakazu lotów oraz oszacowanie czynników wpływających na osiągnięcie sukcesu w tego rodzaju operacjach. Sformułował on także tezę, iż: powodzenie w operacjach wymuszania stref zakazu lotów jest uzależnione od osiągnięcia celu działań przez lotnictwo, zgodności celów działania lotnictwa i z celami określonymi na poziomie politycznym oraz właściwego wpływu każdej ze stref zakazu lotów na cele i pożądany stan końcowy sformułowane na najwyższym szczeblu w strukturach dowodzenia. Ponadto ocenił, że wymuszając strefy zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną lotnictwo osiągnęło nakreślone cele jedynie w ograniczonym stopniu, w przeciwieństwie do utrzymywanych stref zakazu lotów nad Irakiem, gdzie cele te zostały w pełni osiągnięte. Przedstawione przez autora wnioski obejmowały między innymi stwierdzenie, że pomimo dostrzegalnych, pozytywnych efektów użycia lotnictwa nad Irakiem, trudno było wskazać racjonalne przesłanki, które umożliwiłyby określenie prawdopodobnego rozwoju sytuacji w tym kraju. Obecnie prognozę tę można uznać za wyjątkowo trafną. W niniejszym opracowaniu na uwagę zasługuje także wyjaśnienie wpływu reguł podjęcia i prowadzenia walki (ROE) na zdecentralizowane wykonanie zadań przez komponent

powietrzny. Przedstawione w pracy argumenty potwierdziły, że strefy zakazu lotów są efektywną strategią dla sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych w utrzymaniu interesów narodowych na świecie.

Problematyką wymuszania stref zakazanych zajęli się także Bogdan Zdrodowski i Maciej Marszałek w książce *Operacje pozawojenne sił powietrznych*. Biorąc pod uwagę bardzo złożony temat wspomnianego opracowania, użyciu lotnictwa w wymuszaniu stref zakazanych poświęcili tylko jeden z podrozdziałów, który zatytułowali „Kontrola przestrzeni powietrznej”. W podrozdziale tym wyjaśnione zostały ogólne założenia i sposoby wykorzystania wymiaru powietrznego w osiąganiu celów nakreślonych przez organizacje międzynarodowe odpowiedzialne za utrzymanie międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju. Zaprezentowane przez autorów podejście odpowiada klasycznej w środowisku zachodnim idei zastosowania lotnictwa do sprawowania z powietrza kontroli nad terytorium państwa lub państw stanowiących rzeczywiste zagrożenie dla pokoju. Za najważniejszą tezę w aspekcie niniejszego opracowania można uznać stwierdzenie wyraźnie podkreślające, że ze względu na funkcję kontroli powietrznej lotnictwo jest postrzegane jako wyjątkowo efektywne narzędzie umożliwiające rozwiązywanie międzynarodowych, a ostatnio coraz częściej – wewnętrznych sytuacji kryzysowych, a nie tylko jako środek walki, mogący jedynie niszczyć i zabijać³.

O wymuszaniu stref zakazu lotów wspomniał również Janusz Karpowicz w swojej rozprawie habilitacyjnej *Lotnictwo w operacjach pokojowych*⁴. Wyniki badań zawarte w tej pracy stanowią istotny wkład do teorii użycia sił zbrojnych dotyczący podstawowych problemów wykorzystania lotnictwa w operacjach pokojowych. Autor, opierając się na ocenie istniejącej w tym zakresie praktyki, przedstawił podstawowe ustalenia co do zakresu użycia i identyfikacji zadań lotnictwa. Wskazał także na najważniejsze uwarunkowania użycia lotnictwa w operacjach pokojowych. Ponadto autor wyszczególnił czynniki rzutujące na wymagania w zakresie przygotowania jednostek lotniczych do udziału w tych operacjach.

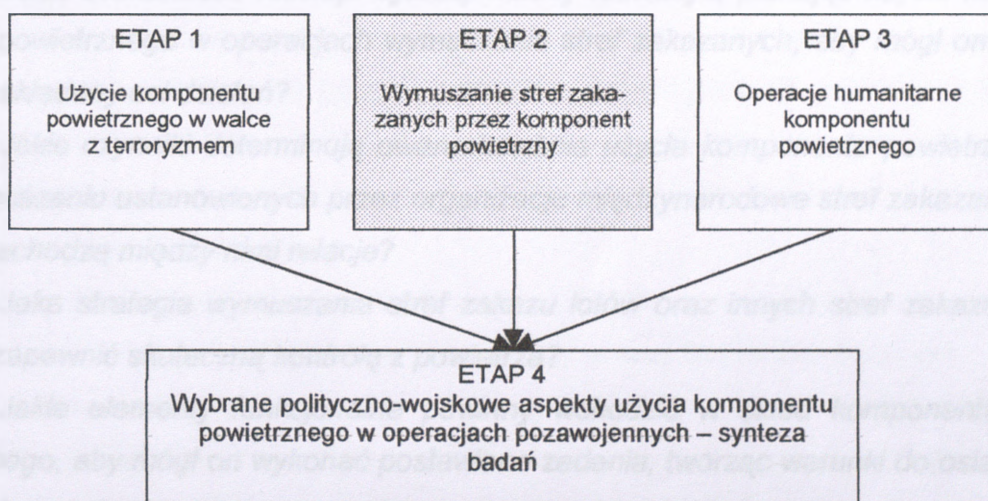
Jerzy Gotowała w monografii *Lotnictwo we współczesnych konfliktach zbrojnych 1945–2003* wyczerpująco scharakteryzował różne aspekty wykorzystania lotnictwa na współczesnym polu walki, starając się zapewnić stosunkowo szerokie spojrzenie

³ Zob. B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002, s. 127.

⁴ J. Karpowicz, *Lotnictwo w operacjach pokojowych*, rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa 2001.

na problematykę jego zastosowania w walce. Jednakże już na wstępie autor zaznaczył, że niektóre z prezentowanych myśli i opinii mogą być niewystarczająco przekonujące i trudne do zaakceptowania. Podkreślił także, iż w swojej książce starał się uniknąć wygodnych, uspokajających, uznanych sądów, które w jego przekonaniu są nader często powtarzane i nie zawsze prawdziwe. Uwzględniając konflikty na Bałkanach oraz w rejonie Zatoki Perskiej, skoncentrował się głównie na wyjaśnieniu istoty użycia lotnictwa w operacjach o największym rozmachu, do których z pewnością zalicza się: „Desert Storm”, „Iraqi Freedom” oraz „Allied Force”. Z założenia więc wymuszanie stref zakazu lotów nie było przedmiotem analiz autora.

Wymienione wcześniej przesłanki jak i brak kompleksowego opracowania poświęconego użyciu lotnictwa w wymuszaniu stref zakazanych były wystarczającym bodźcem do podjęcia badań naukowych. Niniejsze studium operacyjne stanowi zatem sprawozdanie z drugiego etapu badań wykonanych w ramach zadania badawczego określonego jako „Polityczno-operacyjne aspekty użycia komponentu powietrznego w operacjach pozawojennych”.



Rys. 1. Organizacja procesu badawczego

W ramach pierwszego etapu badań wyjaśniono problematykę użycia komponentu powietrznego w walce z terroryzmem. Opierając się na rezultatach analizy operacji „Enduring Freedom”, którą uznano za pierwszy przypadek użycia lotnictwa przeciwko grupom terrorystycznym i państwom je wspierającym, sprecyzowano zakres użycia komponentu powietrznego, jego zadania oraz rodzaje działań. Wskazano

również jego rolę w walce z terroryzmem. Uzyskane w tym etapie wyniki pozwoliły wypełnić istniejące luki w obszarze wykorzystania komponentu powietrznego w tych z wojskowego punktu widzenia wyjątkowo trudnych operacjach.

Należy zaznaczyć, że główny problem badawczy programu zawarto w postaci pytania: *Jakie cele, zadania, procedury, formy i sposoby działania komponentu powietrznego mogą zagwarantować jego skuteczne użycie w operacjach o charakterze innym niż wojna?*

Stąd też główny problem badawczy drugiego etapu został określony w postaci następującego pytania: *Jakie cele, zadania, procedury, formy i sposoby działania komponentu powietrznego mogą zagwarantować jego skuteczne użycie we współczesnych operacjach wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych?*

Tak sformułowany i przyjęty w procesie badawczym problem główny wymusił rozwiązanie następujących problemów szczegółowych:

– *Jaką rolę może odegrać komponent powietrzny w operacjach wymuszania stref zakazanych ustanawianych w powietrzu, na lądzie i morzu?*

– *Jakie scenariusze rozwoju sytuacji należy rozważyć, planując użycie komponentu powietrznego w operacjach wymuszania stref zakazanych, aby mógł on osiągnąć zakładany cel działań?*

– *Jakie czynniki determinują uwarunkowania użycia komponentu powietrznego w wymuszaniu ustanowionych przez organizacje międzynarodowe stref zakazanych i jakie zachodzą między nimi relacje?*

– *Jaka strategia wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych może zapewnić skuteczną kontrolę z powietrza?*

– *Jakie elementy funkcjonalne powinny wchodzić w skład komponentu powietrznego, aby mógł on wykonać postawione zadania, tworząc warunki do osiągnięcia celów zdefiniowanych na szczeblu politycznym?*

– *Jaki system dowodzenia pozwoli komponentowi powietrznemu na skuteczne wymuszanie z powietrza zachowań państwa, w stosunku do którego ustanowiono strefę zakazu lotów?*

Przyjęte do rozwiązania wymienionych problemów szczegółowych podejście wpłynęło na zastosowanie odpowiednich do potrzeb metod i technik badawczych. Zajmując się genezą zjawiska wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych, wykorzystywano metodę studiowania przypadku (case study), którą objęto wojny kolonialne, operacje „Provide Comfort”, Northern Watch” i „Southern Watch” w

rejonie Zatoki Perskiej oraz operacje „Deny Flight” i „Deliberate Force” w byłej Jugosławii. Przyjęto przy tym następujący schemat postępowania: sytuacja ogólna – potencjał bojowy stron konfliktu – cel operacji – jej przebieg – ocena wykonania zadań postawionych komponentowi powietrznemu – osiągnięcie celu – wnioski. Schemat ten zastosowano we wszystkich rozpatrywanych przypadkach, dzięki czemu stworzono warunki do wyodrębnienia ewentualnych prawidłowości występujących w poszczególnych operacjach.

Wyniki drugiego etapu badań zawarte w niniejszym opracowaniu przedstawiono w czterech zwartych rozdziałach, poprzedzonych wstępem, w którym oprócz ogólnego wprowadzenia do tematu przedstawiono także założenia badawcze.

W rozdziale pierwszym wyjaśniono definicje podstawowych terminów stosowanych do opisywania zjawiska wymuszania stref zakazanych. Dokonano także podziału operacji wymuszania tych stref.

W następnym rozdziale, dotyczącym genezy zjawiska wymuszania pożądaných zachowań, opisano użycie lotnictwa wybranych państw w wojnach kolonialnych. Najwięcej uwagi poświęcono działaniom Królewskich Sił Powietrznych Wielkiej Brytanii (RAF). Poza tym scharakteryzowano również użycie lotnictwa Francji, Hiszpanii i Włoch w walce o utrzymanie prawa i porządku w podległych im koloniach. Wnioski zawarte w tym rozdziale potwierdziły słuszność tezy, że pierwsze operacje wymuszania stref zakazanych w latach dziewięćdziesiątych były oparte na doświadczeniach wyniesionych z tych wojen.

W rozdziale trzecim scharakteryzowano współczesne operacje wymuszania stref zakazu lotów przeprowadzone przez koalicję nad terytorium Iraku oraz przez Sojusz Północnoatlantycki w Bośni i Hercegowinie. Opisy tych działań zawierają ogólne tło sytuacji, która spowodowała potrzebę przeprowadzenia tego rodzaju operacji, skład i liczebność komponentu powietrznego wydzielonego do operacji wymuszania stref zakazu lotów, system dowodzenia, cel i zadania postawione lotnictwu, sposoby prowadzenia operacji oraz osiągnięte rezultaty.

Rozdział czwarty obejmuje analizę operacji wymuszania stref zakazu lotów przez pryzmat współczesnego controllingu specjalistycznego. A zatem w rozdziale tym opisano między innymi otoczenie operacji wymuszania stref zakazanych zakazu, zasady użycia lotnictwa w tego rodzaju operacjach oraz wyjaśniono ich strategię. Ponadto wymieniono i opisano, jakie rodzaje działań musi prowadzić lotnictwo, aby można było osiągnąć zakładane cele operacji wymuszania stref zakazanych. W wy-

niku tego sprecyzowano podejście ułatwiające określenie składu i wielkości komponentu powietrznego, niezbędnego do wykonania tych specyficznych operacji. Rozdział, czwarty podobnie jak poprzednie, zakończono wnioskami.

W zakończeniu zawarto ogólne refleksje dotyczące procesu badawczego oraz osiągniętych wyników. Wskazano, które zagadnienia powinny być nadal przedmiotem wnikliwych analiz i ocen. Zwrócono także uwagę, że opierając się na uzyskanych wnioskach, możliwe jest opracowanie konceptualnego modelu przyszłych operacji wymuszania stref zakazanych. Fakt ten uznano za jedno z najważniejszych osiągnięć niniejszego opracowania, albowiem założono, że również w przyszłości – i to zarówno tej niedalekiej, jak i odległej – operacje te będą istotnym elementem reagowania na zagrożenia międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju na świecie.

Niniejsze studium zawiera również załączniki uzupełniające zasadnicze treści opracowania. W załączniku pierwszym przedstawiono chronologię wydarzeń w byłej Jugosławii w latach 1992–1995. Pokazuje ona wyraźnie jak narastała aktywność organizacji międzynarodowych (głównie ONZ) oraz Sojuszu Północnoatlantyckiego w rozwiązywanie sytuacji kryzysowej na Bałkanach. W załączniku drugim natomiast wyjaśniono zasadnicze postanowienia zawarte w rezolucji Rady Bezpieczeństwa 687, odzwierciedlającej zaangażowanie ONZ w działania zmierzające do zakończenia konfliktu w rejonie Zatoki Perskiej. Załącznik trzeci obejmuje z kolei wykaz rezolucji podjętych przez Radę Bezpieczeństwa ONZ w sprawie byłej Jugosławii. W załączniku czwartym scharakteryzowano wybrane samoloty wojskowe używane na Bałkanach przez zwaśnione strony.

¹ Zob. B. Marzulek, *Wybrane aspekty operacji powietrznych w byłym Sojuszu Północnoatlantyckim*, AON, Warszawa 2004; Allan John Pridemore, *3.4 Military Operations other than War*, 2^o wydanie, NATO MAC 2002, s. 62-8.

² Analiza tytułu „strefy wyłączonej” i „strefy zakazanej” sugeruje, że chodzi o traktowane jako jedno i to samo. W skróconym opracowaniu tą właśnie kwestią nie zajmowałem się.

³ Skąd się wzięła, że mogą występować konflikty wyłączeniowe i zakazane, to jest oczywistością będącym faktem lub zdaniem. Skąd, ponieważ opierając się w strukturze jednego państwa.

1. TERMINOLOGIA I PODZIAŁ OPERACJI WYMUSZANIA STREF ZAKAZANYCH

Zmiana strategii Sojuszu Północnoatlantyckiego spowodowała, że konieczne stało się wprowadzenie nowych doktryn określających ogólne założenia użycia sił zbrojnych, w tym także sił powietrznych, w nowych uwarunkowaniach geopolitycznych. Jednym z najbardziej kontrowersyjnych rodzajów działań jest reagowanie kryzysowe, które jak do tej pory nie doczekało się doktryny uzgodnionej przez wszystkie państwa członkowskie Sojuszu. W tym wypadku po raz kolejny można uznać za słuszne twierdzenie, że praktyka wyprzedziła teorię. Wnioski z analizy i oceny wydarzeń z przełomu XX i XXI wieku potwierdzają jedynie słuszność tej tezy. Wiadomo bowiem, że Sojusz zaangażował się w rozwiązywanie sytuacji kryzysowych na świecie, nie mając jeszcze wypracowanych założeń teoretycznych. Problem ten dotyczył praktycznie wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Wnioski z użycia lotnictwa w kolejnych operacjach były stopniowo wdrażane do doktryny sojuszniczej oraz doktryn narodowych wielkich mocarstw. Jednak bez względu na wskazane trudności strefy zakazu lotów lub szerzej strefy zakazane oraz działania związane z ich wymuszaniem stały się powszechnym sposobem reagowania na zagrożenia międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju.

W sojuszniczej doktrynie operacji pozawojennych wymuszanie stref zakazu lotów nie zostało do tej pory wyszczególnione jako odrębna operacja o charakterze innym niż wojna. Znalazło w niej miejsce natomiast wymuszanie sankcji, które według autorów tej doktryny, stosowane jest zwykle w wypadku nałożenia embarga w stosunku do określonego państwa lub obszaru⁵. Wymuszanie sankcji może obejmować egzekwowanie stref wyłączonych⁶, a także zapewnienie swobody nawigacji i wykorzystania przestrzeni powietrznej – w wypadku negowania prawa międzynarodowego w tym zakresie przez stronę konfliktu lub państwo⁷. Organizacje międzyna-

⁵ Zob. M. Marszałek, *Wybrane aspekty operacji pozawojennych w doktrynie Sojuszu Północnoatlantyckiego*, AON, Warszawa 2004; Allied Joint Publication 3.4 *Military Operations other than War*, 2nd study draft, NATO MAS 2000, s. GL-6.

⁶ Analiza pojęć „strefy wyłączone” i „strefy zakazane” dowodzi, że można je traktować jako pojęcia tożsame. W niniejszym opracowaniu są one zatem stosowane zamiennie.

⁷ Biorąc pod uwagę, że mogą występować konflikty międzynarodowe i wewnętrzne, to ich uczestnikami będą państwa lub odłamy, frakcje, plemiona znajdujące się w strukturze jednego państwa.

rodowe uprawnione do wprowadzania sankcji mogą ustanawiać je w ściśle określonym rejonie geograficznym. Strefy wyłączone (zakazane) są środkiem umożliwiającym doprowadzenie do zaprzestania wszelkiej niezgodnej z prawem działalności przez stronę nierespektującą porozumienia. Strefy te mogą być ustanowione na lądzie, morzu i w powietrzu. Strefa w powietrznym wymiarze nosi nazwę strefy zakazu lotów (no-fly zone)⁸.

W kolejnej wersji doktryny sojuszniczej AJP 3.4, dotyczącej już operacji reagowania kryzysowego niewynikających z artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego, strefę zakazu lotów wymieniono w podpunkcie odnoszącym się do wymuszania sankcji i embarga. A zatem utrzymane zostało podejście prezentowane we wcześniejszych opracowaniach. Operacje reagowania kryzysowego niewynikające z artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego (Non-Article 5 Crisis Response Operations) w doktrynie tej są zdefiniowane jako wielofunkcyjne operacje obejmujące działania polityczne, wojskowe i cywilne podejmowane zgodnie z ustaleniami prawa międzynarodowego uwzględniającego normy prawa humanitarnego, zmierzające do zapobieżenia lub rozwiązania oraz zarządzania w sytuacjach kryzysowych i osiągnięcia celów Sojuszu Północnoatlantyckiego. Operacje te mogą być prowadzone w okresie pokoju, w trakcie konfliktu lub po jego zakończeniu.

Autorzy tej doktryny zaznaczyli, że strefa zakazu lotów może być wprowadzona nad terytorium państwa, wobec którego zastosowano sankcje, lub też państwa sąsiedniego. Standardowo wymuszanie stref zakazu lotów jest operacją o charakterze defensywnym obejmującą bojowe patrole powietrzne oraz przechwytywanie, które to działania są wspierane przez zastosowanie środków rozpoznania powietrznego oraz dowodzenia⁹. W doktrynie tej wymienione działania określone są jako „defensive counter air”, czyli defensywna walka o przewagę lub panowanie w powietrzu, utożsamiana zwykle z obroną powietrzną. Obejmuje ona wszystkie przedsięwzięcia i środki przeznaczone do zmniejszenia lub usuwania skutków uderzeń z powietrza¹⁰. Jednakże zaznaczono, że w szczególnych sytuacjach, kiedy występuje realne zagrożenie dla własnych środków powietrznych, lotnictwo może podjąć działania typowo

⁸ M. Marszałek, *Wybrane aspekty operacji pozawojennych...*, wyd. cyt., s. 44.

⁹ Allied Joint Publication 3.4, *Non-Article 5 Crises Response Operations*, NATO MAS 2004, s. 4-19 i 4-10.

¹⁰ Zob. B. Zdrodowski, A. Glen, M. Marszałek, J. Olpińska, *Słownik sojuszniczej obrony powietrznej*, AON, Warszawa 2003, s. 38.

ofensywne, takie jak obezwładnianie obrony powietrznej czy też uderzenia lotnicze na różnego rodzaju instalacje¹¹.

Strefę zakazu lotów w sojuszniczej doktrynie operacji pozawojennych zdefiniowano jako *powietrzną strefę wyłączoną ustanowioną przez uprawnione do tego instytucje w celu zapobiegania lub przeciwdziałania szczególnej działalności w ściśle określonym obszarze geograficznym*¹². Można zatem przyjąć, że *operacje wymuszania stref zakazu lotów są działaniami lotnictwa w powietrznej strefie wyłączonej ustanowionej przez uprawnione do tego organizacje, których celem jest zapobieganie lub przeciwdziałanie szczególnej działalności lotnictwa oraz innych rodzajów sił zbrojnych państwa nieprzestrzegającego ustaleń zawartych w rezolucji Organizacji Narodów Zjednoczonych, w ściśle określonym obszarze geograficznym.*

Wnioski z wcześniejszych operacji sugerowałyby, że strefy zakazu lotów są ustanawiane jedynie w przestrzeni powietrznej obcego państwa. Tezę taką można było uznać za słuszną w latach pięćdziesiątych XX wieku, kiedy lotnictwo koalicyjne lub sojusznicze wymuszało strefy zakazu lotów nad Irakiem oraz nad Bośnią i Hercegowiną. Jednakże, po atakach terrorystycznych z 11 września 2001 roku w Stanach Zjednoczonych, w sytuacjach szczególnych zaczęto wprowadzać strefy zakazu lotów także nad terytorium własnego państwa. Od tamtej pory stref zakazu lotów nie można zatem utożsamiać jedynie z działalnością lotnictwa w przestrzeni powietrznej obcego państwa, ale włączać w zakres znaczeniowy tego pojęcia również działania nad terytorium własnego państwa lub Sojuszu. Strefę zakazu lotów wprowadzono między innymi podczas trwania zimowych igrzysk olimpijskich w 2002 roku, których gospodarzem były Stany Zjednoczone. Strefa zakazu lotów była ustanowiona także w czasie szczytu NATO w Pradze. W tym wypadku o wprowadzeniu strefy zakazu lotów nie decyduje organizacja międzynarodowa, lecz odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa narodowe organy dowodzenia lub Rada Północnoatlantycka jako najwyższy rangą organ decyzyjny Sojuszu Północnoatlantyckiego. Przedstawiona powyżej definicja obejmuje więc nie tylko strefy zakazu lotów ustanawiane nad terytorium obcego państwa, ale także nad własnym terytorium. Zawarte w definicji sformułowania „ściśle określony obszar geograficzny” oraz „uprawnione instytucje” powodują, że ma ona charakter uniwersalny i jest poprawna pod względem merytorycznym w obu wymienionych przypadkach.

¹¹ Allied Joint Publication 3.4, *Non-Article 5...*, wyd. cyt., s. 4-10.

¹² Allied Joint Publication 3.4, *Military Operations other than War*, wyd. cyt., s. GL-6.

Analiza definicji strefy zakazu lotów oraz operacji wymuszania tych stref potwierdza zasadność wprowadzenia w opracowaniach anglojęzycznych pojęcia „okupacja z powietrza”¹³. Stosunkowo klarowną definicję tego pojęcia sformułował Garry Cox, który stwierdził, że: „okupacja z powietrza jest użyciem potęgi powietrznej i kosmicznej w ramach niepożądanego przez stronę przeciwną kontroli jego terytorium oraz prowadzonych tam działań przez państwo lub grupę w specyficznym okresie”¹⁴. W przedstawionej definicji poważne wątpliwości budzi samo słowo „okupacja”, kojarzone zwykle z typowymi działaniami wojennymi, a nie z operacjami o charakterze innym niż wojna, do których tę formę użycia lotnictwa można zaliczyć.

Merrick Krause w swoim artykule *Modern Air Occupation strategy. Case Study: Operation Southern Watch* także użył pojęcia „okupacja powietrzna” uważając, że obejmuje ono zarówno blokadę z powietrza, jak i oblężenie. Warto zwrócić uwagę, że pierwszą z wymienionych form autor utożsamia ze zdolnością do zapobiegania działaniom przeciwnika w ściśle określonym z punktu widzenia bezpieczeństwa obszarze geograficznym. Tego rodzaju użycie lotnictwa, zdaniem autora, nie pociąga za sobą dużego stopnia ryzyka, wymaga stosunkowo małych nakładów finansowych w stosunku do innych rodzajów operacji, mogąc jednocześnie wyperswadować przeciwnikowi podejmowanie niezgodnych z prawem międzynarodowym operacji wojskowych. Oblężenie powietrzne natomiast ocenił jako działanie bardziej agresywne, obejmujące bombardowania, których celem jest ukaranie strony przeciwnej, wymuszanie stref zakazu lotów oraz inne zdecydowane formy użycia lotnictwa bez obecności i udziału znacznych sił lądowych w obszarze operacji¹⁵. W kampaniach powietrznych zatem okupacja powietrzna (okupacja z powietrza) łączy w sobie elementy zarówno blokady, jak i oblężenia. Ważne jest również to, że użycie lotnictwa do wymuszania pożądanego zachowań jest mniej uciążliwe dla państwa, w stosunku do którego podjęto takie działania, niż rozmieszczenie na jego terytorium lądowych kontyngentów wojskowych. Trzeba zgodzić się z opinią M. Krausego, który wykazał nie tylko zalety, ale i wady tego sposobu użycia lotnictwa, dostrzegając, że jakkol-

¹³ W niniejszym opracowaniu przez „pojęcie” rozumie się formę myślenia abstrakcyjnego, za pomocą którego człowiek poznaje ogólne, istotne cechy rzeczy i zjawisk. W tym wypadku dotyczy to operacji wymuszania stref zakazanych oraz wszelkich aspektów z tym związanych.

¹⁴ M. McKevelly, *Air power in MOOTW. A critical Analysis of Using No-Fly Zones to Support National Objectives*, Air Command and Staff College Air University Air Force Maxwell Base, March 1997, s. 8.

¹⁵ M. Krause, *Modern Air Occupation Strategy. Case Study: Operation Southern Watch*, National Defense University, 25 March 2001, s. 2.

wiek okupacja z powietrza jest mniej intensywnym rodzajem działania, wymagającym przez to zaangażowania mniejszych sił i sprzętu, to może ona jedynie zapewnić osiągnięcie celów w ograniczonym zakresie¹⁶.

Operacje wymuszania stref zakazu lotów znalazły także odzwierciedlenie w doktrynie sił powietrznych Stanów Zjednoczonych poświęconej operacjom pozawojennym. W nowej wersji, opublikowanej w 2000 roku, wśród 16 reprezentatywnych rodzajów operacji pozawojennych, jej autorzy uwzględnili także wymuszanie stref zakazanych. Ten rodzaj operacji eksperci amerykańscy zakwalifikowali do działań bojowych (rysunek 2). Wymuszanie sankcji natomiast, w przeciwieństwie do doktryny sojuszniczej, potraktowano jako odrębny rodzaj operacji¹⁷. Podział ten przyjęto za ustaleniami zawartymi w połączonej doktrynie amerykańskiej JP-3.07, z których wyraźnie wynika, że siły zbrojne mogą być użyte w sposób klasyczny do prowadzenia działań bojowych (combat operations)¹⁸ obejmujących:

- wymuszanie sankcji (enforcement of sanctions);
- przestrzeganie (wymuszanie) stref zdemilitaryzowanych, w tym stref zakazu wykonywania lotów (enforcing exclusion zones);
- ochrona swobody żeglugi (protection of shipping);
- ataki i rajdy (strikes and raids)¹⁹.

Z przytoczonego podziału wyraźnie wynika, że w wymuszaniu stref zakazu lotów niejako z góry zakłada się użycie przez lotnictwo przemocy zbrojnej, czyli dysponowanych środków rażenia. Nie oznacza to jednak, że unika się stopniowania reakcji narzucanego przez zasadę proporcjonalności. Odwołując się zatem do doświadczeń z przeprowadzonych dotychczas operacji wymuszania stref zakazu lotów, można przyjąć, że lotnicze środki bojowe są stosowane w ostateczności i tylko w wypadku gdy inne, łagodniejsze sposoby reagowania nie odniosły pożądaných skutków.

Z przeprowadzonej analizy literatury przedmiotu badań wynika, że z wymuszaniem stref zakazu lotów związane jest także anglojęzyczne pojęcie „air control”, które

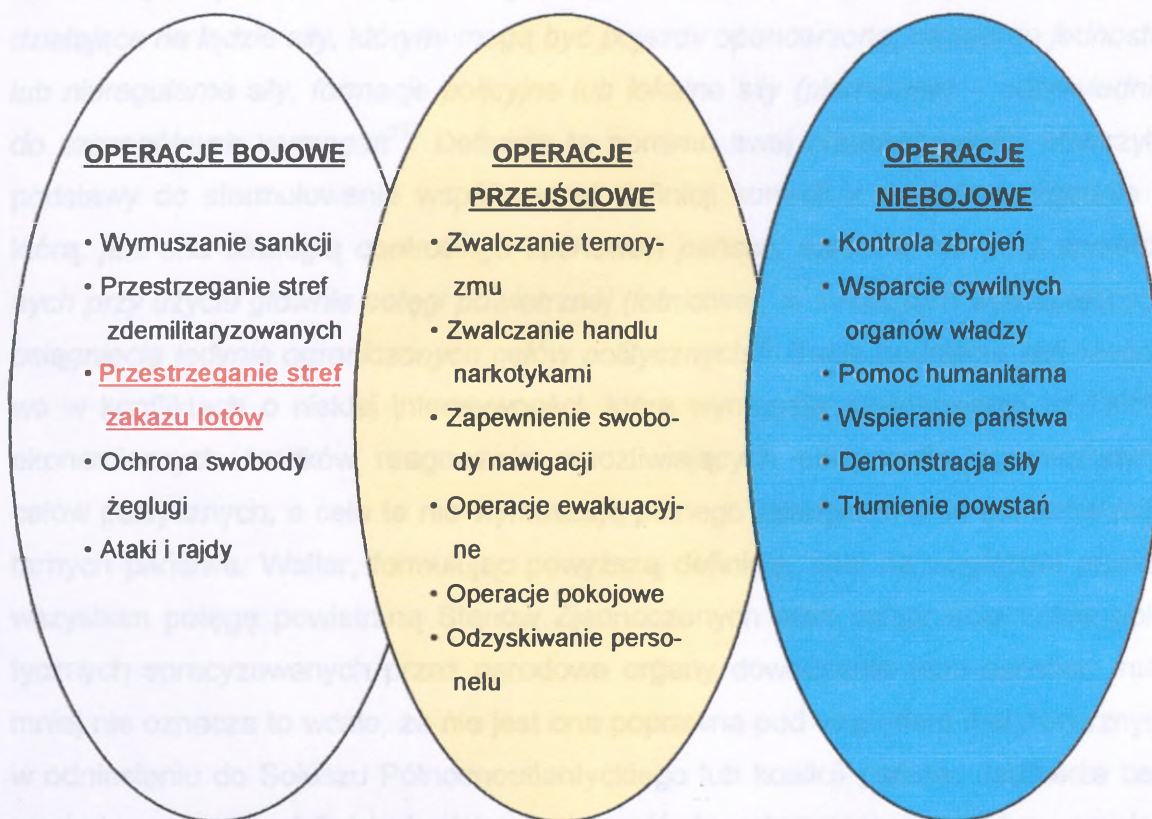
¹⁶ Tamże, s. 3.

¹⁷ Air Force Doctrine Document 2-3, *Military Operations other than War*, July 2000, s. 12.

¹⁸ Nie są to jednakże działania bojowe na dużą skalę, które w anglojęzycznej literaturze przedmiotu badań zwykle są utożsamiane z działaniami wojennymi.

¹⁹ Joint Publication 3-07, *Military Operations other than War*, wyd. cyt., s. III-1.

w najprostszy sposób można tłumaczyć jako „powietrzna kontrola” lub bardziej poprawnie „kontrola z powietrza”²⁰.



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Air Force Doctrine Document 2-3*.

Rys.2. Miejsce operacji wymuszania stref zakazu lotów (powietrznych stref zakazanych) w grupie operacji pozawojennych

Doszukując się pochodzenia tego terminu, należało sięgnąć po opracowania dotyczące użycia lotnictwa w wojnach kolonialnych. Stąd też tak wiele uwagi poświęcono właśnie temu okresowi w dziejach rozwoju lotnictwa wojskowego, co znalazło odzwierciedlenie w rozdziale drugim niniejszego studium. Pomocna w tym zakresie była między innymi praca promocyjna Richarda F. Walkera, który przytoczył memo-

²⁰ Bywa też tłumaczone jako "kontrola przestrzeni powietrznej". Mimo iż takie tłumaczenie jest poprawne pod względem językowym, to wprowadza zamieszanie w przyjętej już terminologii wojskowej. Kontrola przestrzeni powietrznej *jest bowiem automatycznie utożsamiana z zespołem przedsięwzięć planistycznych, organizacyjnych i egzekucyjnych dotyczących eksploatacji przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników w działaniach zbrojnych w celu zapewnienia jak największej efektywności wykorzystania ich potencjału militarnego z jednoczesnym ograniczeniem ryzyka porażenia własnych sił powietrznych*". Zob. W. Marud, *Kontrola przestrzeni powietrznej w strefie bojowej Morza Bałtyckiego*, rozprawa doktorska, AON, Warszawa 2002, s. 34.

randum brytyjskiego ministerstwa lotnictwa z 1930 roku, w którym termin „air control” wyjaśniono w sposób następujący: *kontrola z powietrza obejmuje głównie użycie samolotu jako podstawowego uzbrojenia (środka walki), zwykle wspieranego przez działające na lądzie siły, którymi mogą być pojazdy opancerzone, regularne jednostki lub nieregularne siły, formacje policyjne lub lokalne siły (plemienne) – odpowiednio do szczególnych wymagań*²¹. Definicja ta pomimo swej niedoskonałości stworzyła podstawy do sformułowania współczesnej definicji kontroli z powietrza, zgodnie z którą: *jest ona strategią controllingu zachowań państw, narodów lub grup społecznych przy użyciu głównie potęgi powietrznej (lotnictwa), w sytuacjach wymagających osiągnięcia jedynie ograniczonych celów politycznych*²². Takie podejście jest właściwe w konfliktach o niskiej intensywności, które wymagają zastosowania szybkich, ekonomicznych środków reagowania umożliwiających osiągnięcie ograniczonych celów politycznych, a cele te nie wymuszają pełnego zaangażowania zasobów militarnych państwa. Walter, formułując powyższą definicję, miał na względzie przede wszystkim potęgę powietrzną Stanów Zjednoczonych oraz osiągnięcie celów politycznych sprecyzowanych przez narodowe organy dowodzenia tego państwa, niemniej nie oznacza to wcale, że nie jest ona poprawna pod względem merytorycznym w odniesieniu do Sojuszu Północnoatlantyckiego lub koalicji państw. Jednakże bez względu na to czy definicja będzie się odnosić do pojedynczego państwa, czy też koalicji lub sojuszu, to kluczowym słowem oddającym ideę tego sposobu użycia lotnictwa jest controlling²³. Szczegółowe wyjaśnienie tego problemu zawarto w rozdziale czwartym pracy.

Mimo podejmowanych prób wyjaśnienia zjawiska wymuszania stref zakazu lotów, nader często rodzi się wątpliwość, czym w zasadzie różni się ono od innych działań (operacji) lotnictwa prowadzonych w ramach kampanii powietrznych. Można

²¹ Air Staff Memorandum No. 46, *Notes on Air Control of Undeveloped Countries*, Air Ministry, London 1930 [w:] R.F. Walker, *Facing the Future: A Doctrine for Air Control in Limited Conflicts*, Air University Maxwell Air Force Base, Alabama, June 1998, s. 3.

²² Tamże, s. 3.

²³ Autorzy zajmujący się zagadnieniem controllingu rozmaicie definiują to pojęcie. Zdaniem S. Marciniaka należy to między innymi od zakresu działalności, który obejmuje controlling. Ogólnie rzecz ujmując, termin ten może być pojmowany jako *porównanie stanu pożądanego (wyznaczonego, zaplanowanego) ze stanem rzeczywistym (istniejącym)*. Wspomniany autor przytoczył również bardziej kompleksowe rozumienie pojęcia controllingu, zdefiniowanego jako: *system wzajemnie zależnych zasad, metod, technik oraz przedsięwzięć służących wewnętrznemu systemowi sterowania i kontroli, zorientowany na osiągnięcie założonego wyniku*. Może być on także rozumiany jako zintegrowany podsystem kierowania, planowania, kontroli i informacji wspierających adaptację i koordynację całego systemu zarządzania. W tym wypadku wspieranie, adaptacja i koordynacja całego systemu zarządzania jest celem działania controllingu.

się przychylić do opinii Walkera, że różnica tkwi przede wszystkim w celu operacji i w przypadku wymuszania stref zakazu lotów jest on bardziej związany z polityką niż klasycznym niszczeniem, charakterystycznym dla typowych działań bojowych na dużą skalę. Współzależność celów politycznych i wojskowych jest w tym wypadku o wiele bardziej widoczna.

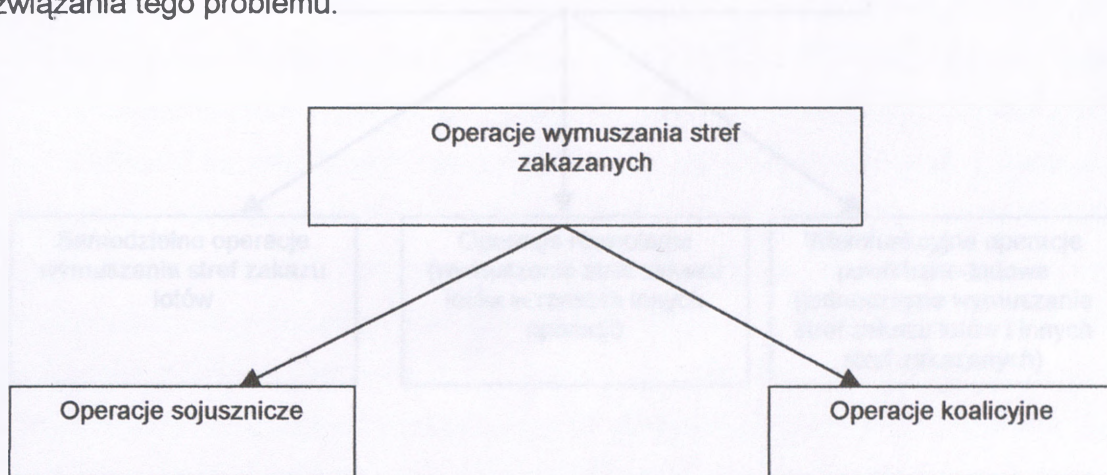
Misja wymuszania stref zakazu lotów lub inaczej kontrola z powietrza ma charakter policyjny, co oznacza, że lotnictwo biorące udział w operacji głównie zapobiega sytuacjom mogącym doprowadzić do destabilizacji w obszarze operacji. Oddziałując z powietrza, lotnictwo może utrudnić lub wręcz uniemożliwić prowadzenie operacji na dużą skalę przez siły zbrojne państwa, nad którego terytorium ustanowiono strefę zakazu lotów. W ten sposób zyskuje się czas potrzebny dyplomatom na podjęcie stosownych działań.

Z przytoczonych zapisów wyraźnie wynika, jak złożonym przedmiotem badań są działania lotnictwa związane z wymuszaniem stref zakazu lotów. Opierając się na doświadczeniach z wcześniejszych operacji, można stwierdzić, że słusznie zakwalifikowano je do operacji reagowania kryzysowego o charakterze innym niż wojna. Każde bowiem wprowadzenie strefy zakazu lotów było reakcją na występującą sytuację kryzysową, która mogłaby niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo w danym regionie. Jednakże z punktu widzenia państw zaangażowanych w operację wymuszania stref zakazu lotów nie były to typowe działania wojenne. Należy także zwrócić uwagę, że w ramach wymuszania stref zakazu lotów lotnictwo prowadziło różnorodne działania, które w sposób bezpośredni lub pośredni wpływały na sytuację na lądzie. A zatem dostrzegalne jest wnoszenie przez lotnictwo wysiłku nie tylko w wymiarze powietrznym, ale także silne i zarazem rozważne oddziaływanie z powietrza na lądowy lub morski wymiar działań (teatr działań). Argumenty potwierdzające słuszność tej tezy uzyskano w wyniku analizy operacji „Deny Flight”, podczas której lotnictwo NATO wykonywało zadania związane z wymuszaniem strefy zakazu lotów, a na lądzie siły pokojowe ONZ prowadziły operację pokojową²⁴.

W wyniku przeprowadzonej analizy poszczególnych operacji wymuszania stref zakazu lotów możliwe stało się dokonanie klasyfikacji tego rodzaju operacji. Fakt, iż zarówno w dokumentach doktrynalnych, jak i opracowaniach o charakterze naukowym nie ma do tej pory przejrzystego podziału operacji wymuszania stref zakaza-

²⁴ Zob. podrozdział 3.3. niniejszego opracowania, który poświęcony jest operacji „Deny Flight” prowadzonej na Bałkanach w latach 1993–1995.

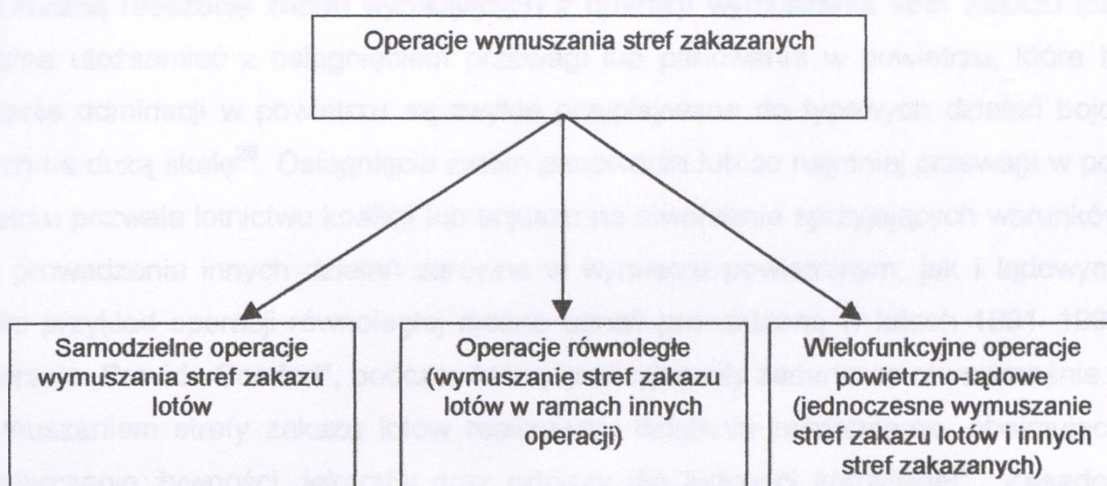
nych i stref zakazu lotów, przyczynił się do podjęcia takiej próby w niniejszym studium²⁵. Przedstawione poniżej (rysunki 3, 4 i 5) podziały są autorskimi propozycjami rozwiązania tego problemu.



Rys.3. Podział operacji wymuszania stref zakazu lotów ze względu na ich wykonawcę

Pierwszy z nich nie powinien budzić wątpliwości ze względu na jego jednoznaczne i przejrzyste kryterium – organizację odpowiedzialną za przygotowanie i przeprowadzenie operacji. Argumentów potwierdzających słusność tego podziału dostarczyły wnioski z dotychczasowych operacji wymuszania stref zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną oraz nad Irakiem. Operacja na Bałkanach, jak wiadomo, była zaplanowana i wykonana przez NATO. Natomiast dwie operacje wymuszania stref zakazu lotów ustanowionych przez Organizację Narodów Zjednoczonych nad Irakiem były operacjami koalicyjnymi, w których dominującą rolę odegrało lotnictwo Stanów Zjednoczonych jako państwa sprawującego funkcję lidera.

²⁵ Klasyfikacja (z łac. classis – oddział i facere – czynić) to podział jakiegoś zbioru przedmiotów lub zjawisk na podzbiory.



Rys.4. Podział operacji wymuszania stref zakazu lotów

Kolejny podział (rysunek 4) w przeciwieństwie do pierwszego jest zdecydowanie bardziej złożony i dlatego może budzić kontrowersje. Wyodrębnienie poszczególnych, widocznych na rysunku, rodzajów operacji wymuszania stref zakazanych było możliwe po znalezieniu odpowiedniego kryterium podziału. W tym wypadku za kryterium uznano cel operacji. Jako samodzielne operacje wymuszania stref zakazu lotów przyjęto traktować te operacje, które są wykonywane jedynie w wymiarze powietrznym. W tym wypadku na lądzie siły zadaniowe koalicji lub Sojuszu nie będą prowadzić żadnych działań – i to zarówno o charakterze bojowym, jak i niebojowym. Cel takiej operacji jest zatem osiągany wyłącznie przez lotnictwo, co jak wykazały badania, w praktyce jest nie zawsze możliwe do zrealizowania. Za reprezentatywny przykład tego rodzaju operacji uznano operację „Southern Watch”, która przez wiele lat była prowadzona przez lotnictwo koalicyjne nad terytorium południowego Iraku. Warto przypomnieć, że pierwotnym celem tej operacji była obrona ludności szyickiej przed represjami ze strony irackich sił rządowych.

Drugi rodzaj operacji wymuszania stref zakazu lotów to operacje równoległe. Oznacza to, że w określonym regionie geograficznym w tym samym czasie może być prowadzona innego rodzaju operacja, również zakwalifikowana do grupy działań o charakterze innym niż wojna. W takim układzie, opierając się na dotychczasowych doświadczeniach, można przyjąć, że wymuszanie strefy zakazu lotów będzie miało na celu zapewnienie osłony z powietrza lądowemu komponentowi sił zadaniowych.

Skuteczną realizację zadań wynikających z operacji wymuszania stref zakazu lotu można utożsamiać z osiągnięciem przewagi lub panowania w powietrzu, które to stopnie dominacji w powietrzu są zwykle przypisywane do typowych działań bojowych na dużą skalę²⁶. Osiągnięcie zatem panowania lub co najmniej przewagi w powietrzu pozwala lotnictwu koalicji lub sojuszu na stworzenie sprzyjających warunków do prowadzenia innych działań zarówno w wymiarze powietrznym, jak i lądowym. Jako przykład operacji równoległej można uznać prowadzoną w latach 1991–1996 operację „Provide Comfort”, podczas której koalicyjne siły zadaniowe równocześnie z wymuszaniem strefy zakazu lotów realizowały działania humanitarne, obejmujące dostarczanie żywności, lekarstw oraz odzieży dla ludności kurdyjskiej²⁷. Zasadniczym zadaniem komponentu powietrznego sił koalicyjnych było uniemożliwienie wykorzystania lotnictwa irackiego w walce z ludnością cywilną, co było także równoznaczne z zapewnieniem parasola obronnego nad lądowym komponentem sił zadaniowych, który działał w ściśle określonym rejonie Iraku. Warto zwrócić uwagę, że po zakończeniu operacji „Provide Comfort” siły koalicyjne rozpoczęły samodzielną operację wymuszania strefy zakazu lotów, znaną jako „Northern Watch”.

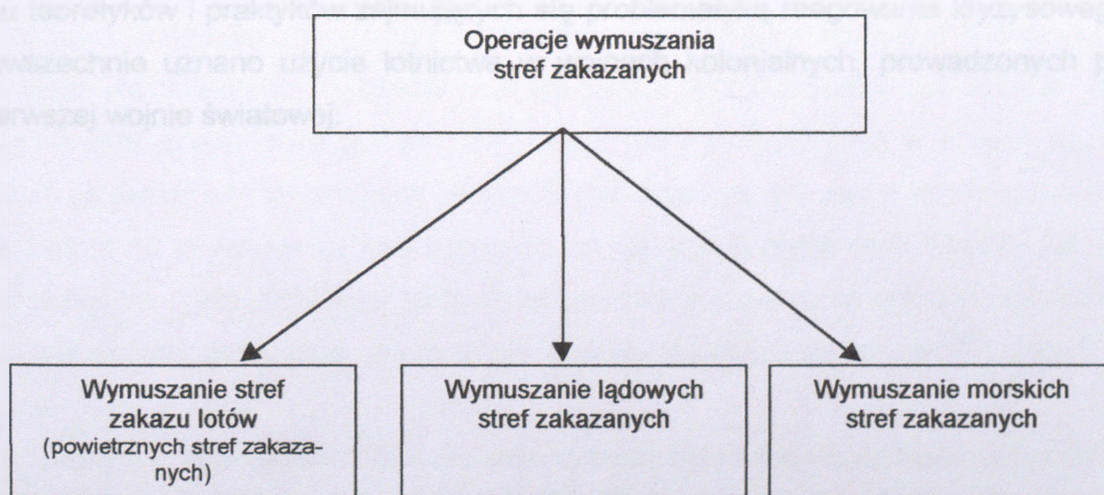
Wielofunkcyjne operacje powietrzno-lądowe można uznać za szczególny rodzaj wymuszania stref zakazanych (zakazu lotów). W tym wypadku bowiem ofensywne działania lotnictwa, które w wymienionych wcześniej operacjach wymuszania stref zakazu lotów były wykonywane doraźnie, będą integralnymi elementami tej operacji. Można zatem przyjąć, że działania te będą wcześniej zaplanowane, a ich wykonanie uzależnione od rozwoju sytuacji na lądzie, gdzie może być prowadzona operacja reagowania kryzysowego o charakterze innym niż wojna. Należy więc przyjąć, że użycie lotnictwa musi być ściśle skoordynowane z działaniami komponentu lądowego. Przykładem takiego wymuszania strefy zakazu lotów była operacja „Deny Flight” w Bośni i Hercegowinie. W ocenach dokonywanych po zakończeniu tej operacji wskazywano jednakże wiele jej wad, a wysunięte wnioski przyczyniły się do podjęcia decyzji, że kontyngenty wojsk lądowych sił pokojowych ONZ będą uczestniczyły jedynie

²⁶ **Panowanie w powietrzu** – to taki stopień dominacji w powietrzu, w której siły powietrzne przeciwnika są niezdolne do jakiegokolwiek skutecznego przeciwdziałania. **Przewaga w powietrzu** charakteryzuje taki stopień dominacji powietrznej jednych sił powietrznych nad drugimi, który pozwala prowadzić operacje pierwszym z wymienionych (ich siłom morskimi, lądowymi i powietrznymi) w wyznaczonym czasie i miejscu, bez oddziaływania sił powietrznych przeciwnika. Zob. W. Michalak, *Dominiacja z powietrza*, AON, Warszawa 1999, s. 27.

²⁷ Oficjalnie operację tę zakończono 12 grudnia 1996 roku na prośbę rządu tureckiego, który starał się o poprawę stosunków z Iranem i Irakiem.

w operacjach utrzymania, a nie wymuszania pokoju jak to miało miejsce w Bośni i Hercegowinie. Pomimo wykazanych niedociągnięć to właśnie taki rodzaj operacji wymuszania strefy zakazu lotów odpowiada klasycznej formie sprawowania kontroli z powietrzna, zaproponowanej przez Brytyjczyków już w latach trzydziestych ubiegłego stulecia. Z dużym prawdopodobieństwem można jednakże założyć, że współdziałanie Organizacji Narodów Zjednoczonych i NATO na płaszczyźnie wojskowej na tak dużą skalę już się więcej nie powtórzy. Argumentów potwierdzających słuszność tej tezy dostarczyły doświadczenia z operacji „Allied Force” w Kosowie w 1999 roku. Skomplikowana sytuacja w tym regionie była przedmiotem burzliwych dyskusji w najwyższych rangą kręgach dyplomatycznych i wojskowych Sojuszu Północnoatlantyckiego oraz ONZ. Szukano sposobu rozwiązania sytuacji kryzysowej, która prawdopodobnie mogła doprowadzić do załamania się procesu pokojowego na Bałkanach. Brak porozumienia pokojowego pomiędzy Serbami a kosowskimi Albańczykami z góry wykluczał możliwość użycia sił pokojowych ONZ, które po doświadczeniach z operacji pokojowej w byłej Jugosławii przeznaczono wyłącznie do użycia w operacjach prowadzonych zgodnie z rozdziałem VI Karty Narodów Zjednoczonych.

Opierając się na założeniach sojuszniczej doktryny operacji pozawojennych, można dokonać podziału operacji wymuszania stref zakazanych, przyjmując za kryterium środowisko operacyjne (rysunek 5).



Rys.5. Podział operacji wymuszania stref zakazanych uwzględniający środowisko działań lotnictwa

Należy jednak zaznaczyć, że jest to podział czysto teoretyczny. Mimo że jest poprawny pod względem merytorycznym, to w zasadzie nie znajduje pełnego od-

zwierciedlenia w praktyce. Na podstawie wniosków z dotychczasowych operacji można bowiem przyjąć, że komponent powietrzny nie będzie wymuszał stref zakazanych na lądzie bez skutecznego przeprowadzenia wcześniejszej operacji wymuszania strefy zakazu lotów. Równie dobrze te dwa wyodrębnione rodzaje operacji mogą być realizowane przez komponent powietrzny równolegle. Podobną sytuację można założyć w przypadku wymuszania stref zakazanych na morzu. Dominującym wykonawcą będą wtedy siły wydzielone z marynarki wojennej, a dla zapewnienia im bezpieczeństwa przed uderzeniami z powietrza będą one osłaniane przez lotnictwo w ustanowionej w danym regionie strefie zakazu lotów.

Badając zjawisko operacji wymuszania stref zakazanych uznano, że nie można sobie wyrobić realnego sądu o danej gałęzi, wiedzy nie poznawszy jej stadiów rozwojowych i praw. Na działalność człowieka, jak pisał Wacław Pytkowski, „składa się bowiem wypadkowa z jednej strony wizji, aspiracji, marzeń, z drugiej – rzeczywistości. Logiczne więzy i krytycyzm człowieka kształtują wypadkową. Jeśli przechyli się ona w pierwszym kierunku – to rewolucja, jeśli w drugim – to konserwatyzm”²⁸. Obserwując zatem porządek i ład w przyrodzie, skłonni jesteśmy wierzyć w istnienie ciągłości zjawisk. Nie zawsze jednak wiara w ciągłość zjawisk odpowiada prawdzie i o ile zachodzi to w stosunku do pewnego elementu, o tyle badanie kompleksowe daje mniejsze możliwości omyłek. Stąd też postanowiono sięgnąć do genezy zjawiska operacji wymuszania stref zakazu lotów (stref zakazanych), za którą w środowisku teoretyków i praktyków zajmujących się problematyką reagowania kryzysowego powszechnie uznano użycie lotnictwa w wojnach kolonialnych, prowadzonych po pierwszej wojnie światowej.

²⁸ W. Pytkowski, *Organizacja badań i ocena prac naukowych*, PWN, Warszawa 1981, s. 82–83.

2. GENEZA OPERACJI WYMUSZANIA STREF ZAKAZANYCH

2.1. Użycie lotnictwa w wojnach kolonialnych

Od czasu pierwszej wojny światowej samolot stał się ważnym rodzajem broni, który w znaczący sposób mógł wpływać na przebieg i rezultaty walki zbrojnej. Pod koniec tej wojny zarówno alianci, jak i Niemcy wykonywali powietrzne ataki strategiczne, wykorzystując do tego ciężkie samoloty bombowe o udźwigu dochodzącym do tysiąca kilogramów. Do 1918 roku na froncie zachodnim tysiące samolotów wykorzystywano do rozpoznania, bombardowania, wsparcia wojsk lądowych oraz wywalczenia panowania w powietrzu. Wszystkie główne państwa w trakcie pierwszej wojny światowej rozbudowały swoje lotnictwo, uwzględniając jednocześnie w doktrynach narodowych znaczącą jego rolę w operacjach wojskowych.

Po zakończeniu pierwszej wojny światowej oczywiste stało się, że główne europejskie potęgi kolonialne – Wielka Brytania i Francja – będą musiały użyć sił zbrojnych w celu utrzymania pokoju w podległych im koloniach oraz ustanowienia prawa i porządku na nowo zdobytych terytoriach. Po wojnie Wielka Brytania zmuszona została do redukcji swoich sił zbrojnych. Okres ten był bardzo trudny, gdyż państwo musiało się uporać z wewnętrznymi problemami ekonomicznymi, związanymi głównie z rosnącym bezrobociem. Kolonie brytyjskie były postrzegane zatem przez rząd brytyjski jako antidotum umożliwiające rozwiązanie wszelkich kłopotów finansowych państwa. Kolonie stanowiły bowiem nie tylko tanie źródło bogactw naturalnych, ale były również doskonałym rynkiem zbytu na towary produkowane w królestwie. W czasie pierwszej wojny światowej Wielka Brytania poszerzyła swoje terytorium o dodatkowych 13 milionów mil kwadratowych na sześciu kontynentach. Należy jednak zauważyć, że możliwości tego państwa w zakresie sprawowania efektywnej kontroli nad zamorskimi terytoriami znacznie się zmniejszyły w czasie trwającej cztery lata wojny.

Jednym z największych ówczesnych wyzwań było więc wypracowanie sposobu użycia nowego rodzaju sił zbrojnych w operacjach wojskowych w koloniach. Przedmiotem analiz w tym względzie były zarówno struktury lotnictwa, jak i doktryny ich zastosowania. Należy wspomnieć, że mniejsze państwa, takie jak Włochy i Hiszpania, również rozbudowały swoje siły powietrzne, które w mniejszym lub większym

stopniu były przygotowane do prowadzenia działań w zamorskich terytoriach tych państw.

W okresie międzywojennym, kiedy państwa kolonialne prowadziły zacięte kampanie o utrzymanie swoich terytoriów, lotnictwo stało się znaczącym i zarazem integralnym elementem tych walk, które ze względu na ich charakter nazwano działaniami wojennymi na małą skalę. Przewodzącym państwem w tym względzie była Wielka Brytania. Brytyjczycy używali bowiem sił powietrznych w większym stopniu niż pozostałe wspomniane państwa. Nie dziwi zatem fakt, że to właśnie Królewskie Siły Powietrzne (Royal Air Force – RAF) jako pierwsze wypracowały doktrynę kontroli z powietrza, w której jej autorzy wykazali, iż lotnictwo powinno być podstawowym rodzajem sił zbrojnych stosowanym do prowadzenia operacji wojskowych w koloniach. Pomimo różnych zapisów doktrynalnych wszystkie państwa posiadające zamorskie terytoria starały się wykorzystać rosnące możliwości lotnictwa w utrzymaniu prawa i porządku, intensyfikując tym samym działania w wymiarze powietrznym. Trzeba przyznać, że skuteczność tych działań była różna. W tym okresie zdobyto jednak wiele doświadczeń związanych z użyciem sił powietrznych w typowych misjach policyjnych. Mimo że od wojen kolonialnych minęło bardzo wiele lat, to nadal trwają ożywione dyskusje czy brytyjska koncepcja kontroli z powietrza była na tyle skuteczna, aby uwzględniać wnioski i doświadczenia z wojen kolonialnych w koncepcjach użycia sił powietrznych we współczesnych konfliktach zbrojnych²⁹.

2.2 Brytyjskie doświadczenia z kampanii powietrznych w wojnach kolonialnych

2.2.1. Geneza brytyjskiej koncepcji kontroli z powietrza terytoriów zamorskich

Koncepcję kontroli z powietrza po raz pierwszy zastosowano w pustynnych warunkach Somalii, jednej z najbardziej ubogich i prymitywnych wówczas kolonii brytyjskiego imperium. Od 1890 roku charyzmatyczny przywódca plemienny Abdullah Hassan, powszechnie znany wówczas jako „Szalony Mułła”, przysparzał Brytyjczykom wielu problemów, najeżdżając współpracujące z władzami kolonii plemiona. W okresie od 1900 do 1904 roku Brytyjczycy zorganizowali kilka ekspedycji karnych skierowanych przeciwko siłom opowiadającym się za zbuntowanym przywódcą, zadając im stosunkowo duże straty. W 1904 roku dowództwu brytyjskiemu udało się

²⁹ W literaturze przedmiotu badań, szczególnie anglojęzycznej, spotyka się również określenie „działania wojenne na małą skalę”.

sprowokować i wciągnąć główne siły Abdullaha Hassana do otwartej bitwy, pokonać je i wyrzucić poza brytyjskie terytoria. Jednakże w 1909 roku przywódca ten ponownie zorganizował swoje oddziały i rozpoczął działania zbrojne, zadając siłom brytyjskim poważne straty. W czasie pierwszej wojny światowej władze Wielkiej Brytanii zignorowały narastające problemy w Somalii, lecz po jej zakończeniu wiosną 1919 roku rząd brytyjski zdecydował się na wzmocnienie sił kolonialnych, wysyłając tam eskadrę lekkich samolotów bombowo-rozpoznawczych DH-9. Do stycznia 1920 roku osiem tego typu samolotów dotarło do Somalii i rozpoczęło uderzenia bombowe na forty będące pod kontrolą Abdullaha Hassana. Kilka dni intensywnych działań lotnictwa przyczyniło się do zadania jego oddziałom znacznych strat i w rezultacie doprowadziło do opuszczenia atakowanych z powietrza fortów. Dzięki temu siły lądowe składające się z doborowych oddziałów brytyjskich i indyjskich ruszyły w pościg za buntownikami. Przez następne tygodnie eskadra RAF-u wspierała jednostki wojsk lądowych, wykonując na ich korzyść misje rozpoznawcze i uderzeniowe. Abdullah Hassan ratował się ucieczką, wyprowadzając swoje siły do sąsiedniej Etiopii³⁰.

Brytyjskie siły powietrzne walczące o instytucjonalne przetrwanie uczyniły wiele w tym względzie, wnosząc znaczący wysiłek w prowadzeniu misji o charakterze policyjnym w koloniach³¹. Większość działań RAF-u skupiona była na wsparciu wojsk lądowych, lecz niestety nie zostało właściwie wyeksponowane. Wobec braku kompleksowej wiedzy na temat działań RAF-u najbardziej istotnym czynnikiem dla rządu Wielkiej Brytanii był niski koszt związany z użyciem lotnictwa. Po sukcesach odniesionych w Somalii na konferencji w Kairze w marcu 1921 roku sekretarz do spraw kolonii Winston Churchill oraz marszałek lotnictwa Hugh Trenchard³² pełniący obo-

³⁰ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower in Small Wars*, University Press of Kansas, Kansas 2003, s. 53.

³¹ Królewskie Siły Powietrzne (RAF), które były najmłodszym rodzajem wojsk w siłach zbrojnych Wielkiej Brytanii, stanęły w obliczu największego wyzwania związanego z ich organizacyjną integracją. Utrudnieniem w tym względzie było między innymi przydzielenie im podstawowej strategicznej funkcji obejmującej obronę państwa przed agresją potencjalnego przeciwnika ze strony kontynentu europejskiego, a tym samym przejęcie większości zadań do tej pory wykonywanych przez marynarkę wojenną. Stąd też było wiele propozycji, aby włączyć siły powietrzne (lotnictwo) do marynarki wojennej i stworzyć w ten sposób Royal Navy Air Service (RNAS). Królewskie Siły Powietrzne zachowały jednak swoją niezależność dzięki skutecznej i – co ważne – obciążonej niskimi kosztami realizacji zadań w koloniach.

³² Należy wspomnieć, że w tym czasie w Anglii ścierały się dwa poglądy na rolę lotnictwa w przyszłych działaniach wojennych. Jeden, którego największym zwolennikiem był marszałek lotnictwa Hugh Trenchard, opierał się na ideach głoszonych przez Gulia Douheta. Drugi natomiast, reprezentowany przez Johna Slessora, autora pracy z 1936 roku *Air Power and Army*, zarzucał włoskiemu teoretykowi zbyt jednostronne ujęcie problemu, a zwłaszcza deprecjację dotychczasowej roli wojsk lądowych i marynarki wojennej.

wiązki szefa sztabu sił powietrznych zaproponowali, że RAF przejmie kontrolę nad kierowaniem operacjami wojskowymi w Iraku, a tym samym jego eskadry będą stanowiły trzon sił brytyjskich w tym, jak to podkreślili, nieznośnym kraju³³.

W porównaniu z małą operacją w Somalii problem związany z utrzymaniem bezpieczeństwa w Iraku był znacznie poważniejszy, a sytuacja militarna w tym kraju o wiele bardziej groźna i złożona. Armia brytyjska w czasie pierwszej wojny światowej prowadziła tam zacięte walki, starając się wyprzeć siły tureckie z tego regionu. Irak był sceną najbardziej poniżającej dla Brytyjczyków porażki, kiedy to około 9 tysięcy ich żołnierzy zostało odciętych i wziętych do niewoli w miejscowości Kult w kwietniu 1916 roku. Po tym wydarzeniu Wielka Brytania wzmocniła swoje siły w Mezopotamii, a następnie przeprowadziła kontrofensywę i w 1917 roku zajęła Bagdad. Pod koniec pierwszej wojny światowej siły tureckie zostały wyparte przez armię brytyjską do Mosulu, co było jednoznaczne z opanowaniem przez Brytyjczyków większej części Iraku. W 1918 roku Wielka Brytania miała w tym kraju 420 tysięcy żołnierzy³⁴.

Po zakończeniu wojny ministerstwo spraw zagranicznych oraz ministerstwo do spraw kolonii nie miały jasnych wizji co do przyszłości Iraku. Była to najbardziej uboga i najslabiej rozwinięta część imperium tureckiego. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że w tym czasie Wielka Brytania nie miała żadnego strategicznego interesu w tym regionie. Jednakże ustalenia podjęte jeszcze w trakcie pierwszej wojny światowej obligowały Wielką Brytanię do przyjęcia odpowiedzialności za Mezopotamię, Jordan, Arabię oraz Palestynę.

W czasie pierwszej wojny światowej sprawami administracyjnymi na terytorium opanowanym przez Wielką Brytanię zajmowali się Hindusi. Urzędnicy tej nacji pełnili swoje obowiązki także po zakończeniu wojny, starając się wprowadzić obcy narodowi irackiemu styl administrowania. Pod panowaniem tureckim zarządzanie krajem z pewnością było nieudolne, lecz na ich korzyść przemawiało to, że posługiwali się językiem arabskim i pozostawili poszczególnym narodowościom bardzo duży zakres swobody. Największe jednakże niezadowolenie wzbudziło niedotrzymanie opublikowanej w listopadzie 1918 roku deklaracji zapewniającej Arabom swobodę i autonomię po wojnie. Należy wspomnieć, że podobną nadzieję dano również Kurdom. Ostatecznie Brytyjczycy stworzyli w Iraku monarchię, osadzając na tronie przedstawiciela sunnitów. Decyzji tej brytyjska administracja nie skonsultowała ani z Kurdami,

³³ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower in...*, wyd. cyt., s. 54.

³⁴ Tamże, s. 54.

ani z szyitami stanowiącymi większość populacji, czym jak się później okazało, szczególnie mocno ich urażono.

W 1920 roku Irak był gotowy do wybuchu powstania i uczynił to. Rebelia rozpoczęła się w Kurdystanie i szybko rozprzestrzeniła się na pozostałe części kraju. W tym czasie w Iraku znajdowało się około 60 tysięcy żołnierzy brytyjskich, na których wywierano ogromną presję związaną z zażegnaniem niebezpieczeństwa. Mały brytyjski garnizon w głębi kraju był fizycznie wyczerpany. Kurdowie i Arabowie nie byli prymitywnymi i źle uzbrojonymi rebeliantami, z jakimi miały do czynienia jednostki brytyjskie w Somalii. Po upadku imperium tureckiego i wycofaniu się sił zbrojnych Turcji z tego regionu znaczne zasoby nowoczesnej broni i amunicji zmagazynowane w Syrii i Mezopotamii dostały się w ręce lokalnej ludności. W ten sposób rebelianci byli bardzo dobrze uzbrojeni, posiadali nowoczesne karabiny i karabiny maszynowe. Wielu przywódców buntu pełniło służbę w armii tureckiej i arabskiej w czasie wojny, dlatego bardzo dobrze rozumieli i wprowadzali w życie ówczesne zasady prowadzenia działań zbrojnych. Użycie lotnictwa i nowoczesnej technologii nie wywierało na nich tak negatywnego wpływu, jak na przywódcach rebelii w Somalii.

Dowódca naciskanego garnizonu brytyjskiego zgłosił zapotrzebowanie na dodatkowe jednostki lądowe oraz lotnicze. W wyniku tego Brytyjczycy wysłali do Iraku 19 batalionów z wojsk lądowych oraz 2 eskadry lotnicze³⁶. W ten sposób na terytorium Iraku działały 4 eskadry RAF-u. W sierpniu 1920 roku brytyjskie jednostki kolonialne były w stanie przygotować się do kontrofensywy, dzięki której możliwe było stłumienie rebelii pod koniec tego roku. Eskadry lotnicze RAF-u odegrały znaczącą rolę w ewakuacji brytyjskich obywateli, dostarczały zaopatrzenie do obleżonych placówek oraz wykonywały misje rozpoznawcze i bombowe w ramach wsparcia wojsk lądowych. Rebelia z 1920 roku była porównywalna z wojną konwencjonalną na dość dużą skalę, obejmującą główne bitwy pomiędzy rebeliantami a regularnymi oddziałami brytyjskimi. W Rumaitha 13 października 3-tysięczne siły buntowników powstrzymywały przez cały dzień ataki brytyjskiej brygady wojsk lądowych. Począwszy do godziny 8.00 pozycje Irakijczyków były ostrzeliwane przez artylerię i bombardowane przez samoloty RAF-u. Ostatecznie obrońcy nie sprościli zaciekłym atakom brygady i wycofali się w nieładzie, tracąc około 1300 ludzi. Zdławienie opisanej rebelii kosztowało stronę brytyjską 1040 żołnierzy zabitych i zaginionych w akcji oraz 1228

³⁶ W składzie tych batalionów znalazło się 4883 żołnierzy brytyjskich oraz 24 508 żołnierzy z armii indyjskiej.

rannych, podczas, gdy po stronie irackiej zginęło ponad 8450 rebeliantów³⁶. Koszty tego przedsięwzięcia zszokowały rząd brytyjski. Utrzymanie kontroli nad drugorzędnymi obiektami o małym znaczeniu strategicznym kosztowało bowiem skarb państwa 40 milionów funtów – znacznie więcej niż Wielka Brytania wydała na wsparcie buntu arabskiego w czasie pierwszej wojny światowej.

Irak był tak bardzo obciążony utrzymaniem brytyjskiego personelu i jego zasobów, że kiedy RAF zaproponował stworzenie własnego garnizonu, chętnie przystał na takie rozwiązanie. Decydującym czynnikiem w tym wypadku był niski koszt tego przedsięwzięcia. Na początku października 1922 roku kontrolę nad siłami zbrojnymi w Iraku przejął RAF. Był to pierwszy przypadek w historii, kiedy siły powietrzne przyjęły na siebie obowiązki prowadzenia operacji wojskowych w tym kraju. Rząd brytyjski mógł wówczas ogłosić, że wycofuje wojska lądowe z Iraku, dzięki czemu skarb państwa zaoszczędzi znaczne kwoty z pieniędzy podatników. Garnizon wojskowy Hanceforth składał się z 8 eskadr lotniczych oraz 4 kompanii samochodów opancerzonych, także będących w składzie Królewskich Sił Powietrznych³⁷.

Ponadto obsadę garnizonu stanowiło około 15 tysięcy poborowych i policjantów irackich, z czego 5 tysięcy pozostawało pod dowództwem brytyjskim i tworzyło załazek armii irackiej. Lokalne siły zbrojne miały być wyposażone i dowodzone przez Brytyjczyków, lecz szkolone i opłacane przez rząd Iraku.

Kiedy rząd Wielkiej Brytanii oficjalnie ogłosił, że jednostki wojsk lądowych zostały wycofane z Iraku, była to tylko część prawdy, albowiem tylko delikatnie wspomniano, że w miejsce tych sił wprowadzona została indyjska brygada piechoty wraz z jej jednostkami wsparcia. Od momentu gdy siły te były opłacane z budżetu Indii a nie z departamentu wojny Wielkiej Brytanii jedynym niezadowolonym z przyjętych rozwiązań był rząd Indii.

³⁶ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 55.

³⁷ Tamże, s. 56.



Źródło: J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower in Small Wars*, University Press of Kansas, Kansas 2003, s. 56.

Rys. 6. Rejon Zatoki Perskiej

Mimo że Irak był wskazywany jako doskonały przykład wdrażania w życie nowej koncepcji dotyczącej sprawowania kontroli z powietrza nad danym terytorium przez lotnictwo, to należy wspomnieć, że przez cały okres pobytu Brytyjczyków aż do czasu odzyskania niepodległości przez Irak i tak zawsze znajdowała się tam znaczna liczba wojsk lądowych. Należy również nadmienić, że armia iracka miała własną szkołę wojskową, centrum szkolenia, szkołę kawalerii i w omawianym okresie jej skład wzrósł do 4 batalionów piechoty, 4 baterii artylerii oraz szeregu jednostek zabezpieczających. Do 1930 roku, a więc do czasu uzyskania przez Irak niepodległości, Brytyjczycy utrzymywali na tych terenach także indyjską brygadę piechoty.

2.2.2. Strategia kontroli z powietrza

Imperium brytyjskie miało długoletnie doświadczenia w dławieniu buntów wywoływanych przez miejscowe plemiona. Głównym elementem zapewniającym skuteczność ich działań w tym zakresie były ekspedycje karne. W wypadku nieprzestrzegania jakiegokolwiek porozumienia przez lokalne plemiona lub innego wypadku naruszenia porządku w koloniach standardową reakcją Brytyjczyków była ekspedycja wojskowa obejmująca: przemarsz do miejscowości uznanej za centrum rebeliantów, palenie wiosek, niszczenie zbiorów oraz likwidację ludności stawiającej opór siłom ekspedycyjnym. Po takiej akcji kolumny wojskowe wracały do garnizonów z przekonaniem, że udzielona „lekcja” powstrzyma miejscową ludność przed ponownymi wystąpieniami przeciwko legalnej władzy³⁸. Jednakże efekt odstraszenia ekspedycji karnej mógł trwać krócej niż się spodziewano. Czasami spokój panował przez miesiąc, innym zaś razem nawet przez rok. Potem znów miejscowe plemiona podejmowały działania zakłócające ład i porządek w kolonii, co wymagało zorganizowania i przeprowadzenia kolejnej ekspedycji karnej przez jednostki brytyjskie. Rozmach tych ekspedycji był różny, stąd też i wielkość zaangażowanych sił była zróżnicowana. W przypadku operacji na małą skalę, gdy obiektem uderzenia była pojedyncza wioska, do sprawnego jej przeprowadzenia wystarczył jedynie pluton, natomiast w trwających bez mała miesiąc walkach w rejonach przygranicznych uczestniczyło prawie tysiąc żołnierzy. Lista ekspedycji karnych przeprowadzonych przez Brytyjczyków w szczytowym okresie imperium, w latach 1840–1940, obejmowała niemal tysiąc tego rodzaju operacji. Mimo że ekspedycje karne były bardzo brutalne, to uznawano je za nieodzowny środek utrzymania jedności terytorialnej imperium brytyjskiego.

Upraszczając sprawę, kontrola z powietrza oznaczała bombardowania zastępujące tradycyjną, lądową ekspedycję karną. Samoloty mogły dotrzeć do obiektu uderzenia (dowództwa rebeliantów, głównej wioski dającej schronienie buntownikom) w bardzo krótkim czasie. Ponadto, dysponując dużą liczbą środków rażenia³⁹, miały znaczące, jak na ówczesne czasy, możliwości zadawania strat zbuntowanym plemionom (narodowościom). Jeśli celem ekspedycji było przerwanie działalności lokalnych powstańców lub zniszczenie poszczególnych punktów oporu, małe formacje

³⁸ Tamże, s. 56.

³⁹ Chodzi tu zarówno o pokładowe karabiny maszynowe, jak i przenoszone bomby.

samolotów były tańszym i bardziej efektywnym środkiem, który mógł spowodować zniszczenia na takim samym poziomie jak lądowa ekspedycja karna.

Początkowe oświadczenia RAF-u dotyczące kontroli z powietrza eksponowały jej efektywność i śmiertelny dla atakowanej ludności skutek. W świetle dbałości o interesy imperium uważano, że szybkie i siłowe działania były najlepszym środkiem utrzymania pod kontrolą podległych narodowości. W 1921 roku pułkownik Królewskich Sił Powietrznych J.A. Chamier zwrócił uwagę, że: *„Jeśli lotnictwo zostanie wezwane do wymierzenia kary to zrobi to w najbardziej właściwy sposób. Musi być tylko wybrany jeden obiekt – powinna być to najbardziej niedostępna wioska, najbardziej wpływowego w tym rejonie plemiona (narodowości), którego ukaranie w aspekcie utrzymania porządku w kolonii jest pożądane. Wszystkie samoloty należy wówczas zgrupować... Atak z użyciem bomb i karabinów maszynowych musi być bezwzględny i nieustanny, prowadzony w ciągu dnia i nocy, na domy, mieszkańców, a nawet ich bydło. To brzmi brutalnie – ja wiem, ale to musi być brutalne od samego początku”*⁴⁰.

W zarysie przygotowanego przez RAF opracowania poświęconego metodom użycia uzbrojenia lotniczego w Iraku z dumą zwracano uwagę, że w ciągu 45 minut cała wioska mogła być praktycznie zmieciona z powierzchni ziemi przez cztery samoloty, które były w stanie zabić lub zranić bez mała połowę jej mieszkańców. Ponadto samoloty te były praktycznie poza zasięgiem rebeliantów, nie dając im tym samym sposobności do okrycia się chwałą w walce z nimi. Chociaż taktyka ta odzwierciedlała wspólne podejście wojskowych do sposobu obrony imperium przed buntownikami i bandytami zagrażającymi ustanowionemu przez władze prawu, to została ostro zaatakowana w parlamencie brytyjskim w 1920 roku. Królewskie Siły Powietrzne musiały same bronić się przed oskarżeniami o niehumanitarny sposób prowadzenia wojny, kiedy w 1924 roku do władzy doszli przedstawiciele partii pracy (laburzyści). Wówczas to sekretarz do spraw kolonii James Thomas pisał do wysokiego komisarza w Iraku, narzekając na krytyczne artykuły w prasie ukazujące bombardowania rebeliantów oraz ich ciężkie straty, które będą trudne do wyjaśnienia i obrony w parlamencie⁴¹. Aby uczynić kontrolę z powietrza łatwiejszą do zaakceptowania przez polityków, późniejsze dokumenty RAF-u podkreślały humanitarne

⁴⁰ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 56.

⁴¹ Tamże, s. 58.

aspekty tego rodzaju użycia lotnictwa. Według nowej doktryny RAF-u wioski rebeliantów miały być ostrzegane o tym, że zostaną zbombardowane, jeśli nie spełnią wymagań narzucanych przez rząd brytyjski. Mieszkańcom wioski miano dawać czas na jej opuszczenie, następnie samoloty mogły bombardować budynki, jednak nie z zamiarem zniszczenia całej wioski, a jedynie spowodowania strat dezorganizujących codzienne życie tubylców. Ministerstwo wojny, które było przeciwne idei kontrolowania kolonii z powietrza, propagowanej przez decydentów sił powietrznych, również skrytykowało brak humanitaryzmu w doktrynie RAF-u, dającej w ich ocenie przyzwolenie na bombardowanie kobiet i dzieci. Argument ten jednakże wydawał się mało przekonujący, biorąc pod uwagę ekspedycje karne prowadzone rutynowo przez wojska lądowe, które zwykle paliły zbiory zbóż, niszczyły magazyny żywnościowe rebeliantów oraz prowadziły ostrzał artyleryjski wioski. W rzeczywistości większość oficerów wojsk lądowych służąca poza koloniami akceptowała natychmiastowe i siłowe operacje prowadzone przez RAF jako środek utrzymania pod kontrolą rebeliantów już w początkowej fazie sytuacji kryzysowej. Po masakrze w 1919 roku, kiedy to jednostka wojsk lądowych pod dowództwem generała Dyera zabiła około 400 nieuzbrojonych cywilów uczestniczących w demonstracji w Armitsarze w Indiach, wojskom spełniającym funkcje policyjne nakazano działać zgodnie z doktryną narzucającą „użycie jedynie minimalnej, niezbędnej przemocy zbrojnej”. Dowódcy RAF-u nauczyli się przekazywać informacje o stratach wynikających z użycia lotnictwa w działaniach policyjnych w bardzo ogólnej formie i entuzjaści takiego sposobu wykorzystania lotnictwa, do których należał między innymi Basil Liddell Hart, argumentowali, iż dzięki szybkiej akcji podjętej przez lotnictwo rebelia zostanie zdławiona zanim przerodzi się w otwarty konflikt zbrojny. Zapobiegnie to tym samym nadmiernemu rozlewowi krwi, umożliwiając jednocześnie zmniejszenie wydatków z budżetu i to zarówno rządu brytyjskiego, jak i indyjskiego.

Chociaż RAF oficjalnie uznał humanitarny sposób prowadzenia działań i zwoleńnicy sprawowania kontroli zamorskich terenów imperium z powietrza zauważyli, że lotnictwo stara się uniknąć strat wśród ludności cywilnej, to jednak istniało podejrzenie, czy rzeczywiście jest on praktycznie wdrażany. Przeciwnicy tego rodzaju operacji mieli poważne wątpliwości, szczególnie w przypadku prowadzenia operacji w najbardziej odległych zakątkach kolonii, poza zasięgiem wścibskich korespondentów i ludzi mających bezpośredni kontakt z rządem Wielkiej Brytanii lub Ligą Narodów.

2.2.3. Ocena kontroli z powietrza

Od samego początku Brytyjczycy entuzjastycznie wykorzystywali do kontroli terytorium Iraku lotnictwo, traktując ten sposób jako podstawowy środek utrzymania porządku w koloniach. RAF odkrył, że kilka samolotów bez wsparcia ze strony innych systemów uzbrojenia może bez większych problemów poradzić sobie z utrzymaniem prawa i porządku, wykonując misje typowo policyjne. Plemiona atakujące karawany były bombardowane z powietrza i w ten sposób szybko przymuszane do zmiany postępowania. Metody sprawowania kontroli z powietrza były stosowane na szeroką skalę w innych koloniach, w tym także w północno-wschodnich Indiach. Prowincję tę zamieszkiwało wiele nacji, które znane były z długoletniej walki ze zwolennikami rządu brytyjskiego w tej części Indii. W okresie międzywojennym Brytyjczycy przeprowadzili tam znacznie więcej operacji powietrznych niż w Iraku. Klasyczną tego rodzaju operację RAF wykonał w marcu 1921 roku, kiedy kilkusetosobowa banda narodowości Mahsuda dokonała kradzieży 50 wielbłądów, a następnie wdała się w walkę z indyjskim oddziałem piechoty. W incydencie tym został ranny brytyjski oficer oraz zginęło 36 żołnierzy. RAF zareagował serią ataków z powietrza, zrzucając 154 bomby na stolicę buntowników.

W Iraku kontrola z powietrza była również środkiem wymuszania wykorzystywanym przy ściąganiu podatków. Brytyjskie lotnictwo, już na początku realizacji tych specyficznych z wojskowego punktu widzenia zadań, kilkakrotnie zbombardowało plemiona uchylające się od płacenia podatków. Ministerstwo do spraw kolonii w Londynie podchodziło do tych działań RAF-u raczej sceptycznie, w przeciwieństwie do wysokiego komisarza Iraku, który z przekonaniem twierdził, że było to konieczne. Uważał bowiem, że niepłacenie podatków mogło być postrzegane jako ignorowanie autorytetu imperium brytyjskiego. Dlatego też, jakkolwiek nie było to szeroko nagłaśniane w prasie, RAF kontynuował bombardowania plemion unikających płacenia podatków. Prowadzone przez lotnictwo operacje były wyraźnym sygnałem dla tych nacji, że Brytyjczycy bardzo poważnie podchodzą do egzekwowania ustanowionych przez siebie podatków i użyją wszelkich dostępnych środków, aby osiągnąć zamierzony cel. Od tego momentu uiszczanie obowiązujących opłat w Iraku osiągnęło satysfakcjonujący poziom.

Mimo że z raportów przesyłanych do Londynu przez dowódców jednostek RAF-u i z artykułów publikowanych w prasie przez zwolenników użycia lotnictwa do sprawowania kontroli z powietrza zamorskich terytoriów Wielkiej Brytanii wynikało, że prowadzone w koloniach operacje opierają się głównie na działaniach lotnictwa, to rzeczywistość była zupełnie inna⁴². Większość operacji RAF-u w koloniach, w okresie międzywojennym była prowadzona w celu wsparcia wojsk lądowych. Użycie lotnictwa było zatem ściśle skoordynowane z działaniami tych wojsk. Pomimo że oficer RAF był głównodowodzącym w Iraku, to i tak w celu utrzymania porządku rozmieszczony był tam liczny kontyngent lądowy. Żadnej rebelii na większą niż w kilku wymienionych wcześniej przypadkach skalę nie można byłoby zdławić bez udziału tego kontyngentu. Duże formacje irackich i indyjskich wojsk lądowych zawsze były w gotowości do przywrócenia porządku na tych terenach i w okresie od 1922 do 1932 roku wniosły znaczący wkład w walkę o utrzymanie prawa i porządku w tym regionie⁴³.

Szejk Mahmud był pierwszym przywódcą nacjonalistów kurdyjskich, który w 1920 roku doprowadził do powstania przeciwko reżimowi brytyjskiemu. Mimo że po jego zakończeniu zmuszony został do opuszczenia kraju, to pozwolono mu na powrót do kraju, pod warunkiem że będzie odpierał wszelkie próby zajęcia tej prowincji podejmowane przez Turcję. Jednakże Mahmud rozpoczął tajne negocjacje z Turcją i w rezultacie doprowadził do otwartego konfliktu między brytyjskimi siłami rządowymi a popierającymi go plemionami kurdyjskimi. Przez trzy lata przywódca ten prowadził kampanię partyzancką przeciwko regularnym siłom brytyjskim i irackim. RAF bombardował stolicę Mahmuda przez kilka miesięcy. Działania te nie wpłynęły jednak negatywnie na morale samego przywódcy, jak i jego żołnierzy. W operacjach prowadzonych przeciwko Mahmudowi siły powietrzne współdziałały z jednostkami wojsk lądowych i siłami policyjnymi starającymi się zdławić rebelię. Kolumny wojsk lądowych bardzo często były tylko lekko uzbrojone. W operacjach tych podstawowym rodzajem działań lotnictwa było rozpoznanie. Samoloty okazały się dość efektywnym jak na ówczesne czasy środkiem zdobywania informacji o przeciwniku. Gdy rebelianci zostali przyparci do muru, RAF zapewnił znaczne wsparcie ogniowe, wykonując uderzenia w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego.

⁴² Jednym z najbardziej znanych zwolenników użycia lotnictwa w wojnach kolonialnych był Basil Liddell Hart.

⁴³ Należy wspomnieć, że w 1932 roku Irak odzyskał niepodległość i stał się suwerennym państwem.

Jeden z oficerów, który uczestniczył w kampanii przeciwko siłom kurdyjskim, zwrócił uwagę, że efekt wynikający z użycia sił powietrznych w walce z tak nieustępliwymi partyzantami jak bojownicy Mahmuda był znacznie przesadzony⁴⁴. Po pierwsze, straty zadawane w wyniku ataków z powietrza ogłaszane przez RAF były wyolbrzymiane. Po drugie, rozpoznanie powietrzne było często nieskuteczne, gdyż samoloty nie mogły zlokalizować sił rebeliantów, odkąd nauczyli się oni zręcznie maskować swoje obozy i pozycje bojowe. Dodatkowym utrudnieniem dla lotnictwa brytyjskiego było to, że rebelianci przemieszczali się głównie w nocy. Transport powietrzny związany z dostarczaniem zaopatrzenia dla kolumn wojsk lądowych również nie okazał się tak skuteczny, jak to pierwotnie zakładano. Wszystkie te trudności spowodowały, że połączona kampania powietrzno-lądowa musiała trwać aż trzy lata. Okazało się bowiem, że tyle czasu potrzebowały wojska lądowe i RAF, by doprowadzić do zakończenia rebelii i usunięcia Mahmuda z Iraku.

We wrześniu 1930 roku wybory w Kurdystanie przerodziły się w antyrządowe zamieszki. Miesiąc później Mahmud wrócił z wygnania i po raz kolejny zorganizował kampanię partyzancką przeciwko brytyjskim siłom rządowym. W okresie od października 1930 do maja 1931 roku armia iracka sformowała dwie kolumny wojsk lądowych i wprowadziła do walki z partyzantami. Rolą RAF-u w tej kampanii ograniczała się jedynie do wsparcia. Samoloty z królewskich sił powietrznych prowadziły więc głównie rozpoznanie i wykonywały ataki z powietrza na siły Mahmuda. Uderzenia lotnicze były wykonywane tylko wówczas, gdy lądowe jednostki sił rządowych nawiązały walkę z oddziałami rebeliantów. W tej kampanii bombardowanie wiosek było wyraźnie zakazane. Strona brytyjska obawiała się bowiem, że takie działanie może przynieść odmienny skutek, przysparzając zbuntowanemu przywódcy kolejnych zwolenników. W celu przeprowadzenia kampanii przeciwko innemu przywódcy kurdyjskiemu, szejkowi Ahmedowi el Barzanowi, Brytyjczycy skoncentrowali 3 bataliony piechoty, kompanię karabinów maszynowych, baterię artylerii oraz 200 policjantów. Kampanię tę przeprowadzono w okresie od grudnia 1930 do czerwca 1932 roku. RAF wspierał siły lądowe w wielu bitwach oraz intensywnie bombardował tereny zajmowane przez szejka Ahmeda. W wyniku tej kampanii został on zmuszony do opuszczenia Iraku i schronienia się w Turcji⁴⁵.

⁴⁴ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 61.

⁴⁵ Tamże, s. 62.

W początkowym okresie wprowadzania w życie taktyki kontroli z powietrza wysocy rangą dowódcy królewskich sił powietrznych Wielkiej Brytanii, forsując doktrynę takiego sposobu użycia lotnictwa, byli bardzo ostrożni w swych sądach i nie odrzucali ani też nie ignorowali potrzeby zaangażowania do walki wojsk lądowych. W 1932 roku jeden z oficerów RAF napisał, że nie jest to moment, by sugerować, iż samolot może samodzielnie bez żadnej pomocy wojskowej na lądzie spełniać funkcje policyjne, a tym bardziej udowodniać ekonomię w użyciu dysponowanego potencjału wojennego. Marszałek lotnictwa sir Thomas Solmon, opisując prowadzoną przez niego kampanię przeciwko rebeliantom kurdyjskim w Iraku oraz operacje mające na celu wyparcie tureckich najeźdźców na północy kraju, z ogromnym szacunkiem wyraził się o brytyjskich i irackich jednostkach wojsk lądowych uczestniczących w tych kampaniach. Jednakże w 1929 roku, a więc po 10 latach od czasu, gdy po raz pierwszy lotnictwo wzięło udział w wojnach kolonialnych, szef sztabu Królewskich Sił Powietrznych był tak bardzo przekonany o efektywności kontroli z powietrza, że zaproponował, aby to właśnie RAF przejął kontrolę nad obroną Kenii, Ugandy oraz innych kolonii w Afryce. Przekonywał on, że samoloty mogłyby zastąpić 6 batalionów Królewskich Strzelców Afrykańskich we wschodniej Afryce. Dowództwo wojsk lądowych było przeciwne takiemu rozwiązaniu, podobnie jak propozycji szefa sztabu RAF-u dotyczącej przejęcia zadań w północno-wschodnich Indiach⁴⁶.

W tym czasie przyszłość sił powietrznych jako samodzielnego rodzaju wojsk była zapewniona. Jednakże głównie dzięki programowi kontroli z powietrza dowódcy RAF oraz ich zwolennicy zaczęli znacznie śmieiej forsować swoje propozycje dotyczące użycia lotnictwa do zadań policyjnych. Nie dziwiły zatem oceny skuteczności kontroli z powietrza, publikowane przez RAF, które wyraźnie zmierzały do zminimalizowania roli wojsk lądowych i wyolbrzymienia roli lotnictwa. Dokonania wojsk lądowych w utrzymaniu władzy na terytorium Iraku w raportach RAF-u stopniowo się zmniejszały. W jednym ze sprawozdań opublikowanym w 1945 roku w ogóle nie wspomniano o wkładzie, jaki wniosły wojska lądowe w kolonialnych kampaniach w latach dwudziestych i trzydziestych.

Oceniając pierwotnie kontrolę z powietrza, ówczesni eksperci zarzucali, że jest ona zbyt agresywnym instrumentem, opierającym się na zbiorowej odpowiedzialności. Całe wioski lub plemiona mogły być bezpardonowo atakowane przez RAF w od-

⁴⁶Tamże, s. 63.

powiedzi na wykroczenia popełnione przez mały gang lub klan. Marszałek polny, szef królewskiego sztabu generalnego, krytykował RAF za sposoby prowadzenia kontroli z powietrza w Adenach, argumentując, że ciągłe bombardowanie plemion nie sprzyjało kreowaniu warunków do pokojowego administrowania koloniami. Z podobnych powodów koncepcji kontroli z powietrza nie popierali także wysocy rangą urzędnicy rządowi pracujący w Indiach. Byli oni przekonani, że bombardowanie wioski i atakowanie ludności cywilnej z zamiarem ukarania jej za niezgodne z prawem działania jedynie małej grupy przestępców, którzy być może należeli do tego plemiona, było nie tylko moralnie wątpliwe, ale i politycznie ryzykowne. Ponadto takie użycie lotnictwa mogło podsycić nienawiść, którą od lat żywiły do Brytyjczyków nacje zamieszkujące rejony nadgraniczne.

RAF odpowiedział na te zarzuty, zwracając uwagę na humanitarną istotę kontroli z powietrza. Od czasu gdy ostrzegano plemiona, że będą obiektem ataku dla lotnictwa, uderzenia z powietrza przynosiły jedynie zniszczenia mienia, nie powodując natomiast strat wśród ludności cywilnej. Jednakże taktyka obejmująca ostrzeganie o uderzeniach z powietrza nigdy nie była spójna. Często oficerowie działający na lądzie preferowali bombardowania bez ostrzeżenia, chcąc w ten sposób uzyskać większy efekt ataku z powietrza. W 1923 roku dowództwo powietrzne Indii z pewnymi oporami zaakceptowało wymóg ostrzegania przed uderzeniami lotniczymi, zwracając uwagę, że zadawanie większych strat przynosiło lepszy efekt moralny. Chociaż ministerstwo lotnictwa utrzymywało, że zawsze ostrzegano o prawdopodobnym ataku lotniczym, to w praktyce nader często nie było to zgodne z prawdą. Przykładem potwierdzającym słuszność tej opinii były działania w północno-wschodnich Indiach, gdzie miejscowa ludność była bombardowana bez ostrzeżenia.

Innym argumentem uzasadniającym humanitarny charakter kontroli z powietrza była precyzyjność uderzeń lotniczych. Dlatego też bombardowania były postrzegane jako precyzyjny instrument systemu utrzymania prawa i porządku w koloniach. Przedstawiciele sztabu brytyjskich sił powietrznych podkreślali, że operacje powietrzne w północno-wschodnich Indiach, prowadzone w listopadzie 1928 roku wykazały znaczne możliwości RAF-u w niszczeniu pojedynczych domów, należących wyłącznie do zbuntowanych przywódców plemiennych. Piloci wykonywali precyzyjne uderzenia na wspomniane obiekty, pozostawiając resztę wioski w stanie nienaruszonym. Ataki te można więc uznać za jedną z pierwszych prób tzw. uderzeń chirurgicznych. W kilku przypadkach było to zgodne z prawdą, ponieważ wyszkolenie staran-

nie dobranych do wykonania misji załóg gwarantowało zniszczenie obiektu z dużą dokładnością. Jednakże w większości przypadków zapewnienia wysokich rangą dowódców RAF-u o precyzji lotnictwa były zdecydowanie przesadzone. W okresie międzywojennym dokładność ataków z powietrza jednostek RAF-u najczęściej była zatrażająco niewielka. Spośród 182 bomb zrzuconych w północno-wschodnich Indiach, w listopadzie 1928 roku, 102 kompletnie chybiły atakowane objekty. Samoloty Bristol, w które była wyposażona większość jednostek lotniczych wykonujących misje kontroli z powietrza, nie posiadały celowników bombowych i tylko ataki z małych wysokości mogły przynieść pożądane skutki. W marcu 1932 roku w kampanii granicznej tylko połowa ze zrzuconych przez RAF bomb spadła na właściwe objekty w atakowanych wioskach.

Większym zmartwieniem niż brak zdolności do niszczenia obiektów naziemnych był problem omyłkowego zwalczania obiektów. W okresie międzywojennym, szkolenie w bombardowaniu i strzelaniu powietrznym w Królewskich Siłach Powietrznych nie stało na najwyższym poziomie. Podobnie było w przypadku umiejętności nawigatorskich. W terenie górzystym Kurdystanu, czy też w dziewiczych rejonach północno-wschodnich Indii doliny lub wioski były bardzo do siebie podobne. Biorąc zatem pod uwagę ubogi zasób informacji rozpoznawczych oraz fakt, że z 7 tysięcy stóp jedno plemię wygląda podobnie do drugiego, zrozumiałe było, że czasami RAF bombardował przez pomyłkę wioski popierające siły rządowe. Poszkodowani nie mieli jednak możliwości, aby powiadomić parlament o wyrządzonej im krzywdzie. RAF natomiast nie był skłonny do publicznego przyznawania się do popełnionych błędów. W każdym razie, oficjalne raporty RAF-u i artykuły publikowane przez zwolenników kontroli z powietrza utrzymywały, że sposoby jej prowadzenia są wyjątkowo humanitarne, powodują niewielkie straty wśród ludności cywilnej, a bombardowania były zawsze wykonywane po wcześniejszym ostrzeżeniu o potencjalnym ataku.

Zasadniczo kontrola z powietrza wydawała się przynosić jedynie krótkotrwałe rezultaty. Zbuntowane nacje mogły bowiem nadal atakować posterunki policji, podkładać bomby, a następnie świadomie zaprzestać wrogiej działalności. Taki cykl wydarzeń mógł się powtórzyć po upływie miesiąca, roku lub jeszcze później. RAF samodzielnie nigdy nie był w stanie sprawować kontroli nad całym terytorium, lecz wspierając kolumny wojsk lądowych przyczyniał się do zwiększenia efektywności prowadzonych operacji wojskowych. Kilka samolotów mogło zapewnić wsparcie ogniowe porównywalne ze wsparciem udzielanym przez kawalerię wojskom ląd-

wym. Samoloty wносиły do walki potencjał ogniowy, który szokował przeciwnika, podnosząc jednocześnie morale żołnierzy sił rządowych. Jednakże nie był to powód, dla którego przedstawiciele RAF-u chcieli, by pamiętano i doceniano kontrolę z powietrza. Ostra krytyka tego sposobu działania lotnictwa miała miejsce przede wszystkim w kręgu rządowym i w środowisku wojskowym.

Ostatecznie obraz kontroli z powietrza kreowany przez RAF został dobrze ugruntowany w świadomości opinii publicznej. Powodem akceptacji kontroli z powietrza nie tylko przez opinię publiczną, ale także i rząd nie były w sumie skromne sukcesy odnoszone w wojnach kolonialnych, ale niskie koszty wynikające z użycia lotnictwa. Artykuły publikowane przez oficerów RAF-u oraz zwolenników nowego rodzaju sił zbrojnych niezmiennie nawiązywały do niewielkich wydatków związanych z prowadzeniem powietrznych operacji o charakterze policyjnym w koloniach. W tym czasie, kiedy wydatki na obronę i terytoria zamorskie musiały być utrzymywane na relatywnie niskim poziomie, kontrola z powietrza była rozwiązaniem łączącym koszty i efektywność. Rzeczywiste ograniczenia doktryny kontroli z powietrza uwidoczniły się w czasie trwającego trzy lata powstania w Palestynie (1936–1939). W momencie jego wybuchu siły rebeliantów oszacowano na prawie 5 tysięcy, a dwa lata później siły te wzrosły już do 15 tysięcy. Choć walki prowadzone były głównie w terenie wiejskim, to wiele bitew odbyło się w rejonach miast. Wielka Brytania wysłała do kolonii tysiące żołnierzy. Walki w kolonii przybierały charakter potyczek i zasadzek, w których tylko w 1938 roku zginęło 486 Arabów, 292 Żydów, 69 Brytyjczyków i 1138 rebeliantów⁴⁷.

Artur Harris, dowodzący jednostkami RAF-u w Palestynie, zaproponował radykalny sposób zdławienia tego powstania, będący zapowiedzią preferowanej przez niego strategii w czasie drugiej wojny światowej⁴⁸. Rozwiązanie to polegało na zrzućaniu jednej 250- lub 500-funtowej bomby na każdą wioskę, która wymówiła posłuszeństwo rządowi Wielkiej Brytanii. Ku zdziwieniu decydentów Królewskich Sił Powietrznych wojska lądowe odrzuciły ten wybitnie siłowy sposób rozwiązania sytuacji kryzysowej w Palestynie. Kontrola z powietrza jako samodzielny sposób działania lotnictwa nie znalazła zatem uznania w Palestynie, a RAF zobligowano jedynie do osłony z powietrza konwojów lądowych, szczególnie w rejonach sprzyjających do

⁴⁷ Tamże, s. 65.

⁴⁸ W czasie drugiej wojny światowej marszałek Harris był dowódcą lotnictwa bombowego Wielkiej Brytanii.

organizowania zasadzek. Dowódca kontyngentu lądowego podjął słuszną decyzję o ograniczeniu użycia lotnictwa, zdając sobie sprawę, że reakcja polityczna na operacje powietrzne prowadzone w terenie zurbanizowanym mogłaby doprowadzić do zaostrożenia i tak już napiętej sytuacji w kolonii. Co więcej, zbyt agresywny sposób użycia lotnictwa spowodowałby silne protesty w środowisku międzynarodowym. W przeciwieństwie do Iraku i północno-wschodnich Indii, Palestyna była lepiej rozwinięta gospodarczo i posiadała bardziej rozwiniętą sieć komunikacyjną łączącą ją ze światem. Liczono się zatem z możliwością szybszego docierania informacji o bombardowaniach zarówno do opinii publicznej, jak i organizacji odpowiedzialnych za sprawy bezpieczeństwa na świecie⁴⁹. Biorąc pod uwagę dokładność bombardowania w tym czasie, prawdopodobieństwo pomyłek było bardzo wielkie. Każdy taki przypadek mógł być podany do ogólnej wiadomości, przez co koncepcja kontroli z powietrza lansowana przez RAF mogłaby zostać poddana intensywnej krytyce. Uzasadnione jest zatem stwierdzenie, że wojska lądowe, odrzucając pomoc oferowaną przez Królewskie Siły Powietrzne w zdławieniu rewolty w Palestynie, uratowały nie tylko sam RAF, ale także jego koncepcję kontroli z powietrza przed totalną klęską. Użycie lotnictwa w tego rodzaju operacjach w bardziej odległych zakątkach imperium brytyjskiego umożliwiło utrzymanie pozytywnego wizerunku sprawowania kontroli z powietrza pomimo wykazanych przez ekspertów wielu wad.

2.3. Hiszpańskie doświadczenia z użycia lotnictwa w utrzymaniu integralności podległych kolonii

Na początku XX wieku Hiszpania, uznawana za jedno z wielkich mocarstw, była jednak państwem zdemoralizowanym i zubożałym. Straciła praktycznie większość ze swoich licznych zamorskich terytoriów na korzyść Stanów Zjednoczonych, które w 1898 roku dotkliwie pobiły flotę i armię Hiszpanii. W czasie gdy Hiszpania traciła terytoria i władzę w koloniach, jej rząd postanowił rozszerzyć małe enklawy na atlantyckim i śródziemnomorskim wybrzeżu Maroka. Podboje kolonialne mogły nie tylko przynieść korzyści terytorialne i związane z tym prestiż na arenie międzynarodowej,

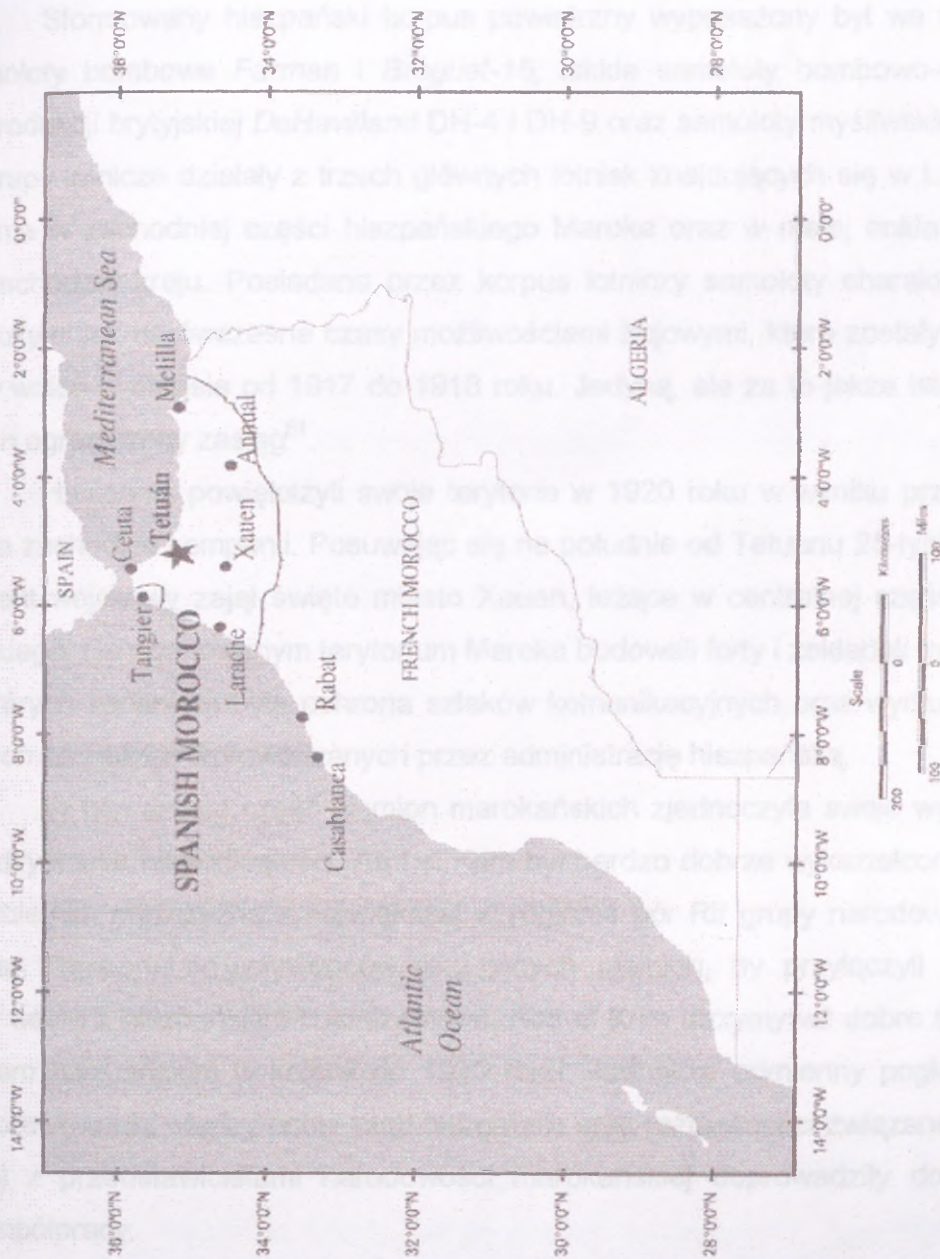
⁴⁹ Taką funkcję w okresie międzywojennym pełniła Liga Narodów. Głównym celem tej organizacji było zapewnienie pokoju oraz rozwój współpracy międzynarodowej. Była pierwszą próbą stworzenia systemu bezpieczeństwa zbiorowego i ograniczyła prawo państw do wywoływania wojen. Chociaż nie spełniła oczekiwań społeczności międzynarodowej, to jednak pozostawiła ważny dorobek w postaci idei umacniania stosunków pokojowych w skali globalnej.

ale także były obszarem, gdzie hiszpańskie siły zbrojne mogły odnieść przekonujące zwycięstwo, zacierając dotkliwą porażkę z 1898 roku.

W okresie poprzedzającym wybuch pierwszej wojny światowej Hiszpania podjęła działania mające na celu powiększenie jej terytoriów w Maroku. Podbój tej kolonii, podobnie jak większość tego rodzaju działań, Hiszpania prowadziła, podpisując porozumienia i traktaty z jednymi grupami narodowościowymi, a walcząc z innymi. Do czasu gdy plemiona marokańskie pozostawały podzielone, zajęcie kraju mogło być dokonywane przy użyciu wojsk przybyłych z Europy oraz rosnących z roku na rok sił lokalnych. Bez względu na to, po której stronie walczyły plemiona marokańskie, ich członków oceniano jako twardych i zawziętych wojowników. Na początku pierwszej wojny światowej Hiszpania powiększyła swoje terytorium, zajmując pas lądu rozciągającego się od wybrzeża Oceanu Atlantyckiego do miejscowości Melilla leżącej na wybrzeżu Morza Śródziemnomorskiego. W 1912 roku Hiszpania podpisała z Francją porozumienia normujące podział terytorialny kolonii. Należy bowiem zaznaczyć, że w tym samym czasie Francja również prowadziła własną kampanię, której celem był podbój Maroka. We władaniu Hiszpanii znalazła się dziesiąta część tego kraju, obejmująca północne, bogate w zasoby naturalne tereny. Pas tych ziem, mający 360 kilometrów długości i 80 kilometrów szerokości, zamieszkiwało 760 tysięcy ludzi pochodzących z 66 różnych plemion⁵⁰. Granice pomiędzy hiszpańską i francuską częścią Maroka były wyraźnie określone na mapie i dobrze wyglądały jedynie na papierze. Jednakże obie strony nie mogły zweryfikować ich w rzeczywistości, gdyż nie kontrolowały górskich terenów wewnątrz kraju.

Hiszpania była jednym z pierwszych mocarstw, które użyły sił powietrznych w wojnie kolonialnej. Mały oddział lotniczy wyposażony w austriackie samoloty dwupłatowe *Lohner* zrzucił pierwsze bomby już w grudniu 1913 roku. W czasie jednej z bardzo wielu potyczek z Marokańczykami zaatakowały one wioskę położoną na południe od miejscowości Tetuan. W okresie pierwszej wojny światowej na terenach tych panował względny spokój. W końcowym jej etapie, gdy większość państw europejskich była zaangażowana w działania wojenne Hiszpania opracowała plany całkowitego podboju jej części Maroka i w 1919 roku rozpoczęła kampanię intensywnym rozpoznaniem powietrznym.

⁵⁰ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 68.



Źródło: J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower in...*, wyd. cyt., s. 67.

Rys. 7. Podział terytorialny Maroka (stan z 1912 roku)

W tym czasie hiszpańskie siły powietrzne były bardzo dobrze wyposażone w nowoczesne samoloty bombowe i myśliwskie zakupione we Francji i Wielkiej Brytanii.

Sformowany hiszpański korpus powietrzny wyposażony był we francuskie samoloty bombowe *Farman* i *Breguet-15*, lekkie samoloty bombowo-rozpoznawcze produkcji brytyjskiej *DeHavilland DH-4* i *DH-9* oraz samoloty myśliwskie *Bristol*. Małe grupy lotnicze działały z trzech głównych lotnisk znajdujących się w Larache i Tetuanie w zachodniej części hiszpańskiego Maroka oraz w małej enklawie Melilla na wschodzie kraju. Posiadane przez korpus lotniczy samoloty charakteryzowały się dużymi jak na ówczesne czasy możliwościami bojowymi, które zostały potwierdzone w walce w okresie od 1917 do 1918 roku. Jedyłą, ale za to jakże istotną wadą był ich ograniczony zasięg⁵¹.

Hiszpanie powiększyli swoje terytoria w 1920 roku w wyniku przeprowadzonej na zachodzie kampanii. Posuwając się na południe od Tetuanu 25-tysięczny kontyngent wojskowy zajął święte miasto Xauen, leżące w centralnej części pasma górskiego. Na opanowanym terytorium Maroka budowali forty i zakładali małe garnizony, których zadaniem była ochrona szlaków komunikacyjnych oraz wymuszanie wszelkich zarządzeń wprowadzanych przez administrację hiszpańską.

W tym czasie część plemion marokańskich zjednoczyła swoje wysiłki na rzecz odzyskania niepodległości. Abd el Krim był bardzo dobrze wykształconym czterdziestoletnim mężczyzną z największej w regionie gór Rif grupy narodowościowej Berber. Przekonał on przywódców kilku innych plemion, by przyłączyli się do niego w walce z hiszpańskim kolonizatorem. Abd el Krim utrzymywał dobre stosunki z rządem hiszpańskim w kolonii do 1920 roku. Jednakże odmienny pogląd na sposób sprawowania władzy przez rząd hiszpański oraz rozbieżności związane z dzieleniem jej z przedstawicielami narodowości marokańskiej doprowadziły do zakończenia współpracy.

W 1921 roku generał Fernández Silvestre ruszył na czele 25-tysięcznej armii na zachód od enklawy Melilla z zamiarem zakończenia podboju Maroka i zjednoczenia dwóch części hiszpańskiej kolonii⁵². W czerwcu i lipcu tego roku siły generała Silvestra napotkały ciężki opór ze strony małego oddziału składającego się z 3 do 6 tysięcy wojowników z plemienia Berber, dowodzonego przez Abd el Krima. W dniach 17–20 lipca znaczna część hiszpańskich sił została zaatakowana w wiosce Annual, w wyniku czego generał Silvestre nakazał odwrót do Melilli. Odwrót ten, jak się później okazało, przerodził się w pogrom. Zginął sam generał oraz prawie cała jego armia,

⁵¹ Tamże, s. 68.

⁵² Liczba 25 tysięcy obejmowała również siły marokańskie, współpracujące z Hiszpanami.

tylko kilku żołnierzom udało się dotrzeć do rejonu wyjściowego. Oficjalnie podano, że Hiszpanie stracili 14 772 żołnierzy⁵³. Liczba ta obejmowała także żołnierzy sił rządowych, którzy polegli w zniszczonych przez powstańców garnizonach. W całej kampanii siły hiszpańskie straciły 29 504 karabiny, 392 karabiny maszynowe oraz 129 dział⁵⁴. Była to największa w historii klęska, jaka kiedykolwiek przytrafiła się armiom kolonialnym. W wojnie tej praktycznie nie brano żadnych jeńców. Była to więc typowa wojna na wyniszczenie. W następstwie przegranej bitwy małe garnizony hiszpańskie na całym terytorium Maroka zostały najpierw odcięte, a następnie zmiecione z powierzchni ziemi⁵⁵. Jednostki hiszpańskie zostały wyparte na tereny zajmowane przed wybuchem pierwszej wojny światowej. Abd el Krim w tej spektakularnej kampanii popełnił jednak poważny błąd, nie zajmując miasta Melilla, które po porażce generała Silvestra nie było w stanie podjąć skutecznej walki z rebeliantami. Przejmując to miasto, pozbawiono by Hiszpanów jedyne go punktu oparcia we wschodniej części kraju. W wyniku tego strategicznego błędu pozostawiono Hiszpanom bazę stwarzającą podstawy do odtworzenia kolonii w Maroku.

Po tym wielkim zwycięstwie pozostałe plemiona przyłączyły się do sił dowodzonych przez Krima. Dzięki uzbrojeniu zdobytemu w bitwie pod Annual mógł on bardzo dobrze wyposażyć wiele powstańczych oddziałów. Ponadto nawiązał kontakty z handlarzami bronią, którzy wyrazili chęci zaopatrzenia jego armii w broń i amunicję. W 1922 roku Abd el Krim ustanowił oficjalny rząd i ogłosił niepodległość republiki Rif. Jednakże Francja i Hiszpania wywierały dyplomatyczną presję na główne mocarstwa, by nie uznały proklamowanego przez Abd el Krima państwa. Pomimo tych zabiegów armia powstańcza otrzymała pomoc ze strony Rosji, która wysłała doradcę wojskowego mającego szkolić dla jej potrzeb artylerzystów. Była to bardzo cenna pomoc, gdyż pod Annual oddziały Krima zdobyły wiele środków artyleryjskich, których bez odpowiedniego przygotowania nie mogłyby użyć w dalszej walce⁵⁶.

Rząd hiszpański zareagował energicznie na poniesioną klęskę w Annual. Jego specjalna komisja po przeprowadzonym śledztwie wykazała, że działająca w kolonii armia była źle wyposażona, dowodzona i wyszkolona.

Jedną z opcji przeprowadzenia wojny odwetowej przeciwko marokańskim rebeliantom obejmowała użycie gazów trujących. W tym celu Hiszpanie wysłali do Nie-

⁵³ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 69.

⁵⁴ Tamże, s. 69.

⁵⁵ Należy wspomnieć, że garnizony hiszpańskie nie miały możliwości udzielenia sobie wsparcia.

⁵⁶ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 69.

miec delegację z poufną misją dokonania zakupu tej broni. Po pierwszej wojnie światowej gaz trujący był postrzegany przez większość państw świata za broń barbarzyńską i było oczywiste, że wkrótce podpisane zostaną traktaty i porozumienia zakazujące jego użycia w działaniach wojennych. Jednakże pragnienie osiągnięcia spektakularnego zwycięstwa i zrewanżowania się powstańcom okazało się silniejsze niż jakiegokolwiek międzynarodowe ograniczenia prawne. Wybór Niemców jako sekretnego sojusznika nie był przypadkowy. Powszechnie wiadomo było, że to właśnie oni opanowali najlepiej użycie gazów trujących w czasie pierwszej wojny. Równie duże znaczenie miało to, że Niemcy pomimo ustaleń podpisanych w Wersalu nadal utrzymywali infrastrukturę do produkcji gazów trujących oraz mieli ekspertów od spraw ich bojowego zastosowania. Hiszpanie byli w stanie zapłacić każdą cenę za pokaźne ilości tej, w ich ocenie, wysoce efektywnej broni. Z kolei Niemcy cieszyli się, że dzięki Hiszpanii otrzymają fundusze pozwalające na sprawne funkcjonowanie fabryk produkujących gazy trujące. Rząd niemiecki był również zdecydowany wysłać do kolonii marokańskiej ekspertów, którzy mieli wyjaśnić Hiszpanom taktykę użycia tej broni w działaniach wojennych.

W grudniu 1923 roku dowódcy hiszpańskich i niemieckich sił zbrojnych podpisali poufne porozumienie, na mocy którego Niemcy miały dostarczyć kontyngentowi hiszpańskiemu w Maroku pocisków artyleryjskich oraz bomb lotniczych z gazem trującym. Ostatecznie Hiszpania zdecydowała się na zakup gazu musztardowego, za który była w stanie zapłacić nawet ponad pięć tysięcy dolarów za tonę⁵⁷.

Po porażce pod Annual rząd Hiszpanii wysłał do Afryki Północnej 150 tysięcy żołnierzy z zadaniem utrzymania ich ostatecznie na tym kontynencie enklawy. Komisja wyznaczona do przeprowadzenia śledztwa w sprawie wspomnianej klęski oceniła, że hiszpańskie lotnictwo wykonywało swoje zadania bardzo niedołąźnie i jego dokładność ataków z powietrza była wyjątkowo niewielka. Grupa lotnicza w Melilli została powiększona do 3 eskadr (16 samolotów), które były intensywnie wykorzystywane do misji rozpoznawczych oraz ataków bombowych w osłonie tej miejscowości i stacjonujących tam sił. W 1922 roku Hiszpanie rozpoczęli systematyczną kampanię w celu rozszerzenia ich granic na zachód od Melilli, a tym samym odzyskania utraconych w 1921 roku terytoriów. Hiszpańskie jednostki lotnicze robiły co mogły, by efektywnie wspierać pododdziały lądowe, lecz bomby lotnicze o małym wagomiarze czyniły nie-

⁵⁷ Tamże, s. 70.

wielką szkodę rebeliantom, rozproszonym w terenie górskim. Właściwie nie było dowodów potwierdzających większą efektywność działań lotnictwa od czasu porażki pod Annual. Kiedy bojownicy Rif udoskonalili metody maskowania swoich pozycji w ciągu dnia oraz przemieszczali się tylko w nocy, samoloty wyjątkowo rzadko ich wykrywały, nie mogły także wykonać skutecznych uderzeń z powietrza. Większość walk w Maroku toczyła się na lądzie, a powstańcy zdecydowanie przewyższali umiejętnościami hiszpańskie jednostki piechoty. Dlatego przez cały następny rok (1923) lotnictwo hiszpańskie bombardowało wioski w rejonie Rif, chcąc w ten sposób złamać morale mieszkającej tam ludności. W tym okresie było to jego podstawowe zadanie. W 1925 roku Niemcy wysłali dwóch doświadczonych oficerów z sił powietrznych, którzy mieli obserwować prowadzone w hiszpańskiej części Maroka działania wojenne. Od kwietnia do lipca 1925 roku kapitan Ulrich Grauert i porucznik Hans Jeschonek⁵⁸ wizytowali jednostki hiszpańskie, meldując o przebiegu i rezultatach kampanii powietrznej. Z przekazywanych meldunków wyraźnie wynikało, że nie byli oni pod wrażeniem ani lotnictwa hiszpańskiego, ani rezultatów jego ataków z powietrza. Oficerowie niemieccy donosili, że mieszkańcy górskich wiosek Rif mieli zbyt dużo czasu na to, by przywyknąć do bombardowań. Przygotowali zatem całą sieć okopów i schronów zapewniających im skuteczną ochronę przed tymi atakami. Nawet uderzenia wykonywane bombami wypełnionymi gazem trującym nie złamały woli walki żyjących tam nacji. Eksperci z Niemiec w swoich raportach podkreślali, że bombardowanie ludności cywilnej nie przynosi decydującego efektu w wojnie.

Hiszpańskie siły powietrzne w Afryce zostały wydatnie rozbudowane w 1923 roku. Grupa lotnicza w Melilli została wzmocniona i jej skład stanowiły: 3 eskadry wyposażone w samoloty DH-4, 2 eskadry samolotów myśliwskich *Bristol*, 1 eskadra brytyjskich samolotów *Martinsyde* oraz 2 eskadry wodnosamolotów z marynarki wojennej. Łącznie grupa ta dysponowała 60 samolotami⁵⁹. W drugiej części kolonii siły powietrzne posiadały 2 eskadry samolotów *Breguet-14* w Tetuanie (24 samoloty). W tym czasie wyraźnie dostrzegalne były starania Hiszpanii o pozyskiwanie najlepszych samolotów produkowanych w Europie. Po tym jak w okresie pierwszej wojny światowej Niemcy zdobyli powszechne uznanie za nowoczesne konstrukcje samolotów bojowych, Hiszpania zakupiła kilka dużych, dwusilnikowych wodnosamolotów *Dornier*. Były one wówczas najlepszymi łodziami latającymi, umożliwiającymi wykonywa-

⁵⁸ Obaj zostali później generałami Luftwaffe. Hans Jeschonek był szefem sztabu tych sił.

⁵⁹ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 71.

nie rozpoznania dalekiego zasięgu oraz uderzeń lotniczych z dużych odległości. Ich możliwości bojowe powodowały więc, że były doskonałym środkiem do prowadzenia operacji w Maroku, gdzie linia brzegowa była stosunkowo długa.

Latem 1924 roku siły Abd el Krima przeszły do ofensywy i odcięły drogę Tangier–Tetuan, zagrażając miejscowości Tetuan, w której okrążone zostały jednostki hiszpańskie. Hiszpanie po sformowaniu znacznych sił interwencyjnych, w skład których weszła ich legia cudzoziemska dowodzona przez podpułkownika Francisco Franco, przystąpili do akcji ratowniczej. Siły te wywalczyły dostęp do Xauen, skąd ewakuowały wszystkich Hiszpanów i przedstawicieli współpracujących z nimi grup narodowościowych. Droga powrotna do terenów zajmowanych przez hiszpański kontyngent wojskowy zajęła im miesiąc. Przemarsz opóźniły liczne starcia, do jakich dochodziło na trasie z marokańskimi partyzantami. Kampania ta po raz kolejny uwiarydociła niekompetencję wielu hiszpańskich oficerów. Kiedy siły ewakuacyjne dotarły bowiem do Xauen, okazało się, że fortyfikacje w tej miejscowości zostały przygotowane wyjątkowo nieudolnie. Posterunki mające bronić miasta nie były rozbudowane pod względem inżynieryjnym, nie przygotowano także pozycji zapasowych, a wysunięte placówki były rozmieszczone w taki sposób, że nie mogły się wzajemnie wspierać⁶⁰.

Po upadku Xauen wojska Abd el Krima osiągnęły największą potęgę w swej krótkiej historii. Przywódca powstania mógł utrzymać bowiem regularne siły na poziomie 20 do 30 tysięcy żołnierzy, bardzo dobrze wyposażonych i wyszkolonych. Jednostki te były zatem w pełni porównywalne z siłami europejskimi. Szacując potencjał bojowy powstańców, nie można pominąć także formacji nieregularnych, które liczyły około 100 tysięcy.

W tym czasie francuski kontyngent wojskowy działający z zajętego przez Francję terytorium stopniowo poruszał się na północ od miejscowości Fez, zajmując ziemie, do których rościła sobie prawo republika Rif. Na wiosnę 1925 roku Krim skierował swoje siły przeciwko Francuzom i dzięki szybkiej ofensywie wyparł ich z tych terenów, docierając aż na odległość 20 mil od francuskiej stolicy Maroka Fez. Wydarzenia te wymusiły na Francji i Hiszpanii potrzebę wypracowania wspólnej strategii zmierzającej do pokonania Abd el Krima. W czerwcu 1925 roku hiszpański dyktator Primo de Rivera i francuski dowódca w Afryce Północnej marszałek Louis Lyautey

⁶⁰ Tamże, s. 72.

uzgodnili koordynację działań w ramach wspólnej ofensywy przeciwko samozwańczej republice. Pierwszą fazę tej ofensywy miał stanowić desant morski, w którym znaczne siły hiszpańskie miały wylądować na wybrzeżu Alhucemas, strategicznej pozycji w centrum republiki. Hiszpański kontyngent miał następnie wykonać uderzenie na kierunku południowym, podczas gdy francuski był przygotowany do przeprowadzenia ofensywy na kierunku północnym⁶¹.

Hiszpański 12-tysięczny komponent desantowy wylądował w Alhucemas 7 września 1925 roku. Jednakże rezultaty osiągnięte przez te siły znacząco odbiegały od założonych na wstępie operacji⁶². Łódki desantowe osiadały na mieliźnie, ogień marynarki wojennej był źle koordynowany, a brodzący w wodzie żołnierze hiszpańscy natrafili na silny opór ze strony okopanych na brzegu marokańskich powstańców. Znaczna liczba samolotów wspierających tę operację nie zrobiła na powstańcach spodziewanego wrażenia⁶³. Mimo to część jednostek hiszpańskich przedostała się na ląd i uchwyciła przyczółek. Następnie, oczyszczając sobie drogę, stopniowo posuwały się w stronę centrum republiki Rif. Hiszpańskie lotnictwo było w gotowości do użycia gazu trującego jako podstawowego środka rażenia mającego zapewnić im pokonanie obrońców. Należy wspomnieć, że pod koniec 1924 i na początku 1925 roku niemiecka firma chemiczna Stoltzenberg we współpracy z armią przygotowała na terenie Hiszpanii infrastrukturę do produkcji bomb lotniczych i pocisków artyleryjskich wypełnionych gazem trującym. Niemieccy eksperci narzekali, że Hiszpanie bardzo słabo znali i rozumieli tajniki produkcji tej broni. Nie wpłynęło to jednak negatywnie na samą produkcję bomb lotniczych oraz pocisków artyleryjskich, które były przygotowane na czas, a więc przed rozpoczęciem wielkiej ofensywy na południu kraju⁶⁴.

W latach 1925–1926 hiszpańskie siły powietrzne stosowały na dużą skalę bomby lotnicze z gazem trującym. Przez większość czasu była to typowa kampania powietrzna mająca na celu zastraszenie ludności cywilnej, dlatego też podstawowymi obiektami uderzeń lotniczych były wioski i jej mieszkańcy. Hiszpanie preferowali uży-

⁶¹ Tamże, s. 72.

⁶² Zdaniem ekspertów niezadowolające rezultaty początkowej fazy operacji wynikały z błędów popełnionych na etapie planowania operacji. Zob. J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 73. ; R. Dean, *Airpower in Small Wars: The British Air Control Experience*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama 1985, s. 8.

⁶³ Oceniono, że w operacji tej wzięło udział 100 samolotów, z czego 80 operowało z lądu, a 20 wodnosamolotów działało z morza.

⁶⁴ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 73.

cie gazu musztardowego, który powodował obrażenia, ale bezpośrednio nie zabijał. Gaz musztardowy ze względu na jego toksyczność i długotrwałość szkodliwego oddziaływania zatruewał i niszczył także plony oraz źródła wody pitnej, czyniąc życie codzienne mieszkańców zaatakowanych wiosek nie do zniesienia. Pod osłoną lotnictwa i artylerii hiszpańskie wojska lądowe wolno poruszały się na południe, podczas gdy w 1926 roku Francuzi uderzyli na północy. Abd el Krim wraz z 20 tysiącami regularnego wojska musiał stawić czoła połączonej hiszpańskiej i francuskiej ofensywie, w której państwa te dysponowały 300-tysięczną armią wspieraną przez lotnictwo i artylerię.

2.4. Francuskie doświadczenia z użycia lotnictwa w wojnach kolonialnych

2.4.1. Użycie lotnictwa francuskiego w Maroku

Na początku XX wieku Francja rozmieściła na terytorium Maroka znaczny kontyngent wojskowy. Zgodnie z prawem utrzymywała Maroko jako protektorat w imieniu sułtana Fezu, a w rzeczywistości zarządzała tym krajem jak kolonią. W 1912 roku Francuzi ścignęli do Maroka eskadrę samolotów, których głównym zadaniem było wykonywanie misji rozpoznawczych na korzyść stacjonujących tam sił lądowych. Chociaż lotnictwo wojskowe nadal było na etapie eksperymentów, to głównodowodzący francuskimi siłami w Maroku marszałek Lyautey rozkazał, aby samoloty nie tylko prowadziły rozpoznanie, ale także wykonywały uderzenia z powietrza. Samoloty francuskie doskonale sprawdziły się w realizacji zadań rozpoznawczych i w kwietniu 1914 roku po raz pierwszy wykonały atak z powietrza, bombardując zbuntowane plemiona. Zdaniem dowództwa francuskich sił stacjonujących w Maroku wspomniany atak bombowy przyniósł istotny efekt psychologiczny⁶⁵.

Po zakończeniu pierwszej wojny światowej Francja zamierzała ponownie zająć terytorium Maroka i rozpoczęła działania w tym zakresie, kierując się w stronę gór Atlas. Francuzi sukcesywnie posuwali się w głąb tego kraju, powstawały nowe drogi i forty, obsadzone zwykle jednym lub dwoma plutonami piechoty, których zadaniem było utrzymanie porządku w poszczególnych rejonach kraju. Garnizony te mogły podjąć skuteczną walkę z małymi grupami przestępczymi lub zbuntowanymi plemionami, natomiast nie były w stanie sprostać dużym formacjom wojskowym. Do 1924 roku Francja rozszerzyła swoje panowanie, zajmując tereny, do których rościł sobie

⁶⁵Tamże, s. 74.

prawo Abd el Krim nieuznający sztucznego podziału Maroka na jego część francuską i hiszpańską. Querrha Volley była głównym obszarem dostarczającym żywność dla republiki Rif, dlatego też francuska okupacja tego terenu stanowiła wielkie zagrożenie dla Abd el Krima.

Na wiosnę 1925 roku marszałek Lyautey miał do dyspozycji 60 tysięcy dobrze wyposażonych w nowoczesne środki artyleryjskie żołnierzy, którzy mogli liczyć na wsparcie ze strony lotnictwa, dysponującego do działań w Maroku 80 samolotami. Samoloty te wchodziły w skład dwóch eskadr tworzących 37 Pułk Lotniczy⁶⁶. Francuzi byli przekonani, że to, co spotkało siły hiszpańskie pod Annual nigdy nie przytrafi się ich armii kolonialnej. Dlatego mimo pewnych sygnałów ostrzegawczych ich kontyngent wojskowy w momencie rozpoczęcia ofensywy przez 8-tysięczną armię Krima nie był do tego przygotowany. Atak nastąpił 13 kwietnia 1925 roku w rejonie na północ od miejscowości Fez.

Bojownicy Rif, realizując założenia typowo ofensywnej taktyki, skoncentrowali się na zwalczaniu siły żywej przeciwnika. Wojska powstańcze zostały podzielone na małe pododdziały i utrzymując swoje pozycje obronne starały się unikać koncentracji sił, co zdecydowanie zmniejszało rezultaty użycia francuskiej artylerii. Ofensywa rebeliantów dowodzonych przez Abd el Krima doprowadziła do klęski Francuzów. W ciągu dwóch pierwszych miesięcy siły powstańcze zniszczyły 44 z 66 funkcjonujących placówek francuskich. W krótkim czasie zajęły pozycje oddalone zaledwie o 20 mil od Fez. Chociaż Francuzi wiązali duże nadzieje z osiągniętą przez nich dominacją w powietrzu, to jednostki lotnicze nie osiągnęły jednak rezultatów na miarę ich możliwości bojowych. Główną przyczyną niższej niż zakładano efektywności użycia lotnictwa był brak wysuniętych lotnisk w tej części Maroka. Marszałek Lyautey mógł skoncentrować większość sił ze składu 37 Pułku Lotniczego dopiero pod koniec kwietnia 1925 roku. Francuzi zaskoczeni poniesioną w Maroku porażką postanowili wzmocnić swój kontyngent wojskowy, ściągając z kraju 50 batalionów piechoty. Marszałek Philippe Pétain, który nigdy wcześniej nie służył poza granicami kraju, przejął stanowisko dowódcy sił zbrojnych w Maroku. Zgodnie ze swoim charakterem, metodycznie formował podległe mu siły, przygotowując je do zdecydowanej kontrofensywy przeciwko rebeliantom. Wzmocniono nie tylko jednostki lądowe, ale także lotnic-

⁶⁶ Tamże, s. 73 i 74.

two, stąd też na wiosnę 1925 roku 37 Pułk Lotniczy osiągnął stan dwudziestu dwóch eskadr (160 samolotów)⁶⁷.

Służba lotnicza armii francuskiej⁶⁸ wykonywała szeroki zakres zadań wspierających działania wojsk lądowych. Jednym z najważniejszych zadań wykonywanych przez eskadry lotnicze było zaopatrywanie drogą powietrzną rozrzuconych w terenie, małych garnizonów wojskowych. Umożliwiło to Francuzom utrzymanie przy życiu załóg tych garnizonów. Dzięki transportowi powietrznemu Francja była w stanie zapewnić ich sprawne funkcjonowanie w nieprzystępnym, górskim terenie w stosunkowo długim okresie. Istotnym elementem działań w wymiarze powietrznym było także użycie lotnictwa do wykonywania zdjęć niezbędnych przy opracowywaniu map tego regionu. Samoloty wykorzystywano również do utrzymania łączności pomiędzy działającymi w terenie jednostkami a dowództwem. Jedną z najważniejszych nowych form zastosowania lotnictwa francuskiego w koloniach było użycie samolotów do ewakuacji rannych i ciężko chorych żołnierzy. Należy wspomnieć tu, że po zakończeniu pierwszej wojny światowej francuscy konstruktorzy przygotowali specjalne modele samolotów Farman i Breguet do wyłącznego użycia ich w ewakuacji medycznej drogą powietrzną. Tego typu samoloty mogły lądować w przygodnym terenie (na lotniskach polowych) blisko linii frontu, zabierać rannych oraz chorych i przewozić ich do zwykle lepiej wyposażonych szpitali na tyłach frontu. W 1921 roku kilka tych samolotów uczestniczyło w kampanii w Maroku. W trakcie głównych operacji prowadzonych w 1925 roku Francuzi zorganizowali pierwszy w historii system powietrznej ewakuacji medycznej. Ich służba lotnicza specjalnie zmodyfikowała 22 samoloty *Bloch 81*, *Potez 29* i *Hanriot 431* do transportu rannych i ciężko chorych i sformowała jednostkę lotniczą, której jedynym zadaniem była ewakuacja medyczna. Francuzi stworzyli sieć punktów zbioru rannych na wysuniętych lotniskach polowych, a samoloty sanitarne wykonywały regularne loty, przewożąc rannych i chorych do głównych szpitali wojskowych w ciągu godziny, a czasami jeszcze szybciej⁶⁹. W trakcie zaciętych walk z wojskami republiki Rif w 1925 roku ewakuowano drogą powietrzną 987 żołnierzy⁷⁰.

⁶⁷ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 73.

⁶⁸ Lotnictwo francuskie do 1932 roku nie było samodzielnym rodzajem wojsk. Dlatego wcześniej używano terminu służba lotnicza armii, a nie siły powietrzne. W niniejszym opracowaniu stosowane jest pojęcie „lotnictwo”.

⁶⁹ Tamże, s. 75.

⁷⁰ Tamże, s. 76.

Podobnie jak Hiszpanie, Francuzi zainicjowali plan intensywnej bombardowań wiosek zamieszkałych przez rebeliantów. W 1925 roku niebronione miasto Chechaouen zostało zbombardowane przez lotnictwo francuskie, w wyniku czego zginęło wielu jego mieszkańców. Większość z nich stanowiły kobiety i dzieci, ponieważ mężczyźni zaangażowani byli w walkę z wojskami francuskimi. Jeden z obserwatorów brytyjskich donosił wówczas, że Francuzi dotkliwie bombardowali wioski oraz pola uprawne rebeliantów, wykonując to rzeczywiście w bardzo drastyczny sposób. W latach 1925–1926 lotnictwo francuskie odniosło zdecydowanie mniejsze sukcesy w walce z partyzantami niż w pacyfikowaniu zbuntowanych wiosek marokańskich. Zarówno regularne wojska republiki Rif, jak i współpracujące z nimi oddziały partyzantkie były wysoce mobilnymi formacjami, dlatego co stały się wyjątkowo trudnymi obiektami uderzeń dla lotnictwa. Oddziały rebeliantów przygotowały wcześniej odpowiednie schrony i przemieszczały się bardzo ostrożnie, dlatego nie zagrażały im uderzenia z powietrza, tym bardziej że samoloty *Breguet* zrzucały tylko bomby o niewielkim wagomiarze.

Pomimo wymienionych trudności samoloty nadal odgrywały bardzo ważną rolę, szczególnie w realizacji misji rozpoznawczych. Postrzegano je także jako środki psychologicznego wsparcia francuskich jednostek lądowych. Nawet jeśli samoloty nie mogły zadać większych strat siłom rebeliantów, to i tak korzystnie wpływały na morale walczących na lądzie żołnierzy, którzy mieli świadomość osłony z powietrza. W rzeczywistości francuskie siły lądowe uzależniły się bardzo od lotnictwa i niechętnie przemieszczały się lub wykonywały manewry bez jego wsparcia. Siły lądowe kontynuowały zwalczanie wysoce mobilnych formacji rebeliantów stosujących niekonwencjonalną taktykę „uderz i uciekaj”. Okazała się ona wyjątkowo skuteczna w walce z dużymi formacjami wojskowymi wykorzystującymi sprawdzoną w realiach pierwszej wojny światowej doktrynę działań wojennych na dużą skalę, niewłaściwą jednakże dla tej kampanii.

W kilku aspektach lotnictwo nie spełniło jednak pokładanych w nim nadziei. Dotyczy to między innymi współdziałania z artylerią wojsk lądowych. Należy bowiem podkreślić, że chociaż Francuzi dysponowali silną artylerią, to nie wykorzystali jej efektywnie w kampanii 1926 roku. Za główną przyczynę tego stanu rzeczy uznano niewystarczający poziom wykształcenia załóg samolotów wykonujących misje rozpoznawcze w zakresie koordynowania ognia artylerii, co wymagało intensywnego szkolenia i dobrych środków łączności. Co prawda, francuska służba lotnicza otrzy-

mała kilka egzemplarzy stacji łączności radiowej, które zamontowano na kilku samolotach, ale umożliwiały one utrzymanie łączności radiowej jedynie ze znajdującym się na tyłach dowództwem, a nie pierwszorzutowymi jednostkami bojowymi.

W kwietniu 1926 roku marszałek Petain rozpoczął wielką ofensywę, w którą zaangażowanych było 55 batalionów piechoty, wspieranych przez czołgi, artylerię i lotnictwo. Abd el Krim wraz z blisko 30-tysięczną armią został otoczony i znalazł się pod silnym ogniem artylerii i lotnictwa – od północy atakowały jednostki hiszpańskie, a na południu francuskie. W następstwie tak niekorzystnie rozwijającej się sytuacji 27 maja poddał się on francuskiemu dowódcy, co tym samym doprowadziło do zakończenia wojny⁷¹.

Na podstawie przytoczonych faktów można zgodzić się z oceną ekspertów, że lotnictwo odegrało ważną, lecz nie decydującą rolę w doprowadzeniu do upadku republiki Rif. Opinia publiczna była jednak pod wielkim wrażeniem dokonań sił Abd el Krima, które przez kilka lat powstrzymywały dwie wielkie armie europejskie i skapitulowały dopiero wobec przytłaczającej przewagi liczebnej i ogniowej w końcowej fazie wojny. W wielu aspektach armia powstańcza wykazała, że ani lotnictwo, ani cała potęga ogniowa państw kolonialnych nie mogły łatwo pokonać oddanych sprawie oraz dobrze wyszkolonych i uzbrojonych powstańców⁷².

2.4.2. Działania lotnictwa francuskiego w Syrii

Oceniając wkład lotnictwa francuskiego, wskazane jest także scharakteryzowanie jego dokonań w walce o utrzymanie Syrii i Libanu. Należy bowiem zaznaczyć, że w wyniku ustaleń, dokonanych jeszcze w trakcie pierwszej wojny światowej, po jej zakończeniu Francja musiała przejąć kontrolę właśnie nad tymi koloniami. Jednakże planowanie dotyczące okupacji tych terenów w czasie wojny było prowadzone bardzo pobieżnie. W 1919 roku Francja przerzuciła znaczne siły, starając się zaprowadzić porządek w tym niespokojnym regionie. Jej organy decyzyjne nie miały jednak wystarczających danych o żyjących tam plemionach. Nie wiedziały one, że po rozpadzie imperium tureckiego znaczna część nowoczesnej broni trafiła w ręce różnych

⁷¹Tamże, s. 77.

⁷² W istniejących opracowaniach poświęconych wojnom kolonialnym wśród powodów osiagniętych sukcesów przez armię powstańczą wymienia się, oprócz jej dobrego wyszkolenia i uzbrojenia, także doskonałe dowodzenie.

plemion i jednostki francuskie mogły walczyć z bardzo dobrze uzbrojonymi oddziałami, a nie jak to miało miejsce przed wybuchem wojny z prymitywnie wyposażonymi buntownikami. Ponadto wystąpiły także inne przesłanki prowadzące do eskalacji przemocy w regionie. Jednym z nich było przejęcie władzy w Damaszku przez rząd arabski, który był wyraźnie zdeterminowany do stawienia oporu siłom francuskim. Duży wpływ na przebieg wydarzeń w regionie miało również niejednoznaczne określenie granic czy też stref zainteresowania wielkich mocarstw. Pomiędzy 1919 a 1921 rokiem, kiedy Liga Narodów udzieliła Francji mandatu do administrowania w Libanie i Syrii. Francja zmuszona została do ostrożnego i metodycznego przejmowania władzy w regionie. Do 1922 roku walki przyczyniły i Francja mogła wysłać swoje jednostki do kraju, rozwijając jednocześnie program długoterminowego administrowania, zgodnie z otrzymanym mandatem. Podobnie jak Brytyjczycy w Iraku, tak Francuzi w Libanie i Syrii mieli do czynienia z kilkoma dużymi frakcjami walczącymi o niepodległość lub co najmniej o autonomię. Wojownicze plemiona arabskie w Syrii zachowywały się bardzo podobnie jak grupy narodowościowe w Iraku. Walczyły ze sobą zażarcie, napadając na karawany oraz dokonując wielu aktów mających znamiona typowych działań o charakterze kryminalnym. Francja miała w tym okresie podobne problemy jak Wielka Brytania. Z jednej strony stanęła w obliczu koniecznej redukcji garnizonów w koloniach, bardzo obciążających budżet państwa, a z drugiej strony musiała utrzymywać pokój wśród walczących plemion. Francuski kontyngent wojskowy, podobnie jak brytyjski, wypracował własną wersję sprawowania kontroli z powietrza.

Do 1919 roku Francja sformowała w Syrii kontyngent lotniczy w składzie 4 eskadr wyposażonych w samoloty *Breguet 14*. Francuski dowódca generał Maxime Weygand chciał użyć lekkich bombowców w podobny sposób jak RAF wykorzystał swoje DH-9. Wyjaśnił on przedstawicielom rządu w Paryżu, że lotnictwo jest mu wręcz niezbędne i dlatego musi zapotrzebować więcej tego typu jednostek. Dzięki uzyskanemu wzmocnieniu mógł wycofać jednostki lądowe do kraju. Francuzi ocenili brytyjski model kontroli z powietrza na tyle dobrze, że prawie identyczne rozwiązania przyjęli w Syrii.

W 1924 roku generał Weygand sformułował wytyczne dla podległych mu jednostek lotniczych, które w swej treści były bardzo podobne do założeń brytyjskiej doktryny kontroli z powietrza. Zgodnie z nimi samoloty mogły być wykorzystywane do bombardowań grup plemiennych w celu wymuszenia na nich postępowania pożąda-

nego przez stronę francuską. W czasie gdy redukowano jednostki lądowe, Francja intensyfikowała więc działania w przestrzeni powietrznej, o czym świadczył fakt, że do końca 1923 roku miała w Syrii kilka eskadr lotniczych funkcjonujących w ramach 39 Pułku Lotniczego. W tym czasie wielkość i skład sił francuskich w Syrii były bardzo podobne do sił brytyjskich w Iraku. Francuzi nadal zmniejszali liczbę jednostek lądowych w tym rejonie. W 1924 roku wycofali z kolonii i wysłali do kraju 6 batalionów piechoty i 3 baterie artylerii. W 1925 roku w skład wojsk lądowych Francji w Syrii wchodziło: 11 batalionów piechoty, 2 pułki kawalerii, 4 baterie artylerii i 3 eskadry samochodów pancernych (siły te obejmowały także 5500 żołnierzy syryjskich, których wykorzystywano do obsady garnizonów w kolonii). Stan sił powietrznych wzrósł do 8 eskadr⁷³.

Syria, podobnie jak Irak, była bardzo zmiennym pod względem bezpieczeństwa regionem z nieustannie działającymi na niekorzyść Francji ruchami nacjonalistycznymi. Zdecydowane działania podjęte przez siły rządowe doprowadziły do buntu wywołanego przez mniejszość narodową Druze. W krótkim czasie 40 tysięcy bojowników z tego plemienia okrążyło garnizony francuskie, stwarzając wielkie zagrożenie dla utrzymania władzy w Syrii. Wielu z tych powstańców w czasie pierwszej wojny światowej służyło w armii tureckiej lub arabskiej i niełatwo było ich zniechęcić do walki, stosując w tym celu lotnictwo lub inne nowoczesne środki bojowe. Należy także zwrócić uwagę, że po rozpadzie imperium tureckiego w regionie pozostało wiele różnego rodzaju nowoczesnego uzbrojenia, które bez trudu można było przemycić na terytorium Syrii. Wzniesiona zatem rebelia bardziej przypominała konwencjonalną wojnę niż małe plemienne zamieszki przewidywane przez stronę francuską⁷⁴. W krótkim czasie rząd francuski został zmuszony do wysłania znacznych sił w ramach wzmocnienia garnizonów w Syrii. W tym czasie ich siły powietrzne odegrały dominującą rolę w wojnie, nie dopuszczając do porażki w walce z rebeliantami jeszcze przed przybyciem dodatkowych jednostek wojsk lądowych. Francuskie samoloty utrzymały przy życiu 700-osobowy garnizon oblegany przez rebeliantów, zrzucając mu zaopatrzenie w okresie od lipca do września 1925 roku. Dostarczane w ten sposób zaopatrzenie umożliwiło obronę fortu aż do czasu przybycia nowych sił, które oswobodziły

⁷³ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 78.

⁷⁴ W opracowaniach anglojęzycznych stosunkowo często występuje pojęcie „wojny konwencjonalnej”, które odnosi się do działań wojennych na dużą skalę. Antonimem tego terminu są „wojny niekonwencjonalne”, przez które należy rozumieć wojny domowe, rebelie itp. A zatem są to wszelkie konflikty wewnętrzne.

oblężoną załogę. Od tego momentu francuskie jednostki lotnicze były permanentnie wykorzystywane do prowadzenia rozpoznania, wskazywania i korekcji obiektów dla artylerii oraz bezpośredniego wsparcia lotniczego. Podobnie jak w Maroku, Francuzi wykonali wiele uderzeń z powietrza na wioski zamieszkałe przez ludność pochodzenia Druze. Ataki te nie przyniosły jednak spodziewanego efektu psychologicznego. Rebelianci bardzo szybko bowiem nauczyli się przygotowywać schrony dla mieszkańców wiosek oraz wyjątkowo intensywnie jak na ówczesne czasy ostrzeliwali samoloty z broni osobistej oraz karabinów maszynowych. Ogień z ziemi okazał się dość skuteczny, gdyż w ten sposób Francuzi stracili w czasie całej kampanii kilka samolotów.

Zdławienie rebelii w Syrii wymagało sformowania 30-tysięcznej armii i prowadzenia systematycznej kampanii aż do 1927 roku. Dowództwo francuskie zastosowało w niej strategię obejmującą między innymi bombardowanie miast i wsi rebeliantów, dlatego pod koniec wojny wiele wiosek na całym terytorium Syrii było kompletnie zniszczonych. Francuzi byli na tyle zdeterminowani w swych działaniach, że zbombardowali nawet swoją stolicę w Syrii w październiku 1925 roku. Miało to miejsce w sytuacji, kiedy kilkuset rebeliantów wdarło się do południowych części Damaszku. Wówczas, obawiając się ogólnego powstania w mieście, Francuzi zbombardowali dzielnice zamieszkiwane przez muzułmanów, nie ostrzegając ich o ataku. W wyniku tego uderzenia zginęło około 1400 cywilów⁷⁵. Podobnie jak w Maroku, po zakończeniu rebelii Francuzi wycofali większość swoich sił lądowych z Syrii i powrócili do swej pierwotnej strategii sprawowania kontroli nad kolonią za pomocą lotnictwa. Wewnętrzne wojny pomiędzy poszczególnymi nacjami zostały utrzymane na niskim poziomie dzięki uderzeniom z powietrza oraz demonstracji siły.

2.5. Użycie sił powietrznych Włoch w Libii

Po pierwszej wojnie światowej Włosi, podobnie jak inne mocarstwa europejskie, musieli użyć swoich sił zbrojnych do przywrócenia prawa i porządku w podległych im koloniach. Główny wysiłek Włoch skupiony był w Libii, gdzie wydzielone formacje wojskowe prowadziły działania bojowe skierowane przeciwko koczowniczym plemionom Sahary. Włoska obecność w Libii spowodowana była podziałem terytorialnym,

⁷⁵ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 78.

jakiego dokonano po zakończeniu wojny z imperium tureckim, toczącej się w latach 1911–1913. W wyniku tego Libia została przydzielona Włochom i od tego czasu datuje się ich obecność w tym regionie. W 1920 roku Włochy rozpoczęły regularną kampanię mającą na celu przywrócenie kontroli nad zbuntowanymi plemionami.

Do 1925 roku Włosi zgromadzili ponad 23 tysiące wojsk, które stacjonowały w prowincji Trypolitania⁷⁶. Siły włoskie były bardzo dobrze wyposażone i przygotowane. W ich skład wchodziły: kompania czołgów, eskadra samochodów pancernych oraz kilka baterii artylerii. Siły powietrzne również wniosły stosowny wkład, wysyłając do Libii 83 samoloty wraz z niezbędnymi elementami wsparcia naziemnego⁷⁷.

Libia nie przedstawiała dla Włoch zbyt dużej wartości. Utrzymanie tej kolonii kosztowało bowiem wiele pieniędzy i różnego rodzaju zasobów. Jednakże przejęcie władzy w Trypolitanii i Cyrenice było postrzegane jako bardzo ważny krok na drodze utrzymania pozycji Włoch jako dominującego państwa w basenie Morza Śródziemnomorskiego. Wkrótce okazało się, że kolonialny wysiłek tego państwa w Afryce był jedynie sprawą prestiżu dla reżimu, który bardziej bazował na działalności propagandowej niż na niezbędnym potencjale wojskowym. Rząd włoski nie miał także klarownej koncepcji, jak sprawować kontrolę nad koloniami.

Międzynarodowi obserwatorzy zauważyli, że Włosi nie rozumieli mentalności muzułmanów zamieszkujących terytorium Libii. Preferowali oni metodę „silnej ręki” w stosunku do ludności arabskiej, czego przejawem było między innymi bezwzględne rozbijanie opozycji. W wyniku prowadzonej polityki siły powietrzne z konieczności musiały się stać ważnym elementem kontyngentu wojskowego w koloniach. Od 1928 do 1931 roku marszałek Pietro Badoglio, będący gubernatorem dwóch libijskich kolonii, oraz generał Graziani, dowódca sił zbrojnych, prowadzili bezpardonową kampanię, której celem było zmuszenie do poddania się zbuntowanych plemion Sahary. W kampanii tej wzięło udział prawie 40 tysięcy żołnierzy włoskich, którzy wspierani byli przez 40 samolotów bazujących w Cyrenice oraz 33 samoloty działające z Trypolitanii. Większość z nich stanowiły dwumiejscowe samoloty dwupłatowe *RO-1*, które przeznaczone były do prowadzenia misji rozpoznawczych i bombowych. Ponadto w kampanii tej Włosi używali także dwusilnikowych samolotów bombowych *Caproni*.

⁷⁶ Z ogólnej liczby 23 tysięcy wojsk włoskich aż 14 tysięcy pochodziło z Libii i Erytrei.

⁷⁷ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 80.

Ogółem siły powstańcze oceniono na kilka tysięcy, ale tylko część z nich posiadała nowoczesne karabiny. W trakcie kampanii siły powietrzne z dobrym skutkiem prowadziły rozpoznanie. Lotnictwo miało ułatwione zadanie w tym względzie, gdyż teren pustylny utrudniał rebeliantom maskowanie. Mobilne kolumny wojsk lądowych wspierane przez samoloty mogły nieustannie nękać przemieszczające się na wielbłądach lub koniach pododdziały rebeliantów. Włoskie oddziały lotnicze prowadziły bezlitosną kampanię bombową przeciwko zbuntowanym plemionom. O każdej porze zgrupowanych buntowników atakowało 6 lub więcej samolotów uzbrojonych w karabiny maszynowe oraz bomby. Pod wpływem nieustannych ataków z powietrza oddziały powstańcze musiały dzielić się na mniejsze formacje.

Włosi, podobnie jak Hiszpanie, uciekali się do bezpardonowych ataków obozowisk powstańców z użyciem gazu trującego. Lotnictwo włoskie atakowało także bydło należące do zbuntowanych plemion. Wspomnianą kampanię zakończono w styczniu 1931 roku, kiedy to władzom włoskim poddały się resztki wycieńczonych wojną plemion koczowniczych Sahary.

2.6. Konkluzje

Duży wpływ na zwiększenie roli lotnictwa w działaniach bojowych, w tym także w wojnach kolonialnych wywarła teoria wojny powietrznej propagowana wówczas przez włoskiego generała Giulia Douheta⁷⁸. Jeszcze przed wybuchem pierwszej wojny światowej pisał on artykuły, w których podkreślał walory samolotu jako nowoczesnego środka walki, zwracając uwagę na konieczność stworzenia trzeciej dziedziny sztuki wojennej, którą można by nazwać sztuką prowadzenia wojny powietrznej. Natomiast już w trakcie działań wojennych monitował do włoskich władz wojskowych w sprawie nowego sposobu prowadzenia walki, między innymi przez efektywniejsze i bardziej nowatorskie użycie lotnictwa. Douhet oprócz zniszczeń materialnych powodowanych przez użycie lotnictwa bombowego wymieniał oddziaływanie na morale,

⁷⁸ **Giulio Douhet (1869–1930)**, wybitny włoski teoretyk i praktyk wojskowy. W latach 1912–1915 był dowódcą pierwszego batalionu aeronautycznego utworzonego we Włoszech. W latach 1915–1916 pełnił obowiązki szefa sztabu dywizji lotniczej. Za krytykę nieudolności dowódców oraz ujawnienie przyczyn klęski wojsk włoskich został skazany przez sąd wojskowy na rok więzienia. W 1917 roku zwolniony z więzienia, a następnie zrehabilitowany i awansowany do stopnia generała. W 1921 roku przeniesiony w stan spoczynku. Był on autorem wielu prac teoretycznych, z których największą sławę przyniosła mu książka *Panowanie w powietrzu* (pierwsze wydanie w 1921 r., drugie rozszerzone – w 1927 r.).

akcentując możliwość wywołania nawet objawów masowej paniki. Jego zdaniem bombardowanie powinno się odbywać przy zastosowaniu odpowiedniej proporcji bomb burzących, zapalających i chemicznych. We wszystkich rozważaniach stale powtarzał, że tylko jednoczesne użycie tych bomb może przynieść zakładane efekty. Był szczególnie gorącym zwolennikiem stosowania bomb chemicznych, i to zawierających substancje trujące o działaniu długotrwałym. Zdaniem Douheta, zastosowanie tego typu bomb miało uniemożliwić ludności prowadzenie skutecznej akcji ratunkowej, a ponadto doprowadzić do wystąpienia objawów masowej paniki. Należy jednak podkreślić, że poglądy na rolę lotnictwa w przyszłej wojnie przysporzyły Douhetowi, zwłaszcza w jego ojczyźnie, bardzo wielu przeciwników. Zyskał natomiast wielki rozgłos w Europie, a nawet na świecie. Było to o tyle zrozumiałe, że przewidywał on z jednej strony prowadzenie działań manewrowych, a z drugiej dążenie do znalezienia takich sposobów walki, które pozwoliłyby uniknąć konieczności tworzenia masowych sił zbrojnych i prowadzenia długotrwałej wojny. Jednym z gorących jego zwolenników był generał Hugh Trenchard, szef sztabu sił powietrznych Wielkiej Brytanii. Można zatem przyjąć, że teoria Duheta wywarła poważny wpływ zarówno na rozwój myśli wojskowej, jak i też bezpośrednio na praktykę tworzenia sił powietrznych w większości państw zachodnich.

Wojny kolonialne wykazały, że lotnictwo już wówczas było wysoce efektywnym środkiem potęgującym wysiłek wojsk lądowych w operacjach wojskowych. Kilka samolotów wykonujących zadania rozpoznawcze osiągało zdecydowanie lepsze rezultaty niż tradycyjna kawaleria. W tym czasie, mimo że dokładność uderzeń z powietrza była niewielka, to samoloty wносиły znaczący potencjał ogniowy na polu walki. Co więcej, samolot był bardzo mobilnym środkiem walki charakteryzującym się jednocześnie możliwościami szybkiego reagowania na zmieniającą się sytuację na lądzie. Lotnictwo kontyngentów kolonialnych mogło podjąć działania nawet w ciągu kilku godzin, co było niemożliwe do osiągnięcia w przypadku użycia lądowych ekspedycji, których przygotowanie zajmowało zwykle tygodnie. Samolot mógł także atakować obiekty położone w głębi terytoriów zajmowanych przez rebeliantów oraz był w stanie znacznie szybciej w porównaniu do pododdziałów lądowych przemieścić się z jednego rejonu zagrożenia do drugiego. Ponadto był doskonałym środkiem do wypełniania funkcji łącznikowych oraz ewakuacji rannych i ciężko chorych żołnierzy. Wielokrotnie samoloty wykonywały znacznie lepiej misje o charakterze policyjnym (utrzymania prawa i porządku w kolonii) niż wielkie formacje wojsk lądowych.

Rezultaty analizy użycia lotnictwa w wojnach kolonialnych wyraźnie wskazują, że koncepcja Królewskich Sił Powietrznych Wielkiej Brytanii (RAF-u) w samodzielnej realizacji zadań związanych z utrzymaniem prawa i porządku w koloniach nigdy nie została praktycznie wprowadzona w życie. Brytyjczycy, co wyraźnie potwierdzają wyniki badań, nie byli bowiem w stanie utrzymać pokoju w koloniach bez użycia licznego kontyngentu lądowego. Z drugiej jednak strony przebazowanie jednostek lotniczych do kolonii umożliwiło zmniejszenie zarówno samej liczby garnizonów, jak liczebności ich załóg. Jednocześnie natomiast użycie lotnictwa i wojsk lądowych zdecydowanie zwiększało efektywność działań tych drugich. Pod koniec ery wojen kolonialnych Brytyjczycy posiadali znaczne umiejętności w użyciu lotnictwa do dławienia powstań narodowych w zarządzanych przez nich koloniach. W 1939 roku brytyjskie siły zbrojne w Indiach opublikowały podręcznik zatytułowany *Frontier Warfare*, który stanowił ogólną doktrynę użycia sił zbrojnych i lotnictwa w misjach o charakterze policyjnym. W Indiach, gdzie brytyjski kontyngent wojskowy miał wszechstronną wiedzę na temat plemion, z którymi musiał walczyć, dowódcy rozumieli, iż nadmierne użycie przemocy zbrojnej i intensywne bombardowania mogą się okazać bezproduktywne. W innych koloniach jednakże wyżsi rangą dowódcy tylko w niewielkim stopniu dostrzegali wpływ użycia sił zbrojnych na ogólną sytuację polityczną w koloniach, co szczególnie widoczne było w Iraku. Generał Haldane, dowódca brytyjskich sił w tym kraju w czasie powstania 1920 roku, był przekonany, że do jego wybuchu przyczyniło się przede wszystkim zbyt łagodne traktowanie miejscowej ludności arabskiej. Haldane oficjalnie stwierdził, że „Arabowie podobnie jak inne narodowości wschodnie są przyzwyczajeni do rządów silnej ręki”⁷⁹. Przedstawiciel RAF-u walki w Iraku tłumaczył w inny sposób, uważając, że: „Większość plemion walczy dla samej przyjemności walczenia... My natomiast przeciwstawiamy się im wykorzystując do tego piechotę, która stwarza im doskonale do tego warunki. Użycie samolotu powoduje natomiast, że mają do czynienia z bronią, której nie mogą pokonać”⁸⁰. Kolejnym dowodem potwierdzającym brak zrozumienia sytuacji ogólnej było to, iż brytyjscy oficerowie w Iraku nawet nie podejrzewali, że wybuchające w tym kraju powstania mogą mieć jakiegokolwiek cele polityczne.

Wojny kolonialne dostarczyły Brytyjczykom, Francuzom i innym państwom kolonialnym wiele doświadczeń w użyciu sił powietrznych w działaniach wojennych. Bry-

⁷⁹ J.S. Corum, W.R. Johnson, *Airpower...*, wyd. cyt., s. 82.

⁸⁰ Tamże, s. 82.

tyjczycy stali się ekspertami w koordynowaniu działań sił powietrznych i wojsk lądowych w walce z rebeliantami. Francuzi z kolei doskonale poradzili sobie z transportem rannych drogą powietrzną, tworząc pierwsze wyspecjalizowane w tym zakresie jednostki lotnicze. Dzięki temu uratowano życie wielu żołnierzy francuskich. Z drugiej jednak strony, mimo że francuska doktryna powietrzna, kładła nacisk na lotnicze wsparcie wojsk lądowych w wojnie konwencjonalnej, to można stwierdzić, iż nie znalazło to potwierdzenia w praktycznych działaniach. Oceniono bowiem, że efektywność ich działań powietrzno-lądowych w wojnach kolonialnych była jednak mniejsza niż Brytyjczyków⁸¹.

Z perspektywy czasu można ocenić, że niewiele wniosków wynikających z użycia lotnictwa w tych wojnach zaadaptowano w doktrynach wojennych sił powietrznych Francji i Wielkiej Brytanii. Chociaż koordynacja operacji powietrzno-lądowych prowadzonych przez Brytyjczyków przyniosła dobre rezultaty w wojnach kolonialnych, to RAF w znacznej mierze nie uwzględnił tych doświadczeń w doktrynie wojennej. Na początku drugiej wojny światowej Królewskie Siły Powietrzne nie posiadały doktryny bezpośredniego wsparcia lotniczego jednostek wojsk lądowych i do 1942 roku osiągały słabe rezultaty w tego rodzaju misjach. Podobnie było w wypadku stosowanych przez RAF technik bombardowania. Dokładność ataków z powietrza osiągnięta przez RAF w wojnach kolonialnych była bardzo słaba. Pomimo że wojny te obnażyły wszelkie braki RAF-u z tym związane, to tylko w niewielkim stopniu problem ten przyciągnął uwagę wyższych rangą dowódców determinujących rozwój tych sił. Przed drugą wojną światową niewiele jednak uczynili, aby zwiększyć dokładność bombardowania. Słabe rezultaty w tym względzie były plagą Brytyjczyków w okresie od 1939 do 1942 roku.

Operacje w koloniach wykazały również znaczenie transportu powietrznego. Europejskie siły powietrzne wielokrotnie w tym czasie improwizowały, organizując środki transportu do szybkiego przetrzutu i rozwinięcia sił oraz zaopatrzenia na stosunkowo duże odległości. Potrzeba zastosowania transportu powietrznego stała się faktem. Jednakże w momencie wybuchu drugiej wojny światowej zarówno francuskie, jak i brytyjskie siły powietrzne nie miały lotnictwa transportowego. W zasadzie sprawowanie kontroli z powietrza przyczyniło się do utrzymania samodzielnych struktur Królewskich Sił Powietrznych i przydzielenia im odpowiednio dużego budżetu. W okresie

⁸¹ Zob. tamże, wyd. cyt., s. 82.

międzywojennym nie było natomiast rzeczywistej potrzeby, aby adaptować wnioski i doświadczenia z wojen kolonialnych dla potrzeb prowadzenia przyszłej wojny konwencjonalnej na dużą skalę.

Pierwsze przypadki sprawowania kontroli z powietrza, chodzi tu przede wszystkim o działania w Somalii w 1920 roku, wydawały się potwierdzać słuszność przyjętych koncepcji użycia lotnictwa. Uderzenia z powietrza były wówczas czymś nowym i wywierały na przeciwnikach głębokie wrażenie. Mimo że Brytyjczycy kontynuowali operacje kontroli z powietrza na granicach imperium, to nie wywoływały one tak dużego efektu psychologicznego, jak się spodziewano. Wiele plemion przeciwnych kolonii brytyjskiej w Adenach, północno-wschodnich Indiach i w Kurdystanie nauczyło się doskonale maskować swoje obozowiska i umiejętnie przygotowywać schrony dla mieszkańców atakowanych z powietrza wiosek. Plemiona w Kurdystanie zorganizowały nawet system powiadamiania o zagrożeniach z powietrza, w którym obserwatorzy po wykryciu samolotów brytyjskich za pomocą znaków dymnych przekazywali informacje o grożącym niebezpieczeństwie. W późniejszych kampaniach prowadzonych przeciwko przywódcy kurdyjskiemu, szejkowi Mahmudowi, brytyjskie jednostki lotnicze przez wiele miesięcy intensywnie bombardowały stolicę rebeliantów, a mimo to powstanie wciąż trwało. Działania RAF-u w Palestynie nie zniechęciły Arabów do kontynuowania walki z siłami brytyjskimi. W rzeczywistości powstanie w Palestynie zakończono dzięki zastosowaniu środków politycznych, a nie militarnych.

Francuzi natomiast nauczyli się, że morale i woli walki rebeliantów nie da się osłabić nawet regularnymi bombardowaniami ich miast i wiosek. Rzeczywiście w stosunku do zdeterminowanych względami narodowymi bojowników regularne ataki z powietrza, zamiast osłabiać, wzmacniały ich wolę do stawiania oporu siłom rządowym. Jednakże wnioski te, wynikające z realnych działań bojowych, nie przekonały większości decydentów europejskich sił powietrznych, którzy często pozostawali pod wrażeniem teorii włoskiego teoretyka wojny powietrznej generała Douheta twierdzącego, iż uderzenia z powietrza mogą bardzo łatwo złamać wolę atakowanego narodu.

Pomimo wskazanych powyżej problemów Brytyjczycy zwrócili uwagę na inny bardzo ważny dla nich aspekt zastosowania lotnictwa, który związany był z kosztami operacji utrzymania prawa i porządku w koloniach. Wysocy rangą urzędnicy rządowi ocenili, że przeprowadzona w Somalii interwencja wojskowa była najtańszą w historii wojen, na którą wydano jedynie 77 000 funtów zamiast przewidywanych na wstępie

przez sir Henry Wilsona milionów funtów. Koszty operacji w Iraku dzięki zastosowaniu lotnictwa zostały natomiast zredukowane prawie o 83 procent i z przeznaczonych na operację ponad 23 milionów wydano mniej niż 4 miliony funtów. Zdecydowanie mniejsze wydatki wynikały z faktu, że każda pojedyncza misja lotnictwa była tańsza od użycia wojsk lądowych. Wysłanie bowiem samolotu lub nawet kilku samolotów do stłumienia zamieszek w określonym rejonie wymagało o wiele mniejszych nakładów finansowych niż wyekwipowanie kolumny piechoty z całym niezbędnym zabezpieczeniem logistycznym.

W większości operacji w koloniach użycie lotnictwa przyczyniło się do obniżenia strat po obu walczących stronach. Dzięki użyciu lotnictwa straty własne były mniejsze, ponieważ mniej liczebne formacje wojsk lądowych uczestniczyły w operacjach. Działo się tak, ponieważ, tylko piloci, obserwatorzy, obsługa naziemna samolotów oraz załogi samochodów opancerzonych brali w nich udział, zamiast wielkich kolumn (wypraw) piechoty wraz z ich jednostkami zabezpieczenia, które nader często wpadały w zasadzki organizowane przez rebeliantów. Ponadto samoloty mogły operować na wysokościach, które były poza zasięgiem ówczesnego uzbrojenia przeciwnika i mogły tym samym bezpiecznie wykonywać powierzone im zadania⁸². Należy zwrócić również uwagę na fakt, że straty po stronie przeciwnika dzięki właściwej taktyce lotnictwa brytyjskiego były również mniejsze. Elementem tej taktyki było między innymi zrzucanie ulotek ostrzegających o nalotach oraz wykonywanie uderzeń dopiero po opuszczeniu wiosek przez ludność cywilną. Jak wykazał Krause, typowa doktryna stosowana w celu utrzymania porządku w koloniach narzucała w pierwszej kolejności dostarczenie rebeliantom ultimatum, a dopiero gdy nie odniosło ono pożądanego skutku – uderzenie z powietrza⁸³. Takie wyjątkowo rozważne użycie lotnictwa budziło pełną aprobatę opinii publicznej oraz sprzyjało wysiłkom dyplomatycznym prowadzonym na arenie międzynarodowej.

Jednym z podstawowych ograniczeń użycia samolotów brytyjskich w wojnach kolonialnych była ich bardzo słaba odporność na warunki pogodowe. Wiele strat RAF-u było spowodowanych uszkodzeniami silników oraz innych elementów samolotów wynikającymi z wyjątkowo niekorzystnych warunków atmosferycznych panujących w tym regionie świata. Silne porywy wiatru szarpały samolotami, powodując

⁸² R.F. Walker, *Facing the Future: A Doctrine for Air Control in Limited Conflicts*, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama 1998, s. 17.

⁸³ M. Krause, *Modern...*, wyd.cyt., s. 4.

poważne uszkodzenia płatowców, co nader często było przyczyną katastrof lotniczych. Warunki atmosferyczne częstokroć uniemożliwiały użycie lotnictwa w stosunkowo długim, jak na potrzeby prowadzonych operacji, okresie. Burze piaskowe w pustynnym terenie Iraku mogły przerwać działania lotnictwa nawet na wiele tygodni. Wykrycie tych słabości lotnictwa nie zajęło przeciwnikowi zbyt wiele czasu, dlatego też znając ograniczenia w jego użyciu, planowali swoje działania w okresie panowania niekorzystnych warunków atmosferycznych wiedząc, że samoloty pozostaną na ziemi.

Początki rozwoju łączności między samolotami w powietrzu i działającymi w terenie jednostkami wojsk lądowych były trudne, a środki wykorzystywane do tego bardzo prymitywne. Piloci musieli zrzucić zasobnik z informacją przeznaczoną dla operujących na lądzie patroli. Alternatywnym rozwiązaniem było znalezienie w najbliższej odległości dogodnego miejsca do lądowania – umożliwiała to pilotowi osobisty kontakt z dowódcą patrolu. Patrole te mogły utrzymywać kontakt z samolotami za pomocą ustalonych wcześniej sygnałów, np. znaków na ziemi układanych z płacht materiału. Niewielkie możliwości w zakresie wymiany informacji z jednostkami wojsk lądowych spowalniały czas reagowania lotnictwa na zmieniającą się sytuację na ziemi i często rebeliantom udawało się zmienić pozycje, zanim do wskazanego rejonu zdążyły dotrzeć samoloty.

Istotnym problemem, z którym musiało się borykać lotnictwo, było identyfikowanie sił własnych i sił przeciwnika, co było szczególnie trudne w wypadku zamieszek i niepokoju mających miejsce w terenie zurbanizowanym. Piloci wykonujący misje policyjne w Palestynie nie mogli skutecznie wpływać na szybko zmieniającą się sytuację na lądzie, albowiem istniało duże ryzyko spowodowania niezamierzonych startów wśród ludności cywilnej oraz omyłkowego zaatakowania własnych sił. Efektywność użycia lotnictwa w Palestynie, ze względu na jego ograniczone możliwości walki w terenie zurbanizowanym, była zatem niewielka. Stąd też próba sprawowania kontroli z powietrza zakończyła się niepowodzeniem i do przywrócenia prawa i porządku dowództwo kolonialne musiało użyć kontyngentu lądowego. Samoloty mogły natomiast skutecznie wykorzystywać swoje uzbrojenie, wykonując przede wszystkim uderzenia na obiekty stacjonarne, ale również mobilne, pod warunkiem że robiły to w terenie otwartym.

Na podstawie doświadczeń z misji policyjnych uzyskanych przez siły powietrzne Wielkiej Brytanii możliwe stało się określenie warunków, których spełnienie powinno

gwarantować efektywne użycie lotnictwa w tego rodzaju operacjach. Jednym z wymogów o fundamentalnym wręcz znaczeniu było i nadal jest posiadanie rzetelnych informacji rozpoznawczych i ich przekazanie do wykonawców oraz zdolność do szybkiej reakcji, inicjowanej na podstawie tych danych. Terminowa dystrybucja informacji rozpoznawczych wymaga niezawodnych środków łączności między jednostkami wojsk lądowych a działającymi w powietrzu samolotami. Problem ten dostrzegł między innymi kapitan RAF John Glubb, który w swojej książce zatytułowanej *War in the Desert, an RAF Frontier Campaign* opisał między innymi kilka incydentów, w których po wykryciu i zlokalizowaniu przeciwnika jednostki wojsk lądowych nie mogły na czas przekazać tych informacji do eskadr lotniczych. W końcu doświadczenia Brytyjczyków wyraźnie wykazały wysoce polityczną naturę sprawowania kontroli z powietrza. Względy polityczne wymagały użycia minimalnych, niezbędnych do wykonania zadania sił, dokonywania zrzutów ulotek ostrzegających o nalotach, zwalczania głównie obiektów utrudniających przeciwnikowi normalne funkcjonowanie oraz określenia jasnych i zarazem realnych wymagań dotyczących pożądanego zachowania ze strony walczących grup narodowościowych⁸⁴. Wszystkie wymienione powyżej przedsięwzięcia nie znajdują w pełni odzwierciedlenia w taktyce stosowanej w czasie działań wojennych i dowodzą jednocześnie, że celem kontroli z powietrza jest wymuszenie na ludności lokalnej pożądaných przez organy polityczne zachowań, a nie totalne zniszczenie.

Idea kontrolowania z powietrza określonych terytoriów (np. państwa) przez lotnictwo, z udziałem małego kontyngentu lądowego, była na tyle ekscytująca, iż wzbudziła zainteresowanie między innymi współczesnego teoretyka potęgi powietrznej Carla Buidera. Niski koszt tego typu operacji uznano za szczególnie ważną i atrakcyjną dla przywódców wielkich mocarstw i Sojuszu cechą tych operacji. Inną zaletą wypełniania misji o charakterze policyjnym, do których z pewnością można zaliczyć kontrolę z powietrza, jest niski stopień ryzyka dla uczestniczących w niej żołnierzy⁸⁵. Jest to zatem bardzo dobra doktryna umożliwiająca uniknięcie lub co najmniej zminimalizowanie strat własnych.

Jednakże model kontroli z powietrza, stawiany za wzór przez grono amerykańskich decydentów sił powietrznych i teoretyków użycia potęgi powietrznej jako model

⁸⁴ R.F. Walker, *Facing the Future: A Doctrine...*, wyd. cyt., s. 19.

⁸⁵ Na ten aspekt szczególną uwagę zwracają Amerykanie, którzy wielokrotnie przekonali się, jak ponoszone straty osobowe negatywnie wpływają na społeczną ocenę operacji prowadzonych przez siły zbrojne.

doktrynalny, nie jest oparty na rzeczywistych doświadczeniach historycznych, lecz na przejawionym obrazie tego sposobu działania lotnictwa w wojnach kolonialnych. Po pierwsze, o czym już wspomniano, lotnictwo samodzielnie działało jedynie w operacjach o charakterze policyjnym, prowadzonych na małą skalę. W większości wypadków, nawet w operacjach o niewielkiej intensywności, i tak do utrzymania pokoju w koloniach wykorzystywano znaczną liczbę wojsk lądowych. Amerykański teoretyk Robert Pape jako przykład zakończonej sukcesem operacji wymuszania pożądanego zachowania przez stronę konfliktu podał rozlokowanie i użycie jednostek RAF-u w północnym Iraku w 1924 roku. Turcja, koncentrując znaczne siły lądowe na granicy z Irakiem, chciała wkroczyć do Kurdystanu z zamiarem przejęcia kontroli w regionie Mosulu. Reakcją na takie działania było szybkie rozwinięcie eskadr RAF-u oraz wykonanie kilku ataków bombowych, które pokazały wolę walki i determinację Brytyjczyków. Był to wyraźny sygnał dla wojsk tureckich, że jeśli przekroczą granicę, to ataki jednostek RAF-u będą kontynuowane i na pewno spowodują duże straty, utrudniając im prowadzenie tej operacji. Pape dowodził, że wymuszanie z powietrza przyniosło pożądaną skuteczną reakcję przez stronę brytyjską i w rezultacie Turcja wycofała swoje siły z granicy w październiku 1924 roku. Co jednak charakterystyczne dla zwolenników lotnictwa nie wspomniał on, że w tym samym czasie wojska lądowe rozwinęły dwa brygadowe zespoły zadaniowe (6 batalionów piechoty, 2 baterie artylerii, 1 kompanię inżynierską oraz 1 kompanię karabinów maszynowych) na północ od Mosulu.

Chociaż lotnictwo okazało się efektywnym środkiem w walce o utrzymanie prawa i porządku na zamorskich terytoriach Wielkiej Brytanii i innych państw kolonialnych, to operacje te powinny być definiowane jako połączone, a nie powietrzne, jak to często ma miejsce. Wnikliwa analiza zastosowania lotnictwa w okresie międzywojennym wykazała, że wnioski z wojen kolonialnych są raczej niewielkim i kontrowersyjnym wsparciem dla idei prowadzenia klasycznej operacji o charakterze policyjnym lub utrzymania pokoju z użyciem sił powietrznych jako jedynej lub dominującego komponentu sił zadaniowych.

Sprawowanie kontroli nad koloniami mogło być oparte na koncepcji dominacji, której idea wyrażała się raczej w zastosowaniu lotnictwa niż sił okupacyjnych. Zdaniem brytyjskiego historyka Anthony Claytona, lotnictwo mogło stosownie do panującej sytuacji reagować na wszelkie próby nieprzestrzegania prawa przez ludność zamieszkującą te terytoria, nie mogąc jednakże zmusić jej do respektowania tych praw.

Użycie potęgi powietrznej było jednakże bardziej ekonomiczne niż utrzymywanie w poszczególnych koloniach sił lądowych, które i tak nie mogły działać w kilku miejscach jednocześnie.

Podstawy koncepcji użycia potęgi powietrznej oparte były na wierze, że Wielka Brytania w razie konieczności może szybko ukarać swych przeciwników. Można sądzić, że taki sposób utrzymania kontroli nad podległymi koloniami był możliwy dzięki znacznej różnicy technologicznej. Udział w pierwszej wojnie światowej przyczynił się do gwałtownego rozwoju brytyjskich sił zbrojnych, w tym oczywiście i sił powietrznych. Stąd też w doktrynie wspomina się o użyciu samolotów, pojazdów opancerzonych, radiowych środków łączności oraz wojskowych pojazdów mechanicznych. Wielka Brytania rozpoczęła w ten sposób okres prowadzenia wojen wewnętrznych, wprowadzając w życie strategię administrowania koloniami, opartą na efekcie odstraszenia militarnego uzyskiwanego dzięki prezentowaniu swojej obecności w różnych regionach świata.

Reasumując, idea użycia lotnictwa w wojnach kolonialnych, którą starano się wyjaśnić w niniejszym rozdziale, mimo skrajnych opinii i ocen została zaadaptowana do współczesnych operacji wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych. Przez ponad 60 lat lotnictwo nie brało udziału w tego rodzaju operacjach, do czego głównie przyczynił się dwubiegunowy układ sił na świecie i wynikające z tego permanentne zagrożenie wojną między blokiem wschodnim a zachodnim. Jednakże na początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, po zmianach, jakie zaszły na świecie oraz wielkim sukcesie lotnictwa w wojnie w rejonie Zatoki Perskiej, zaczęto wykorzystywać je do działań niemających wiele wspólnego z klasyczną wojną. Brak wypracowanych doktryn poświęconych wymuszaniu stref zakazu lotów sprawił, że Stany Zjednoczone, a następnie Sojusz Północnoatlantycki sięgnęły do opracowań wyjaśniających brytyjską koncepcję kontroli z powietrza. Sposób wdrażania wspomnianej koncepcji w nowych uwarunkowaniach geopolitycznych i zupełnie odmiennym środowisku operacyjnym, a także osiągnięte rezultaty wyjaśniono w kolejnym rozdziale poświęconym współczesnym operacjom wymuszania stref zakazu lotów.

3. WSPÓŁCZESNE OPERACJE WYMUSZANIA STREF ZAKAZANYCH

3.1. Operacje wymuszania stref zakazu lotów nad północnym Irakiem

3.1.1. Operacja „Provide Comfort”

Po wojnie w rejonie Zatoki Perskiej status i potencjał bojowy Iraku drastycznie zmniejszyły się w porównaniu do stanu z 1990 roku, kiedy państwo to zajmowało 4 pozycję pod względem liczebności sił zbrojnych oraz 6 miejsce wśród największych sił powietrznych na świecie. W czasie wojny siły koalicyjne praktycznie zniszczyły zintegrowany system obrony powietrznej Iraku, obniżyły także wartość bojową jego lotnictwa oraz zdziesiątkowały regularne jednostki wojsk lądowych. Jedynym wyjątkiem w tym względzie była najlepiej wyszkolona i wyposażona gwardia republikańska, która pozostała zwarta i w pełni oddana dyktatorowi. Pomimo poniesionej porażki Husajn zachował kontrolę nad państwem, bezlitośnie represjonując mniejszość kurdyjską na północy oraz większość szyitów na południu kraju. Jego priorytety pozostały niezmiennie od czasu przejęcia władzy w 1970 roku. Najważniejszym z nich było osobiste przetrwanie i utrzymanie się u władzy w tym trudnym powojennym okresie. Kolejnymi priorytetami było odzyskanie Kuwejtu, który ciągle był uznawany przez Husajna za prowincję Iraku, oraz wsparcie dążeń palestyńskich w świecie arabskim⁸⁶.

Pierwsze agresywne posunięcie Iraku miało miejsce tuż po osiągnięciu porozumienia o przerwaniu ognia, kończącego praktycznie operację „Desert Storm”. Przywódca Iraku postanowił wzmocnić nadwątloną w wyniku wojny potęgę reżimu, zwalczając bezwzględnie wewnętrznych przeciwników, szczególnie zaś Kurdów i szyitów. Naród kurdyjski postanowił bowiem wykorzystać sytuację powstałą w wyniku operacji „Desert Storm” i zbrojnie przeciwstawić się represjonującemu ich przez wiele lat reżimowi Saddama Husajna⁸⁷. Powstańcy kurdyjscy zaatakowali jednostki wojskowe

⁸⁶ Chodziło tu o działania mające na celu zjednoczenie wysiłków państw arabskich w zakresie wsparcia Palestyńczyków w walce z Izraelem.

⁸⁷ Kurdowie to naród zamieszkujący na terytorium Iraku, Iranu, Turcji, Syrii i republik kaukaskich. Nie ma dokładnych danych na temat ich liczebności. Operuje się liczbą od 20 do 28 milionów ludzi. Znaczne skupiska uchodźców kurdyjskich znajdują się w wielu krajach Europy Zachodniej. Kurdowie w tych państwach, w których żyją, są traktowani z dużą nieufnością. Rodzi to wiele konfliktów i napięć. Podejmowane są akcje pacyfikacyjne w odpowiedzi na próby narodowego wyzwolenia Kurdów. Najkrwawsze walki o niepodległość lub szeroką autonomię toczą się na terytorium tureckiego Kurdystanu. Trudno określić liczbę ofiar, ale szacuje się, że zginęło wiele tysięcy osób. Jest czymś

Iraku i przejęli kontrolę nad wieloma kluczowymi miastami w północnym Iraku. Jednakże po pierwszych niepowodzeniach, jednostki rządowe przystąpiły do zdecydowanej i bezpardonowej kontrofensywy, szybko odzyskując stracony teren.



Źródło: Internet <http://www.fas.org/news/iraq/2000/07/>

Rys. 8. Strefy zakazu lotów nad Irakiem

Osiągnięte w 1991 roku porozumienie nie zabraniało Irakowi użycia śmigłowców po zakończeniu działań wojennych, co niestety zostało skrzętnie przez nich wykorzy-

niemoralnym, że tak wielki naród jakim są Kurdowie nie ma posiada własnej państwowości. Zob. Cz. Mojsiewicz, *Leksykon problemów międzynarodowych i konfliktów zbrojnych*, Atla2, Wrocław 1999, s.125.

stane w prowadzonej przez kilka tygodni kampanii przeciwko ludności cywilnej i wygnańcom. Nacierające wojska irackie wypierały systematycznie partyzantów kurdyjskich, a także ludność cywilną z zamieszkiwanych do tej pory ziem, przesuując ich stopniowo w niedostępne tereny górskie na północy kraju.

W rezultacie tej kampanii ponad trzy miliony ludzi pochodzenia kurdyjskiego opuściło swoje domy, kierując się na północ Iraku. Według raportów publikowanych przez międzynarodowych ekspertów, do kwietnia 1991 roku ponad 800 tysięcy Kurdów uciekło do sąsiedniego Iranu, a około 300 tysięcy przekroczyło granicę z Turcją i osiadło czasowo w południo-wschodniej części tego państwa⁸⁸. Brak pożywienia, wody oraz schronienia stanowił największe zagrożenie, szczególnie w okresie zimy, kiedy temperatura w tym regionie spadała poniżej zera. Pracownicy organizacji humanitarnych donosili, że z powodów wycieńczenia dziennie umierało ponad 1000 osób pochodzenia kurdyjskiego, głównie były to dzieci i starcy. Już na początku kwietnia 1991 roku wysocy rangą przedstawiciele rządu Stanów Zjednoczonych ostrzegli Irak, aby jego lotnictwo nie wykonywało lotów na północ od 36 równoleżnika oraz nie podejmowało żadnych prób utrudniania pracy organizacjom humanitarnym.

Te niezgodne z prawem działania potępiła zarówno koalicja, jak i Organizacja Narodów Zjednoczonych, która uchwaliła stosowne rezolucje zabraniające wykorzystywania przemocy w stosunku do ludności cywilnej. W kwietniu 1991 roku ONZ wprowadziła w życie rezolucję Rady Bezpieczeństwa nr 688, w której domagała się, aby Irak zaprzestał represjonowania ludności kurdyjskiej zamieszkującej północne terytoria tego państwa oraz wezwała narody do niesienia pomocy humanitarnej w tym regionie. W rezolucji znalazł się także zapis, w którym ONZ domagała się od Iraku pełnej współpracy z organizacjami humanitarnymi. Rezolucja ta stworzyła podstawy prawne do koalicyjnej operacji powietrznej nad terytorium Iraku.

Opierając się na zapisach zawartych we wspomnianej rezolucji Rady Bezpieczeństwa, głównodowodzący sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych w Europie wydał rozkaz do sformowania połączonych sił zadaniowych (combined task force – CTF) ze składu jednostek wydzielonych przez państwa tworzące koalicję. Dowódcą tych sił został generał James L. Jamerson, standardowo pełniący obowiązki zastępcy szefa sztabu sił powietrznych Stanów Zjednoczonych w Europie (USAFE). Dowódca sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych w Europie delegował mu uprawnienia na poziomie

⁸⁸ B. Thomson, *Airpower Shaped by Iraqi No-Fly Zones*, Combined Information Bureau, Incirlik Air Force Base, Turkey – <http://www.eurocom.mil/Directorates/ECPA/Operations/onw/20030430>.

operacyjnej kontroli (OPCON) w stosunku do wszystkich wydzielonych jednostek z wojsk lądowych i sił powietrznych. Miał on również uprawnienia na poziomie taktycznej kontroli w stosunku do biorących udział w operacji „Provide Comfort” jednostek z Turcji, Francji i Wielkiej Brytanii. Swoje stanowisko dowodzenia zorganizował w bazie sił powietrznych Incirlik w Turcji.

W celu obrony pracowników organizacji humanitarnych i pozarządowych oraz współdziałającego z nimi komponentu lądowego generał Jamerson wprowadził strefę zakazu lotów na północ od 36 równoleżnika.

Do 20 lipca 1991 roku sztab połączonych sił zadaniowych zakończył opracowanie planu operacji „Provide Comfort”, w którym dowódca określił między innymi relacje dowodzenia oraz zakres odpowiedzialności dla poszczególnych elementów organizacyjnych połączonych sił zadaniowych.

Do września 1991 roku połączone siły zadaniowe osiągnęły gotowość do działań. W ich strukturze wyodrębniono takie elementy funkcjonalne, jak: sztab, komponent powietrzny sił zadaniowych (combined force air component – CFAC) oraz wojskowe centrum koordynacyjne (Military Coordination Centre).

Istotnym elementem sił zadaniowych był komponent powietrzny, w którego skład weszły jednostki lotnicze z czterech państw⁸⁹. Komponent powietrzny oprócz jednostek ze Stanów Zjednoczonych tworzyły Francja, Wielka Brytania i Turcja, które łącznie udostępniły do wykonania operacji „Provide Comfort” 45 samolotów oraz ponad 1400 osób personelu zabezpieczenia. Stany Zjednoczone, sprawując funkcję lidera, wydzieliły największą liczbę środków powietrznych, wśród których znalazły się między innymi samoloty AWACS, F-15 i śmigłowce *Black Hawk*.

Komponent powietrzny sił zadaniowych rozpoczął osłonę północnego terytorium Iraku, w narzuconej przestrzeni powietrznej, nie dopuszczając do przelotu samolotów irackich na północ od tego równoleżnika.

Dowódca komponentu powietrznego sił zadaniowych sprawował kontrolę nad misjami lotniczymi wykonywanymi w ramach operacji „Provide Comfort” poprzez dyrektora operacji, dyrektora misji działającego w dowództwie połączonych sił zadaniowych oraz powietrzny element dowodzenia znajdujący się na pokładzie samolotu AWACS. Dyrektor operacji (CFAC/DO) był odpowiedzialny za formułowanie i publikowanie wytycznych, co obejmowało opracowanie rozkazu o kontroli przestrzeni po-

⁸⁹ Tamże.

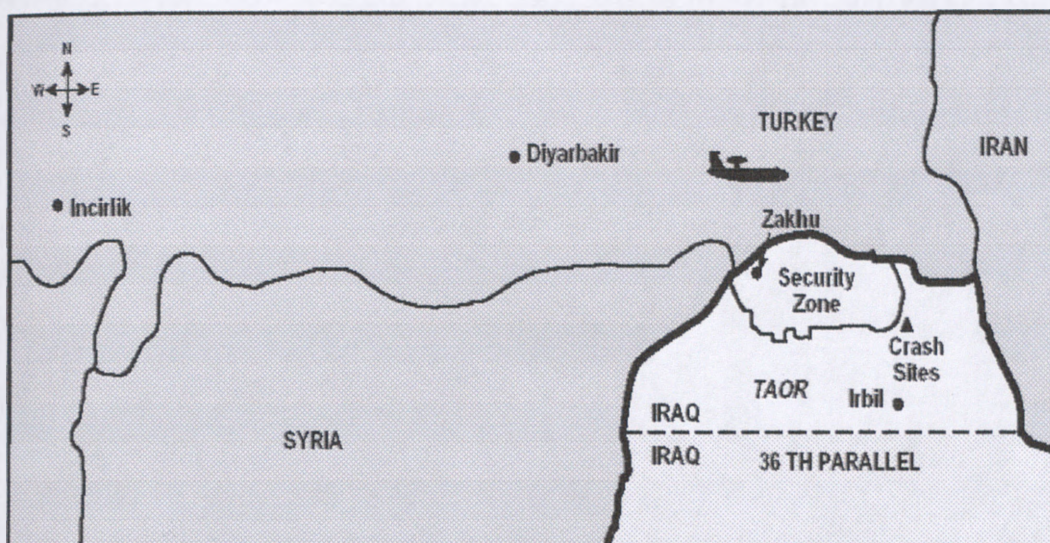
wietrznej (ACO). Rozkaz ten, jak podkreślają autorzy raportu dla kongresu Stanów Zjednoczonych, był dyrektywą dla wszystkich środków powietrznych, zapewniającą reguły i procedury, które powinny być respektowane przez wszystkie załogi lotnicze wykonujące misje bojowe w ramach operacji „Provide Comfort”⁹⁰. Wojskowe centrum koordynacyjne wspierane przez oddział śmigłowców z wojsk lądowych Stanów Zjednoczonych monitorowało natomiast warunki w ustanowionej na lądzie strefie bezpieczeństwa.

Rutynowe działania w powietrzu prowadzone były przez tzw. zespoły lotnicze. Typowy zespół lotniczy wydzielony do wykonania konkretnej misji składał się z 30 do 40 samolotów bojowych oraz samolotów zabezpieczających. Formacje myśliwskie wykonywały loty w składzie 2 lub 4 samolotów, zapewniając: wizualne i elektroniczne rozpoznanie obiektów wojskowych, osłonę własnych sił oraz obezwładnienie obrony powietrznej przeciwnika. Na wezwanie wykonywały także uderzenia na obiekty naziemne, wykorzystując do tego precyzyjne środki rażenia.

Intensywne działania lotnictwa związane z wymuszaniem strefy zakazu lotów oraz narzucone wymagania w zakresie zachowania bezpieczeństwa własnego lotnictwa wymusiły wypracowanie stosownej taktyki. Zgodnie zatem z przyjętymi zasadami samolot AWACS startował standardowo o dwie godziny wcześniej niż zespół lotniczy. Po osiągnięciu nakazanej strefy wykonywał lot po orbicie w bliskiej odległości od północnej granicy taktycznego obszaru odpowiedzialności (rysunek 9). Załogą samolotu AWACS kierował dowódca misji, nadzorując bezpośrednio pracę oficera obserwacji powietrznej oraz techników odpowiadających za sprawne funkcjonowanie środków łączności, stacji radiolokacyjnej oraz urządzeń przekazywania danych. Oficer obserwacji powietrznej z kolei nadzorował pracę techników odpowiadających za identyfikację obiektów powietrznych i monitorowanie ruchu samolotów niebiorących udziału w operacji „Provide Comfort”. Starszy operator kierował działalnością poszczególnych kontrolerów. Kontrolerzy tras byli odpowiedzialni za samoloty uczestniczące w tej operacji zmierzające do lub z taktycznego obszaru odpowiedzialności. Inny kontroler koordynował tankowanie w powietrzu. Odpowiedzialną funkcję spełniał także kontroler monitorujący działania samolotów własnych w taktycznym obszarze

⁹⁰ *Operation Provide Comfort. Review of U.S. Air Force Investigation of Black Hawk Fratricide Incident, Report to Congressional Requesters, United States General Accounting Office, November 1997.*

odpowiedzialności. Ponadto w każdej misji samolotu AWACS na jego pokładzie znajdował się przedstawiciel z tureckich sił powietrznych.



Źródło: Report to Congressional Requesters, *Operation Provide Comfort. Review of U.S. Air Force Investigation of Black Hawk Fratricide Incident*, United States General Accounting Office, November 1997, s. 15.

Rys. 9. Rejon działania w operacji „Provide Comfort”

Załoga samolotu AWACS była odpowiedzialna za kontrolę tras samolotów do i z taktycznego obszaru odpowiedzialności (TAOR), jak przyjęto nazywać strefę zakazu lotów, koordynowanie tankowania w powietrzu, ostrzeganie o zagrożeniu powietrznym i kontroli w strefie zakazu lotów; prowadzenie obserwacji, wykrywanie i identyfikowanie wszystkich samolotów spoza komponentu powietrznego sił zadaniowych.

Samoloty F-15 zawsze jako pierwsze wchodziły w przestrzeń powietrzną strefy zakazu lotów (TAOR). Ich załoga, wykorzystując pokładowe stacje radiolokacyjne oraz inne urządzenia elektroniczne, starała się sprawdzić, czy w powietrzu nie ma samolotów przeciwnika, a następnie wykonywała lot po wyznaczonych orbitach. Dzięki monitorowaniu przestrzeni powietrznej zapewniano osłonę innym samolotom z zespołu lotniczego.

Śmigłowcami *Black Hawk* z wojsk lądowych Stanów Zjednoczonych wykonywano loty z zaopatrzeniem oraz inne misje transportowe na korzyść wojskowego centrum koordynacyjnego. Wykorzystywano je również do lotów w taktycznym obszarze odpowiedzialności w celu dostarczania pomocy humanitarnej do wiosek kurdyjskich oraz demonstrowania swojej obecności w rejonie.

Obawiając się trudnej do przewidzenia reakcji ze strony przywódcy Iraku i jego sił zbrojnych, dowódca komponentu powietrznego podjął wszelkie dostępne środki

bezpieczeństwa. Dlatego też załogi samolotów *A-10 Thunderbolt II* działały wspólnie z lotnictwem transportowym przewożącym pomoc humanitarną, każdorazowo sprawdzając, czy nie ma jakichkolwiek symptomów, które wskazywałyby na ofensywne działania Irakijczyków w strefie zrzutów. Z kolei zadaniem załóg samolotów F-15 i F-16 patrolujących strefę zakazu lotów było przeciwdziałanie zagrożeniom niesionym przez lotnictwo Iraku. Wszelkie działania lotnictwa w ramach operacji „Provide Comfort” były zabezpieczane przez samoloty AWACS oraz samoloty tankowania powietrznego. Siły koalicji ustanowiły także strefę bezpieczeństwa dla Kurdów na lądzie (rysunek 9), wewnątrz strefy zakazu lotów, do której nie wolno było wkraczać żadnej jednostce wojskowej Iraku. Można zatem przyjąć, że wymuszanie północnej strefy zakazu lotów było elementem operacji humanitarnej.

Wkrótce po rozpoczęciu operacji wymuszania strefy zakazu lotów zintensyfikowano działania humanitarne, w których brało udział lotnictwo transportowe oraz około 20 tysięcy żołnierzy i cywilnych pracowników wielu organizacji pozarządowych. Od tego momentu personel zaangażowany w dostawy żywności, wody oraz innych środków potrzebnych do przeżycia mógł wykonywać swoje zadania, nie obawiając się ataków ze strony samolotów irackich. Operację „Provide Comfort” zakończono w grudniu 1996 roku. Komponent lotniczy wykonał w tym czasie 100 tysięcy misji patrolując przestrzeń powietrzną w północnej strefie zakazu lotów oraz dostarczając 12 400 ton żywności, lekarstw, paliwa oraz innych środków potrzebnych ludności kurdyjskiej do przetrwania⁹¹. Działania komponentu lotniczego koalicji wymuszającego strefę zakazu lotów dzięki temu, że nie poniósł on strat własnych, cieszyły się dużym poparciem opinii publicznej oraz organów rządowych państw tworzących koalicję przez cały czas trwania operacji „Provide Comfort”.

Pomimo zastosowania różnych środków kontroli przestrzeni powietrznej w trakcie tej operacji doszło jednak do zestrzelenia dwóch własnych śmigłowców przez lotnictwo koalicji. W dniu 14 kwietnia 1994 roku dwa śmigłowce *Black Hawk* przydzielone do wojskowego centrum koordynacyjnego przewoziły oficerów ze Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Francji i Turcji, przedstawicieli społeczności kurdyjskiej oraz amerykańskich doradców politycznych, wykonując lot w taktycznym obszarze odpowiedzialności. Śmigłowce wystartowały bowiem z miejscowości Zakhu i obrwały kierunek na Irbil. W tym samym czasie dwa amerykańskie samoloty F-15 przeszuki-

⁹¹ B. Thomson, *Airpower Shaped...*, wyd. cyt.

wały przestrzeń powietrzną, w którą weszły śmigłowce *Black Hawk*. Zgodnie z wypracowanym sposobem działania w przestrzeni powietrznej Turcji znajdował się samolot AWACS, którego zadaniem było ostrzeganie o występującym w powietrzu zagrożeniu oraz kierowanie samolotami koalicji. Załoga tego samolotu miała informacje o starcie śmigłowców i wiedziała, że przemieszczają się one w kierunku wschodnim, pozostając cały czas w taktycznym obszarze odpowiedzialności. Jednakże piloci samolotów F-15 nie byli świadomi tego, że śmigłowce już są w tym obszarze i nie powiadomiono ich o obecności samolotów własnych. Dwukrotnie powiadomili oni załogę samolotu AWACS, że mają kontakt radarowy z nieznanymi obiektami. W tym czasie śmigłowce kontynuowały lot, nie mając świadomości grożącego im niebezpieczeństwa. Ich załogi nie słyszały bowiem wymiany korespondencji pomiędzy pilotami F-15 i załogą AWACS-a, gdyż używali oni innej częstotliwości radiowej. W rezultacie obydwa śmigłowce zostały zestrzelone przez samoloty wymuszające strefę zakazu lotów nad północnym Irakiem. Incydent ten w znacznym stopniu wpłynął na zaostrożenie reguł podjęcia i prowadzenia walki w operacji „Deny Flight” w Bośni i Hercegowinie⁹².

Sukces operacji w Iraku oraz brak strat własnych poniesionych w wyniku działań przeciwnika przypisano przede wszystkim ogromnej przewadze technologicznej komponentu powietrznego oraz sprzyjającej do jego użycia atmosferze politycznej. To właśnie dzięki wspomnianej przewadze technologicznej, zdaniem ekspertów amerykańskich, samoloty koalicyjne mogły działać w miarę swobodnie nawet wtedy, gdy naziemne siły obrony powietrznej Iraku podejmowały próby ich zestrzelenia⁹³. W trakcie operacji „Provide Comfort” lotnictwo koalicji na pewno zestrzeliło cztery samoloty irackie, natomiast zniszczenie piątego nie zostało potwierdzone.

3.1.2. Operacja „Northern Watch”

Po zakończeniu operacji humanitarnej w północnym Iraku siły koalicyjne skupiły swój wysiłek na wykonaniu zadań wynikających z rezolucji Rady Bezpieczeństwa wymagającej od Iraku rozbrojenia oraz zniszczenia broni masowego rażenia. W dniu 1 stycznia 1997 roku rozpoczęto zatem operację „Northern Watch”, która obejmo-

⁹² Zob. Report to Congressional Requesters, *Operation Provide Comfort. Review of U.S. Air Investigation of Black Hawk Fratricide Incident*, United States General Accounting Office, November 1997, s. 17.

⁹³ R.F. Walker, *Facing the Future...*, wyd. cyt., s. 38.

wała kontynuację wymuszania strefy zakazu lotów nad północnym Irakiem oraz monitorowanie przestrzegania rezolucji ONZ przez reżim Husajna.

Do wykonania operacji sformowano wielonarodowe siły zadaniowe, nazwane tak samo jak operacja – „Northern Watch”. W skład tych sił weszło około 50 samolotów wydzielonych ze Stanów Zjednoczonych, Turcji i Wielkiej Brytanii. Dowódca sił zadaniowych miał do dyspozycji samoloty myśliwskie, rozpoznawcze, tankowania powietrznego oraz obserwacji powietrznej, które działając w zespole, zapewniały skuteczne wymuszanie strefy zakazu lotów nad północnym Irakiem. Potencjał ten był jednak niewystarczający do zapewnienia ciągłej obecności samolotów koalicyjnych w przestrzeni powietrznej Iraku. W 1999 roku samoloty amerykańskie i brytyjskie wykonywały loty przez 18 dni w każdym miesiącu. W 2000 roku lotnictwo koalicji operowało w przestrzeni powietrznej Iraku przez 164 dni. Można zatem przyjąć, że niemal przez połowę roku północna strefa zakazu była tylko częściowo pod kontrolą lotnictwa koalicyjnego. W kolejnym roku liczba ta zmniejszyła się do 146, a w 2002 roku do 106 dni⁹⁴. Jednakże dzienny wysiłek lotnictwa był wystarczającym sygnałem dla reżimu, że wszelkie poczynania niezgodne z prawem międzynarodowym oraz ustaleniami zawartymi w rezolucji Organizacji Narodów Zjednoczonych są stale obserwowane i w każdej chwili mogą być podjęte stosowne działania militarne.

Na przełomie jesieni i zimy 1997 roku Irak podjął wiele działań, które zagrażały stabilności w regionie Zatoki Perskiej. Działalność ta obejmowała naruszanie strefy zakazu lotów, groźbę zestrzelenia samolotu rozpoznawczego U-2 wykonującego misje zwiadowcze nad terytorium Iraku oraz utrudnianie (a nawet uniemożliwianie) pracy inspektorów ONZ sprawdzających, czy Irak posiada lub produkuje broń masowego rażenia. Reakcją sił koalicyjnych, szczególnie zaś Stanów Zjednoczonych, na te groźby było przeprowadzenie operacji znanej jako „Desert Thunder”⁹⁵. Polegała ona na sukcesywnym wzmocnieniu sił w rejonie Zatoki Perskiej w trakcie trwających negocjacji dyplomatycznych dotyczących broni masowego rażenia pomiędzy ONZ a Irakiem. Intensyfikacja „obecności wojskowej (military presence) miała na celu zmobilizowanie reżimu Husajna do zmiany postępowania. Należy bowiem wspomnieć, że

⁹⁴ *Operation Northern Watch* – http://www.globalsecurity.org/military/ops/northern_watch.htm.

⁹⁵ We wspomnianym okresie (jesień–zima 1998 r.) kryptonim „Desert Thunder” był używany w stosunku do aktualnych działań prowadzonych przeciwko Irakowi. Jednakże z chwilą rozpoczęcia operacji „Desert Fox” nazwę „Desert Thunder” stosowano jedynie w odniesieniu do działań związanych z przebazowaniem oraz manewrami sił koalicji w rejonie Zatoki Perskiej. Takie podejście przyjęto także w niniejszym opracowaniu.

w tym czasie rząd Iraku demonstrował wyraźną niechęć do współpracy z inspektorami ONZ⁹⁶.

Operację „Desert Fox” rozpoczęto 16 grudnia 1998 roku atakiem pocisków manewrujących *Cruise* na obiekty wojskowe w Iraku. Według źródeł amerykańskich trwała do 20 grudnia. W operacji tej po raz pierwszy użyto do wykonania misji bojowych samolotów bombowych B-1B *Lancer*. Przewodniczący komitetu szefów połączonych sztabów generał Hugh Shelton poinformował, że w przeprowadzonym w nocy 17 grudnia skoordynowanym uderzeniu na wyselekcjonowane obiekty na terenie Iraku zaangażowane były siły z marynarki wojennej, korpusu piechoty morskiej i lotnictwa sił powietrznych Stanów Zjednoczonych oraz wydzielone jednostki z Wielkiej Brytanii. Sekretarz obrony Stanów Zjednoczonych William Cohen dodał: „*jestemy bardzo dumni z naszych sił połączonych oraz z osiągniętych przez nie do tej pory rezultatów*”. Podkreślił fakt, że „*siły amerykańskie oraz brytyjskie nie poniosły żadnych strat i wszystkie samoloty wróciły bezpiecznie do baz*”. Zwrócił także uwagę, że „*do tej pory zostało użytych więcej rakiet Tomahawk i Cruise niż w trakcie całej wojny w rejonie Zatoki Perskiej w 1991 roku*”⁹⁷. Sekretarz obrony i przewodniczący komitetu połączonych sztabów wyjaśnili również, że drugiej nocy kontynuowano uderzenia z powietrza, które skoncentrowane były na niszczeniu miejsc, podejrzewanych których prawdopodobnie produkowano i składowano broń masowego rażenia, obiektów związanych ze służbami bezpieczeństwa, elementów systemu obrony powietrznej oraz lotnisk. Podsumowując swoje wystąpienie, podkreślili, że wykonane uderzenia nie zniszczyły całkowicie potencjału Iraku, ale w znacznym stopniu go zmniejszyły⁹⁸.

Według oficjalnych źródeł amerykańskich (departament obrony oraz dowództwo centralne Stanów Zjednoczonych) ze stu obiektów, które znalazły się na liście celów w operacji „Desert Fox”, zniszczonych zostało 87. Należy zaznaczyć, że obiekty uderzeń zostały podzielone na 7 kategorii, obejmujących: elementy systemu dowodzenia i kontroli; infrastrukturę do produkcji i składowania broni masowego rażenia; organizacje dbające o bezpieczeństwo infrastruktury służącej do produkcji broni masowego rażenia i miejsc jej przechowywania; gwardię republikańską; obiekty ekonomiczne; lotniska oraz obronę powietrzną. Najliczniejszą kategorię stanowiły obiekty wchodzą-

⁹⁶ *Operation Desert Thunder* – http://www.globalsecurity.org/military/ops/desert_thunder.htm.

⁹⁷ P. Stone, *Desert Fox Target Toll Past 75 Iraqi Sites*, News Articles American Forces Information – <http://www.defenselink.mil/cgi-bin>.

⁹⁸ Tamże.

ce w skład irackiej obrony powietrznej. Dowództwo centralne oraz departament obrony Stanów Zjednoczonych oceniły, że z 34 obiektów z tej kategorii siły połączone zniszczyły 24. O wiele lepsze wyniki osiągnięto natomiast w uderzeniach na obiekty z grupy obejmującej infrastrukturę do produkcji broni masowego rażenia, ponieważ zniszczono wszystkie 12 obiektów, które znalazły się na liście celów. Wysoką efektywność osiągnięto także w zwalczaniu instytucji odpowiadających za ochronę broni masowego rażenia oraz obiektów zajmowanych przez gwardię republikańską⁹⁹. Pomimo ogłoszonych publicznie wyników operacja „Desert Fox” wzbudziła poważne kontrowersje i to nie tylko w gronie społeczności międzynarodowej, ale również w koalicji.

William Arkin, analizując tę operację, zauważył na łamach „Washington Post”, iż istnieją poważne rozbieżności pomiędzy oficjalnym celem operacji „Desert Fox” a listą obiektów, na które wykonano uderzenia. Ten niezależny analityk zajmujący się problemami obronności przypomniał, iż zasadniczym celem operacji było zredukowanie możliwości (zdolności) Iraku w zakresie produkcji broni masowego rażenia oraz obniżenie stopnia zagrożenia stwarzanego państwom sąsiednim. Cel ten nie znajdował jednak odzwierciedlenia we wspomnianej liście, bowiem 49 na 100 obiektów było ściśle związanych z reżimem Husajna, a nie z bronią masowego rażenia¹⁰⁰. Należy zaznaczyć, że w okresie wykonania operacji „Desert Fox” prowadzone standardowo działania w ramach operacji wymuszania stref zakazu lotów zostały wstrzymane.

Po zakończeniu operacji „Desert Fox” Irak ogłosił, że nie będzie dłużej uznawał północnej i południowej strefy zakazu lotów. Wznawiając przerwane na czas tej operacji bojowe patrole powietrzne, lotnictwo koalicji napotkało silny opór ze strony naziemnych sił obrony powietrznej Iraku, które po odtworzeniu zdolności bojowej po grudniowych nalotach rozpoczęły regularny ostrzał samolotów. W wyniku tego lotnictwo koalicji użyło posiadanych środków rażenia po raz pierwszy od sierpnia 1993 roku (tabela 1).

⁹⁹ W. Arkin, *The Difference Was in the Details*, „The Washington Post”, 17 January 1999, s. B-1.

¹⁰⁰ Tamże.

Tabela 1

Wykaz oddziaływania lotnictwa sił koalicyjnych w operacji „Northern Watch”

Rok Miesiąc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Ogółem
2003	0	6											6
2002	0	2	0	1	1	1	1	2	0	3	3	2	16
2001	1	2	0	2	1	1	0	1	0	0	0	0	8
2000	7	8	3	7	13	4	0	2	0	1	1	0	46
1999	12	8	8	8	10	9	11	10	7	7	9	4	103

Źródło: http://www.globalsecurity.org/military/ops/northern_watch.html.

Pomimo bardzo wielu incydentów związanych z ostrzałem samolotów wykonujących zadania w strefie zakazu lotów lotnictwo nie poniosło żadnych strat. Można przypuszczać, że zaangażowanie naziemnych sił obrony powietrznej Iraku spowodowane było między innymi chęcią zdobycia nagrody pieniężnej w kwocie 14 tysięcy dolarów, jaką ufundował Saddam Husajn za każdy zestrzelony samolot koalicji.

Brak strat własnych eksperci zachodni uznali za jedno z największych osiągnięć koalicyjnego komponentu powietrznego. W uznaniu jego dokonań dowództwo połączonych sił zadaniowych Northern Watch otrzymało specjalną nagrodę od przewodniczącego Komitetu Połączonych Sztabów Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych. Generał James L. Jonem stwierdził, że autorami tego sukcesu są przede wszystkim ludzie, którzy uczestniczyli w operacji „Northern Watch”. Operację tę – po prawie sześciu latach i wykonaniu 36 tysięcy samolotolotów – oficjalnie zakończono 17 marca 2003, a więc dzień przed rozpoczęciem operacji „Iraqi Freedom”.

3.2. Wymuszanie strefy zakazu lotów nad południowym Irakiem – operacja „Southern Watch”

Drugą strefę zakazu lotów na mocy postanowień Organizacji Narodów Zjednoczonych ustanowiono w 1992 roku nad południowym Irakiem. Strefa ta była postrzegana jako środek umożliwiający monitorowanie przestrzegania przez stronę iracką ustaleń zawartych w rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 688. Ponadto celem operacji wymuszania tej strefy, którą nazwano „Southern Watch”, była ochrona szy-

itów represjonowanych przez reżim Saddama Husajna. Pierwsze loty w ramach tej operacji wykonano 27 sierpnia, a więc w niecałą dobę po tym, jak prezydent George W. Bush ogłosił jej rozpoczęcie. Od tego dnia lotnictwo koalicji zapobiegało wszelkim wojskowym lotom irackich samolotów i śmigłowców poniżej 32, a od 1996 roku poniżej 33 równoleżnika.

Do wykonania operacji „Southern Watch”, zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa nr 687¹⁰¹ i 688 w sierpniu 1992 roku, powołano Połączone Siły Zadaniowe Południowo-Zachodniej Azji. Dowództwo i sztab sformowano na bazie dowództwa centralnego Stanów Zjednoczonych, które wydzieliło do operacji największą liczbę środków oraz – co równie ważne – posiadało wystarczające możliwości, zapewniające sprawne dowodzenie i kontrolę. Ostatecznie sztab liczył około 200 osób personelu wojskowego, w przeważającej mierze z sił powietrznych. Ponadto w jego skład weszli oficerowie z wojsk lądowych, marynarki wojennej oraz z sił powietrznych Wielkiej Brytanii i Francji, zajmując zarówno stanowiska planistyczne, jak i wykonawcze¹⁰². W skład sił zadaniowych w Południowo-Zachodniej Azji weszły wydzielone jednostki wojskowe z sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Francji oraz Arabii Saudyjskiej.

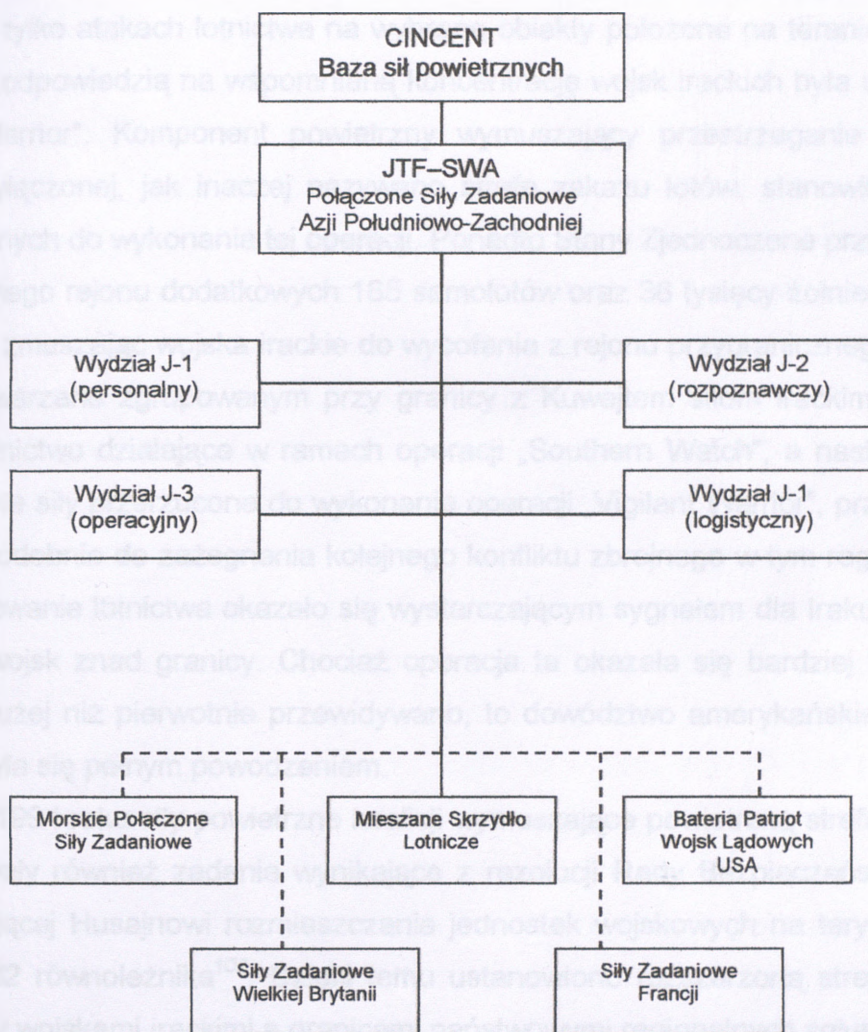
W latach dziewięćdziesiątych Husajn wielokrotnie testował cierpliwość i reakcję sił koalicyjnych, nagminnie nie przestrzegając ustaleń zawartych w rezolucjach Rady Bezpieczeństwa ONZ. Zwykle konfrontacja pomiędzy Irakiem a siłami koalicyjnymi była inicjowana przez reżim Husajna, który starał się za wszelką cenę utrudnić pracę komisji do spraw broni masowego rażenia w tym kraju. Pracę tej komisji przerywano między innymi w 1992, 1993, 1994 oraz 1997 i 1998 roku. W tych okresach Irak zwiększał stopień zagrożenia operującym w tej strefie samolotom koalicji, intensyfikując działania własnego lotnictwa w zakazanej przestrzeni powietrznej.

Rys. 10. Struktura Połączonych Sił Zadaniowych Azji Południowo-Zachodniej

Dodatkowo przemieszczał swoje siły w rejonu przy granicy z Kuwejtem, co tym bardziej sprzyjało eskalacji napięcia w tym regionie. Największe takie przemieszczenia miały miejsce w 1992 i 1993 roku, kiedy to reżim Husajna koncentrował siły w rejonie granicy z tym państwem. Irak skoncentrował

¹⁰¹ Zob. załącznik 2 niniejszego opracowania.

¹⁰² M.A. Nelson, D.J. Katz, *Unity of Control. Joint Air Operations in the Gulf – Part Two*, Joint Air Operations, Summer 1994, s. 60



Źródło: M.A. Nelson, D.J. Katz, *Unity of Control. Joint Air Operations in the Gulf – Part Two*, Joint Force Quarterly, Summer 1994, s. 62.

Rys.10. Struktura Połączonych Sił Zadaniowych Azji Południowo-Zachodniej

Dodatkowo przemieszczał swoje siły w rejony przy granicy z Kuwejtem, co tym bardziej sprzyjało eskalacji napięcia w tym regionie. Największe takie przemieszczenie miało miejsce w 1994 roku, kiedy na granicy z tym państwem Irak skoncentrował znaczne siły gwardii republikańskiej. Każda taka próba spotykała się z natychmia-

stową reakcją koalicji, polegającą na przerzucie dodatkowych sił w rejon Zatoki Perskiej lub tylko atakach lotnictwa na wybrane obiekty położone na terenie Iraku. Dlatego też odpowiedzią na wspomnianą koncentrację wojsk irackich była operacja „Vigilant Warrior”. Komponent powietrzny wymuszający przestrzeganie powietrznej strefy wyłączzonej, jak inaczej nazywano strefę zakazu lotów, stanowił załazek sił formowanych do wykonania tej operacji. Ponadto Stany Zjednoczone przemieściły do zagrożonego rejonu dodatkowych 165 samolotów oraz 36 tysięcy żołnierzy, z powodzeniem zmuszając wojska irackie do wycofania z rejonu przygranicznego¹⁰³. Zagrożenie stwarzane zgrupowanym przy granicy z Kuwejtem siłom irackim, pierwotnie przez lotnictwo działające w ramach operacji „Southern Watch”, a następnie przez dodatkowe siły przerzucone do wykonania operacji „Vigilant Warrior”, przyczyniło się prawdopodobnie do zażegnania kolejnego konfliktu zbrojnego w tym regionie. Samo przebazowanie lotnictwa okazało się wystarczającym sygnałem dla Iraku do wycofania ich wojsk z granicy. Chociaż operacja ta okazała się bardziej kosztowna i trwała dłużej niż pierwotnie przewidywano, to dowództwo amerykańskie uznało, że zakończyła się pełnym powodzeniem.

Od 1994 roku siły powietrzne koalicji wymuszające powietrzną strefę wyłączoną wykonywały również zadania wynikające z rezolucji Rady Bezpieczeństwa nr 949, zabraniającej Husajnowi rozmieszczania jednostek wojskowych na terytorium kraju poniżej 32 równoleżnika¹⁰⁴. Dzięki temu ustanowiono rozszerzoną strefę buforową pomiędzy wojskami irackimi a granicami państwowymi regionalnych sojuszników.

Do wzmożonego napięcia w Iraku doszło w sierpniu 1996 roku. W tym czasie na rozkaz Husajna w północne rejony kraju przerzucono około 40 tysięcy żołnierzy, stwarzając tym samym po raz kolejny wielkie zagrożenie dla ludności pochodzenia kurdyjskiego oraz lotnictwa koalicji wymuszającego strefę zakazu lotów. Warto przypomnieć, że 31 sierpnia jednostki lądowe armii irackiej zajęły miasto Irbil w kurdyjskim rejonie autonomicznym, co było początkiem ponownej eskalacji przemocy wy-

¹⁰³ M. McKevelly, *Air power in MOOTW...*, wyd. cyt., s. 8.

¹⁰⁴ 15 października 1994 roku Stany Zjednoczone przeforsowały rezolucję 949 potępiającą Irak za wojskową prowokację przy granicy z Kuwejtem. Rezolucję przyjęło jednogłośnie 15 członków Rady. W rezolucji tej między innymi potępiono Bagdad za rozmieszczenie sił przy granicy z Kuwejtem oraz zażądano, aby zgrupowane tam jednostki powróciły do miejsc stałej dyslokacji. Ponadto Rada Bezpieczeństwa zobowiązała Irak do niewykorzystywania w przyszłości swoich wojsk do prowokacji w stosunku do swoich sąsiadów. Zakazała także podejmowania wrogich działań w stosunku do sił pokojowych operujących w tym regionie. Stany Zjednoczone zinterpretowały niniejszą rezolucję w ten sposób, że jeżeli Irak naruszy którykolwiek z zawartych w niej nakazów, to powinien się spodziewać amerykańskiej interwencji wojskowej.

wieranej na ludności kurdyjskiej przez siły rządowe. Główny trzon sił irackich zaangażowanych w tę operację stanowiły dywizje zmechanizowane gwardii republikańskiej. Te elitarne związki taktyczne były wspierane przez regularne oddziały armii irackiej. Sytuacja ta poważnie zaniepokoiła rząd Stanów Zjednoczonych oraz dowództwo sił koalicyjnych działających w tym regionie. Jednocześnie Saddam Husajn zagroził sąsiadującym z Irakiem państwom, że jeśli udzielą pomocy Stanom Zjednoczonym, Irak wykona uderzenie odwetowe. Sierpniowy atak uznano za punkt kulminacyjny w trwającej walce pomiędzy dwoma ugrupowaniami kurdyjskimi (PUK i KDP). Iracka interwencja zbrojna naruszyła postanowienia zawarte w rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ w sprawie zakazu represjonowania ludności kurdyjskiej.

W celu zapobieżenia zatem ofensywnym operacjom w południowym rejonie Iraku oraz przygotowania prawdopodobnej interwencji zbrojnej narodowe organy dowodzenia Stanów Zjednoczonych nakazały natychmiastowe przeprowadzenie operacji o charakterze reagowania kryzysowego. Konsultując się ze swoimi koalicyjnymi partnerami, dowództwo amerykańskie dokonało analizy możliwych sposobów reakcji na wykryte, niezgodne z prawem działania Iraku. W wyniku tego powstał plan operacji „Desert Strike”, która miała być wyraźnym sygnałem potępiającym pogwałcenie przez Irak postanowień rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ. W dniu 3 września wydzielone formacje z sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych przeprowadziły skoordynowany atak raketowy na infrastrukturę obrony powietrznej Iraku, obejmującą pozycje bojowe dywizjonów raketowych obrony powietrznej oraz elementy systemu dowodzenia rozmieszczone w południowym Iraku. W operacji „Desert Strike” udział wzięły operujące w rejonie Zatoki Perskiej okręty wojenne *Laboon* (DDG 58) i *Shiloh* (CG 67), które odpaliły 14 z 27 pocisków raketowych oraz lotnictwo bombowe Stanów Zjednoczonych. Pozostałe, 13 pocisków konwencjonalnych *Cruise* (CLAMS) odpaliły samoloty bombowe B-52 eskortowane przez samoloty myśliwskie F-14, działające z lotniskowca *Carl Vinson* (CVN-70). Atak rozpoczęto we wczesnych godzinach rannych 4 września. W czasie trwającej 34 godziny misji samoloty pokonały 14 tysięcy mil. Była to wówczas najdłuższa misja w historii lotnictwa. Wykonanie tego uderzenia nie byłoby jednak możliwe bez wsparcia ze strony 29 samolotów tankowania powietrznego. Następnego dnia niszczyciele *Rusell* (DDG 59), *Hewitt* (DD 966), *Laboon* (DDG 58) oraz łódź podwodna o napędzie atomowym *Jefferson City* (SSN 759) odpaliły 17 pocisków Tomahawk. Użyte środki precyzyjnego rażenia pozwoliły zminimalizować ryzyko spowodowania niepożądanych strat wśród ludności cywilnej. Do-

wództwo amerykańskie oświadczyło, że wszystkie odpalone pociski trafiły w wyznaczone im obiekty. Samo uderzenie, jak i przemieszczenie samolotów F-117A i F-16C/J, brygadowego zespołu zadaniowego oraz drugiego lotniskowca w rejon Zatoki Perskiej było wystarczająco silnym wsparciem działań dyplomatycznych, by zapobiec dalszej eskalacji przemocy w tym regionie¹⁰⁵. Po tych wydarzeniach rozszerzono strefę zakazu lotów do 33 równoleżnika, zapowiadając jednocześnie kolejne uderzenia, w wypadku gdy Irak podejmie próby naprawy zniszczonych przeciwlotniczych systemów raketowych. W ten sposób strefa zakazu lotów sięgnęła aż południowych przedmieść Bagdadu. Wymusiło to konieczność przebazowania samolotów irackich w północne rejony kraju, obniżając tym samym stopień zagrożenia atakami z powietrza terytorium Kuwejtu, Arabii Saudyjskiej, a także działającego w ramach operacji „Southern Watch” lotnictwa koalicji.

W 1999 i 2000 roku Husajn odmówił wpuszczenia inspektorów do Iraku. Ponadto utrzymanie w mocy bardzo restrykcyjnych sankcji gospodarczych w stosunku do tego państwa sprzyjało rozwijaniu się czarnego rynku oraz nielegalnego handlu z wieloma państwami, powodując nieustanne bogacenie się samego przywódcy Iraku, jak i jego przyjaciół. W okresie od grudnia 1998 do lutego 2001 roku lotnictwo irackie naruszało południową strefę zakazu lotów ponad 150 razy. Odnotowano także 700 incydentów¹⁰⁶ związanych z bezpośrednim użyciem artyleryjskich i raketowych środków obrony powietrznej przeciwko samolotom koalicji wykonującym rutynowe zadania w przestrzeni powietrznej nad południowym terytorium Iraku¹⁰⁷. W styczniu 2001 roku, według oceny ministra obrony Wielkiej Brytanii, siły obrony powietrznej Iraku więcej razy zaatakowały lotnictwo koalicji niż w ciągu całego 2000 roku. Co gorsza, Irakijczycy zaczęli stosować nową taktykę polegającą na użyciu stacji radiolokacyjnych oraz stanowisk kierowania systemami raketowymi ugrupowanych poza strefą zakazaną do kierowania aktywnymi środkami obrony powietrznej rozmieszczonymi w tej strefie¹⁰⁸. W sytuacjach gdy samoloty koalicyjne były ostrzeliwane w strefie zakazu lotów, mogły one zgodnie z prawem aktywnie oddziaływać na obiekty i urządze-

¹⁰⁵ *Operation Desert Strike. Fas. htm.*

¹⁰⁶ Geoff Hoon w swoim oświadczeniu dotyczącym wymuszania stref zakazu lotów w Iraku wspominał nawet o 1200 incydentach związanych z ostrzelaniem samolotów koalicyjnych przez iracką obronę powietrzną – <http://www.iraqwatch.org/government/UK/FCOuk-fco-2-26-01.htm>.

¹⁰⁷ M. Krause, *Modern Air Occupation...*, wyd. cyt., s. 8.

¹⁰⁸ G. Hoon, *Statement on Coalition Operations to Enforce The No-Fly Zones Over Iraq*, House of Commons, London, 26 February 2001 – <http://www.iraqwatch.org/government/UK/FCOuk-fco-2-26-01.htm>.

nia, zagrażające ich bezpieczeństwu. W odpowiedzi na te ataki wydzielone jednostki lotnicze ze Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii bombardowały wybrane obiekty wojskowe na terenie Iraku w sposób bardzo zbliżony do brytyjskiego modelu sprawowania kontroli z powietrza z 1922 roku¹⁰⁹. Obiektami uderzeń lotnictwa były przede wszystkim stacje radiolokacyjne oraz pozycje bojowe dywizjonów raketowych obrony powietrznej i artylerii przeciwlotniczej.

Przykładem użycia lotnictwa w celu obniżenia poziomu ryzyka samolotom koalicyjnym była między innymi operacja powietrzna przeprowadzona przez lotnictwo Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii 16 lutego 2001. Operacja ta, jak podkreślił Geoff Hoon, była uzgodniona i zaplanowana przez ministerstwa obrony obu państw, a obiekty uderzeń i lotnicze środki bojowe dobrano bardzo starannie chcąc uniknąć niepotrzebnych strat wśród ludności cywilnej. Był to pierwszy od czasu operacji „Desert Fox” przypadek wykonania uderzeń z powietrza na obiekty położone poza południową strefą zakazu lotów, tzn. powyżej 33 równoleżnika. Ze strony brytyjskiej w operacji tej uczestniczyły 4 samoloty uderzeniowe *Tornado* Gr1, które były wspierane przez 2 samoloty myśliwskie *Tornado* F3 oraz 2 samoloty tankowania powietrznego VC-10. W tym samym czasie w przestrzeni powietrznej działał także samolot rozpoznawczy *Nimrod*. Po wykonaniu zadania wszystkie samoloty brytyjskie i amerykańskie bezpiecznie wróciły do baz. Operacja ta, w ocenie ministra obrony Wielkiej Brytanii, zakończyła się sukcesem, ponieważ wszystkie środki rażenia użyte przez samoloty RAF-u trafiły w przydzielone im do ataku obiekty. Geoff Hoon był przekonany, że dzięki osiągniętym rezultatom uderzeń, w znaczący sposób obezwładniono obronę powietrzną Iraku obniżając tym samym poziom zagrożenia lotnictwa koalicji patrolującego południową strefę zakazu lotów¹¹⁰.

Atakując lotnictwo koalicji oraz jawnie utrudniając lub uniemożliwiając pracę inspektorom ONZ, Husajn udawał niepodległość Iraku. Działania te były zwykle inicjowane przez stronę iracką równolegle z intensywną kampanią informacyjną kreującą wizerunek, iż sankcje ONZ szkodzą jedynie ludności cywilnej, a nie wpływają w ogóle na władzę Iraku. Przejmując inicjatywę, Husajn stwarzał pozory współpracy z przedstawicielami ONZ i sił koalicyjnych w sytuacji, gdy chciał uzyskać ich przyzwolenie chociażby dla programu „ropa za żywność”. Jednakże z drugiej strony testował również reakcję Stanów Zjednoczonych i koalicji, wykonując manewry siłami

¹⁰⁹ M. Krause, *Modern Air Occupation...*, wyd. cyt., s. 8.

¹¹⁰ Tamże.

zbrojnymi oraz atakując lotnictwo sił koalicyjnych w strefach zakazu lotów. Takie postępowanie strony irackiej zmuszało siły koalicji, a szczególnie Stany Zjednoczone do rozwijania dodatkowych sił w regionie Zatoki Perskiej, co z kolei budziło obawy części państw arabskich o zwiększającą się systematycznie obecność „wojsk nie-wiernych” w tym regionie. Dostrzegalne były również dążenia Francji i Rosji do wznowienia wymiany gospodarczej z Irakiem¹¹¹.

Przez ponad dziesięć lat siły powietrzne koalicji wydzielone do operacji „Southern Watch” wykonywały powierzone im zadania, demonstrując swoją obecność w regionie oraz zdolność do szybkiego i selektywnego, ale jednocześnie precyzyjnego użycia przemocy zbrojnej zapewniającej osiągnięcie celów politycznych przez Stany Zjednoczone i koalicję.

Reasumując, opisane operacje „Provide Comfort” oraz „Northern Watch” i „Southern Watch” należy rozpatrywać kompleksowo, ponieważ wyraźnie widoczne są wzajemne relacje, jakie zachodziły pomiędzy nimi. Należy bowiem dostrzegać wpływ działań w północnej strefie na realizację zadań w południowej strefie, i odwrotnie.

Zdaniem ekspertów wojskowych Stanów Zjednoczonych operacje wymuszania stref zakazu lotów nad północnym i południowym Irakiem prowadzone przez koalicyjny komponent powietrzny zakończyły się powodzeniem. Sporadyczne próby naruszenia stref zakazu lotów podejmowane przez samoloty irackie zakończyły się ich zestrzeleniem. Wysoka efektywność tych działań wynikała między innymi z właściwie przygotowanych zdecentralizowanych struktur wykonawczych sił koalicyjnych. Zdecydowane i zarazem rozważne użycie lotnictwa koalicyjnego w strefach zakazu lotów doprowadziło do zakończenia bezkarnego wcześniej wykorzystywania lotnictwa irackiego do uderzeń na bezbronnych Kurdów i szyitów oraz stworzenia dogodnych warunków do prowadzenia innych koalicyjnych operacji wojskowych w tym regionie.

Wymuszanie stref zakazu lotów nad Irakiem umożliwiło również skuteczną obronę Kuwejtu oraz innych państw posiadających zasoby naturalne o znaczeniu strategicznym, a także pozwoliło przeprowadzić skuteczną operację niesienia pomocy humanitarnej na północy Iraku. Operacja „Provide Comfort” we wspomnianej części Iraku była bowiem operacją połączoną prowadzoną w granicach obcego państwa, a tym samym osłona gwarantowana przez patrolującą strefę zakazu lotów lotnictwo stała się krytycznym czynnikiem wpływającym na osiągnięcie celu operacji. Kompo-

¹¹¹ Tamże, s. 9.

ment lądowy oraz organizacje humanitarne mogły zatem dostarczać Kurdom pomoc humanitarną w bezpiecznym, bo pozbawionym lotnictwa irackiego, środowisku.

Druga natomiast operacja wymuszania strefy zakazu lotów „Sothern Watch” była klasyczną operacją powietrzną. W tym wypadku, w przeciwieństwie do działań na północy Iraku, w obronę ludności szyickiej zaangażowane było wyłącznie lotnictwo. Wykonanie tego zadania było więc o wiele trudniejsze niż w przypadku misji w północnej części Iraku.

Dzięki trwającym bez mała 12 lat operacjom wymuszania stref zakazu lotów nad Irakiem lotnictwo, szczególnie Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, nabyło wiele doświadczeń, które zaprocentowały później w operacji „Iraqi Freedom”. Bob Thomson zwrócił uwagę na fakt, że załogi samolotów koalicji przez wiele lat wykonywały loty w warunkach bardzo zbliżonych do typowych działań wojennych, co umożliwiło im nabycie nawyków i umiejętności potrzebnych w walce¹¹². Piloci nauczyli się działać pod presją wywieraną przez dywizjony raketowe oraz pododdziały artylerii przeciwlotniczej, które nie pozorowały walki, jak to ma miejsce na ćwiczeniach, lecz rzeczywiście starały się ich zestrzelić.

Bardzo ważną zaletą operacji wymuszania stref zakazu lotów w aspekcie wojskowym, na co zwrócili uwagę eksperci amerykańscy, jest ciągła obecność lotnictwa w rejonie uznanym powszechnie za punkt zapalny. W sytuacji eskalacji konfliktu lotnictwo wydzielone do wykonania operacji wymuszania stref zakazu lotów może stanowić jądro tworzonego komponentu powietrznego sił zadaniowych, przygotowujących do interwencji zbrojnej w tym regionie. Taka koncepcja wykorzystania lotnictwa ma wiele zalet, które wykorzystano między innymi w operacji „Iraqi Freedom” w marcu 2003 roku. Za najważniejsze z nich można uznać skrócenie czasu formowania komponentu powietrznego oraz bardzo dobrą znajomość terenu i warunków działań przez załogi wykonujące wcześniej misje w ramach operacji wymuszania stref zakazu lotów. Równie duże znaczenie ma fakt, że przed rozpoczęciem bardziej agresywnych i intensywnych działań, jak to miało miejsce w wypadku interwencji zbrojnej w Iraku, dzięki regularnie wykonywanym misjom w ramach operacji wymuszania stref zakazu lotów lotnictwo koalicyjne osiągnęło już pożądany stopień panowania w powietrzu.

¹¹² B. Thomson, *Airpower Shaped...*, wyd. cyt.

Nie można jednak przeceniać efektów operacji wymuszania stref zakazu lotów nad Irakiem. Z przeprowadzonych badań wyraźnie bowiem wynika, że był to tylko jeden z wielu środków wykorzystywanych do rozwiązania trudnej sytuacji kryzysowej w rejonie Zatoki Perskiej.

3.3. Wymuszanie stref zakazanych w Bośni i Hercegowinie

3.3.1. Operacja „Deny Flight”

Najkrwawsze walki w konflikcie bałkańskim miały miejsce na terytorium Bośni i Hercegowiny, które miały najbardziej złożoną strukturę narodowościową. Najliczniejszą grupę stanowili Muzułmanie (44 proc.), następnie Serbowie (31 proc.) oraz Chorwaci (17 proc.). W wyniku przeprowadzonych w grudniu 1990 roku wyborów powstał w Bośni i Hercegowinie rząd koalicyjny złożony z reprezentantów wymienionych nacji. W dniu 3 marca rząd Bośni i Hercegowiny proklamował niepodległość, a już trzy dni później wybuchły pierwsze starcia między Muzułmanami a Serbami w Mostarze. Z kolei 27 marca parlament serbski uchwalił konstytucję, na mocy której Republika Serbska w Bośni i Hercegowinie stała się częścią „Trzeciej Jugosławii”. Chcąc nie dopuścić do wojny, ONZ nałożyła embargo na dostawy broni do Jugosławii oraz Bośni i Hercegowiny, co jak się okazało, nie przyniosło zakładanych przez społeczność międzynarodową skutków¹¹³. W wyniku trwających w 1992 roku walk 100-tysięczna armia bośniackich Serbów, wyposażona w 300 czołgów, 600 dział oraz 78 samolotów, opanowała prawie 70 procent terytorium Bośni i Hercegowiny i przystąpiła do masowych czystek etnicznych. W wielu zdobytych miejscowościach Serbowie masakrowali i grabili miejscową ludność, masowo gwałcili kobiety muzułmańskie. Konflikt przekształcił się w bezwzględną i krwawą wojnę totalną, wojnę na całkowite wyniszczeniem przeciwnika¹¹⁴. Najcięższe walki między Muzułmanami a

¹¹³ Zob. M. Marszałek, *Sily powietrzne NATO w Bośni i Hercegowinie w latach 1992–1995*, AON, Warszawa 2003, s. 27 i 28.

¹¹⁴ Warto przypomnieć, że *teoria wojny totalnej* zrodziła się w Niemczech. Teoretyczne jej założenia sformułował po raz pierwszy generał Erich Ludendorff. W swojej pracy *Wojna totalna*, (wydanej w 1935 r.), Ludendorff, zniekształcając tezy Clausewitz, twierdził, że stworzył naukę o zasadach i sposobach przygotowania narodu i państwa do wojny oraz jej prowadzenia. Istotą poglądów Ludendorffa było zbudowanie najpierw państwa totalitarnego, które następnie umożliwi prowadzenie wojny totalnej. Jego zdaniem, pole bitwy rozpościera się na całym terytorium walczących narodów. Ludność cywilna będzie odczuwała bezpośrednie działania wojenne, tak samo jak armia, chociaż będzie je odczuwała nierównomiernie, zależnie od odległości od pola walki. Będzie też odczuwała pośrednie oddziaływanie środków wojny – materialne i moralne – blokady głodowej i propagandy. Wojna totalna ma na względzie nie tylko armię, lecz i narody. Oko za oko, ząb za ząb – taka będzie prawdziwa dewiza wojny totalnej. Ludendorff wielokrotnie podkreślał, że wojna totalna wymaga unicestwienia prze-

Serbami toczyły się o miasta Žepa, Bihać i Sarajewo – to ostatnie, oblegane i ostrze- liwane przez Serbów przez trzy lata, praktycznie zostało zamienione w jedno wielkie pobojowisko. Po uznaniu niepodległości Bośni i Hercegowiny zmienił się charakter trwającego konfliktu, z wojny domowej w wojnę między dwoma suwerennymi pań- stwami. Należy zaznaczyć, że za agresora uznano Jugosławię, a to przyczyniło się do utrzymania w mocy sankcji ekonomicznych i embarga nałożonych przez ONZ w stosunku do tego państwa.

Mimo wprowadzonej w 1992 roku rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 781, zabraniającej wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej Bośni i Hercegowiny, w kwietniu 1993 roku Sojusz Północnoatlantycki odnotował ponad 500 przypadków jej naruszenia¹¹⁵. Dlatego ONZ wprowadziła kolejną rezolucję (nr 816) pozwalającą lotnictwu NATO na podjęcie bardziej aktywnych działań, mających na celu wyelimi- nowanie nieautoryzowanych przelotów środków powietrznych w strefie zakazanej.

W wyniku tego Sojusz Północnoatlantycki zastąpił operację „Sky Watch”¹¹⁶ ope- racją „Deny Flight”. Zdecydowano, że zakazy lotów będą egzekwowane w wyniku ofensywnego dyżurowania samolotów myśliwskich w wyznaczonych strefach nad Bośnią i Hercegowiną. Jednocześnie postanowiono bardzo starannie przygotować zasady podjęcia i prowadzenia walki (rules of engagement – ROE), by nie doprowa- dzić do niepotrzebnego incydentu. Organy decyzyjne Sojuszu założyły, że wymusza- nie zakazów wynikających z ustanowionej przez ONZ strefy zakazu lotów nie wywoła oburzenia opinii publicznej i nie zmusi NATO do wycofania się z procesu rozwiązy- wania konfliktu w Bośni i Hercegowinie¹¹⁷.

Odpowiedzialnością za przygotowanie i wykonanie tej operacji dowódca So- juszniczych Sił Zbrojnych NATO w Europie (SACEUR) obarczył dowódcę Sojuszni- czych Sił Zbrojnych w Europie Południowej¹¹⁸. Dowódca ten posiadał stosowne uprawnienia umożliwiające mu sprawowanie kontroli nad wszystkimi siłami zaangażo- wanymi w operację. Uprawnienia na poziomie operacyjnej kontroli, pozwalające mię- dzy innymi na stawianie bieżących zadań do wykonania kolejnych misji, przekazano

ciwnika. Stąd też cały wysiłek należy poświęcić realizacji celu nadrzędnego. Zob. L. Wyszczelski, *Za- rys powszechnej myśli wojskowej*, cz.1, WAP, Warszawa 1982, s. 248 i 256.

¹¹⁵ Zob. załącznik 3, w którym przedstawiono wykaz rezolucji podjętych przez Radę Bezpieczeń- stwa ONZ w sprawie wojny w byłej Jugosławii.

¹¹⁶ W literaturze poświęconej konfliktowi bałkańskiemu można się spotkać również z nazwą ope- racji „Sky Monitor”. Taki kryptonim operacji jest używany na oficjalnej stronie internetowej Dowództwa Sojuszniczych Sił Powietrznych Europy Południowej.

¹¹⁷ Zob. M. Marszałek, *Siły powietrzne ...*, wyd. cyt., s. 52.

¹¹⁸ Dowództwo to ma swoją siedzibę w Neapolu we Włoszech.

dowódcy 5 Sojuszniczych Taktycznych Sił Powietrznych w Vicenzie. Koordynację między ONZ a NATO zapewniono, wymieniając przedstawicieli wspomnianego dowództwa sił powietrznych i dowództw sił pokojowych ONZ zlokalizowanych w Zagrzebiu i Sarajewie. Oficerowie łącznikowi odpowiadali za ciągłą wymianę potrzebnych informacji pomiędzy NATO i lądowymi siłami ochronnymi ONZ (UNPROFOR).

Koncepcja działań zawarta w planie operacji „Deny Flight” obejmowała pięć faz użycia sił powietrznych, od wstępnego planowania aż do ponownego przemieszczenia sił do baz macierzystych po zakończeniu operacji (tabela 2).

Fazy i cele planu operacyjnego „Deny Flight” (OPLAN 40101)

Tabela 2

FAZY	CELE
1	Planowanie
2	Demonstracja siły
3	Wymuszanie pożądanego zachowania stron konfliktu w przestrzeni powietrznej
4	Ofensywne operacje powietrzne
5	Zakończenie i wycofanie

Źródło: R.C. Owen, *Deliberate Force...*, wyd. cyt., s. 96.

Plan operacji „Deny Flight”, w części dotyczącej przestrzegania ustalonej strefy zakazu lotów, został zaakceptowany 8 kwietnia 1993 roku. Zakładał podzielenie Bośni i Hercegowiny oraz Krainy na dwie części – północną i południową. W każdej części ustanowiono strefę dyżurowania dla pary samolotów myśliwskich. W części północnej strefa ta znajdowała się nad terytorium serbskim, pomiędzy Banja Luką a Tuzlą, a w części południowej – nad terytorium bośniackim i chorwackim, pomiędzy Mostarem a Sarajewem¹¹⁹.

Początkowo w operacji „Deny Flight” uczestniczyło około 50 samolotów myśliwskich i rozpoznawczych z różnych państw Sojuszu, startujących z baz lotniczych we Włoszech oraz lotników operujących na Adriatyku. Według oficjalnych źródeł operację „Deny Flight” rozpoczęły wydzielone siły z Holandii, Stanów Zjednoczonych, Francji oraz lotnictwa wczesnego ostrzegania NATO (tabela 3). W późniejszym okre-

¹¹⁹ J. Gruszczyński, M. Fiszer, *Deliberate Force. Siły powietrzne NATO na Bałkanach*, cz. 1, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2001, nr 1, s. 33.

sie operacji liczba samolotów ze względu na operację „Deliberate Force” wzrosła do ponad 200¹²⁰.

Tabela 3

Wykaz sił i miejsc ich bazowania w początkowej fazie operacji „Deny Flight”

Państwo	Typ samolotu	Liczba	Bazowanie
Holandia	F-16A	10	Villafranca
	F-16A/R	4	Villafranca
Francja	<i>Mirage 2000</i>	10	Cervia
	F-1 (rozpoznawczy)	4	Istrana
Stany Zjednoczone	F-15	12	Aviano
	F/A-18	12	USS „Theodore Roosevelt”
	KC-135AREF	5	Sigonella
NATO	AWACS	Brak danych	Brak danych

Źródło: TCC-Balkans: UNPROFOR: Operation Deny Flight.

Operację „Deny Flight” rozpoczęto 12 kwietnia 1993 roku. Dolot do wyznaczonych stref dyżurowania z lotnisk we Włoszech lub lotniskowców operujących na Adriatyku zajmował samolotom myśliwskim od 40 minut do 1 godziny. Przed terytorium Jugosławii samoloty były tankowane po raz pierwszy. Po prawie dwóch godzinach patrolowania samoloty myśliwskie opuszczały na krótko strefę, by ponownie zatankować paliwo nad Adriatykiem i powracały na kolejne dwugodzinne patrolowanie. Po dwóch godzinach zmieniał je następny patrol myśliwski, a samoloty opuszczające strefę tankowały się po raz trzeci i wracały na lotnisko startu¹²¹.

Obie strefy dyżurowania były zajmowane przez samoloty myśliwskie 22 do czasu zakończenia operacji „Deny Flight”. Patrolowanie trwało 24 godziny na dobę przez siedem dni w tygodniu. Ponadto w tym czasie na lotniskach we Włoszech dyżurowały inne samoloty, gotowe w każdej chwili zastąpić samoloty dyżurujące w strefie lub wspomóc ich siły w wypadku konfrontacji w powietrzu z samolotami zaangażowanymi stron konfliktu.

Działania samolotów wydalających do celów myśliwskich były zabezpieczane przez samoloty tankujące w rejonach stref dyżuru samoloty wykonujące patrolowanie.

¹²⁰ NATO *Vademecum*, , Bellona, Warszawa 1999, s. 115; *Operation Deliberate Force*, Regional Headquarters Allied Forces Southern Europe – <http://www.afsouth.nato.int/factsheets/Deliberate-ForceFactSheet.htm>.

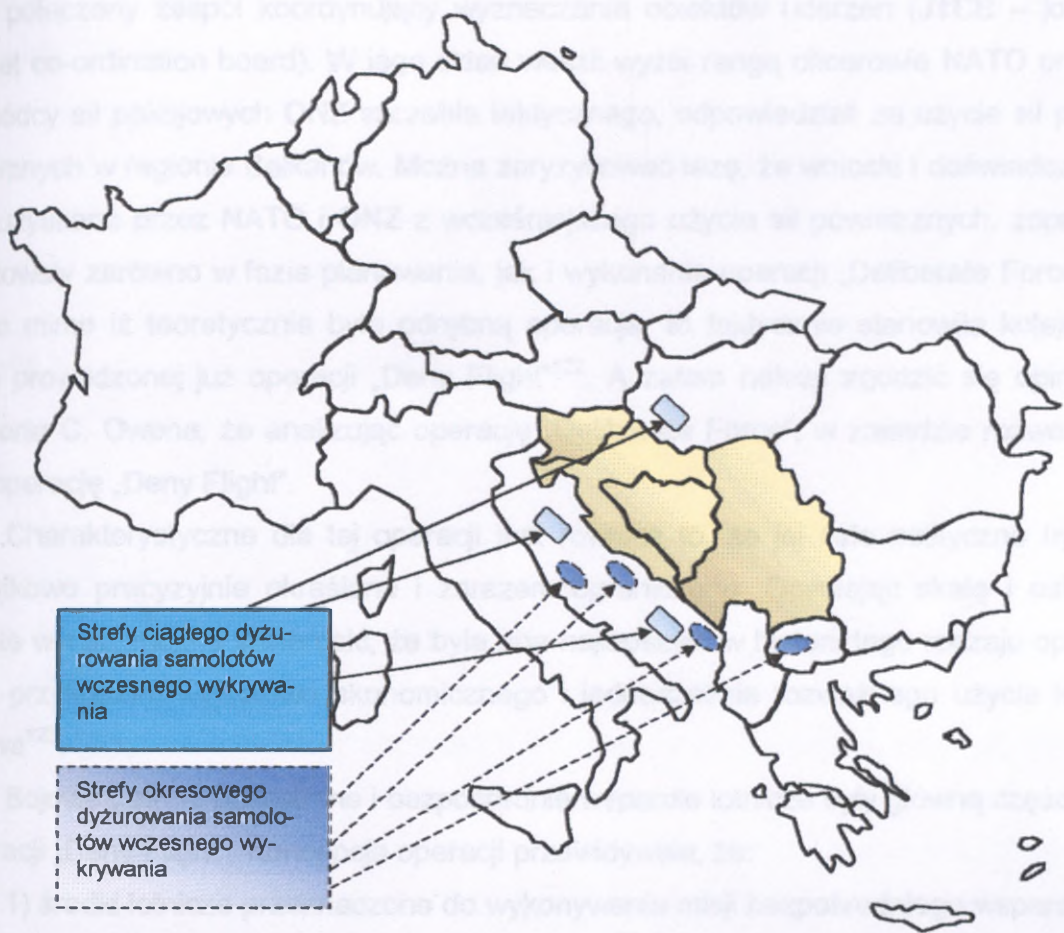
¹²¹ Zob. tamże, s. 33.



Rys. 11. Strefa zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną

Obie strefy dyżurowania były zajmowane przez samoloty myśliwskie aż do czasu zakończenia operacji „Deny Flight”. Patrolowanie trwało 24 godziny na dobę przez siedem dni w tygodniu. Ponadto w tym czasie na lotniskach we Włoszech dyżurowały inne samoloty, gotowe w każdej chwili zmienić maszyny dyżurujące w strefie lub wzmocnić ich siły w wypadku konfrontacji w powietrzu z lotnictwem zaangażowanych stron konfliktu.

Działania samolotów wydzielonych do zadań myśliwskich były zabezpieczane przez samoloty tankowania w powietrzu oraz przez samoloty wczesnego ostrzegania i kontroli (AWACS) dyżurujące w dwóch strefach – nad północnymi Włochami i nad środkowym Adriatykiem. Od połowy 1994 roku przybyła kolejna strefa dyżurowania samolotów AWACS – nad Węgrami (rysunek 12).



Rys. 12. Strefy dyżurowania (ciągłego i okresowego) samolotów systemu wczesnego wykrywania w rejonie byłej Jugosławii

Wymuszenie ustanowionej przez ONZ strefy zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną nie zapobiegło jednak dalszej eskalacji działań zbrojnych prowadzonych na lądzie. Z konieczności więc NATO i ONZ rozszerzały zakres wykonywanych misji o: bezpośrednie wsparcie lotnicze, którego celem była obrona personelu UNPROFOR przed atakami zwaśnionych stron, szczególnie zaś bośniackich Serbów, ofensywne wsparcie powietrzne mające na celu ukaranie uzbrojonych grup nieprzestrzegających postanowień rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ; a także obezwładnianie obrony powietrznej w ramach zapewnienia bezpieczeństwa samolotom sojuszniczym wykonującym inne zadania w przestrzeni powietrznej Bośni i Hercegowiny. Jednocześnie z chwilą rozpoczęcia operacji „Deny Flight” Rada Północnoatlantycka powo-

iała połączony zespół koordynujący wyznaczanie obiektów uderzeń (JTCCB – joint target co-ordination board). W jego skład weszli wyżsi rangą oficerowie NATO oraz dowódcy sił pokojowych ONZ szczebla taktycznego, odpowiedzialni za użycie sił powietrznych w regionie Bałkanów. Można zaryzykować tezę, że wnioski i doświadczenia uzyskane przez NATO i ONZ z wcześniejszego użycia sił powietrznych, zapoczątkowały zarówno w fazie planowania, jak i wykonania operacji „Deliberate Force”, która mimo iż teoretycznie była odrębną operacją, to faktycznie stanowiła kolejną fazę prowadzonej już operacji „Deny Flight”¹²². A zatem należy zgodzić się z opinią Roberta C. Owena, że analizując operację „Deliberate Force”, w zasadzie rozważa się operację „Deny Flight”.

Charakterystyczne dla tej operacji jest również to, że jej cele polityczne były wyjątkowo precyzyjnie określone i zarazem ograniczone. Oceniając skalę i osiągnięte wyniki, można stwierdzić, że była ona najlepszym w historii tego rodzaju operacji przykładem wyjątkowo ekonomicznego i jednocześnie rozsądnego użycia lotnictwa¹²³.

Bojowe patrole powietrzne i bezpośrednie wsparcie lotnicze były główną częścią operacji „Deny Flight”. Koncepcja operacji przewidywała, że:

1) środki lotnicze przeznaczone do wykonywania misji bezpośredniego wsparcia lotniczego mogły być użyte w Bośni i Hercegowinie w celu wsparcia sił pokojowych ONZ (UNPROFOR) wyłącznie po wcześniejszym zgłoszeniu takiego zapotrzebowania przez uprawnione do tego organy ONZ, za pośrednictwem ośrodka koordynacji działań powietrznych (AOCC – air operations coordination centre);

2) wszystkie misje bezpośredniego wsparcia lotniczego powinny być ograniczone pod względem zakresu, intensywności i czasu ich trwania do osiągnięcia nakreślonych, szczególnych celów, przy minimalnych stratach niepożądanych oraz nieustannym dążeniu do unikania strat wśród jednostek lądowych sił pokojowych ONZ;

3) misje bezpośredniego wsparcia lotniczego musiały być wykonane pod kontrolą oficerów naprowadzania lotnictwa działających na lądzie lub w powietrzu; lotnicze środki bojowe (środki rażenia) przenoszone przez samoloty mogły być użyte tyl-

¹²² Zob. R.C. Owen, *The Balkans Air Campaign Study*, part 1, October 1995, s. 4.; M.A. Bucknam, *Responsibility of Command. How UN and NATO Commanders Influenced Airpower over Bosnia*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama, March 2003. s. XV.

¹²³ Zob. szerz. M. Marszałek, *Sily powietrzne NATO...*, wyd. cyt., s. 119–127.

ko w wypadku pozytywnego zidentyfikowania obiektu przez załogę samolotu lub po udzieleniu zgody na atak przez oficera naprowadzania lotnictwa¹²⁴.

W przeciwieństwie do działań bezpośrednio związanych z wymuszaniem strefy zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną, decyzje o wszelkich akcjach interwencyjnych dotyczących bezpośredniego wsparcia lotniczego nie mogły być podejmowane autonomicznie przez NATO. Zapotrzebowanie na ten rodzaj działań lotnictwa zgłaszał dowódca lądowej jednostki sił pokojowych ONZ i przesyłał do dowódcy UNPROFOR¹²⁵, przebywającego w ośrodku koordynacji operacji powietrznych, a stamtąd do wielonarodowego centrum operacji powietrznych (CAOC – *combined air operation centre*) w Vicenzie¹²⁶.

Wielonarodowego centrum operacji powietrznych (CAOC) stanowiło główny punkt kierowania wszelką działalnością lotnictwa NATO w byłej Jugosławii. W skład personelu CAOC wchodziłi oficerowie z państw aktywnie uczestniczących w operacji „Deny Flight”. Większość z nich stanowili jednak Amerykanie. W Vicenzie przebywali również wyżsi rangą oficerowie z Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec, Holandii, Hiszpanii oraz Turcji. A zatem każde państwo, które do operacji „Deny Flight” wydzieliło chociażby jeden samolot, miało w CAOC swoich przedstawicieli sprawujących nadzór nad użyciem ich jednostek lotniczych. Ponadto w CAOC utworzono komórki łącznikowe Organizacji Narodów Zjednoczonych, marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych oraz powietrznych sił wczesnego ostrzegania NATO. Ze względu na usytuowanie CAOC utrzymywał także bezpośredni kontakt z włoskim Ministerstwem Obrony Narodowej. Stanowisko to zapewniało bezpieczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej nad obszarem operacji pokojowej. Codziennie w CAOC opracowywano zarządzenia bojowe dla lotnictwa (ATM – *air task message*), w których przekładano intencje dowódców NATO na konkretne rozkazy. Wykonanie tych rozkazów umożliwiało z kolei osiągnięcie celów określonych przez dowódców na szczeblu strategicznym i operacyjnym. W zarządzeniach przekazywano wszystkie niezbędne dane, potrzebne załogom lotniczym do wykonywania codziennych misji. Rada Północno-

¹²⁴ Zob. R. Corsini, *The Balkan War. What Role of Airpower*, „Air Journal”, Winter 1995, s. 6.

¹²⁵ W tym czasie podlegał on bezpośrednio sekretarzowi generalnemu ONZ.

¹²⁶ Stanowisko to zostało utworzone na krótko przed rozpoczęciem operacji „Deny Flight” w bazie lotniczej Dal Molin w pobliżu Vicenzy. Jego dowódcą został gen. mjr James E. Chaber, dowódca 17 Armii Lotniczej USAF. Zorganizowanie CAOC, który formalnie podlegał 5 PTSP, miało jednak na celu przekazanie dowództwa operacji Amerykaninowi, który posiadał już doświadczenia z działań na Bałkanach, gdyż bezpośrednio kierował mostem powietrznym do Sarajewa oraz operacją „Provide Promise” – pomocy humanitarnej dla bośniackich enklaw w Bośni i Hercegowinie.

atlantycka musiała jednomyślnie zatwierdzić wszystkie reguły użycia siły, które CAOC – jako wyłączny element dowodzenia – przekazywał załogom samolotów wykonującym zadania w obszarze operacji. Sieć łączności satelitarnej umożliwiała komórkom operacyjnym CAOC sprawowanie bezpośredniej kontroli nad wszystkimi samolotami w obszarze operacji. CAOC zajmował się przygotowywaniem, a także rozsyłaniem zarządzeń bojowych dla lotnictwa (ATM). Opracowanie zarządzenia bojowego wymagało przeprowadzenia wnikliwej analizy i oceny nie tylko sytuacji powietrznej, ale i sytuacji lądowej. Dowódca CAOC, wszyscy szefowie komórek i wysocy rangą przedstawiciele narodowi uczestniczyli codziennie w dwóch odprawach poświęconych rozpoznaniu. Na podstawie tych informacji dowódca CAOC mógł podwyższyć gotowość sił powietrznych NATO, a uwzględniając te zmiany w procesie planowania, mógł zwiększyć liczbę samolotów utrzymywanych w gotowości na lotniskach lub w powietrzu. Oficerowie zajmujący się planowaniem w CAOC opracowywali również plany alternatywne, w których przewidywano potrzebę wykonania nowych misji lub sprostania nowym wymaganiom, takim jak dostarczanie zaopatrzenia do okrążonych enklaw drogą powietrzną lub osłona z powietrza wycofujących się lądowych sił pokojowych ONZ¹²⁷.

Potrzeba wsparcia przez lotnictwo NATO lądowych jednostek sił pokojowych ONZ przyczyniła się do zorganizowania wcześniej wspomnianego ośrodka koordynacji działań powietrznych (AOCC). Powstał on w czerwcu 1993 roku w miejscowości Kiseljak w Bośni i Hercegowinie. Ośrodek ten – jako organ ONZ – nie miał uprawnień do kontrolowania samolotów NATO. Państwa wydzielające swoje kontyngenty wojskowe do UNPROFOR uzupełniły sztab AOCC, zapewniając również grupy dowodzenia lotnictwem taktycznym (TACP – tactical air control party). Podstawowym zadaniem tych grup było naprowadzanie samolotów NATO na konkretne obiekty uderzeń w końcowym odcinku ich lotu. Brytyjczycy, Kanadyjczycy, Duńczycy, Francuzi i Hiszpanie zorganizowali ponad 20 takich grup. Zwykle działały one w rejonach o szczególnie dużym stopniu zagrożenia ze strony miejscowych sił, w odosobnieniu i bez żadnego wsparcia. Mimo że zadania tym grupom stawiał AOCC, to i tak pozostawały one pod taktyczną kontrolą swoich macierzystych, narodowych batalionów. Grupy dowodzenia lotnictwem taktycznym, po wprowadzeniu do rejonu walki, konsultowały się z dowódcą jednostki zaatakowanej przez siły stron konfliktu w sprawach

¹²⁷ Na przykład latem 1995 roku opracował koncepcję wsparcia z powietrza nowych sił szybkiego reagowania Organizacji Narodów Zjednoczonych.

dotyczących zapotrzebowania na bezpośrednie wsparcie lotnicze. Ośrodek koordynacji działań powietrznych z kolei inicjował procedurę przekazywania wniosku o użycie lotnictwa do kompetentnych organów NATO, po czym automatycznie podwyższano gotowość samolotów wyznaczonych w danym dniu do misji bezpośredniego wsparcia lotniczego lądowych jednostek sił pokojowych ONZ.

Do wykonania omawianych misji przeznaczono następujące środki powietrzne bazujące na lądzie i na lotniskowcach:

- samoloty uderzeniowe mogące działać w różnych warunkach atmosferycznych zarówno w dzień, jak i w nocy,
- samoloty tankowania w powietrzu,
- powietrzne systemy wczesnego ostrzegania i kontroli,
- samoloty obezwładniania obrony powietrznej przeciwnika,
- środki rozpoznawcze,
- samoloty walki elektronicznej¹²⁸.

Problemem praktycznie nie do rozwiązania, z którym borykano się od pierwszego dnia operacji, było przeciwdziałanie nieautoryzowanym przelotom śmigłowców w strefie zakazu lotów. Reguły użycia siły, opracowane dla operacji „Deny Flight”, wyraźnie nakazywały, aby załogi samolotów wykonujących przechwycenie w strefie zakazanej wzrokowo zaobserwowały wrogie działanie śmigłowca. Dopiero takie zachowanie ze strony naruszydca upoważniało załogi samolotów sojuszniczych do jego zestrzelenia. Sam fakt przebywania w strefie zakazu lotów nie był wystarczającym uzasadnieniem podjęcia interwencji. Naruszydca bardzo szybko rozszyfrowali zachowanie lotnictwa NATO wynikające z reguł użycia siły i wykorzystywali je śmigłowców premedytacją. Działania śmigłowców serbskich oraz pozostałych stron konfliktu i lotnictwa NATO do złudzenia przypominały zabawę w kotka i myszkę¹²⁹. Śmigłowiec jednej ze stron konfliktu podczas przechwytywania przez samoloty NATO mógł wylądować w przygodnym terenie, co świadczyłoby o dostosowaniu się do woli załóg wymuszających strefę zakazu lotów, ale równie dobrze mógł tylko przeczekać aż samoloty sojusznicze odlecą, i kontynuować swoją misję. I rzeczywiście, ten drugi wariant był najczęściej stosowany przez strony konfliktu w byłej Jugosławii. Dysponowały one śmigłowcami, które nader często wykorzystywano do zaopatrywania lub przemieszczania swoich wojsk, a także do ewakuacji rannych lub wygnańców bądź

¹²⁸ Zob. R. Corsini, *The Balkan War...*, wyd. cyt., s. 6.

¹²⁹ M.O. Beale, *Bombs over Bosnia...*, wyd. cyt., s. 25.

regulamego transportu dyplomatów dowódców i dowódców wojskowych. Czasami centrum koordynacji lotów w Zagrzebiu, będące jak wspomniano organem ONZ, dawało zgodę na te przeloty, lecz w większości wypadków udzielało negatywnej odpowiedzi na składane zapotrzebowania. Bez względu na to, czy śmigłowcami przewożono wysokich rangą oficerów, czy wykonywały one misje ewakuacji medycznej, to i tak na ich kadłubach widniał zwykle znak czerwonego krzyża. Zdjęcie zamieszczone w jednej z gazet wyraźnie pokazywało, powszechnie stosowany i rozpoznawany w środowisku międzynarodowym, znak czerwonego krzyża na śmigłowcu, z którego korzystał serbski generał Ratko Mladić. W terenie górzystym, który dominuje w byłej Jugosławii, śmigłowiec był – z taktycznego punktu widzenia – środkiem wręcz niezastąpionym. Słabo rozwinięta sieć drogowa i panujące na niej niebezpieczne warunki mogły znacznie opóźnić dostawy zaopatrzenia do walczących wojsk stron konfliktu. Przeciwnik bowiem mógł przewidzieć, po których drogach będzie dostarczane zaopatrzenie i przedsięwziąć stosowne działania mające na celu opóźnienie lub naruszenie linii logistycznego systemu zabezpieczenia. Należy również zwrócić uwagę, że skuteczne naruszenia strefy zakazu lotów nie były tylko i wyłącznie domeną śmigłowców, ale także lekkich samolotów transportowych An-2. Kontynuowały one swoje misje zwłaszcza wtedy, gdy ich załogi przekonały się o bezkarności takiego działania.

Liczba nielegalnych przelotów przez strefę zakazaną, wykonywanych przez śmigłowce walczących stron konfliktu w czasie operacji „Deny Flight”, w lipcu 1995 roku wzrosła do 5711 przypadków¹³⁰. Bardzo często brakowało czasu na uzgodnienie działań śmigłowców przez centrum koordynacji lotów w Zagrzebiu. Jako przykład można przytoczyć zdarzenie z 8 kwietnia 1993 roku. Wówczas ponad 300 zdeterminowanych i wrogo nastawionych cywilów serbskich otoczyło dowódcę sił pokojowych ONZ (UNPROFOR) generała Philipa Morillona, który uczestniczył w konwoju z pomocą humanitarną dla Srebrenicy. Aby zapobiec dalszym, na pewno niebezpiecznym dla niego wydarzeniom, dowódcę UNPROFOR ewakuowano drogą powietrzną, wykorzystując do tego śmigłowiec serbskiego generała Milanovicia. Uwzględniając wszystkie przyjęte ograniczenia, z technicznego punktu widzenia wspomniany przelot był niczym innym, jak kolejnym naruszeniem strefy zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną.

¹³⁰ Liczba ta odzwierciedla wszystkie naruszenia strefy zakazu lotów, do których doszło po rozpoczęciu operacji monitorowania przestrzeni powietrznej Bośni i Hercegowiny.

Regułą obowiązującą pilotów NATO podczas wymuszania strefy zakazu lotów było przede wszystkim śledzenie śmigłowców oraz obligatoryjne wzywanie (wykorzystywano do tego celu częstotliwości ratownicze) wszystkich innych załóg będących w tym czasie w powietrzu do monitorowania sytuacji w przestrzeni powietrznej. Po incydencie¹³¹, w którego wyniku zestrzelono dwa śmigłowce *Black Hawk* w czasie koalicyjnej operacji wymuszania stref zakazu lotów nad Irakiem, dowódca sojuszniczego komponentu powietrznego, odpowiedzialny za operację „Deny Flight”, przywrócił bardzo restrykcyjne reguły użycia siły, szczegółowo określające procedury zwalczania śmigłowców.

Zapobieganie naruszeniom strefy zakazu lotów przez samoloty stron konfliktu było o wiele mniejszym problemem. Wynikało to przede wszystkim z faktu, że samoloty serbskie i chorwackie nie latały nad Bośnią i Hercegowiną. Bośniacy i Serbowie z Krainy posiadali łącznie 32 samoloty, które były środkami przeznaczonymi do wykonywania misji typowo uderzeniowych i mogły działać jedynie w dzień i w dobrych warunkach atmosferycznych. Nie miały natomiast praktycznie żadnych możliwości prowadzenia walki powietrznej, tak więc nie stanowiły zagrożenia dla lotnictwa NATO wymuszającego strefę zakazu lotów. Przewaga Serbów w ciężkim uzbrojeniu oraz kompletny brak przeciwdziałania w wymiarze powietrznym, dawały im olbrzymią przewagę, nawet bez użycia sił powietrznych.

Reguły użycia siły przez komponent powietrzny były jednoznacznie sprecyzowane i ściśle egzekwowane w praktyce, dlatego kiedy 28 kwietnia 1994 roku samoloty serbskie bombardowały cele położone na terytorium Bośni i Hercegowiny, samoloty F-16 na bieżąco obserwowały wrogą działalność, a ich załogi były upoważnione do zestrzeliwania serbskich samolotów uderzeniowych. Zestrzelenia te były dziełem pary samolotów z 526 Eskadry Myśliwskiej 86 Skrzydła Myśliwskiego¹³², która przechwyciła naruszcycieli, wykrywając wzrokowo sześć samolotów typu *Galeb*¹³³. Gdy Serbowie nie posłuchali wezwania przekazanego w języku serbskim przez operatora z samolotu AWACS, generał Joseph Ashy zezwolił na ich zestrzelenie. O godzinie 5.45 prowadzący samolot F-16C odpalił pocisk AIM-120 AMRAAM, którym zestrzelił pierwszego *Galeba*. W chwilę później odpalił kolejno dwa pociski AIM-9 *Sidewinder* i zniszczył dwa następne samoloty. Wkrótce do walki włączyła się druga

¹³¹ Wspomniany incydent zdarzył się w kwietniu 1994 roku.

¹³² Samoloty te operowały z Aviano, wówczas bazy 401 Skrzydła, przeniesionego tam z Torejon w Hiszpanii. Zob. J. Gruszczyński, M. Fiszer, *Deliberate Force...*, wyd. cyt., s. 37.

¹³³ Zob. załącznik 4.

para F-16C z tej samej jednostki, którą skierowano z południowej strefy. Jej prowadzący zestrzelił pociskiem *Sidewinder* czwartego przeciwnika. Pozostałe dwa serbskie samoloty odstąpiły od wykonania zadania i opuściły strefę zakazu lotów¹³⁴. Zdaniem Marka A. Buckhama, istnieją uzasadnione podejrzenia, że jeden z samolotów z powodu braku paliwa rozbił się na terenie Chorwacji. Drugi natomiast wylądował na lotnisku w pobliżu miejscowości Banja Luka w kontrolowanej przez Serbów północnej Bośni. Cała walka powietrzna, od momentu pierwszego wykrycia samolotu Galeb przez lotnictwo NATO do zniszczenia czwartego z nich, trwała około 15 minut¹³⁵. Incydent ten wykazał znaczenie szybkości podejmowanych decyzji w zakresie działań związanych z naruszaniem stref zakazu lotów. W przeciwieństwie do działań ofensywnych, w tym wypadku nie obowiązywał bowiem podwójny łańcuch dowodzenia (ONZ i NATO).

Dowódca Sojuszniczych Sił Powietrznych Europy Południowej, chcąc powstrzymać naruszenia strefy zakazu lotów, postanowił wyeliminować lotnisko Udбина, z którego nader często operowało lotnictwo serbskie. Wiadomo bowiem było, że to właśnie samoloty bazujące na tym lotnisku wykonały 18 listopada uderzenie na stanowisko dowodzenia 5 Korpusu armii bośniackiej, wykorzystując do tego bomby kasetowe i napalm. Następnego dnia w trakcie ataku na fabrykę amunicji katastrofie uległ samolot serbski, który spadł w odległości 10 mil od Bihacia. Dokumenty znalezione przy zwłokach pilota potwierdziły jego serbskie pochodzenie. Te oraz wcześniejsze incydenty uznano za wystarczające do wyrażenia zgody na zniszczenie tego lotniska.

Samoloty wydzielone do wykonania tej misji 21 listopada około godziny 13.00, jak relacjonował to między innymi R.C. Owen, znalazły się w powietrzu. W drodze do celu, zgodnie z przyjętymi zasadami tankowały paliwo w powietrzu z amerykańskich KC-135R i francuskich C-135FR. Lot tego zespołu uderzeniowego koordynowały dwa samoloty AWACS. Oficer dowodzący atakiem korzystał z dyżurującego w powietrzu EC-130E z 42 Eskadry Dowodzenia Powietrznego. Samoloty uderzeniowe były również wspierane przez grupę obezwładniania obrony powietrznej, składającą się z czterech samolotów F/A-18D z lotnictwa korpusu piechoty morskiej oraz samolotów walki elektronicznej EF-111A *Raven* działających ze stref. W czasie dolotu do obiektu uderzenia pierwsza para samolotów F/A-18D wykryła pracę radiolokatora

¹³⁴ Zob. J. Gruszczyński, M. Fiszer, *Deliberate Force...*, wyd. cyt., s. 37.

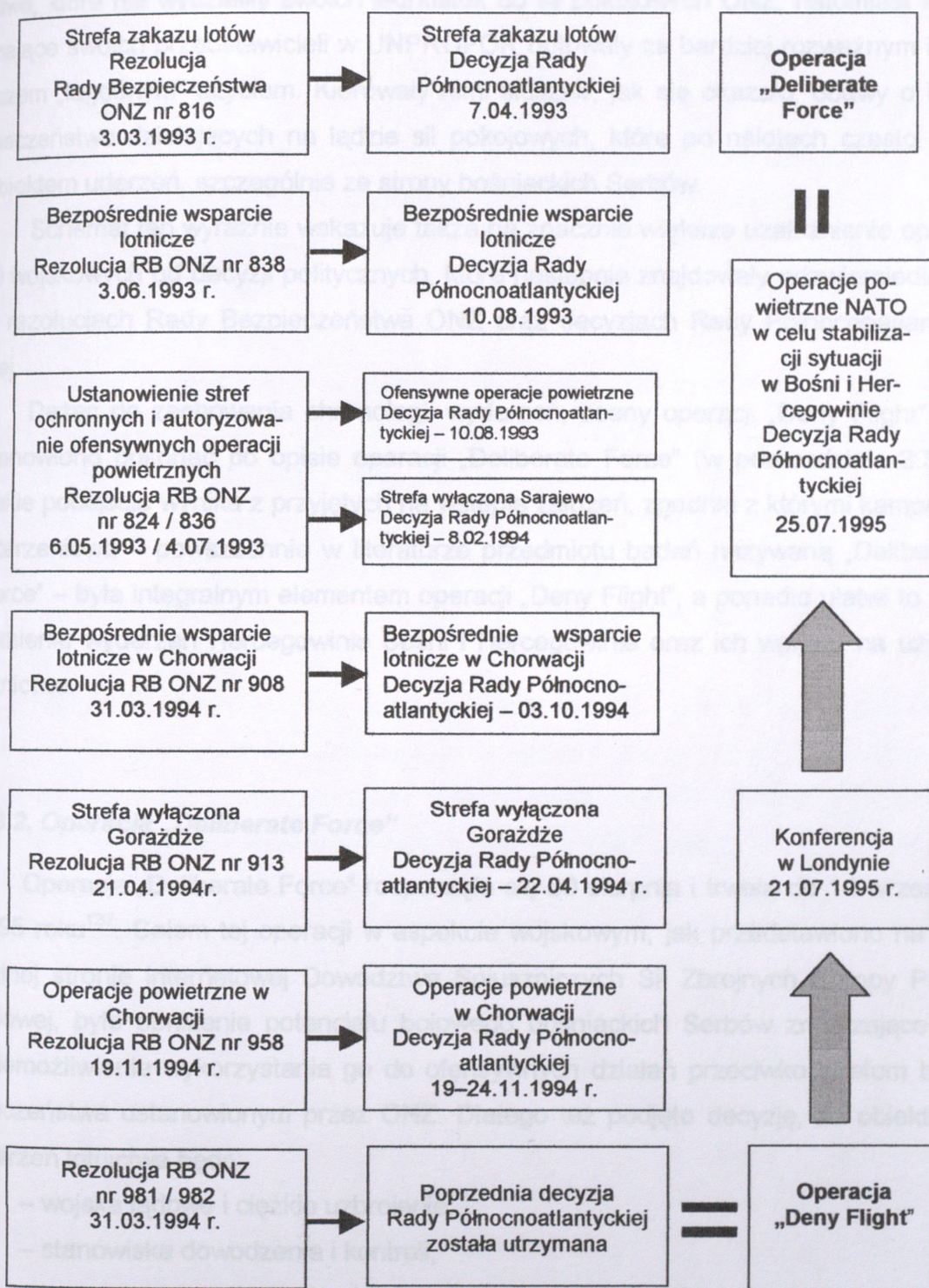
¹³⁵ M.A. Buckham, *Responsibility of Command...*, wyd. cyt., s. 130.

kierowania ogniem przeciwlotniczego zestawu raketowego SA-6. Korzystając z przykrycia emitowanymi przez EF-111A zakłóceniami, samoloty obezwładniania obrony powietrznej odpaliły po jednym przeciwradiolokacyjnym pocisku raketowym typu HARM z odległości około 21 kilometrów. Pociski te trafiły do celu, wyłączając baterię SA-6 z działania. Pozostałych baterii rozwiniętych w osłonie lotniska nie atakowano. Zgodnie bowiem z przyjętymi założeniami lotnictwo NATO nie uderzało na naziemne środki obrony powietrznej, które nie oddziaływały bojowo na samoloty Sojuszu. W powietrzu dyżurowała także grupa bojowego poszukiwania i ratownictwa, złożona z samolotów A-10 oraz należących do sił specjalnych MH-53J i HC-130. W największym w dotychczasowej historii Sojuszu uderzeniu powietrznym wzięło udział prawdopodobnie 39 samolotów, które zniszczyły pas startowy lotniska oraz środki bezpośredniej obrony przeciwlotniczej (artyleryjskie i raketowe). Admirał Leighton Smith, dowódca sojuszniczych sił zbrojnych w Europie Południowej, stwierdził: „*Naszym celem było ograniczenie do minimum strat wśród ludności cywilnej. Nie chcieliśmy wyjść poza obszar lotniska, zależało nam bowiem na ograniczeniu liczby ludzi, którzy mogliby ponieść obrażenia w wyniku tego uderzenia*”¹³⁶.

Przytoczone tu misje wykonane przez lotnictwo sojusznicze w operacji „Deny Flight”, w gronie ekspertów zachodnich, z czym można się zgodzić, uznano za przełomowe. Należy również pamiętać o misjach bezpośredniego wsparcia lotniczego oraz izolacji lotniczej, które nabrały szczególnego znaczenia po wprowadzeniu przez ONZ stref bezpieczeństwa. Jednakże do sierpnia 1995 roku były one wykonywane sporadycznie i tylko na zapotrzebowanie dowódców sił pokojowych ONZ. Ponadto, o czym już wspomniano, tego rodzaju działania musiały być zaakceptowane zarówno przez ONZ, jak i przez NATO.

Proces decyzyjny ustanawiający operację „Deliberate Force” był wyjątkowo złożony, o czym można się przekonać, analizując schemat przedstawiony na rysunku 13. Na podstawie przeprowadzonej analizy różnych materiałów źródłowych można stwierdzić, że długotrwałość tego procesu spowodowana była między innymi różnymi poglądami na temat użycia lotnictwa poszczególnych państw członkowskich Sojuszu oraz jego wpływu na rozwój wydarzeń na lądzie.

¹³⁶ M.O. Bale, *Bombs over Bosnia...*, wyd. cyt., s. 26.



Źródło: R.C. Owen, *Deliberate Force...* wyd. cyt., s. 40.

Rys. 13. Decyzje Rady Bezpieczeństwa ONZ oraz Rady Północnoatlantyckiej, które przyczyniły się do rozpoczęcia operacji „Deliberate Force”

Zwolennikami bardziej agresywnego sposobu wykorzystania lotnictwa były państwa, które nie wydzieliły swoich jednostek do sił pokojowych ONZ, natomiast kraje mające swoich przedstawicieli w UNPROFOR optowały za bardziej rozważnym i zarazem „łagodnym” użyciem. Kierowały nimi słuszne, jak się okazało, obawy o bezpieczeństwo działających na lądzie sił pokojowych, które po nalotach często były obiektem uderzeń, szczególnie ze strony bośniackich Serbów.

Schemat ten wyraźnie wskazuje także na znacznie większe uzależnienie operacji wojskowych od decyzji politycznych, które następnie znajdowały odzwierciedlenie w rezolucjach Rady Bezpieczeństwa ONZ oraz decyzjach Rady Północnoatlantycznej.

Dążąc do zachowania chronologii wydarzeń, oceny operacji „Deny Flight” postanowiono dokonać po opisie operacji „Deliberate Force” (w podrozdziale 3.3.2). Takie podejście wynika z przyjętych na wstępie założeń, zgodnie z którymi kampania uderzeniowa – powszechnie w literaturze przedmiotu badań nazywana „Deliberate Force” – była integralnym elementem operacji „Deny Flight”, a ponadto ułatwi to zrozumienie wydarzeń Hercegowinie Bośni i Hercegowinie oraz ich wpływu na użycie lotnictwa.

3.3.2. Operacja „Deliberate Force”

Operacja „Deliberate Force” rozpoczęła się 30 sierpnia i trwała do 14 września 1995 roku¹³⁷. Celem tej operacji w aspekcie wojskowym, jak przedstawiono na oficjalnej stronie internetowej Dowództwa Sojusznicych Sił Zbrojnych Europy Południowej, było obniżenie potencjału bojowego bośniackich Serbów zmierzające do uniemożliwienia wykorzystania go do ofensywnych działań przeciwko strefom bezpieczeństwa ustanowionym przez ONZ. Dlatego też podjęto decyzję, że obiektami uderzeń lotnictwa będą:

- wojska lądowe i ciężkie uzbrojenie,
- stanowiska dowodzenia i kontroli,
- bezpośrednia i niezbędna infrastruktura wsparcia wojskowego,
- inie komunikacyjne¹³⁸.

¹³⁷ Zob. M. Marszałek, *Siły powietrzne NATO...*, wyd. cyt., s. 63–109.

¹³⁸ <http://www.afsouth.nato.int/factsheets/DeliberateForceFactSheet.htm>.

Zdarzeniem, które bezpośrednio wpłynęło na decyzję o rozpoczęciu tej operacji, było ostrzelanie przez bośniackich Serbów rynku w Sarajewie, w wyniku czego zginęło 38 cywilów¹³⁹. Przed rozpoczęciem tej operacji należało jednak wycofać żołnierzy sił pokojowych ONZ na pozycje umożliwiające im lepszą obronę w wypadku kolejnych ataków ze strony bośniackich Serbów. Nie mniej ważnym przedsięwzięciem w aspekcie realizacji zadań wynikających z celów operacji „Deliberate Force” było zmniejszenie zagrożenia wynikającego z możliwości użycia ich naziemnych sił obrony powietrznej. Stąd też dowództwo NATO przygotowało plan opcji „Deadeye”, której celem było zapewnienie bezpieczeństwa samolotom sojuszniczym wykonującym zadania nad Bośnią i Hercegowiną.

Spośród przygotowanej wcześniej listy obiektów uderzeń planiści wybrali 36 obiektów, które miały być atakowane w operacji „Deliberate Force”, oraz 20 obiektów, na które lotnictwo NATO miało wykonać uderzenia w ramach obezwładniania zintegrowanego systemu obrony powietrznej (operacja „Deadeye”). Większość tych obiektów była położona w rejonie Sarajewa, a już sam ich wybór odzwierciedlał determinację decydentów Sojuszu w dążeniu do unikania strat wśród ludności cywilnej oraz strat własnych¹⁴⁰.

Większość zadań w tej operacji wykonywało lotnictwo uderzeniowe, które wcześniej jedynie sporadycznie uczestniczyło w operacji „Deny Flight”. Z konieczności więc dowództwo odpowiedzialne za całą operację musiało dokonać znaczącego wzmocnienia, tak aby zagwarantować osiągnięcie celu operacji i rozpoczęcie rzeczywistych, a nie – jak to miało wcześniej miejsce – pozorowanych przez stronę serbską negocjacji pokojowych.

№	Typ	Adres
1	F-16	Arad
2	F-16	Arad
3	F-16	Arad
4	F-16	Arad
5	F-16	Arad
6	F-16	Arad
7	F-16	Arad
8	F-16	Arad
9	F-16	Arad
10	F-16	Arad
11	F-16	Arad
12	F-16	Arad
13	F-16	Arad
14	F-16	Arad
15	F-16	Arad
16	F-16	Arad
17	F-16	Arad
18	F-16	Arad
19	F-16	Arad
20	F-16	Arad

¹³⁹ Tamże.

¹⁴⁰ Zob. M. Marszałek, *Sily powietrzne NATO...*, wyd. cyt., s. 69.

Tabela 4

Stan lotnictwa NATO po operacji „Deliberate Force”


Państwo	Liczba samolotów	Typ samolotów	Lokalizacja
Francja	8	<i>Mirage F-1</i>	Istrana
	8	<i>Jaguar</i>	Istrana
	18	<i>Mirage 2000</i>	Cervia
	6	<i>Super Etendard</i>	Lotniskowiec Foch
	1	E-3	Avord
	1	C-135	Istres
	8	<i>Puma</i>	Brindisi
Niemcy	14	<i>Tornado</i>	Piacenza
Włochy	8	<i>Tornado</i>	Ghedi
	6	AMX	Istrana
	1	KC-135	Pisa
	1	C-130	Pisa
	4	G-222	Pisa
NATO	4	E-3A	Geilenkirchen
	4	E-3A	Trapani
	4	E-3A	Preveza
Holandia	18	F-16	Villafranca
Hiszpania	1	CASA C-212	Dal Molin
	8	EF-18	Aviano
	2	KC-130	Aviano
Turcja	16	F-16	Ghedi
Wielka Brytania	6	<i>Tornado</i>	Gioia del Colle
	17	<i>Harrier</i>	Gioia del Colle
	6	<i>Sea Harrier</i>	<i>HMS Invincible</i>
	2	K-1 <i>Tristar L-1011</i>	Palermo
	2	E-3D	Aviano
Stany Zjednoczone	20	F-16	Aviano
	12	O/A-10	Aviano
	7	EC-130	Aviano
	4	AC-130	Aviano
	6	EF-111A	Aviano
	12	KC-135	Pisa
	12	KC-135	Istres
	10	EA-6B	Aviano
	24	F/A-18	USS America
	5	KC-10	Genoa
8	E-3A	Geilenkirchen	

Źródło: R.C. Owen, *Deliberate Force...*, wyd. cyt., s. 53.

Wzmocnienie to dotyczyło oczywiście nie tylko samolotów bojowych, ale także lotnictwa wsparcia. Uwzględnione w tabeli 4 odnoszące się do bazowania poszczególnych samolotów wskazują jednocześnie na wkład wnoszony do operacji przez lotnictwo marynarki wojennej działające z lotniskowców oraz siły powietrzne, które skoncentrowano głównie na terytorium Włoch.

Tabela 5
Schemat czasowy przebiegu operacji „Deliberate Force”

Sobota	Niedziela	Poniedziałek	Wtorek	Sroda	Czwartek	Piątek
Sierpień 27	28 Ostrzał rynku w Sarajewie	29	30	31	Wrzesień 1 Przerwa w działaniach	2
3	4 Przerwa w działaniach	5	6	7	8	9 Pierwsze uderzenie w ramach "Dead Eye"
10 Atak z wykorzystaniem rakiet <i>Cruise</i>	11	12	13	14 Przerwanie ognia	15	16

 — kolorem szarym zaznaczono dni, w których NATO rzeczywiście wykonywało kampanię bombową w ramach operacji „Deliberate Force”

Źródło: M.A. Buckham, *Responsibility...*, wyd. cyt., s. 289.

W dniu 30 sierpnia 1995 roku pierwsza grupa uderzeniowa otworzyła drogę do Bośni i Hercegowiny od strony Adriatyku. Pierwsze bomby spadły o godzinie 02.12. Specjalne grupy uderzeniowe atakowały obiekty wchodzące w skład zintegrowanego systemu obrony powietrznej w południowo-wschodniej Bośni i Hercegowinie¹⁴¹.

Następnie pięć grup samolotów myśliwsko-bombowych wykonało uderzenia na obiekty położone w pobliżu Sarajewa. W tym samym dniu lotnictwo NATO wykonywało również misje rozpoznania powietrznego – zarówno przed atakami samolotów uderzeniowych Sojuszu, jak i po przeprowadzonych atakach. W ramach osłony wszystkich grup uderzeniowych realizowano misje obezwładniania obrony powietrz-

¹⁴¹ Pierwszej nocy plan obezwładniania obrony powietrznej przewidywał między innymi, że samolot F-14 odpali cele pułapki w pobliżu rozpoznanego wcześniej środka obrony powietrznej. W wypadku gdy dywizjon raketowy włączyłby stację naprowadzania rakiet, aby zniszczyć domniemane cele, a w rzeczywistości pułapki, lecące za F-14 *Tomcat* samoloty F/A-18 *Hornet* miały odpalić przeciwradiolokacyjne pociski raketowe AGM-88 *HARM* w kierunku źródła promieniowania energii elektromagnetycznej. Taktyka ta bardzo dobrze sprawdzała się w czasie konfliktu w rejonie Zatoki Perskiej, ale nie była wystarczająco dobra do walki z serbskimi pododdziałami raketowymi. Serbowie, ucząc się na błędach Irakijczyków, po prostu nie włączali swoich stacji naprowadzania rakiet.

nej. W tego rodzaju misjach uczestniczyli między innymi piloci z 23 Eskadry Myśliwskiej, która na czas operacji została przebazowana do bazy sił powietrznych NATO w Aviano¹⁴². W trakcie „Deliberate Force” osiem samolotów F-16 z tej jednostki wykonywało loty z pociskami raketowymi AGM-88 *HARM*, poszukując miejsc rozmieszczenia przeciwlotniczych zestawów raketowych bośniackich Serbów¹⁴³. Działali oni wspólnie z samolotami walki elektronicznej EF-111A *Raven* oraz wydzielonymi do tych misji z lotnictwa marynarki wojennej samolotami EA-6B, które jednocześnie spełniały rolę samolotów przełamania obrony powietrznej¹⁴⁴. W pierwszym dniu operacji „Deliberate Force” wykonano również bezpośrednie wsparcie lotnicze. Wszystkie te działania były doskonale skoordynowane z ogniem artyleryjskim prowadzonym przez siły szybkiego reagowania ONZ. Lotnictwo NATO zapewniało całodobową osłonę, utrzymując w powietrzu bojowe patrole powietrzne oraz samoloty tankowania w powietrzu w przydzielonych im strefach działania nad Adriatykiem. W powietrzu dyżurowały także samoloty ABCCC oraz powietrzne środki rozpoznania i obserwacji elektronicznej. O godzinie 17.16 bośniaccy Serbowie zestrzelili francuski samolot *Mirage 2000K*. Incydent ten miał miejsce w odległości około 20 mil na południowy wschód od miejscowości Pale. Do dowództwa operacji dotarła informacja, że obaj piloci zdążyli się katapultować. Mimo usilnych starań nie udało się zlokalizować pilotów i przewieźć ich w bezpieczne miejsce.

Dnia 31 sierpnia trzy zespoły uderzeniowe zaatakowały obiekty w rejonie Sarajewa. Większość z nich stanowiły elementy zintegrowanego systemu obrony powietrznej bośniackich Serbów. Ponadto wykonano uderzenia na składy amunicji i magazyny uzbrojenia oraz infrastrukturę technicznego zabezpieczenia. Kontynuowano również misje bezpośredniego wsparcia lotniczego oraz obezwładniania obrony powietrznej.

Z kolei 1 września, na prośbę dowódcy sił pokojowych ONZ w byłej Jugosławii, na 24 godziny wstrzymano ofensywne operacje powietrzne NATO. Z powodów politycznych wstrzymano wszystkie zaplanowane na ten dzień działania zespołów uderzeniowych. Misje taktycznego rozpoznania powietrznego skupiono na ocenie skut-

¹⁴² W okresie pokoju jednostka ta stacjonuje w bazie sił powietrznych Spangdahlem w Niemczech.

¹⁴³ Oceniono, że piloci z 23 Eskadry Myśliwskiej w czasie operacji „Deliberate Force” odpalili łącznie 9 przeciwradiolokacyjnych pocisków raketowych *HARM*. Zob. T. Ripley, *F-16 Precision Strikers Operation Deliberate Force over Bosnia*, „Code Magazine”, January 1996.

¹⁴⁴ Tamże.

ków wykonanych do tej pory uderzeń. Niemieckie samoloty *Tornado* przeprowadziły rozpoznanie, na zapotrzebowanie zgłoszone przez siły szybkiego reagowania ONZ. Jednostki artylerii tych sił w dalszym ciągu ostrzeliwały pozycje bośniackich Serbów. Kontynuowano także bojowe patrole powietrzne oraz monitorowanie przestrzeni powietrznej nad obszarem konfliktu. Działania te były wspierane przez samoloty tankowania w powietrzu oraz samoloty ABCCC. Pierwotnie 24-godzinne wstrzymanie ofensywnych operacji lotnictwa NATO przedłużono na czas nieokreślony. Czas ten przeznaczono na kontynuowanie negocjacji politycznych, których celem było rozwiązanie konfliktu bez dalszego użycia lotnictwa Sojuszu. Samoloty przygotowane do wykonania tych misji przez cały dzień utrzymywano na lotnisku w gotowości do natychmiastowego użycia. Mimo złych warunków atmosferycznych nadal prowadzono misje bojowych patroli powietrznych. W dalszym ciągu samoloty wczesnego wykrywania i powiadamiania monitorowały przestrzeń powietrzną nad terytorium Bośni i Hercegowiny, a samoloty walki elektronicznej prowadziły rozpoznanie i obserwację w obszarze operacji. Misje te wspierało lotnictwo tankowania w powietrzu. 3 września przedłużono zakaz prowadzenia ofensywnych operacji powietrznych do 4 września. Z konieczności, zawieszono więc pięć zaplanowanych na ten dzień uderzeń lotniczych. A zatem pięć przygotowanych zespołów uderzeniowych pozostało na lotniskach, utrzymując odpowiedni stopień gotowości bojowej.

Samoloty bojowe i samoloty wsparcia Sojuszu wykonywały jednak loty demonstracyjne, dając zwaśnionym stronom wyraźny sygnał o swojej obecności w rejonie konfliktu. Artyleria sił szybkiego reagowania ONZ kontynuowała ostrzał pozycji bośniackich Serbów.

Negocjacje, które niestety nie przyniosły oczekiwanych przez społeczność międzynarodową rezultatów zakończono 5 września. O godzinie 10.00 Sojusz Północnoatlantycki i ONZ wspólnie podjęły decyzję o wznowieniu ofensywnych operacji powietrznych. W pierwszej kolejności zaatakowano ponownie te obiekty, które wytypowano w wyniku przeprowadzonej oceny skutków uderzeń. Okazało się bowiem, że stopień ich porażenia był mniejszy niż pierwotnie zakładano.

W dniu 6 września podjęto kolejne próby zlokalizowania pilotów francuskiego samolotu *Mirage 2000K*. Tym razem udało się wykryć urządzenia sygnalizujące miejsce znajdowania się pilotów. Wydarzenie to uzasadniało potrzebę przeprowadzenia misji rozpoznania powietrznego.

W tym samym dniu wykonano pięć uderzeń na kolejne obiekty, uzgodnione wcześniej przez grupę koordynacji celów. Nowymi obiektami uderzeń były kluczowe mosty oraz punkty kontrolne, które wskazał dowódca sił pokojowych ONZ. Ich zniszczenie w znacznym stopniu umożliwiło mu osiągnięcie założonych celów operacji. Godne odnotowania w tym dniu było również pierwsze wykonanie misji bojowej w operacji „Deliberate Force” przez włoskie samoloty *Tornado*. Lotnictwo NATO przeprowadziło także jeden atak na obiekty, które w ocenie analityków Sojuszu były niewystarczająco porażone.

Następnego dnia wysłano kolejną grupę rozpoznawczą, której zadaniem było zlokalizowanie i udzielenie pomocy zestrzelonym pilotom. Gęsta mgła przeszkodziła jednak w osiągnięciu pożądaných rezultatów misji.

W dniu 8 września wykonano kolejną misję rozpoznawczą z zadaniem odszukania i udzielenia pomocy francuskim pilotom. Pogoda w tym dniu była bardzo ładna. Przeszukiwanie terenu nie przyniosło jednak pozytywnych rezultatów. W drodze powrotnej samoloty i śmigłowce zostały ostrzelane z ziemi. W wyniku tego ostrzału dwóch członków załogi śmigłowca zostało rannych. Mimo to wszystkie samoloty i śmigłowce bezpiecznie wróciły do bazy. Ogniem odpowiedział znajdujący się w osłonie samolot AC-130 *Gunship* oraz samolot myśliwsko-bombowy. Uszczegółowiono także plany uderzeń na elementy zintegrowanego systemu obrony powietrznej w północno-zachodniej Bośni i Hercegowinie. Zakończono przygotowania do użycia środków rażenia dalekiego zasięgu (stand-off), które pozwalały wykonywać uderzenia na obiekty bardzo dobrze bronione, spoza zasięgu naziemnych środków obrony powietrznej. Cztery grupy ponowiły uderzenia na 15 atakowanych wcześniej obiektów¹⁴⁵. Ponadto 19 samolotom myśliwsko-bombowym, wyznaczonym do bezpośredniego wsparcia lotniczego, zmieniono zadanie i skierowano przeciwko 8 samolotom bośniackich Serbów. Środki rozpoznania powietrznego kontynuowały zdobywanie informacji o efektach uderzeń lotniczych.

Na 9 września zaplanowano użycie pięciu zespołów uderzeniowych. Jednak ze względu na złe warunki atmosferyczne dwa z nich odwołano. Pozostałe trzy zespoły,

¹⁴⁵ Nieustanny wzrost możliwości artylerii przeciwlotniczej i środków obrony powietrznej zrodził potrzebę dysponowania bombami o większym zasięgu, umożliwiającym ich zrzućenie spoza zasięgu obrony powietrznej obiektu ataku. Bomby kierowane wyposażono więc w płaszczyzny nośne, by mogły lecieć lotem szybowym i pokonać znaczne odległości, nurkując dopiero przed celem. Tak narodziła się idea broni „stand-off”, przeznaczonej do zwalczania silnie bronionych obiektów spoza zasięgu ognia obrony powietrznej.

choć z opóźnieniem, wykonały uderzenia na zaplanowane obiekty. W tym dniu do zwalczania elementów zintegrowanego systemu obrony powietrznej, w bardzo dobrze bronionej północno-wschodniej części Bośni i Hercegowiny, po raz pierwszy użyto przeciwradiolokacyjnych pocisków raketowych AGM 88 *HARM* oraz bomb kierowanych GBU-15. Meldunki o możliwym wycofaniu się pojazdów bośniackich Serbów późnym wieczorem, zaowocowały czasowym wstrzymaniem ataków powietrznych na obiekty w bezpośrednim sąsiedztwie Sarajewa.

Dnia 10 sierpnia lotnictwo NATO niszczyło te obiekty, których z powodu niekorzystnych warunków atmosferycznych do tej pory nie atakowano. Do obezwładniania obrony powietrznej w północno-zachodniej Bośni i Hercegowinie wykorzystano między innymi pociski raketowe *Tomahawk* oraz inne uzbrojenie dalekiego zasięgu, obejmujące przeciwradiolokacyjne pociski raketowe *HARM* oraz *SLAM*. Pociski *Tomahawk* odpalono z *USS Normandy*, operującego na Adriatyku. Obiektem uderzeń był kompleks radarowy Lisina w pobliżu Banja Luki w północno-zachodniej Bośni i Hercegowinie. Dzięki temu kompleksowi bośniaccy Serbowie mieli możliwość monitorowania przestrzeni powietrznej nad Adriatykiem. Jego zniszczenie otwierało kolejną bezpieczną trasę lotniczą dla sił powietrznych NATO. Według oceny ekspertów Sojuszu, spośród 13 wystrzelonych pocisków *Tomahawk* 11 trafiło w wyznaczone cele, a 2 chybiły¹⁴⁶. Dowódca UNPROFOR zgłosił prośbę o wstrzymanie uderzeń lotniczych w bezpośrednim sąsiedztwie Sarajewa, chcąc ocenić intencje bośniackich Serbów dotyczące wycofania ciężkiego uzbrojenia. Zespołom uderzeniowym zaplanowano cele zastępcze, położone w dalszej odległości od Sarajewa. W tym dniu zwiększono liczbę lotów rozpoznawczych, dążąc do zdobycia informacji, które mogłyby zweryfikować meldunki o wycofaniu ciężkiego uzbrojenia z rejonu Sarajewa przez bośniackich Serbów. O godzinie 14.25 wpłynęło zapotrzebowanie ze strony ONZ na bezpośrednie wsparcie lotnicze dla jednostki sił pokojowych ONZ ostrzelwanej przez bośniackich Serbów w pobliżu portu lotniczego w Tuzli.

Wykorzystując dobre warunki atmosferyczne, 11 września 1995 roku cztery zespoły uderzeniowe wykonały ataki na 10 obiektów. Ponadto przeprowadzono kolejne uderzenia lotnicze z zastosowaniem środków rażenia dalekiego zasięgu (*stand-off*). Zwiększono jeszcze bardziej liczbę lotów rozpoznawczych mających na celu zdoby-

¹⁴⁶ J.A. Tripak, *Deliberate Force*, „Air Force Magazine”, October 1997, vol. 80, no. 10.

cie dokładnych informacji o rezultatach kolejnych bombardowań. Dzięki temu można było wytypować te obiekty, na które lotnictwo NATO powinno ponowić ataki.

W dniu 12 września lotnictwo NATO uderzyło na magazyny amunicji w rejonie Doboju na północny zachód od Tuzli. Akceptację na zbombardowanie tych obiektów otrzymano 11 września. Z całą pewnością w dużym stopniu przyczynił się do tego przeprowadzony dwa dni wcześniej ostrzał artyleryjski lotniska w Tuzli (10 września).

Następnego dnia, 13 września, kontynuowano ataki na zintegrowany system obrony powietrznej w północno-wschodniej Bośni i Hercegowinie. Do niszczenia obiektów wykorzystywano głównie środki precyzyjnego rażenia dalekiego zasięgu. Trudne warunki atmosferyczne panujące nad terenem Bośni i Hercegowiny znacząco ograniczyły tempo operacji powietrznych. Nie wykonano około 40 procent zaplanowanych na ten dzień samolotolotów. Po godzinie 20.00 tylko samoloty wyznaczone do misji obezwładniania obrony powietrznej oraz bojowych patroli powietrznych działały w przestrzeni powietrznej Bośni i Hercegowiny.

W dniu 14 września warunki pogodowe nie uległy znaczącej poprawie. W powietrzu znajdowały się tylko samoloty wczesnego wykrywania i ostrzegania, monitorujące sytuację powietrzną nad Bośnią i Hercegowiną, oraz samoloty tankowania w powietrzu, które pozostawały w przydzielonych im strefach nad Adriatykiem. O godzinie 9.30 przekazano sygnał, który dotyczył wszystkich samolotów wyznaczonych do pozostałych misji, do utrzymania przez trzy godziny gotowości na lotniskach. Ofensywne operacje powietrzne wstrzymano o godzinie 22.00, w odpowiedzi na list przesłany przez dowódcę sił pokojowych ONZ w byłej Jugosławii (UNPF). Przedstawiciele wszystkich zaangażowanych stron zgodzili się na warunki porozumienia pokojowego wypracowanego przez negocjatorów ONZ. Zgodnie z tym porozumieniem strony zobowiązały się do:

- 1) przerwania wszelkich ofensywnych operacji prowadzonych w rejonie Sarajewa,
- 2) wycofania ciężkiego uzbrojenia z tego rejonu w ciągu 144 godzin,
- 3) otwarcia bezpiecznych dróg do Sarajewa,
- 4) otwarcia portu lotniczego w Sarajewie,
- 5) przeprowadzenia spotkania dowódców armii Bośni i Hercegowiny oraz bośniackich Serbów w celu sformalizowania porozumienia o zaprzestaniu wrogich działań,
- 6) respektowania wstępnego, trwającego 72 godziny, zawieszenia broni (17 września 1995 roku),

7) zastosowania się do wstępnych warunków przerwania ognia, które powinno zaowocować dodatkowym 72-godzinnym przerwaniem ognia¹⁴⁷.

W ramach operacji „Deliberate Force” lotnictwo NATO wykonało 3535 samolotów, co równało się dziennemu wysiłkowi lotnictwa w czasie wojny w rejonie Zatoki Perskiej w 1991 roku. Około 60 procent tej liczby stanowiły działania lotnictwa uderzeniowego, którego samoloty zrzuciły łącznie 1026 bomb, z czego 708 stanowiły środki precyzyjnego rażenia. Operacja ta w ocenie międzynarodowych ekspertów miała wyraźne podłoże dyplomatyczne, ponieważ przede wszystkim miała zmusić Serbów do zaprzestania oblężeń stref ochronnych i nakłonienia ich do rozpoczęcia rzeczowych negocjacji pokojowych.

Zdaniem wielu ekspertów operacja „Deliberate Force” w dużym stopniu przyczyniła się do rozpoczęcia przez bośniackich Serbów poważnych rozmów pokojowych i zakończenia działań wojennych w Bośni i Hercegowinie.

Operację „Deny Flight” trwającą przez 983 dni zakończono 12 grudnia 1995 roku, kiedy siły implementacyjne (IFOR) przejęły odpowiedzialność za wprowadzanie wojskowych aspektów porozumienia pokojowego dla Bośni i Hercegowiny. W czasie tej operacji lotnictwo NATO, w miarę możliwości, skutecznie przeciwdziało wykorzystaniu powietrznego wymiaru przez zwaśnione strony konfliktu oraz wniosło znaczący wkład do procesu pokojowego. Lotnictwo NATO w operacji „Deny Flight” wykonywało następujące misje:

1) monitorowania i wymuszania strefy zakazu lotów w przestrzeni powietrznej Bośni i Hercegowiny na podstawie rezolucji Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych nr 816 ;

2) bezpośredniego wsparcia lotniczego na korzyść sił pokojowych Organizacji Narodów Zjednoczonych (UNPROFOR), zgodnie z ustaleniami zawartymi w rezolucjach Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 836, 958 i 981;

3) uderzeń lotniczych na obiekty zagrażające bezpieczeństwu ich kontyngentów wojskowych oraz zadeklarowanych jako strefy ochronne, wykonywanych na wniosek ONZ.

W czasie operacji wydzielone lotnictwo sojusznicze wykonało:

– 23 021 samolotów w ramach wymuszania strefy zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną oraz uderzeń lotniczych na wybrane obiekty na terytorium tego kraju;

¹⁴⁷ Przyjęto, że po upływie 72-godzinnego przerwania ognia ONZ i NATO będą mogły wspólnie ocenić rozwój i prawdopodobieństwo osiągnięcia porozumienia pokojowego (20 września 1995 roku).

– 27 077 samolotolotów w misjach bezpośredniego wsparcia lotniczego oraz uderzeń lotniczych na wybrane obiekty położone na terytorium Bośni i Hercegowiny;

– 29 158 samolotolotów w misjach: obezwładniania obrony powietrznej przeciwnika, powietrznego wczesnego ostrzegania, tankowania w powietrzu oraz wsparcia operacji powietrznych;

– 21 164 samolotolotów w ramach szkolenia komponentu powietrznego¹⁴⁸.

Wnioski z przeprowadzonej analizy wysiłku lotnictwa podczas misji w ramach operacji „Deny Flight” dowodzą, że mimo defensywnego charakteru operacji wymuszania strefy zakazu lotów, lotnictwo sojuszu wykonało więcej misji uderzeniowych niż bojowych patroli powietrznych.

Podsumowując rozważania na temat użycia lotnictwa w Bośni i Hercegowinie, należy stwierdzić, że wśród teoretyków i praktyków użycia lotnictwa nie ma zgodności co do oceny efektywności komponentu powietrznego w tej fazie rozwiązywania konfliktu bałkańskiego, gdy pierwszą formą oddziaływania NATO na zwaśnione strony było wymuszanie strefy zakazu lotów.

Osiągnięcie celu przez komponent powietrzny wiązało się z wyłączeniem przestrzeni powietrznej z jakiegokolwiek ruchu środków powietrznych zaangażowanych stron konfliktu. Jak wykazano w niniejszym podrozdziale, cel ten został osiągnięty tylko połowicznie, gdyż lotnictwu NATO nie udało się skutecznie wymusić respektowania strefy zakazu lotów przez śmigłowce wszystkich stron konfliktu.

Uwzględniając przebieg wydarzeń w obszarze prowadzonej operacji powietrznej, można stwierdzić, że lotnictwo NATO działało wyjątkowo rozważnie, używając przemocy zbrojnej na tyle, na ile to było potrzebne w danej sytuacji. Przestrzegano bowiem jednej z podstawowych zasad, jaką bez wątpienia jest zasada proporcjonalności.

3. 4. Konkluzje

Ocena tych operacji była niezbędnym przedsięwzięciem stanowiącym część procesu badawczego na drodze określania stosunku praktyki¹⁴⁹ do teorii w zakresie wymuszania stref zakazanych, a w tym także stref zakazu lotów.

¹⁴⁸ <http://www.afsouth.nato.int/factsheets/DeliberateForceFactSheet.htm>.

¹⁴⁹ Praktyka to świadoma i celowa działalność ludzka, zmierzająca do przemian w przyrodzie, technice i stosunkach społeczno-gospodarczych. Zob. W. Pytkowski, *Organizacja badań...*, wyd. cyt., s. 26.

Wyniki badań poszczególnych przypadków współczesnych operacji wymuszania stref zakazanych potwierdziły, iż rzeczywiście samą ideę użycia lotnictwa oparto na koncepcji brytyjskiej sprawowania kontroli z powietrza z okresu wojen kolonialnych. Można stwierdzić, że zarówno dla teoretyków użycia lotnictwa, jak i jego praktyków stała się ona inspiracją do dostosowania tej koncepcji do współczesnych, diametralnie różnych warunków i skutecznego wprowadzania jej w życie w sytuacjach kryzysowych.

Rozpatrując te przypadki założono, że możliwe będzie znalezienie pewnych prawidłowości, które należałoby uwzględnić, tworząc konceptualny model operacji wymuszania stref zakazanych.

Dla wszystkich rozpatrzonych przypadków charakterystyczna była chęć rozwiązania sytuacji kryzysowych przy użyciu samego lotnictwa lub też lotnictwa jako dominującego elementu sił zadaniowych. Wynikało to przede wszystkim z faktu, że wykorzystanie lotnictwa nie pociągało za sobą takich strat, jakie mogłyby ponieść lądowe sił zadaniowe. W pełni uzasadnione jest zatem stwierdzenie, że starania obawa organów decyzyjnych – zarówno Sojuszu Północnoatlantyckiego, jak i państw tworzących koalicję – o unikanie ewentualnych strat własnych zdeterminowały pogląd na formę interwencji wojskowej.

Uzyskane rezultaty wskazują, że do prawidłowości można zaliczyć stopniowe rozszerzanie zakresu zadań dla komponentu powietrznego i przesuwanie środka ciężkości z wymiaru powietrznego działań do powietrzno-lądowego. Można zatem przyjąć, że sama strefa zakazu lotów jest wyłącznie materializacją postanowień zawartych w rezolucjach ONZ, umożliwiającą wprowadzenie do działań nad terytorium obcego państwa komponentu powietrznego sił koalicyjnych lub sojuszniczych z zamiarem wymuszenia pożądanego przez organy dyplomatyczne zachowań.

We wszystkich rozpatrzonych operacjach nad wyraz widoczny był wpływ rozwoju sytuacji na lądzie na działania lotnictwa. Można więc pokusić się o sformułowanie tezy, że czym bardziej sytuacja ta była skomplikowana, tym większy zakres zadań wykonywało lotnictwo. A zatem można stwierdzić, że wymuszanie stref zakazanych jest współczesną formą sprawowania kontroli z powietrza. Każde bowiem wykryte nieprawidłowości w zachowaniu się strony konfliktu (państwa lub frakcji), w stosunku do której podejmowane były działania, stymulowały stosowną do tych zmian reakcję z powietrza.

Kolejną wyodrębną prawidłowością jest o wiele większy wpływ działań politycznych i dyplomatycznych, w porównaniu z klasyczną wojną, na planowanie i użycie komponentu powietrznego. W rozpatrywanych operacjach znalazło to odzwierciedlenie między innymi w regułach podjęcia i prowadzenia walki, rozważnym wyborze obiektów uderzeń oraz samym sposobie prowadzenia operacji powietrznych.

Charakterystyczne jest również elastyczne podejście w zakresie podejmowanych operacji wymuszania stref zakazanych, a co z tym się wiąże również struktur organizacyjnych jej wykonawców. Dotyczy to zarówno sił sojuszniczych, jak i koalicyjnych.

Należy również zwrócić uwagę na fakt, że lotnictwo, wykonując samodzielnie operacje wymuszania stref zakazanych, może jedynie osiągać cele w ograniczonym zakresie. Mimo znaczących możliwości bojowych (operacyjnych), w porównaniu z innymi komponentami sił zbrojnych, to nie jest jednak w stanie samodzielnie doprowadzić do rozwiązania konfliktu i osiągnięcia stabilności w konkretnym regionie geograficznym. Potwierdzeniem tego jest między innymi nadal trwająca misja stabilizacyjna NATO w Bośni i Hercegowinie, a przecież od zakończenia scharakteryzowanych operacji minęło już dziewięć lat.

Wyniki badań potwierdziły tezę, że nie można jednoznacznie określić czasu trwania operacji wymuszania stref zakazanych. Należy jednak liczyć się z koniecznością długotrwałego prowadzenia takiej operacji. Spośród opisanych operacji najkrócej trwała operacja „Deny Flight” – 983 dni, natomiast wymuszanie stref zakazanych nad terytorium Iraku było zdecydowanie dłuższe: operację „Provide Comfort” prowadzono przez pięć lat, „Northern Watch” realizowano przez siedem, a „Southern Watch” przez dwanaście lat. W odniesieniu do działań prowadzonych w przestrzeni powietrznej Iraku słuszne wydaje się wprowadzone przez teoretyków amerykańskich pojęcie „okupacja z powietrza”.

Reasumując, sformułowane w niniejszym rozdziale wnioski wskazują, że w stosunku do szeroko pojętych operacji wymuszania stref zakazanych możliwe jest zastosowanie podejścia controllingowego¹⁵⁰, które będzie treścią rozdziału czwartego.

¹⁵⁰ Jest to możliwe w trzech zasadniczych obszarach: planowania, struktur organizacyjnych wykonawców oraz samego działania.

4. CONTROLLINGOWE UJĘCIE OPERACJI WYMUSZANIA STREF ZAKAZANYCH

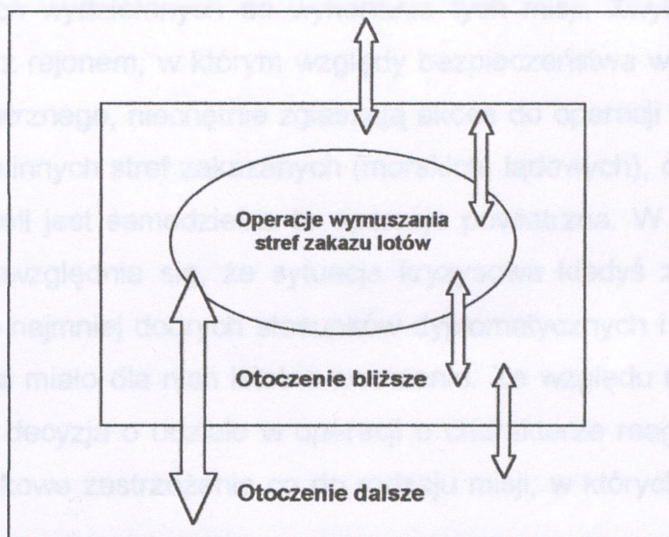
4.1. Otoczenie operacji wymuszania stref zakazanych

Uzyskane wyniki badań uzasadniły zastosowanie w analizie operacji wymuszania stref zakazanych ujęcia controllingowego. Zakres wykorzystania tego sposobu myślenia w ramach problematyki zarządzania znacznie się rozszerza. Controllingowy sposób myślenia, na co zwrócił uwagę między innymi Stanisław Marciniak, jest przydatny nie tylko w zarządzaniu nie tylko procesami logistycznymi czy ochroną środowiska, ale przede wszystkim w zarządzaniu w sytuacjach kryzysowych¹⁵¹. Operacje wymuszania stref zakazanych, jak wykazano we wcześniejszych rozdziałach, należą do grupy operacji reagowania kryzysowego o charakterze pozawojennym, a tym samym może być zastosowany w stosunku do nich instrument controllingu specjalistycznego.

Rozpatrując problematykę operacji wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych, można wyodrębnić jej otoczenie bliższe i dalsze, w których były lub będą prowadzone tego rodzaju operacje. Otoczenie bliższe operacji wymuszania strefy zakazu lotów należy utożsamiać z obszarem prowadzonej operacji oraz najbliższym jego sąsiedztwem. Ma to znaczenie nie tylko w aspekcie prowadzonych działań militarnych, ale także w aspekcie politycznym. Korzystając z dotychczasowych doświadczeń w realizacji zadań związanych z wymuszaniem stref zakazu lotów nad Irakiem oraz Bośnią i Hercegowiną, można stwierdzić, że aspekt polityczny musi być przedmiotem wnikliwej analizy i oceny najwyższych rangą organów politycznych i wojskowych koalicji lub Sojuszu Północnoatlantyckiego. Wynika to z faktu, iż jego wpływ na działania militarne jest znacznie większy niż w wypadku klasycznych działań bojowych na dużą skalę, jak łagodnie przyjęto nazywać wojnę, szczególnie w opracowaniach anglojęzycznych. Uzyskane wyniki badań potwierdziły, że wzajemne relacje zachodzące w tym względzie mogą pozytywnie lub negatywnie wpływać zarówno na samo przygotowanie, jak i prowadzenie operacji oraz poparcie opinii publicznej. W przypadku otoczenia bliższego chodzi tu przede wszystkim o zdanie rządów i społeczeństw państw bezpośrednio sąsiadujących z obszarem przyszłej operacji, które mogą ułatwić bądź utrudnić jej realizację. Ważnym problemem w tym

¹⁵¹ S. Marciniak, *Controlling. Filozofia, projektowanie*, Wyd. Difin, Warszawa 2004, s. 142.

względnie jest między innymi dostęp do przestrzeni powietrznej tych państw¹⁵² oraz możliwość skorzystania z ich baz powietrznych i lotnisk.



Rys. 14. Otoczenie operacji wymuszania stref zakazu lotów

Mimo iż globalny zasięg lotnictwa stał się na przełomie XX i XXI wieku faktem, to nadal względy wojskowe i ekonomiczne wymagają, aby gros sił było zgromadzone w najbliższej, ale zarazem bezpiecznej odległości od rejonu przyszłej operacji. Stąd też wynika rola państwa pełniącego funkcję gospodarza. Zbyt duża koncentracja sił na jego terytorium, tak jak miało to miejsce w wypadku Arabii Saudyjskiej, może wzbudzić protest i animozje innych państw w tym regionie. Jednym z często niedocenianych przez dowódców czynników są różnice religijne i kulturowe między tymi państwami a podmiotami stosunków międzynarodowych wydzielającymi siły do komponentu powietrznego wymuszającego strefę zakazu lotów. Jako przykład można tu przytoczyć chociażby Węgry, które nie będąc jeszcze członkiem Sojuszu Północnoatlantyckiego, wyraziły zgodę na użytkowanie ich przestrzeni powietrznej przez lotnictwo NATO. Dzięki temu samoloty AWACS, powszechnie uznawane za środki powietrzne szczególnego znaczenia, mogły operować z nad terytorium Węgier w bez-

¹⁵² R. i M. Smolscy oraz E.H. Stadtmüller, autorzy *Słownika encyklopedycznego. Edukacja*, podają, że **przestrzeń powietrzna** to: „obszar powietrzny rozciągający się nad terytorium lądowym i morskim państwa bądź nad morzem otwartym i nad terytoriami niepodlegającymi żadnemu zwierzchnictwu. W tym drugim przypadku przestrzeń powietrzna jest otwarta dla wspólnego użytkowania przez wszystkich. Natomiast przestrzeń powietrzna przynależna określönemu państwu podlega jego całkowitej suwerenności. Oznacza to, iż żadne statki powietrzne nie mają prawa naruszać jej obszaru bez zgody danego państwa”. Cyt za: A. Glen, *Kontrola przestrzeni powietrznej wojsk lądowych*, rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa 2003, s. 98

piecznej odległości od rejonu, w którym na lądzie toczyły się zacięte walki, a samolotom zagrażały środki przeciwlotnicze.

Otoczenie bliższe operacji wymuszania stref zakazanych wpływa także na skład sił zadaniowych wydzielonych do wykonania tych misji. Zwykle kraje sąsiadujące bezpośrednio z rejonem, w którym względy bezpieczeństwa wymagają użycia komponentu powietrznego, niechętnie zgłaszają akces do operacji wymuszania stref zakazu lotów lub innych stref zakazanych (morskich, lądowych), obawiając się odwetu, szczególnie jeśli jest samodzielna to operacja powietrzna. W długofalowej polityce tych państw uwzględnia się, że sytuacja kryzysowa kiedyś zostanie zażegnana i utrzymanie co najmniej dobrych stosunków dyplomatycznych i gospodarczych z sąsiadami będzie miało dla nich istotne znaczenie. Ze względu na interesy narodowe takich państw decyzja o udziale w operacji o charakterze reagowania kryzysowego zawiera dodatkowe zastrzeżenia co do rodzaju misji, w których może być użyte ich lotnictwo.

Otoczenie bliższe to także zwaśnione strony, które będą dążyć za wszelką cenę do osiągnięcia własnych celów. W aspekcie prowadzenia operacji wymuszania stref zakazu lotów lub innych stref zakazanych (lądowych, morskich) ważne znaczenie ma ich stosunek do lotnictwa Sojuszu lub koalicji, wynikający z ogólnego podejścia do sposobu rozwiązania sytuacji kryzysowej. Bardzo często zdarzało się, co potwierdziły wydarzenia w byłej Jugosławii, że poszczególne strony konfliktu nie były jednakowo zaangażowane w negocjacje pokojowe. Co gorsza, uczestnicząc w tych negocjacjach, mogły kontynuować działania militarne, tak jak to czynili bośniaccy Serbowie.

Strony konfliktu zwykle dysponują określonym potencjałem bojowym¹⁵³, którego użycie może wpłynąć na środowisko operacji, czyniąc go nieprzyjaznym lub przyjaznym siłom sojuszniczym bądź koalicyjnym. Doświadczenia z opisanych w niniejszym opracowaniu operacji wymuszania stref zakazu lotów wskazują, że lotnictwo koalicyjne lub sojusznicze będzie zwykle działało w środowisku wrogim. Oznacza to, że stopień zagrożenia dla ich samolotów może być duży i każda misja wykonywana

¹⁵³ W opracowaniu tym definicję potencjału bojowego przyjęto za Piotrem Sienkiewiczem, który uważa, że „*potencjałem bojowym należy określać całokształt możliwości bojowych danego wojskowego w danej chwili niezbędnych do prowadzenia działań bojowych (walki, bitwy, operacji)*”. Najczęściej można się spotkać z trójaspektowym podejściem uwzględniającym trzy zasadnicze determinanty potencjału bojowego: potencjał ludzki, potencjał techniczny oraz potencjał dowodzenia.

Przez **potencjał ludzki** należy rozumieć całokształt psychofizycznych możliwości ludzi (żołnierzy) biorących udział w procesie walki (w walce, operacji). **Potencjał techniczny** to całokształt możliwości środków technicznych w walce, do których można zaliczyć uzbrojenie i wyposażenie. W aspekcie ilościowym potencjał techniczny można zdefiniować jako całkowity potencjał bojowy wszystkich środków technicznych uczestniczących w walce (konflikcie). **Potencjał dowodzenia** można zdefiniować natomiast jako całokształt możliwości organizacyjno-sterowniczych zespołów ludzkich i środków technicznych zaangażowanych w walce.

nad terytorium państwa, wobec którego ustanowiono strefę zakazu lotów, może wywołać reakcję jego sił obrony powietrznej. A tym samym, jak wykazano w poprzednich podrozdziałach, samoloty koalicyjne lub sojusznicze będą narażone głównie na ostrzał przeciwlotniczych zestawów rakietowych, w tym także przenośnych systemów, środków artylerii przeciwlotniczej oraz w mniejszym stopniu na oddziaływanie lotnictwa myśliwskiego. Argumentów potwierdzających słuszność tej opinii dostarczyły wyniki badań operacji „Northern Watch” i „Southern Watch” prowadzonych przez siły koalicyjne nad terytorium Iraku. Liczba przytoczonych incydentów między samolotami koalicji a naziemnymi siłami obrony powietrznej Iraku dowodzi, że państwo, w stosunku do którego podejmowane są takie działania, będzie za wszelką cenę utrudniało wykonanie misji, nawet kosztem dużych strat własnych. Można zatem przyjąć, że każdy lot w takiej strefie zakazanej będzie miał wszelkie cechy zbliżone do wykonywania zadań przez lotnictwo w warunkach typowo bojowych.

Nie mniej ważne znaczenie dla efektywności przygotowania i wykonania operacji wymuszania stref zakazu lotów przez wielonarodowy komponent powietrzny ma otoczenie dalsze. Istotnymi jego elementami są organizacje międzynarodowe odpowiedzialne za utrzymanie bezpieczeństwa i pokoju na świecie, wielkie mocarstwa, organizacje pozarządowe, organizacje humanitarne, szeroko pojęta opinia publiczna oraz środki masowego przekazu. Organizacja Narodów Zjednoczonych czy też Unia Europejska są organizacjami międzynarodowymi, które z racji przypisywanych im obowiązków niejako naturalnie reagują na wszelkie przesłanki sytuacji kryzysowych, podejmując stosowne działania dyplomatyczne. Konsens w gronie członków tych organizacji, w wypadku ONZ stałych członków Rady Bezpieczeństwa, ma decydujący wpływ na podjęcie jakichkolwiek interwencji wojskowych w rejonie występowania kryzysu. Należy bowiem przypomnieć, że do wprowadzenia w życie rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ potrzebna jest zgoda wszystkich stałych jej członków¹⁵⁴. Formułując stosowną do sytuacji rezolucję, ONZ udziela mandatu na przeprowadzenie konkretnej operacji wojskowej, legitymizując tym samym użycie sił zbrojnych w celu zażegnania lub rozwiązania sytuacji kryzysowej. Organizacja Narodów Zjednoczonych nie posiada jednak własnych sił zbrojnych, które byłyby zdolne do szybkiej i zdecydowanej interwencji wojskowej w nowych uwarunkowaniach geopolitycznych. W zasadzie większość autorów zajmujących się tą problematyką jest zgodna co do tego, że przełomowym momentem w tym względzie był rozpad Związku Radzieckiego, a następnie zakończenie trwającej przez ponad 40 lat zimnej wojny. Ponadto

¹⁵⁴ Stałymi członkami ONZ są Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Francja, Chiny i Rosja.

przeobrażeniom uległy konflikty zbrojne, które w latach dziewięćdziesiątych w większości miały charakter krwawych zatargów wewnętrznych czy wojen domowych i mogły niekorzystnie wpłynąć na sytuację w rejonie walk (kryzysu)¹⁵⁵. Reprezentatywnym tego przykładem była pierwsza faza wojny w byłej Jugosławii. To właśnie na Bałkanach obnażona została niska zdolność operacyjna lądowych kontyngentów pokojowych ONZ (UNPROFOR), które nie dosyć, że nie mogły wpłynąć na rozwój wydarzeń w obszarze operacji, to wielokrotnie same były obiektem uderzenia ze strony walczących frakcji. Znane są także przypadki brania żołnierzy sił pokojowych ONZ jako zakładników. Uwzględniając wszystkie te doświadczenia, można założyć, że w przyszłości Organizacja Narodów Zjednoczonych powinna się skoncentrować przede wszystkim na działaniach dyplomatycznych, pozostawiając sprawy wojskowe NATO lub wielkim mocarstwom. Stąd też wzięło się zaangażowanie NATO i ich sił zbrojnych w operacje, których celem jest utrzymanie lub przywrócenie międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju. To z kolei wymagało ścisłej współpracy między tymi organizacjami, która jak wskazują doświadczenia z operacji „Deny Flight” w byłej Jugosławii, może być bardzo złożonym problemem. Podstawową trudność w sytuacjach wymagających zdecydowanego działania stanowiło szybkie podjęcie decyzji przez dwa równorzędne organy dowodzenia (NATO i ONZ). Złożoność tego procesu spowodowała, że decyzje o bezpośrednim wsparciu lotniczym kontyngentów sił pokojowych ONZ zapadały z opóźnieniem, które z góry wykluczało efektywność tego rodzaju działań lotnictwa. Dlatego też logicznym rozwiązaniem wydaje się pozostawienie odpowiedzialności politycznej i dyplomatycznej w gestii ONZ lub organizacji regionalnej (UE, OBWE), a przygotowanie i realizację operacji wojskowych powierzenie Sojuszowi lub doraźnie stworzonej koalicji państw.

4.2. Zasady operacji wymuszania stref zakazanych

Operacje wymuszania stref zakazanych (zakazu lotów), jak potwierdziły to wyniki badań, należą do grupy operacji innych niż wojna (pozawojennych). Można zatem przyjąć, że zasady normujące użycie w nich sił zbrojnych, a więc i wszystkich ich komponentów, w równej mierze odnoszą się także do prowadzonych przez lotnictwo operacji wymuszania stref zakazanych. W dokumentach doktrynalnych, a także opracowaniach o charakterze naukowym wymienia się zwykle sześć podstawowych

¹⁵⁵ Zob. *Zapobieganie konfliktom* (tytuł oryginału: *Peace, Security and Konflikt Prevention*) SIPRI, UNESCO Handbook, Warszawa 2000, s.13.

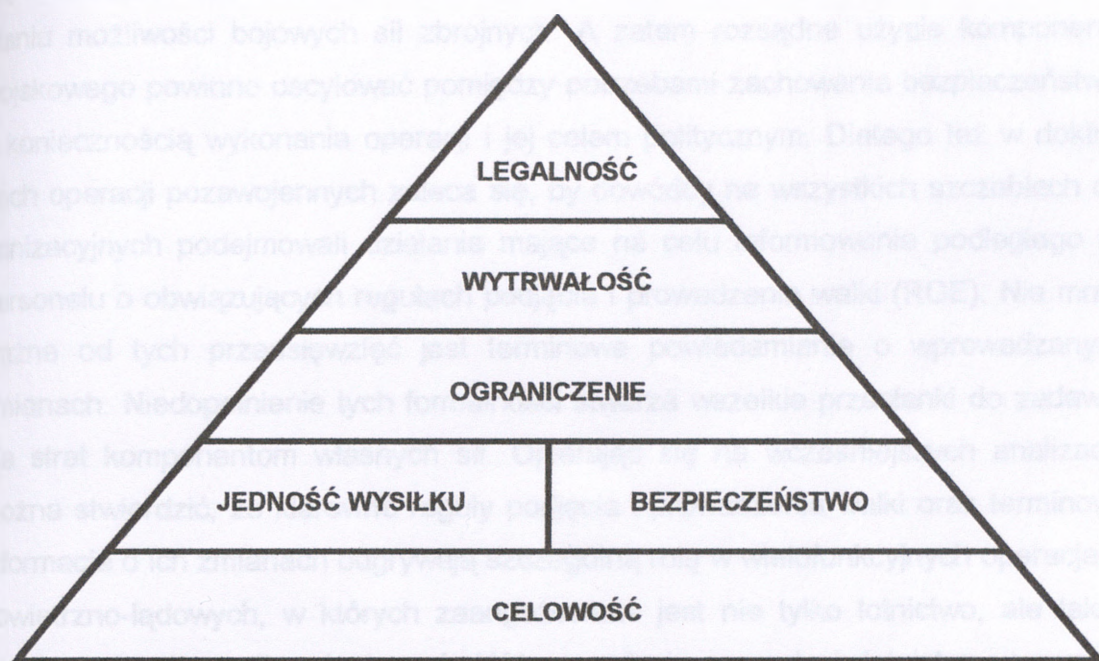
zasad o fundamentalnym znaczeniu: celowość, jedność wysiłku, bezpieczeństwo, wytrwałość, legalność oraz ograniczenie (rysunek 15)¹⁵⁶.

Celowość jest bezpośrednio związana z celem podejmowanych działań o charakterze innym niż wojna. Każda operacja wymuszania stref zakazu lotów powinna mieć jasno sformułowany cel, który najczęściej, na co zwrócili uwagę Zdrodowski i Marszałek, wyraża końcowy rezultat osiągnięty w wyniku podejmowanych operacji. Cel ten powinien być precyzyjnie sformułowany w mandacie udzielonym przez ONZ lub co najmniej organizację regionalną. Zasada ta dotyczy oczywiście wszystkich szczebli i organów dowodzenia zaangażowanych w przygotowanie i wykonanie operacji wymuszania stref zakazanych. Pomimo specyfiki tego rodzaju operacji jej wykonawcom mogą być sformułowane różne cele, niekoniecznie odnoszące się jedynie do powietrznego wymiaru działań. Ponadto wyniki przeprowadzonych badań wskazują, że cele operacji wymuszania stref zakazu lotów mogą być weryfikowane w czasie jej trwania. Może się to wyrażać zarówno w rozszerzaniu celów, jak i ich zawężaniu. Jednakże bazując na doświadczeniach z dotychczasowych operacji, można stwierdzić, że bardziej prawdopodobny jest pierwszy z wymienionych przypadków, drugi natomiast pozostaje raczej w sferze teorii niżli praktyki. Doskonałym tego przykładem była operacja „Provide Comfort”, której początkowym celem było zapewnienie pomocy humanitarnej dla cierpiącej ludności kurdyjskiej. Koalicyjne siły zadaniowe osiągały to, zrzucając żywność, wodę oraz inne produkty i rzeczy potrzebne do przetrwania. Osiągnięcie tego celu wymagało także ustanowienia centrów zajmujących się dystrybucją tej pomocy oraz rozwinięcia opieki medycznej i sanitarnej. W dalszej części operacji cel ten został rozszerzony i obejmował ochronę ludności kurdyjskiej przed represjami ze strony sił zbrojnych podległych prezydentowi Iraku.

Jedność wysiłku, jak podkreślili Zdrodowski i Marszałek, korzeniami sięga do znanej i obowiązującej do dziś zasady sztuki wojennej, określanej mianem jedności dowodzenia. Podkreśla ona potrzebę zapewnienia wszystkim siłom możliwości osiągnięcia wspólnego celu. Autorzy ci zwrócili uwagę, że w tej szczególnej kategorii działań, jaką są operacje inne niż wojna, osiągnięcie jedności wysiłku ze względu na liczbę i różnorodność zaangażowanych organizacji jest trudne do osiągnięcia¹⁵⁷.

¹⁵⁶ Por. B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne...*, wyd. cyt., s. 58.; Joint Publication 3-07. *Joint Doctrine for Military Operations other than War*, 16 June 1995.

¹⁵⁷ B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne...*, wyd. cyt., s. 59.



Źródło: opracowano na podstawie *Joint Publication 3-07. Joint Doctrine for Military Operations other than War*, 16 June 1995

Rys. 15. Piramida reguł wojskowych działań innych niż wojna

Trzeba zdawać sobie także sprawę z tego, że każda organizacja ma swoje cele, które zamierza osiągnąć uczestnicząc w operacji. Co więcej, cele te nie muszą być i zwykle nie są zbieżne z celami wojskowymi. Problem ten dotyczy także operacji wymuszania stref zakazu lotów, szczególnie zaś tych, które w niniejszym studium określono jako wielofunkcyjne. O wiele łatwiej natomiast można osiągnąć jedność dowodzenia w samodzielnych operacjach wymuszania stref zakazanych (zakazu lotów), kiedy jedynym jej wykonawcą jest lotnictwo. Ponownie odwołując się do operacji „Provide Comfort”, należy stwierdzić, że była ona dobrym przykładem wprowadzenia w życie zasady jedności wysiłków. Przywódcy Stanów Zjednoczonych, jako liderzy sformowanej koalicji, potrafili efektywnie zharmonizować wysiłki organizacji rządowych, pozarządowych oraz wielonarodowych sił zadaniowych, dzięki czemu sprawnie dostarczono pomoc humanitarną dla potrzebującej jej ludności. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że nie byłoby to możliwe bez wyrażenia zgody przez wszystkich partnerów co do celów określonych przez narodowe organy dowodzenia Stanów Zjednoczonych¹⁵⁸.

¹⁵⁸ Tamże, s. 61.

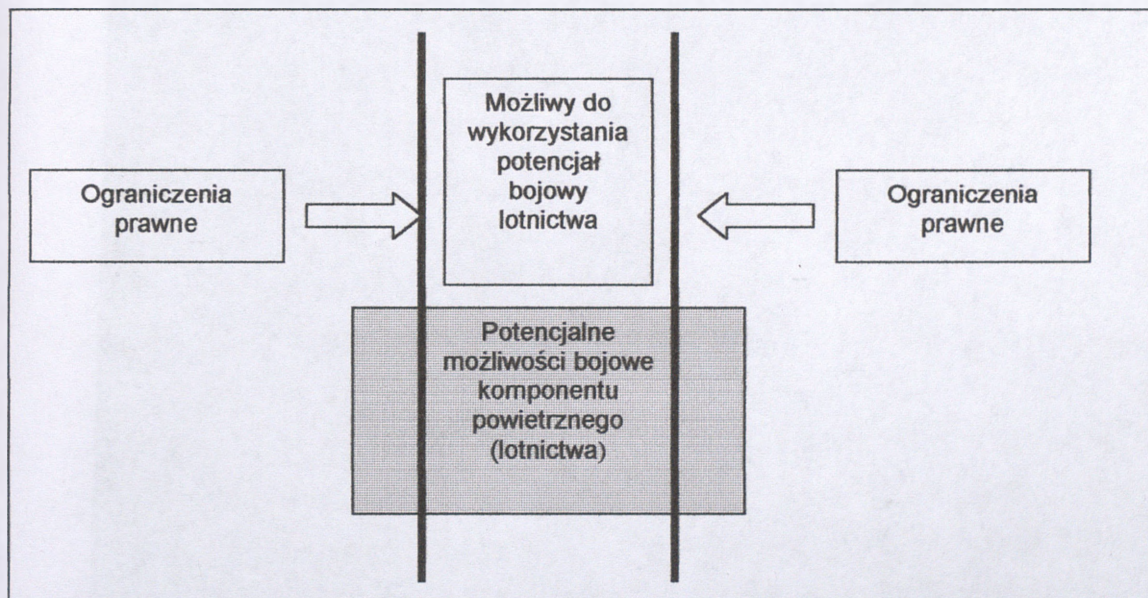
We wszystkich operacjach określanych mianem pozawojennych niezwykle ważną zasadą jest **ograniczenie**. Przejawia się ona w wyjątkowo rozważnym wykorzystaniu możliwości bojowych sił zbrojnych. A zatem rozsądne użycie komponentu wojskowego powinno oscylować pomiędzy potrzebami zachowania bezpieczeństwa, a koniecznością wykonania operacji i jej celem politycznym. Dlatego też w doktrynach operacji pozawojennych zaleca się, by dowódcy na wszystkich szczeblach organizacyjnych podejmowali działania mające na celu informowanie podległego im personelu o obowiązujących regułach podjęcia i prowadzenia walki (ROE). Nie mniej ważne od tych przedsięwzięć jest terminowe powiadamianie o wprowadzanych zmianach. Niedopełnienie tych formalności stwarza wszelkie przesłanki do zadawania strat komponentom własnych sił. Opierając się na wcześniejszych analizach, można stwierdzić, że klarowne reguły podjęcia i prowadzenia walki oraz terminowe informacje o ich zmianach odgrywają szczególną rolę w wielofunkcyjnych operacjach powietrzno-łądowych, w których zaangażowane jest nie tylko lotnictwo, ale także komponent lądowy sił zadaniowych. W tego rodzaju operacjach lotnictwo wymuszające strefę zakazu lotów jest nie tylko narażone na ogniowe oddziaływanie ze strony środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej państwa uznanego za przeciwnika, ale może też ponieść straty w wyniku omyłkowego ostrzelania przez własne środki będące w dyspozycji innych komponentów. Charakteryzując tę zasadę, należy podkreślić, że reguły podjęcia i prowadzenia walki (ROE) w operacjach pozawojennych, a tym samym i w operacji wymuszania stref zakazu lotów, są bardzo restrykcyjne, to nie negują prawa do samoobrony i nie wykluczają użycia przemocy zbrojnej (siły) w uzasadnionych sytuacjach. Samoobrona jest bowiem niepodważalnym prawem każdego żołnierza, pododdziału, oddziału, załogi samolotu itd., a tym samym obrona sił zadaniowych jest jednym z podstawowych obowiązków we wszystkich operacjach¹⁵⁹. W doktrynie sojuszniczej uwzględniono, że podczas prowadzenia operacji Sojusz Północnoatlantycki może ponieść straty, które spowodują poważne następstwa natury politycznej¹⁶⁰. Mogą one wyrażać się w postaci różnego podejścia dotyczącego narodowego zaangażowania wydzielonych do operacji sił. Należy założyć, że w takim wypadku rozbieżności wśród sojuszników mogą doprowadzić w ostateczności do nieporozumień między poszczególnymi członkami NATO. Tak negatywny scenariusz

¹⁵⁹ Zob. M. Marszałek, *Wybrane aspekty operacji pozawojennych w doktrynie Sojuszu Północnoatlantyckiego*, AON, Warszawa 2004, s. 19.

¹⁶⁰ Wspomniana sytuacja dotyczy jedynie operacji, które nie są postrzegane jako bezpośrednie wsparcie interesów Sojuszu Północnoatlantyckiego.

wydarzeń powinien być zatem przedmiotem analizy już w trakcie opracowywania operacji wymuszania stref zakazu lotów¹⁶¹.

Należy także zwrócić uwagę na relacje zachodzące pomiędzy postanowieniami prawa międzynarodowego a potrzebami i wykorzystaniem możliwości bojowych lotnictwa. Rozważne użycie komponentu lotniczego, o którym wspomniano definiując zasadę ograniczenia, wyraża się w przestrzeganiu prawa, co z całą pewnością wpływa na zakres i intensywność zastosowania lotnictwa w operacjach wymuszania stref zakazu lotów oraz towarzyszącym im działaniom ofensywnym. Matthew C. Waxman przytoczył przykład operacji „Desert Fox”, wykonanej przez wydzielone siły lotnicze ze Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii w grudniu 1998 roku. Już na etapie przygotowania planu operacji odstąpiono od zamiaru bombardowania pewnych obiektów stanowiących elementy irackiego programu budowy broni chemicznej, ponieważ ich zniszczenie mogłoby spowodować skażenie Bagdadu.



Rys. 16. Graficzna interpretacja wpływu ograniczeń prawnych na użycie lotnictwa w operacjach wymuszania stref zakazanych

Ograniczenia w zakresie ustalania obiektów uderzeń nie muszą wynikać bezpośrednio z postanowień prawa międzynarodowego, aczkolwiek przytoczony przykład wyraźnie wskazuje, że kłopoty w planowaniu sprawiają i obiekty wojskowe, i cywilne, te położone blisko siebie, i te oddalone¹⁶². Wymóg unikania strat niepożądanych, eksponowany we wszystkich operacjach reagowania kryzysowego o charakterze pozaowojennym, jest szczególnie restrykcyjnie przestrzegany w działaniach ofensyw-

¹⁶¹ Por. M. Marszałek, *Wybrane aspekty...*, wyd. cyt., s. 19.

¹⁶² Zob. M.C. Waxman, *International Law and the Politics of Urban Operations*, RAND Santa Monica, 2000, s. 19.

nych lotnictwa prowadzonych w ramach wymuszania stref zakazu lotów lub jako operacji równoległej. Analiza prawdopodobnych skutków uderzeń z powietrza dokonana w aspekcie unikania strat niepożądanych może w tak dużym stopniu skomplikować proces decyzyjny, iż w rezultacie tego typu obiekty nie będą ujmowane na priorytetowej liście obiektów uderzeń. Dobrego przykładu potwierdzającego respektowanie wymogu unikania strat wśród ludności cywilnej dostarczyła także operacja „Deny Flight” w Bośni i Hercegowinie. W operacji tej głównodowodzący komponentem powietrznym Sojuszu wyraźnie nakazał wykonywanie uderzeń na mosty wyłącznie w nocy. W ciągu dnia ruch na tych obiektach był znacznie większy i ataki lotnicze NATO mogłyby spowodować duże straty wśród ludności cywilnej, co natychmiast wzbudziłoby sprzeciw społeczności międzynarodowej. Innym przejawem dowodzącym, jak dużą wagę przykładano do minimalizowania strat niepożądanych było stosowanie na znacznie większą skalę, niż to czyniono w czasie operacji „Desert Storm”, lotniczych środków precyzyjnego rażenia.

Zasada bezpieczeństwa uwypukla wspomniane już niepodważalne prawo do samobrony w stosunku do wszelkich wrogich działań występujących we wszystkich operacjach uznanych za pozawojenne¹⁶³. Zgodnie z przesłaniem tej zasady należy zawsze reagować na wszelkie wrogie działania podejmowane przez pojedyncze osoby lub grupy wobec wielonarodowych sił zadaniowych¹⁶⁴. Odwołując się do wniosków z przeprowadzonych dotychczas operacji wymuszania stref zakazu lotów, można stwierdzić, że zasadę tę z powodzeniem zastosowano w praktyce. Jednakże należy zaznaczyć, że sposoby wprowadzania jej w życie były zróżnicowane i kształtowane przez obowiązujące w danej operacji reguły podjęcia i prowadzenia walki. Na bezpieczeństwo samolotów, wykonujących zadania wynikające z celów operacji wymuszania stref zakazu lotów, większy wpływ niż lotnictwo przeciwnika wywierały jego naziemne siły obrony powietrznej. Samoloty koalicji szczególnie często były ostrzeliwane nad terytorium Iraku. Niemal w każdej misji odnotowywano większe lub mniejsze incydenty z irackimi dywizjonami raketowymi bądź jednostkami przeciwlotniczymi. Wyrazem przestrzegania zasady bezpieczeństwa było eliminowanie wymienionych źródeł zagrożeń przez wykonywanie uderzeń lotniczych. Troska o bezpieczeństwo własnego lotnictwa w operacji wymuszania stref zakazu lotów i ściśle łączącego się z tym postulatu wykonania jej bez strat własnych jest bowiem jednym z prioryte-

¹⁶³ Termin ten jest powszechnie stosowany w opracowaniach doktrynalnych Stanów Zjednoczonych, natomiast w najnowszych doktrynach NATO ich autorzy skłaniają się ku stosowaniu pojęcia operacje reagowania kryzysowego nieobjęte artykułem 5 traktatu waszyngtońskiego (Non-Article V Crisis Response Operations). Pod względem merytorycznym można je traktować jako tożsame.

¹⁶⁴ Zob. B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne...*, wyd. cyt., s. 61.

towych zadań narzucanych dowódcy komponentu lotniczego przez jego przełożonych.

Legalność, jak przedstawiono na rysunku 15, w hierarchii zasad zajmuje najwyższe miejsce. Zasada ta jest związana z prawnymi podstawami użycia sił zadaniowych, a zatem także i komponentu powietrznego. Jeśli operacja jest postrzegana jako legalna, a więc zgodna z prawem, to może liczyć na silne poparcie ze strony społeczności międzynarodowej i – co nie mniej ważne – także opinii publicznej poszczególnych państw zaangażowanych w operację wymuszania stref zakazanych. W przeciwnym razie użycie lotnictwa nad terytorium obcego państwa wywołuje zwykle sprzeciw, mimo sformułowania nawet najbardziej wzniosłego celu operacji, jakim z reguły bywa walka o zachowanie praw człowieka, przeciwdziałanie ludobójstwu oraz niesienie pomocy humanitarnej dla prześladowanej ludności. Należy zatem przyjąć, że wszelkie działania związane z wymuszaniem stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych powinny być usankcjonowane prawnie, tzn. prowadzone zgodnie z mandatem udzielonym przez upoważnioną do tego organizację międzynarodową (np. Organizację Narodów Zjednoczonych). Jednakże podjęte przez Radę Bezpieczeństwa ONZ rezolucje legalizujące operacje wymuszania stref zakazu lotów nie zawsze są jednoznacznie akceptowane przez społeczność międzynarodową. W dotychczasowych operacjach największe wątpliwości wzbudziły wykonywane sporadycznie uderzenia lotnicze na wybrane obiekty, położone na terytorium Iraku.

Do zasad mających istotny wpływ na przygotowanie i prowadzenie operacji pozawojennych należy **wytrwałość**. Większość operacji zakwalifikowanych do tej grupy, nie wyłączając także operacji wymuszania stref zakazanych, szczególnie zaś stref zakazu lotów, wymaga długotrwałej realizacji. Doskonałym tego przykładem były opisane w poprzednim rozdziale operacje „Northern Watch” i „Southern Watch”, które trwały po kilka i kilkanaście lat. Sukces w tego typu operacji, jak to podkreślono w sojuszniczej doktrynie operacji pozawojennych, a utrzymano w mocy ten zapis w doktrynie operacji reagowania kryzysowego spoza artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego, wymaga cierpliwości, rozwagi i wytrwałości w dążeniu do osiągnięcia założonych na etapie planowania celów¹⁶⁵. Zazwyczaj określenie konkretnej daty zakończenia operacji wymuszania stref zakazu lotów jest mało prawdopodobne. Słuszność tej konstatacji potwierdzają wspomniane już operacje prowadzone nad terytorium Iraku a także operacje „Deny Flight” nad Bośnią i Hercegowiną. Termin ich zakończenia wielokrotnie przesuwano, a wymuszanie stref zakazu lotów nad Irakiem trwało

¹⁶⁵ Zob. M. Marszałek, *Wybrane aspekty...*, wyd. cyt., s. 16.

bez mała do rozpoczęcia operacji „Iraqi Freedom”. Należy zwrócić uwagę, że chęć osiągnięcia celów operacji w jak najkrótszym czasie wymaga bardzo wnikliwego rozważenia w kontekście realizacji długoterminowych celów strategicznych i ograniczeń, które mogą być narzucane w trakcie operacji¹⁶⁶. Pośpiech w działaniu wiąże się zwykle ze zwiększeniem stopnia przemocy zbrojnej w stosunku do sił zbrojnych państwa, nad którym ustanowiono na przykład strefę zakazu lotów. Nadmierna agresywność, jak się wielokrotnie już przekonano, może przynieść odwrotny skutek niż zakładano na wstępie operacji. Doświadczyli tego już Brytyjczycy, bombardując wioski w czasie wojen kolonialnych. Ataki te, o czym wspomniano w rozdziale drugim, zamiast osłabić wolę walki miejscowej ludności, jeszcze bardziej zmobilizowały ją do stawiania oporu siłom kolonialnym. A zatem wytrwałość i rozwaga powinny cechować użycie lotnictwa zarówno w koalicyjnych, jak i sojuszniczych operacjach wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych.

Oprócz wymienionych tu zasad w literaturze przedmiotu badań spotyka się także inne zasady, takie jak selektywność i elastyczność

Selektywność odnosi się do użycia siły w stosunku do strony nieprzestrzegającej postanowień Organizacji Narodów Zjednoczonych. Uwzględniając, że wymuszanie stref zakazu lotów jest jedną z operacji z grupy pozawojennych, zastosowanie lotnictwa oraz ewentualnie innych komponentów ma standardowo ograniczony zakres i wyraźnie ukierunkowany przedmiot oddziaływania. Bojowe użycie lotnictwa podlega nie tylko prawu konfliktów zbrojnych, ale także konkretnym zasadom wywierania nacisku zbrojnego w tego rodzaju operacjach i zgodnie z tymi zasadami, co podkreślili Janusz Karpowicz i Eugeniusz Cieślak, nie może zagrażać osobom i obiektom niezaangażowanym. Nie dziwi zatem sprzeciw części państw, w tym także członków koalicji uczestniczącej w operacji wymuszania stref zakazu lotów nad Irakiem, wobec nadmiernie agresywnej formy użycia lotnictwa¹⁶⁷. Oponenci twierdzili bowiem, że zarówno sankcje nałożone przez ONZ, jak i bombardowanie wybranych obiektów, nie szkodziły reżimowi Husajna, lecz ludności irackiej. Mimo tych rozbieżności należy stwierdzić, że właściwości lotnictwa pozwalają wykorzystywać je do selektywnego oddziaływania na strony działające na szkodę międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju, a w sporadycznych sytuacjach nawet własnego narodu.

¹⁶⁶ Tamże, s. 16.

¹⁶⁷ Największym przeciwnikiem ofensywnych działań lotnictwa w operacjach nad Irakiem była Francja, która po przeprowadzeniu przez Stany Zjednoczone i Wielką Brytanię operacji „Desert Fox”, utrzymywała wydzielone jednostki lotnicze w rejonie Zatoki Perskiej, nie prowadząc żadnej działalności bojowej.

Elastyczność jest zasadą, która powinna być respektowana zarówno na etapie planowania, jak i prowadzenia operacji wymuszania stref zakazu lotów. Plany tego rodzaju operacji powinny się charakteryzować wyjątkową elastycznością. Muszą zatem uwzględniać przede wszystkim sytuacje niestandardowe i zapewnić dowódcom komponentu powietrznego swobodę działania w zakresie reagowania na zmieniające się środowisko operacyjne, obejmujące zarówno wymiar powietrzny, jak i lądowy. To z kolei wymaga jednoznacznego zrozumienia intencji przełożonych, nieszablonowego myślenia, sprawnego procesu decyzyjnego, dobrej organizacji oraz niezawodnego systemu łączności¹⁶⁸. Wymuszanie stref zakazanych może wymagać od dowódców odpowiedzialnych za użycie lotnictwa wykorzystania różnych sposobów działania oraz systemów uzbrojenia, zgodnie z obowiązującym mandatem oraz regułami podjęcia i prowadzenia walki (ROE).

4.3. Strategia wymuszania stref zakazanych

W ostatnich latach bardzo ważnym problemem staje się właściwe prowadzenie rozpoznania i monitorowania zagrożeń pojawiających się w różnych dziedzinach. Dlatego też, zastanawiając się nad zakresem zastosowań narzędzi i instrumentów wspomagających szeroko pojęte zarządzanie w sytuacjach kryzysowych, należy przede wszystkim starać się udzielić odpowiedzi na pytanie, jakie procesy oraz przedsięwzięcia o wysokim poziomie niepewności mogą być w ten sposób monitorowane, analizowane i oceniane. Wyniki badań wyraźnie dowodzą, że procesów i przedsięwzięć o wysokim poziomie niepewności w realnej rzeczywistości pojawia się coraz więcej. Charakteryzują je zwykle różnego rodzaju zagrożenia. Coraz częstsze pojawianie się oraz wzrost znaczenia procesów o wysokim stopniu niepewności, zdaniem Stanisława Marciniaka, wynika z rozwoju globalizacji, złożoności społeczno-gospodarczej świata, złożoności technicznej stosowanych rozwiązań, a także chęci oddziaływania i reakcji na procesy społeczno-gospodarcze w skali makro (np. terroryzm)¹⁶⁹. Należy zauważyć, że zwiększenie stopnia zagrożenia może być również konsekwencją nieporównywalnego rozwoju cywilizacyjnego, społecznego oraz gospodarczego świata. Potencjalne zagrożenia należy rozumieć w dwojaki sposób, procesów odniesieniu do: ogólnych procesów rozwojowych oraz konkretnego procesu na przykład pokojowego¹⁷⁰. Do graniczenia poziomu zagrożenia w obu aspektach powinno być przydatne właściwe zastosowanie instrumentu controllingu

¹⁶⁸ Tamże, s. 18.

¹⁶⁹ S. Marciniak, *Controlling...*, wyd. cyt., s. 208.

¹⁷⁰ Tamże, s. 208.

specjalistycznego¹⁷¹. Zagrożenia z jednej strony powodują powstawanie sytuacji kryzysowej, zaś z drugiej – świadczą o jej zaistnieniu.

Strefa zakazu lotów nie występuje samodzielnie, tzn. nie jest jedynym w danym okresie narzędziem reagowania na sytuacje odbiegające do przyjętych standardów międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju w ściśle określonym regionie geograficznym. Ponadto zastosowanie lotnictwa w ramach jej wymuszania nie skupia się jedynie na działaniach w wymiarze powietrznym operacji, ale w sposób świadomy jest też zorientowane na wymiar lądowy. Znając sposób prowadzenia operacji o charakterze policyjnym przez lotnictwo brytyjskie oraz innych państw w okresie wojen kolonialnych, można się zgodzić z opinią, iż zarówno Stany Zjednoczone, jak i Sojusz czerpały inspirację z tych doświadczeń. A zatem logicznym następstwem może być uznanie wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych za wspólny sposób sprawowania kontroli z powietrza.

Zgodnie z przyjętą w niniejszym opracowaniu definicją, kontrola z powietrza jest strategią controllingu zachowań państw, narodów lub grup społecznych przy użyciu głównie potęgi powietrznej, w sytuacjach wymagających osiągnięcia jedynie ograniczonych celów politycznych¹⁷². Uwzględniając doświadczenia z przeprowadzonych do tej pory operacji, głównie wymuszania stref zakazu lotów, należałoby dodać, że cele polityczne nie są określane przez pojedyncze państwo, lecz organizację odpowiedzialną za sprawy międzynarodowego bezpieczeństwa i pokoju – ONZ. Ponadto trzeba pamiętać, że wprowadzenie do działań lotnictwa nastąpiło dopiero wtedy, gdy inne środki okazały się nieskuteczne. Można sądzić, że takie podejście będzie preferowane również w przyszłości.

¹⁷¹ Przez pojęcie **controllingu specjalistycznego** rozumie się controlling monitorujący, analizujący i oceniający procesy oraz przedsięwzięcia, zwykle o charakterze niegospodarczym, które mogą spowodować wysoki stopień zagrożenia realizacji procesów rozwojowych i cywilizacyjnych. Zalicza się do nich przede wszystkim przedsięwzięcia militarne, procesy społeczne i demograficzne, a także przedsięwzięcia z dziedziny ochrony środowiska.

¹⁷² **Potęga (power)** jest kategorią funkcjonującą w obszarze nauk politycznych i stosunków międzynarodowych Zachodu przynajmniej od początku ubiegłego wieku. Obecnie jest również powszechnie używana. Jeden z najwybitniejszych myślicieli społecznych Europy drugiej połowy XX wieku tak definiuje to pojęcie: „W najogólniejszym znaczeniu potęga jest zdolnością czynienia, tworzenia lub niszczenia. (...)Potęgą na scenie międzynarodowej nazywam zdolność jakiejś jednostki politycznej do narzucania swej woli innym jednostkom politycznym” lub inaczej: „potęga to (...) zdolność do tego, by nie dać narzucić sobie cudzej woli lub by innym narzucić własną”. Panuje powszechna zgodność co do tego, że jednym z istotnych składników potęgi państwa jest jego potęga militarna, która oprócz potęgi morskiej (sea power) i lądowej (land power) obejmuje również potęgę powietrzną (air power). Definicję **potęgi powietrznej** zawiera między innymi AJP 3.3. *Joint Air and Space Operations Doctrine*. Jest ona tam rozumiana jako militarne zastosowanie dowolnych systemów, które operują w przestrzeni powietrznej lub kosmicznej albo przez nią się przemieszczają. Systemy te obejmują uzbrojenie klasy ziemia–powietrze, załogowe i bezzałogowe pojazdy. Potęga kosmiczna odnosi się do zastosowania satelitów, platform kosmicznych używanych do wsparcia, nie zaś do bezpośredniego stosowania siły zbrojnej. Zob. R. Szpyra, *Operacje informacyjne państwa w działaniach sił powietrznych*, rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa 2002, s. 227 i 228.

Wykorzystanie controllingu w zarządzaniu kryzysowym wymaga określenia idei tego instrumentu. Powinna ona uwzględniać specyficzny zakres zastosowania controllingu w tego typu sytuacjach. Ponadto konieczne jest wykonanie czterech pozostałych zadań, dzięki czemu można mówić o kompleksowym podejściu. Podejście to wymaga zatem określenia:

- 1) idei i zasad controllingu w sytuacjach kryzysowych,
- 2) procedur,
- 3) uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych wyboru mierników,
- 4) uwarunkowań sformułowania dopuszczalnych odchyłeń wskaźników,
- 5) zabezpieczenia organizacyjno-technicznego procesów rozpoznania, monitorowania, identyfikacji, analizy oraz podejmowania decyzji.

Według S. Marciniaka, wymienione powyżej elementy są podstawowymi elementami controllingu sytuacji kryzysowych. Właściwe zrozumienie jego idei i zasad w tego typu sytuacjach wymaga sprecyzowania w sposób jednoznaczny zakresu procesu controllingu. Pełny proces controllingu obejmuje wówczas pięć działań, które zostały przedstawione na rysunku 17. Należy pamiętać, że działania te są także elementami procesu decyzyjnego.

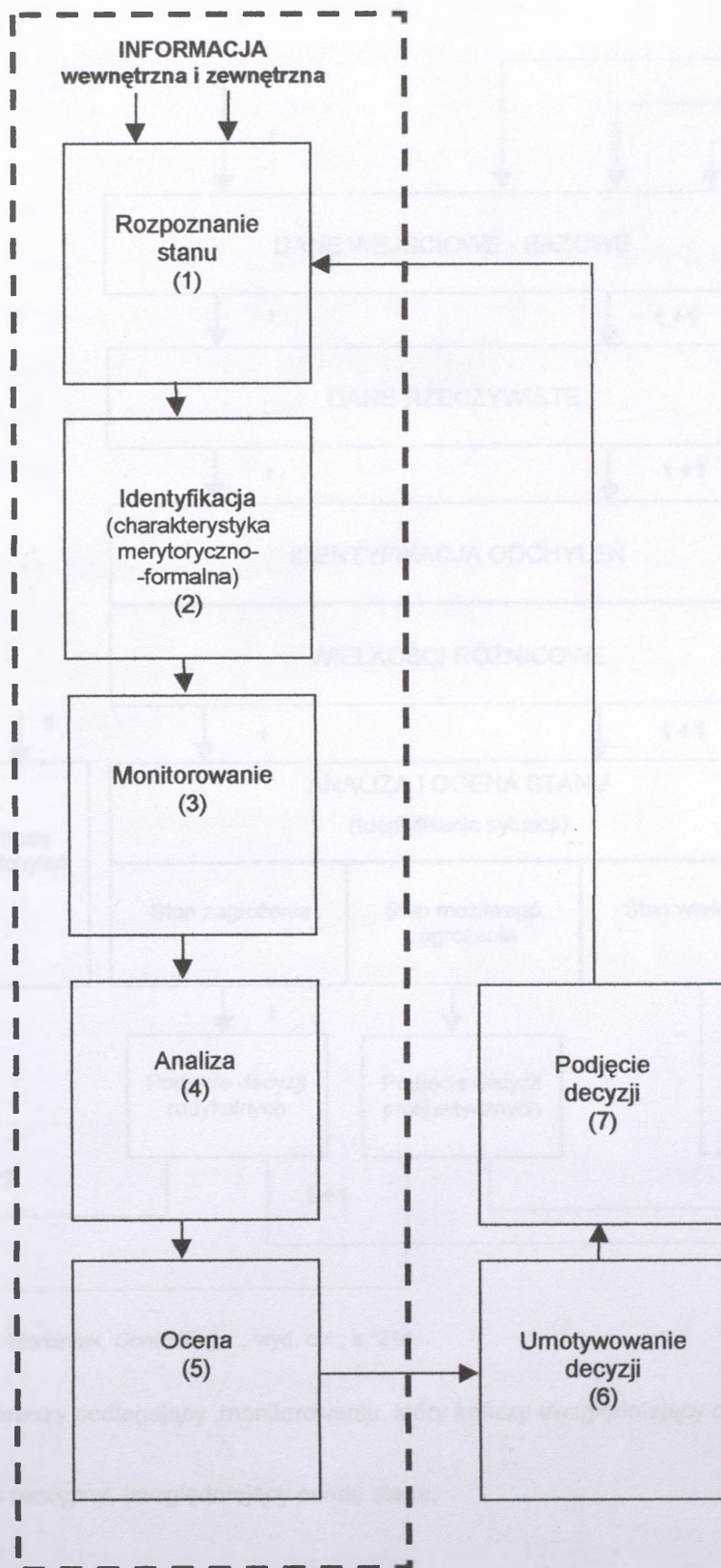
Odnosząc się do podejścia kompleksowego kluczową kwestią jest zastosowanie idei controllingu w sytuacjach znacznie odbiegających od normy (rysunku 18). Inną kwestią są procedury controllingu – niezbędne i efektywne w tego typu sytuacjach.

W zarządzaniu kryzysowym mogą być wykorzystane cztery klasyczne procedury controllingu: procedura bazy planistycznej, procedura organizacyjnego zabezpieczenia systemu controllingu, procedura obliczania dopuszczalnych odchyłeń dla poszczególnych wskaźników bazowych (planistycznych) oraz procedura obliczania odchyłeń rzeczywistych.

Jako pierwsza powinna być opracowana baza planistyczna systemu, pozwalająca na monitorowanie stanu i tendencji zachodzących w zagrożonym rejonie.

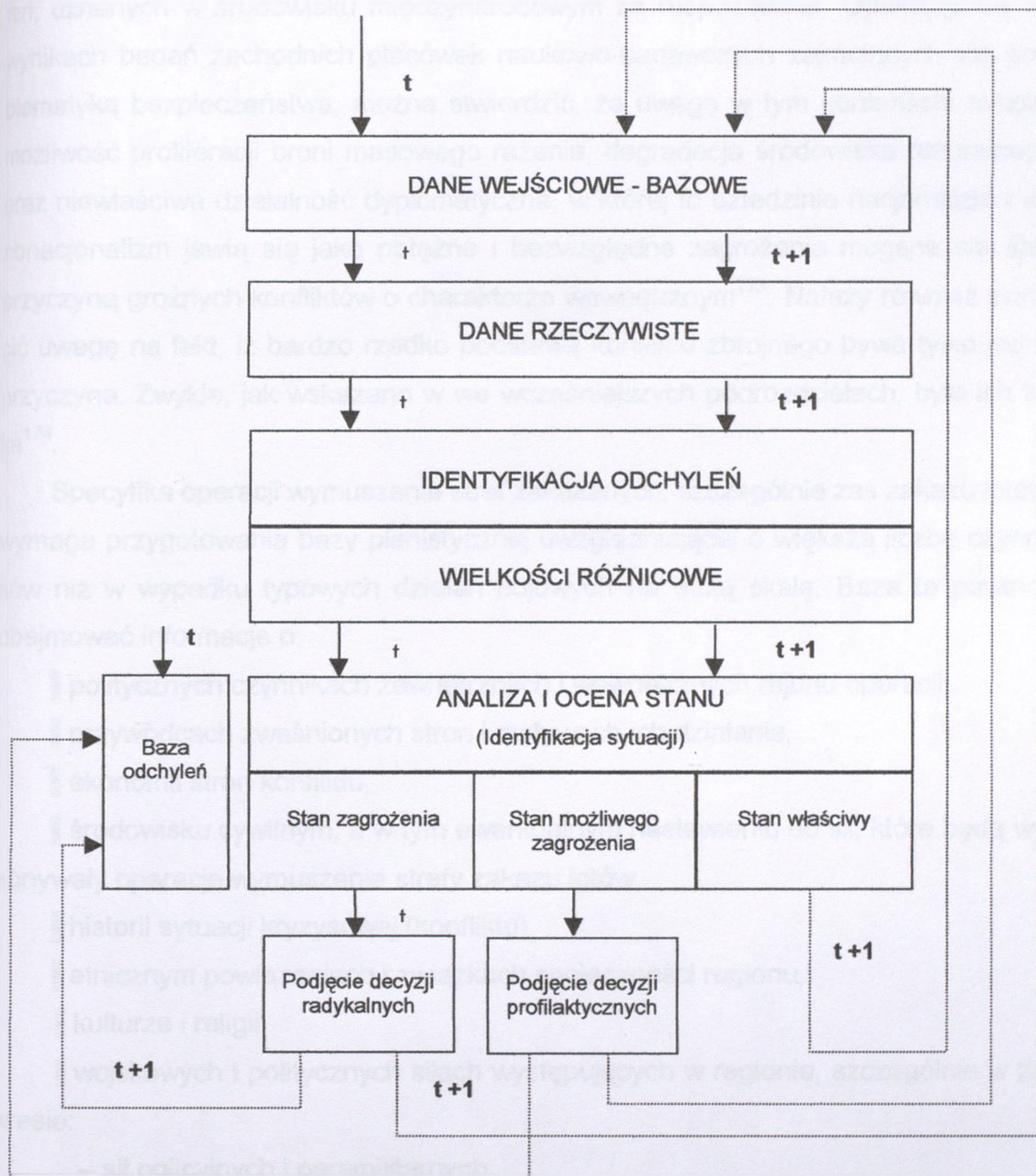


Rys. 17. Proces controllingu w zarządzaniu kryzysowym



Źródło: S. Marciniak, *Controlling...*, wyd. cyt., s. 212.

Rys. 17. Proces controllingu w zarządzaniu kryzysowym



Źródło: S. Marciniak, *Controlling...*, wyd. cyt., s. 214.

t – okres pierwszy podlegający monitorowaniu, który kończy uwzględniający ocenę stanu,

$t+1$ – okres następny, uwzględniający ocenę stanu.

Rys.18. Idea i zasady controllingu w sytuacjach kryzysowych

W wypadku działań wojskowych z użyciem lotnictwa monitorowanie obszaru, nad którym prowadzona jest operacja wymuszania strefy zakazu lotów, umożliwia ona wczesne wykrywanie różnych zagrożeń i tym samym zapobiega eskalacji działań, uznanych w środowisku międzynarodowym za niepożądane. Opierając się na wynikach badań zachodnich placówek naukowo-badawczych zajmujących się problematyką bezpieczeństwa, można stwierdzić, że uwagę w tym kontekście skupia: możliwość proliferacji broni masowego rażenia, degradacja środowiska naturalnego oraz niewłaściwa działalność dyplomatyczna, w której to dziedzinie nacjonalizm i etnonacjonalizm jawią się jako potężne i bezwzględne zagrożenia mogące się stać przyczyną groźnych konfliktów o charakterze wewnętrznym¹⁷³. Należy również zwrócić uwagę na fakt, iż bardzo rzadko podstawą konfliktu zbrojnego bywa tylko jedna przyczyna. Zwykle, jak wskazano w we wcześniejszych podrozdziałach, było ich kilka¹⁷⁴.

Specyfika operacji wymuszania stref zakazanych, szczególnie zaś zakazu lotów, wymaga przygotowania bazy planistycznej uwzględniającej o większą liczbę czynników niż w wypadku typowych działań bojowych na dużą skalę. Baza ta powinna obejmować informacje o:

- politycznych czynnikach zewnętrznych i wewnętrznych rejonu operacji,
- przywódcach zwaśnionych stron i motywach ich działania,
- ekonomii stron konfliktu,
- środowisku cywilnym, a w tym ewentualnym nastawieniu do sił, które będą wykonywały operację wymuszania strefy zakazu lotów,
- historii sytuacji kryzysowej (konfliktu),
- etnicznych powiązaniach i związkach społeczności regionu,
- kulturze i religii,
- wojskowych i politycznych sił występujących w regionie, szczególnie w zakresie:
 - sił policyjnych i paramilitarnych,
 - grup terrorystycznych oraz organizacji działających w obszarze przyszłej operacji wymuszania strefy zakazu lotów,
 - stacjonujących w regionie siłach zbrojnych, ich rozmieszczeniu, uzbrojeniu,
 - zgromadzonych zasobach strategicznych¹⁷⁵.

¹⁷³ *Global Trends 2015: A Dialogue about the Future with Non-government Experts* – www.odci.gov/nic/pubs/2015.

¹⁷⁴ Zob. M. Marszałek, *Siły powietrzne w sojuszniczych i koalicyjnych operacjach pozawojennych XXI wieku*, „Myśl Wojskowa” nr 6, 2003, s. 63.

¹⁷⁵ Por. B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Pozawojenne operacje...*, wyd. cyt., s. 157.

W wypadku operacji wymuszania stref zakazu lotów bardzo ważne znaczenie mają informacje dotyczące składu, liczebności oraz rozmieszczenia sił obrony powietrznej, i to zarówno ich komponentu lotniczego, jak i naziemnego (wojsk rakietowych OP). Ponadto informacje o potencjale bojowym państwa, w stosunku do którego ma być wprowadzona strefa zakazu lotów, powinny obejmować także dane o broni masowego rażenia oraz jej prawdopodobnych nosicielach. Szczególnym obiektem zainteresowania będą tu rakiety balistyczne, które słusznie uznaje się w środowisku międzynarodowych ekspertów za jedno największych zagrożeń niesionych z powietrza. Tego rodzaju broń może bowiem posłużyć stronie przeciwnej do wykonania uderzeń odwetowych na państwa wspierające działania komponentu powietrznego sił sojuszniczych (koalicyjnych) lub bezpośrednio uczestniczące w operacji wymuszania stref zakazu lotów.

Podjęcie decyzji radykalnych może obejmować propozycję bardzo agresywnego użycia lotnictwa w ramach operacji wymuszania stref zakazu lotów. Takie decyzje mogą być podejmowane wyłącznie w sytuacjach szczególnych i tylko po uprzednim wyczerpaniu innych, łagodniejszych środków przymusu. Należy podkreślić, że decyzje o dodatkowych uderzeniach będą podejmowane na najwyższych szczeblach narodowych organów decyzyjnych państw tworzących koalicję lub na szczeblu politycznym Sojuszu Północnoatlantyckiego. Trzeba również wyjaśnić, jaką sytuację można uznać za szczególną. Uwzględniając wyniki badań, można przyjąć, że sytuacje szczególne mogą być rezultatem nagminnego nieprzestrzegania rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ, koncentracją wojsk państwa, nad którego terytorium wprowadzono strefę zakazu lotów, lub też użyciem wojsk rządowych tego państwa przeciwko własnej ludności – określonym mniejszościom narodowym. Jeżeli z oceny wynika, że wymienione przypadki mogą doprowadzić do rozprzestrzenienia się kryzysu na kraje sąsiednie, to będą wymagane zdecydowane, ofensywne działania lotnictwa koalicji lub sojuszu. Takie decyzje były podejmowane kilkakrotnie przez decydentów koalicji w trakcie operacji wymuszania stref zakazów lotów nad Irakiem. Ich rezultatem była między innymi operacja „Desert Strike”, którą siły koalicyjne przeprowadziły na początku września 1996 roku. Wyrazem tego rodzaju decyzji było również postanowienie o wykonaniu w ramach operacji wymuszania strefy zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną kampanii powietrznej określonej kryptonimem „Deliberate Force”.

Jeśli natomiast z oceny stanu możliwego zagrożenia wynika, że trudno jest przewidzieć z dużym prawdopodobieństwem, jak zachowa się strona przeciwna siłom koalicji lub sojuszu, to aby uniknąć zaskoczenia, muszą być podjęte działania o charakterze profilaktycznym. Zakres tego typu działań jest bardzo szeroki i może

obejmować zarówno użycie przez lotnictwo środków nieśmiercionośnych, jak i w skrajnych przypadkach tradycyjnych bomb oraz rakiet. Można założyć, że działania profilaktyczne będą dotyczyć przede wszystkim psychologicznego i informacyjnego oddziaływania na stronę przeciwną. W celu uniknięcia niepożądanych strat wśród ludności cywilnej oraz stanie osobowym sił zbrojnych tego państwa samoloty z sił zadaniowych mogą zrzucać ulotki nawołujące do niepodejmowania niezgodnych z ustaleniami ONZ działań przeciwko siłom interwencyjnym. Zdarzało się, że samoloty amerykańskie zrzuciły ulotki nad irackimi dywizjonami raketowymi i jednostkami artylerii przeciwlotniczej, ostrzegając je, by nie próbowały strzelać do samolotów wykonujących zadania w przestrzeni powietrznej Iraku, bo w przeciwnym razie zostaną zbombardowane. Wyrażenie tego ostrzeżenia w postaci graficznej miało być bardziej przekonujące i w większym stopniu trafić do świadomości personelu naziemnych sił obrony powietrznej Iraku. Natomiast tuż przed operacją „Iraqi Freedom” ulotki zrucane przez lotnictwo Stanów Zjednoczonych i sił koalicyjnych uczestniczące w operacji „Southern Watch” zawierały wyjaśnienia, w jaki sposób jednostki irackie mogą uniknąć zniszczenia w przypadku rozpoczęcia interwencji¹⁷⁶. Po raz pierwszy ulotki zachęcające do kapitulacji sił irackich zrzucano 19 marca 2003 roku. Celem tego rodzaju działalności lotnictwa było stworzenie Irakijczykom warunków do przygotowania się, do ewentualnych operacji wojskowych i zmniejszenia tym samym strat w sile żywej. Tego rodzaju działania były wyrazem woli Stanów Zjednoczonych i ich partnerów do uczynienia zbliżającej się wówczas nieuchronnie interwencji bardziej humanitarnej niż by to miało miejsce w przypadku klasycznych działań wojennych.

Stan właściwy, jak to przedstawiono na rysunku 18, nie wymaga podejmowania dodatkowych decyzji, a tym samym innych działań niż te określone na wstępie operacji. W tym wypadku można więc przyjąć, że państwo, w stosunku do którego podjęta została operacja wymuszania stref zakazu lotów lub innych stref zakazanych, przestrzega ustaleń zawartych w rezolucji ONZ i działania lotnictwa koalicji lub sojuszu sprowadzają się jedynie do monitorowania sytuacji w przestrzeni powietrznej i obserwacji terytorium będącego przedmiotem zainteresowania tych sił. Jak wynika z przeprowadzonych badań, będą to sytuacje bardzo rzadkie. Bardziej prawdopodobne jest, że mimo przebywania w przestrzeni powietrznej samolotów koalicyjnych lub sojusznicznych strona lub strony konfliktu podejmą jednak próby, mające na celu zakłócenie bądź utrudnienie prowadzonej operacji.

¹⁷⁶ Zob. <http://www.globalsecurity.org/wmd/library/news/iraq/2003/iraq-030319-centcom>.

Wszystkie z wymienionych uwarunkowań powinny znaleźć właściwe odzwierciedlenie w miernikach bazy, a także przyjętym ich poziomie, co jest trzecią bardzo ważną kwestią w przypadku projektowania, wdrażania oraz funkcjonowania controllingu w sytuacjach kryzysowych. Efektywne rozwiązanie tego problemu bardzo często decyduje o efektywności całego controllingu, a tym samym i operacji wymuszania stref zakazanych.

Czwartą, nie mniej istotną sprawą, jest prawidłowe określenie odchyień, które pozwoliłyby na zidentyfikowanie stanu sytuacji kryzysowej. Do tego, jak zauważył Marciniak, konieczna jest szczegółowa znajomość:

- 1) specyfiki monitorowanego podmiotu,
- 2) możliwych do wykorzystania metod, które w sposób naukowy pozwalają określić poziom dopuszczalnych odchyień,
- 3) konsekwencji osiągnięcia danego poziomu odchyień (czy są one akceptowane, skłaniają do reakcji planowej czy natychmiastowej)¹⁷⁷.

W aspekcie operacji wymuszania stref zakazanych monitorowanym podmiotem będzie państwo, które nie przestrzega wprowadzonych w życie rezolucji Rady bezpieczeństwa ONZ. Mogą to być również strony konfliktu i to zarówno o charakterze wewnętrznym, jak i międzynarodowym. W pierwszym wypadku użycie terminu „podmiot” ma bardziej symboliczne niż merytoryczne znaczenie, albowiem w świetle prawa międzynarodowego frakcje (odłamy) wchodzące w skład struktury państwa nie są podmiotami. Z sytuacją taką można mieć do czynienia w przypadku konfliktu, w którym poszczególni jego uczestnicy za cel działania przyjęli oderwanie się od danego państwa i stworzenie nowego, opartego na jednej grupie narodowościowej. Taka sytuacja z wojskowego punktu widzenia jest najbardziej złożona i wymaga wyjątkowo ścisłej współpracy pomiędzy komponentem wojskowym a dyplomatycznym określającym cel polityczny operacji wymuszania stref zakazanych.

Odnosząc się do odchyień, należy założyć, że jest to domeną organów decyzyjnych na szczeblu politycznym. Wylania się tu jednakże poważny problem merytoryczny, w jaki sposób należy wyrazić dopuszczalne odchylenie w przypadku reagowania na sytuacje kryzysowe. Wydaje się, że pomocne w tym względzie powinny być ustalenia zawarte w porozumieniu pokojowym czy też rezolucjach Rady Bezpieczeństwa. Powinny one stanowić swego rodzaju model sytuacji pożądaną w obszarze operacji. Można sądzić, że ustalone przez wspomniane organy odchylenia mogą mieć między innymi charakter czasowy i przestrzenny, będąc ze sobą skorelowane.

¹⁷⁷ S. Marciniak, *Controlling...*, wyd. cyt., s. 217.

Sposób ich formułowania powinien być na tyle przejrzysty, by można było jednoznacznie wyeliminować możliwość zarówno zbyt szybkiego, jak nadmiernego użycia przemocy zbrojnej. Jako przykład tego rodzaju odchyłeń można by przytoczyć ściśle określony termin wycofania sił zbrojnych stron lub strony konfliktu z precyzyjnie określonego terytorium.

Akceptowalność osiągania odchyłeń jest bardzo istotnym zagadnieniem z punktu prowadzenia operacji wymuszania stref zakazanych. Można przypuszczać, że w tym względzie szybkość i sposób reagowania lotnictwa (komponentu powietrznego) będą uzależnione od stopnia zagrożenia, jaki ze sobą wnoszą do ogólnej sytuacji w obszarze operacji.

Ostatni element controllingu w sytuacjach kryzysowych polega na spełnieniu uwarunkowań zabezpieczenia organizacyjno-technicznego procesów rozpoznania, identyfikacji, monitorowania, analizy i oceny zagrożeń oraz podejmowania decyzji adekwatnych do powstałych sytuacji. Bez tego przydatność praktyczna nawet najlepiej skonstruowanego z punktu widzenia zasad teoretycznych systemu controllingu jako narzędzia monitorowania oraz identyfikacji zagrożeń może być bardzo mała. W tym celu niezbędne jest wdrożenie optymalnego z punktu widzenia podejmowania decyzji i reagowania na odbiegające od normy sytuacje sposobu organizacji. Powinno to zapewnić właściwy:

- 1) przepływ informacji,
- 2) zbieranie, zabezpieczenie i przetwarzanie informacji,
- 3) sposób i harmonogram realizowania procesów monitorowania oraz identyfikacji zagrożeń,
- 4) tryb i sposób podejmowania decyzji,
- 5) dobór oprzyrządowania informatycznego.

W operacjach wymuszania stref zakazanych spełnienie wymienionych postulatów powinno być zapewnione przez właściwie zorganizowany system dowodzenia i kontroli oraz adekwatne do potrzeb siły zadaniowe, w tym głównie komponent powietrzny. Wyniki analiz przeprowadzonych do tej pory operacji wymuszania stref zakazu lotów wskazują, że nie zawsze struktury podsystemu dowodzenia oraz narzucone procedury umożliwiały skuteczne wykonywanie zadań wynikających z celów tych operacji. Siły wydzielone do wykonania operacji wymuszania stref zakazanych muszą natomiast spełniać wszystkie funkcje wynikające z założeń doktrynalnych tego rodzaju operacji oraz rzeczywistych potrzeb w obszarze operacji.

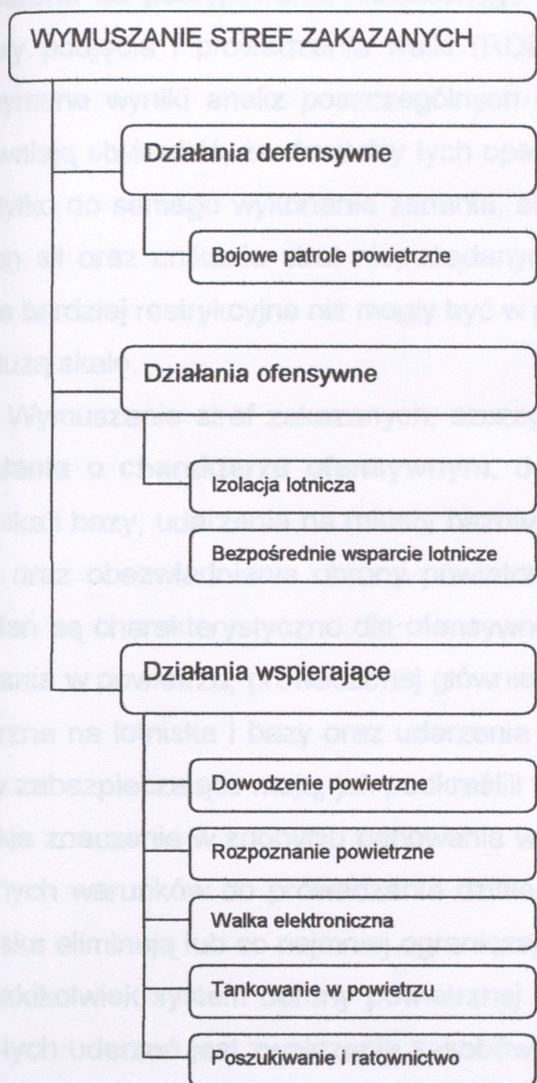
4.4. Rodzaje działań lotnictwa w operacjach wymuszania stref zakazanych

Na podstawie wniosków z doświadczeń w użyciu lotnictwa koalicyjnego i sojuszniczego w opisanych wcześniej operacjach należy stwierdzić, że kojarzenie strefy zakazu lotów wyłącznie z typowymi działaniami defensywnymi lotnictwa jest założenia błędne. Szczególnie, jeśli uwzględni się fakt, że każdy incydent lotnictwa z naziemnymi siłami obrony powietrznej staje się wystarczająco silnym bodźcem do zgodnej z prawem reakcji ze strony komponentu powietrznego wymuszającego strefę zakazu lotów. ONZ, formułując mandat do tego typu operacji, odwołuje się bowiem do artykułu 51 Karty Narodów Zjednoczonych, który upoważnia do użycia przemocy zbrojnej w obronie własnej. Prawo to zawsze znajduje odzwierciedlenie w regułach podjęcia i prowadzenia walki sił koalicyjnych lub sojusznicznych. Ponadto należy zwrócić uwagę, iż operacje wymuszania stref zakazu lotów oparte są na artykule 42 rozdziału VII wspomnianej karty, upoważniającym do użycia siły do osiągnięcia konkretnych celów związanych z przywróceniem lub utrzymaniem pokoju. A zatem każdy obiekt zarówno w powietrzu, jak i na ziemi stwarzający zagrożenie samolotom komponentu powietrznego sił zadaniowych, zgodnie z przyjętymi procedurami, staje się zwykle dla niego celem uderzenia. Uwzględniając zatem wszelkie uwarunkowania i potrzeby wynikające z operacji wymuszania stref zakazanych, szczególnie zaś zakazu lotów, można przyjąć, że standardowo lotnictwo będzie prowadziło działania: defensywne oraz zabezpieczające, a w sytuacjach szczególnych także ofensywne (rysunek 19).

Opierając się na wnioskach z operacji „Deny Flight” w Bośni i Hercegowinie oraz „Southern Watch” i „Northern Watch” w Iraku, można stwierdzić, że największy wysiłek lotnictwa obejmuje działania defensywne. Bojowe patrole powietrzne są bowiem zasadniczym elementem operacji wymuszania stref zakazu lotów. Autoryzacja tego rodzaju operacji przez ONZ powoduje, że samoloty patrolujące przestrzeń powietrzną objętą zakazem wykonywania lotów mogą, zgodnie z prawem międzynarodowym, użyć posiadanego uzbrojenia w stosunku do każdego samolotu wojskowego naruszającego tę strefę.

W zależności od sytuacji w obszarze operacji oraz możliwości koalicji lub sojuszu samoloty w strefie zakazu lotów mogą być utrzymywane całodobowo lub okresowo. Wyniki analiz dotychczasowych operacji wymuszania stref zakazu lotów dowodzą, że stosunek ilościowo-jakościowy lotnictwa sojuszu lub koalicji był na tyle duży, iż siły powietrzne państwa, nad którego terytorium funkcjonowała strefa zakazu lotów, podejmowały jedynie sporadyczne próby walki. Dotyczyło to głównie samolo-

tów, w przeciwieństwie do śmigłowców, które szczególnie w Bośni i Hercegowinie były nagminnie używane przez strony konfliktu.



Rys. 19. Rodzaje działań lotnictwa w operacjach wymuszania stref zakazu lotów

Zgodnie z wypracowaną taktyką samoloty wydzielone do bojowych patroli powietrznych zawsze działały pod nadzorem powietrznych systemów wczesnego ostrzegania i kontroli (AWACS) lub innych jednostek powietrznych wykorzystywanych do dowodzenia. Zadaniem załóg lotniczych wykonujących bojowe patrole powietrzne było wykrywanie, identyfikowanie i ewentualne zwalczanie samolotów i śmigłowców naruszających strefy zakazu lotów. Aby wymienione zadania były możliwe do wykonania, samolotom realizującym misje bojowych patroli powietrznych przy-

dzielano strefy w taki sposób, by mogły one skutecznie zapobiegać nieautoryzowanym przelotom do przestrzeni kontrolowanej przez środki międzynarodowe. Po uzyskaniu zgody na przechwycenie, załogi wykonujące bojowy patrol powietrzny były zmuszone do postępowania narzuconego przez specjalne instrukcje (SPINS) oraz reguły podjęcia i prowadzenia walki (ROE) obowiązujące w takich sytuacjach¹⁷⁸. Otrzymane wyniki analiz poszczególnych operacji wymuszania stref zakazu lotów pozwalają stwierdzić, że dowódcy tych operacji wyjątkowo dużą wagę przywiązywali nie tylko do samego wykonania zadania, ale i do zapewnienia bezpieczeństwa własnych sił oraz unikania strat niepożądanych. Dlatego też reguły użycia siły były o wiele bardziej restrykcyjne niż mogły być w przypadku prowadzenia działań bojowych na dużą skalę.

Wymuszanie stref zakazanych, szczególnie zaś zakazu lotów, obejmuje także **działania o charakterze ofensywnym**, do których można zaliczyć: uderzenia na lotniska i bazy, uderzenia na rakiety bazowania naziemnego i systemy zabezpieczające oraz obezwładnianie obrony powietrznej przeciwnika. Wymienione tu rodzaje działań są charakterystyczne dla ofensywnej formy klasycznej walki o zdobycie panowania w powietrzu, prowadzonej głównie w działaniach wojennych. Uderzenia powietrzne na lotniska i bazy oraz uderzenia na rakiety naziemnego bazowania i systemy zabezpieczające mają, jak podkreślili to Janusz Karpowicz i Eugeniusz Cieślak, wielkie znaczenie w zdobyciu panowania w powietrzu i zapewnieniu tym samym dogodnych warunków do prowadzenia działań przez wojska własne¹⁷⁹. Uderzenia na lotniska eliminują lub co najmniej ograniczają działanie lotnictwa przeciwnika bardziej niż jakikolwiek system obrony powietrznej czy też własne lotnictwo myśliwskie. Celem tych uderzeń jest zwalczanie zasobów sił powietrznych strony konfliktu uznanej za przeciwnika na ziemi. Obiektami uderzeń natomiast są: samoloty na lotniskach lub lądowiskach, stanowiska dowodzenia sił powietrznych, stanowiska startowe przeciwlotniczych systemów raketowych oraz bazy logistyczne i warsztaty naprawcze sił powietrznych¹⁸⁰. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że w przypadku wymuszania stref zakazu lotów działania ofensywne były prowadzone sporadycznie i dopiero po wyczerpaniu innych środków perswazji. Zwykle były one formą odwetu za nieprzestrzeganie ustaleń zawartych w rezolucjach Rady Bezpieczeństwa ONZ oraz stwarzanie zagrożenia samolotom koalicji lub sojuszu. Ataki odwetowe mogą być wyko-

¹⁷⁸ Zob. M. Marszałek, *Siły powietrzne NATO...*, wyd. cyt., s. 79 i 80.

¹⁷⁹ Podejście to można uznać za klasyczne, z którym utożsamia się prawdopodobnie większość badaczy zajmujących się użyciem lotnictwa zarówno w walce zbrojnej, jak i działaniach pozawojennych.

¹⁸⁰ J. Karpowicz, E. Cieślak, *Lotnictwo wsparcia w sojuszniczych działaniach powietrznych*, AON, Warszawa 2003, s. 27.

nywane głównie przez samoloty uderzeniowe, a w sytuacji szczególnie dużego zagrożenia ze strony obrony powietrznej państwa, nad którym ustanowiono strefę zakazu lotów – przez pociski samosterujące. Jako przykład można tu przytoczyć uderzenie lotnicze na lotnisko Udbina.

Obezwładnianie obrony powietrznej, jak wiadomo, ma na celu zapewnienie własnemu lotnictwu korzystnych warunków do wykonania zadań nad terytorium państwa uznanego za przeciwnika. Osiągnięcie tego celu jest możliwe dzięki ścisłemu współdziałaniu między środkami ogniowymi i środkami walki elektronicznej, zakłócającymi stacje radiolokacyjne oraz systemy łączności obrony powietrznej i przeciwlotniczej państwa, w stosunku do którego podjęto tego rodzaju działania. Bardzo często w dokumentach doktrynalnych podkreśla się konieczność stosowania w operacjach wymuszania stref zakazu lotów środków walki elektronicznej, które nie powodują strat w sile żywej. Obiektami uderzeń w działaniach związanych z obezwładnianiem obrony powietrznej są: dywizjony raketowe OP, jednostki artylerii przeciwlotniczej, urządzenia radiolokacyjne OP i obrony przeciwlotniczej oraz stanowiska dowodzenia. Szczególnie niebezpieczne dla lotnictwa zaangażowanego w operacje wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych są środki raketowe i artyleryjskie. Nie dziwi zatem fakt, iż dane uzyskane z analizy dotychczasowych operacji jednoznacznie potwierdzają, że lotnictwo koalicji lub sojuszu przeprowadziło o wiele więcej ataków na pozycje bojowe dywizjonów raketowych i jednostek artylerii przeciwlotniczej niż na lotniska i samoloty na ziemi, co udokumentowano w poprzednim rozdziale niniejszego studium.

Izolacja lotnicza ogólnie oznacza działalność lotnictwa mającą na celu zwalczanie sił lądowych, rozmieszczonych w głębi obszaru przeciwnika. Obejmuje ona uderzenia na: siły zgromadzone w rejonie ześrodkowania, bazy materiałowe, składnice uzbrojenia i inne obiekty infrastruktury logistycznej, środki transportu i elementy infrastruktury komunikacyjnej oraz obiekty, których zniszczenie może dać pośrednio efekt zagrożenia odwodom przeciwnika lub utrudni ich przemieszczenie¹⁸¹. Uwzględniając istotę tego rodzaju działań lotnictwa oraz wnioski z dotychczasowych operacji wymuszania stref zakazu lotów, można przyjąć, że izolacja lotnicza będzie wykonywana przede wszystkim w ramach operacji wielofunkcyjnej, prowadzonej nad obszarem konfliktu, w którego rozwiązanie zaangażowany jest także lądowy komponent sił pokojowych. Argumentów potwierdzających słuszność tej tezy dostarczyły wyniki analizy operacji „Deliberate Force”. Efektywność działań lotnictwa NATO była na tyle

¹⁸¹ Tamże, s. 31.

wysoka, że przyczyniła się do zniszczenia, przerwania i opóźnienia przemieszczenia sił i środków bośniackich Serbów na terytorium Bośni i Hercegowiny. W ramach izolacji lotniczej zwalczano infrastrukturę dowodzenia i kontroli (C2), elementy wsparcia działań oraz linie komunikacyjne, ze szczególnym uwzględnieniem mostów¹⁸². Należy tu wspomnieć, że nowością w izolacji lotniczej w konflikcie bałkańskim było jednocześnie użycie bomb GBU-15 i SLAM w tym samym sektorze działania¹⁸³.

W ramach operacji wymuszania stref zakazanych może być realizowane także **bezpośrednie wsparcie lotnicze**. Ten rodzaj działań lotnictwa znajduje zastosowanie tylko w sytuacji jednoczesnego prowadzenia operacji wymuszania stref zakazu lotów w powietrzu i operacji o charakterze innym niż wojna na lądzie. Reprezentatywnym tego przykładem były działania lotnictwa NATO oraz sił pokojowych ONZ w Bośni i Hercegowinie. Bezpośrednie wsparcie lotnicze polega na zwalczaniu pierwszorzutowych jednostek strony konfliktu w ścisłym współdziałaniu z lądowym komponentem sił zadaniowych (sił pokojowych). Ten rodzaj działań lotnictwa znajduje zastosowanie zwykle wtedy, gdy możliwości bojowe etatowych środków ogniowych sił lądowych są niewystarczające do wykonania postawionych im zadań. W czasie bezpośredniego wsparcia lotniczego realizowanego w ramach operacji reagowania kryzysowego o charakterze innym niż wojna samoloty lotnictwa koalicji lub sojuszu będą wykonywały uderzenia głównie na jednostki pancerne, zmechanizowane, artylerię oraz wyrzutnie pocisków raketowych „ziemia–ziemia” zagrażające działającemu w terenie komponentowi lądowemu. Bezpośrednie wsparcie lotnicze wymaga precyzyjnej koordynacji wykorzystania przestrzeni powietrznej przez środki ingerujące w tę przestrzeń przede wszystkim ze względów bezpieczeństwa lotnictwa. Wymaga to z kolei dokładnej znajomości aktualnego położenia wojsk lądowych strony uznanej za przeciwnika oraz komponentu lądowego sił zadaniowych (kontyngentów lądowych sił pokojowych), a także wskazywania celów drogą bezpośredniego naprowadzania samolotów uderzeniowych na atakowane obiekty¹⁸⁴. Takie rozwiązania powinny wyeliminować możliwość popełnienia błędów zarówno przez wspierających, jak i wspieranych. Ma to bardzo ważne znaczenie, albowiem jednym z najważniejszych wymogów operacji wymuszania strefy zakazu lotów oraz innych stref zakazanych, podob-

¹⁸² Zob. M. Marszałek, *Siły powietrzne NATO...*, wyd. cyt., s. 91.

¹⁸³ SLAM dysponuje głowicą samonaprowadzającą z układem przekazywania danych. Napęd stanowi mały turbinowy silnik odrzutowy. W układ pilota automatycznego wbudowano odbiornik GPS. AGM-84E umożliwia atakowanie silnie bronionych obiektów naziemnych z dużej odległości (90 km), których położenie nie jest precyzyjnie znane. Pocisk przeszedł chrzest bojowy w rejonie Zatoki Perської, a jego nosicielami były głównie samoloty F/A-18 *Hornet*.

¹⁸⁴ Por. J. Karpowicz, E. Cieślak, *Lotnictwo wsparcia ...*, wyd. cyt., s. 32.

nie jak innych operacji reagowania kryzysowego nieobjętych artykułem 5 traktatu waszyngtońskiego, jest wykonanie zadań bez strat własnych.

Istotne znaczenie w operacjach wymuszania stref zakazu lotów mają szeroko pojęte **wspierające działania powietrzne** (rysunek 19). Operacje te prowadzone są w celu zabezpieczenia i ubezpieczenia głównych działań lotnictwa oraz innych komponentów wielonarodowych połączonych sił zadaniowych. Obejmują one: dowodzenie powietrzne, rozpoznanie powietrzne, walkę elektroniczną, tankowanie w powietrzu, transport powietrzny, a także poszukiwanie i ratownictwo oraz bojowe poszukiwanie i ratownictwo¹⁸⁵.

Dowodzenie powietrzne w operacjach wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych jest realizowane z wykorzystaniem samolotów AWACS wydzielonych z sił wczesnego ostrzegania sojuszu oraz wyspecjalizowanych powietrznych stanowisk dowodzenia pola walki (ABCCC). W celu zapewnienia bezpieczeństwa tego typu samolotów strefy ich działania wyznacza się poza strefą zakazu lotów lub inną strefą zakazaną. Taka lokalizacja stref użycia samolotów AWACS powoduje, że nie są one narażane na bezpośrednie oddziaływanie naziemnych systemów obrony powietrznej oraz lotnictwa myśliwskiego. Dlatego też tak dużą rolę odgrywają państwa sąsiadujące ze strefą zakazu lotów oraz ich przestrzeń powietrzna. Prowadząc w stosunku do nich właściwą politykę, dyplomaci reprezentujący sojusz lub koalicję powinni wynegocjować dostęp do ich przestrzeni powietrznej. W przeprowadzonych do tej pory operacjach wymuszania stref zakazu lotów wspomniane działania polityczne kończyły się zwykle sukcesem i dlatego lotnictwo NATO korzystało z przestrzeni powietrznej Węgier w czasie operacji na Bałkanach, a lotnictwo koalicji antypirackiej kierowanej przez Stany Zjednoczone wykorzystywało przestrzeń powietrzną Turcji. Strefy użycia samolotów AWACS mogą być również wyznaczone nad morzami, jak to miało miejsce podczas operacji „Deny Flight”. Ponadto w przypadku prowadzenia działań ofensywnych przez lotnictwo koalicyjne lub sojusznicze do dowodzenia z powietrza mogą być wykorzystywane także wersje obserwacyjne samolotów uderzeniowych, które są wykorzystywane przez oficerów naprowadzania lotnictwa.

Rozpoznanie powietrzne w operacjach wymuszania stref zakazanych jest prowadzone w celu pozyskiwania na bieżąco informacji o wszelkich działaniach (powietrznych i lądowych) strony uznanej za przeciwnika, zagrożeniach oraz wykrywania zmian jego możliwości. Do źródeł, z których może korzystać lotnictwo sojusznicze

¹⁸⁵ Tamże, s. 34.

lub koalicyjne wydzielone do wykonania operacji wymuszania stref zakazu lotów, można zaliczyć: powietrzny system wczesnego ostrzegania, powietrzny system wykrywania i dowodzenia, samoloty rozpoznania komponentu morskiego oraz samoloty bezzałogowe. Lotnictwo rozpoznawcze posiada zatem w wyposażeniu specjalistyczne środki o nieporównywalnych z innymi środkami rozpoznania możliwościami manewrowymi, przestrzennymi i czasowymi¹⁸⁶. Obecnie do podstawowych środków rozpoznania powietrznego zalicza się: środki załogowe i bezzałogowe. Pierwsze z wymienionych środków, którymi są wyspecjalizowane do wykonywania misji rozpoznawczych samoloty wraz z naziemnymi stacjami obróbki informacji, stanowią główny element systemu rozpoznania powietrznego. Są one zdolne do prowadzenia najtrudniejszych nawet misji i dostarczania informacji niemal w czasie rzeczywistym. Ponadto będąc w powietrzu, załogi statków powietrznych mogą reagować na zmieniające się warunki i modyfikować sposób wykonania postawionych im zadań, co jest szczególnie ważne w przypadku operacji wymuszania stref zakazu lotów. Współczesne środki załogowe mają zdolność do długotrwałego przebywania w powietrzu i pokonywania bardzo dużych odległości. Dzięki temu mogą rozpoznawać znaczne obszary za pomocą różnych rodzajów czujników. Większość tych środków, jak podkreślają eksperci z państw zachodnich, ma wspólny system przekazywania danych, umożliwiający transmisję między urządzeniami naziemnymi, zwiększając tym samym możliwości w zakresie dystrybucji danych rozpoznawczych. Aparaty załogowe można podzielić na dwie grupy: środki działające spoza obszaru działań oraz penetrujące środki rozpoznawcze¹⁸⁷.

Podstawową zaletą rozpoznania prowadzonego spoza obszaru operacji jest brak oddziaływania ze strony środków powietrznych, szczególnie zaś naziemnych sił obrony powietrznej i przeciwlotniczej państwa, nad którego terytorium prowadzona jest operacja wymuszania strefy zakazu lotów.

Walka elektroniczna jest prowadzona w celu maskowania aktywności własnych sił, szczególnie zaś działań lotnictwa oraz uniemożliwienia lub zmniejszenia aktywności działań po stronie przeciwnej. W tej sferze działalności wykorzystuje się cały zakres widma elektromagnetycznego, stosowanego do celów militarnych¹⁸⁸. Walkę elektroniczną można zdefiniować jako *zespół przedsięwzięć i działań wyspecjalizowanych sił, sprzężonych ze sobą organizacyjnie i funkcjonalnie, których celem jest rozpoznanie i dezorganizacja systemów (środków) elektronicznych przeciwnika oraz*

¹⁸⁶ Zob. R. Szypra, *Operacje informacyjne...*, wyd. cyt., s. 211.

¹⁸⁷ Zob. Air Force Doctrine Document 2-5-2. *Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance Operations*, 21 April 1999, [dalej cyt.: AFDD 2-5-2], p. 30.

¹⁸⁸ Zob. B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne...*, wyd. cyt., s. 123.

zapewnienie warunków do stabilnej pracy analogicznym systemom (środkom) wojsk własnych¹⁸⁹. Walka elektroniczna jest zatem, jak ujęli to autorzy amerykańskiej doktryny sił powietrznych, *każdym działaniem z użyciem sił zbrojnych obejmującym ukierunkowane zastosowanie energii elektromagnetycznej lub wykonania uderzenia na przeciwnika*¹⁹⁰. Walka ta obejmuje przechwytywanie i identyfikację emisji elektromagnetycznych, wykorzystanie energii elektromagnetycznej do ograniczania lub uniemożliwiania wykorzystania spektrum elektromagnetycznego przez przeciwnika oraz działania zapewniające efektywne użycie tego spektrum przez własne siły. W przypadku operacji wymuszania stref zakazanych dotyczy to lotnictwa wykonującego zasadnicze zadania wynikające z planu tej operacji. Opierając się na sojuszniczych materiałach źródłowych, można wyodrębnić trzy charakterystyczne grupy przedsięwzięć walki elektronicznej: zabezpieczenie elektroniczne, przeciwdziałanie elektroniczne i obronę elektroniczną¹⁹¹.

Przedsięwzięcia zabezpieczenia elektronicznego podejmowane przez lotnictwo w ramach operacji wymuszania szeroko pojętych stref zakazanych mogą obejmować poszukiwanie, przechwytywanie, identyfikację emisji elektromagnetycznych oraz określenie położenia ich źródeł. Celem tego rodzaju działań prowadzonych przez lotnictwo koalicji lub sojuszu jest ocena zagrożenia ze strony środków powietrznych państwa nieprzestrzegającego ustaleń Organizacji Narodów Zjednoczonych. Można zgodzić się z Karpowiczem i Cieślakiem, że przedsięwzięcia te będą źródłem informacji niezbędnej do podejmowania decyzji w zakresie przeciwdziałania i obrony elektronicznej oraz innych działań lotnictwa wykonywanych w operacji wymuszania stref zakazanych.

Przedsięwzięcia przeciwdziałania elektronicznego są częścią walki elektronicznej obejmującą wykorzystanie energii elektromagnetycznej i podejmowane są w celu uniemożliwienia lub ograniczenia efektywnego wykorzystania spektrum elektromagnetycznego przez państwo uznane za przeciwnika. Użycie wyspecjalizowanych samolotów zakłóceń elektronicznych oraz systemów samoobrony elektronicznej samolotów jest podstawową formą przeciwdziałania elektronicznego w szeroko pojętych działaniach lotnictwa, a więc także i w operacjach wymuszania stref zakazanych.

¹⁸⁹ R. Szpyra, *Operacje informacyjne...*, wyd. cyt., s. 149.

¹⁹⁰ AFDD 2-5.1, wyd. cyt., s. 2.

¹⁹¹ W doktrynie AFDD 2-5.1 natomiast wyróżniono: wsparcie elektroniczne, atak elektroniczny oraz obronę elektroniczną.

Przedsięwzięcia obrony elektronicznej, będące częścią walki elektronicznej, obejmują działania zapewniające efektywne wykorzystanie spektrum elektromagnetycznego przez systemy elektroniczne sił własnych pomimo użycia przez przeciwnika energii elektromagnetycznej do ich zakłócenia¹⁹².

Do realizacji misji walki elektronicznej lotnictwo dysponuje samolotami rozpoznania i zakłócania elektronicznego. Samoloty tego typu są wyposażone i przystosowane do ustalania położenia stacji radiolokacyjnych, radiowych i innych emitujących energię elektromagnetyczną, znajdujących się na ziemi oraz okrętach i samolotach, dokonania analizy transmisji i – w zależności od potrzeb oraz możliwości – zakłócania ich działania. Z analizy literatury przedmiotu badań wynika, że taktyka lotnictwa w ramach przedsięwzięć zabezpieczenia elektronicznego jest zróżnicowana i zależy głównie od charakteru zadań, wykorzystywanego sprzętu oraz sytuacji w obszarze operacji wymuszania stref zakazanych. Walka elektroniczna w tego rodzaju operacjach będzie zorientowana przede wszystkim na zapewnienie bezpieczeństwa samolotom wykonującym zasadnicze zadania, których wykonanie powinno zapewnić osiągnięcie nakreślonego celu operacji. Dotyczyło to będzie szczególnie działań ofensywnych, które jak wykazano, można uznać za integralny element operacji wymuszania stref zakazu lotów.

Wyniki przeprowadzonych badań jednoznacznie potwierdziły, że w każdej zrealizowanej dotychczas operacji wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych istotną rolę odegrało **tankowanie w powietrzu**. Użycie lotnictwa tankowania powietrznego pozwala bowiem na zwiększenie rozmachu prowadzonych operacji wskutek powiększenia potencjału bojowego (udźwigu środków rażenia), zwiększenia zasięgu oddziaływania, elastyczności, mobilności, jak również umożliwia wybór racjonalnych relacji pomiędzy ciężarem paliwa, uzbrojenia lub ładunku¹⁹³. W operacjach wymuszania stref zakazu lotów można wyszczególnić trzy przesłanki stosowania tankowania w powietrzu: umożliwienie szybkiego i sprawnego reagowania samolotów uderzeniowych na zmieniającą się sytuację w obszarze operacji, zwiększenie ich promienia taktycznego oraz wydłużenie czasu przebywania samolotów wykonujących zadania wsparcia, patrolowania oraz misji zabezpieczających. Na podstawie doświadczeń z dotychczasowych operacji można stwierdzić, że użycie samolotów tankowania w powietrzu zawsze gwarantowało utrzymanie stosownych do sytuacji sił w powietrzu, co mogło być odbierane przez stronę lub strony konfliktu jako

¹⁹² J. Karpowicz, E. Cieślak, *Lotnictwo wsparcia...*, wyd. cyt., s. 108.

¹⁹³ Tamże, s. 35.

wyraz wyjątkowo silnej determinacji lotnictwa koalicji lub sojuszu w osiąganiu celów operacji.

Działania poszukiwania i ratownictwa obejmują użycie wyspecjalizowanych zespołów i sprzętu w celu poszukiwania i ratowania personelu będącego w niebezpieczeństwie na ziemi lub na morzu. Biorąc pod uwagę realizowane zadania, przyjmuje się, że, istota bojowego poszukiwania i ratownictwa wyraża się w utrzymaniu zdolności do odzyskiwania personelu latającego lotnictwa sił zbrojnych państwa, koalicji lub sojuszu oraz innych osób z terenu zajętego przez przeciwnika lub potencjalnie nieprzyjaznego. W przypadku prowadzenia operacji wymuszania stref zakazu lotów należy przyjąć, że działania te będą miały charakter bojowy i stąd też do wykonania tego rodzaju misji będą zaangażowane różnego rodzaju środki powietrzne, głównie zaś samoloty i śmigłowce. Rozmach działań bojowego poszukiwania i ratownictwa, wynikający głównie z wrogiego siłom zadaniowym środowiska może wymagać użycia nawet bardzo rozbudowanego zespołu lotniczego. Najbardziej znaną, bo nagłośnioną w środkach masowego przekazu misję bojowego poszukiwania i ratowania przeprowadzono na Bałkanach po zestrzeleniu amerykańskiego samolotu F-16 w czerwcu 1995 roku¹⁹⁴. Pilot tego samolotu Scott O'Grady przez kilka dni zmuszony był do ukrywania się w obcym terenie, wielokrotnie podejmując w tym czasie próby nawiązania kontaktu z przelatującymi samolotami amerykańskimi. W szóstym dniu nadeszła oczekiwana przez niego pomoc. W misji ratowniczej bezpośrednio zaangażowane były samoloty F/A-18, AV-8B *Harrier II* oraz śmigłowce AH-1W *Cobra* oraz CH-53 *Super Stallion* z 24 MEU¹⁹⁵.

4.5. Wielkość i skład lotnictwa wydzielanego do operacji wymuszania stref zakazanych

Struktura organizacyjna lotniczego komponentu sił zadaniowych powinna być elastyczna i dostosowana do potrzeb wykonania zadań wynikających z celu operacji wymuszania stref zakazanych. Wielkość i skład tych sił, jak wynika dotychczasowych przeprowadzonych badań, nie są stałe. W zależności od potrzeb skład lotnictwa mo-

¹⁹⁴ Zob. M. Marszałek, *Siły powietrzne NATO...*, wyd. cyt..

¹⁹⁵ **Koncepcja MEU (marine expeditionary unit)** sięga końca drugiej wojny światowej. W swej obecnej postaci, jak powiedział amerykański generał Krulak, stanowi owoc wieloletnich doświadczeń w dziedzinie desantu morskiego. W ocenie amerykańskich ekspertów są to jedne z najmniejszych, najszybszych i zarazem najbardziej skutecznych formacji wojskowych na świecie, mogące zaatakować wybrzeże przeciwnika i obszary (obiekty) położone w głębi lądu na wiele sposobów. Odpowiednie przygotowanie MEU zapewnia im możliwość działania w ograniczonym, lecz istotnym zakresie zadań specjalnych, obejmujących między innymi wypadki i udzielanie pomocy zestrzelonym pilotom. Ponieważ MEU wykonuje skomplikowane zadania na wysuniętych pozycjach, ma własne grupy lotnicze, logistyczne, co czyni je praktycznie niezależnymi w okresie do dwóch tygodni. Zob. T. Clancy, *Piechota morska*, Gdański Dom Wydawniczy, Gdańsk 1999, s. 293–294.

że być wzmacniany lub też zmniejszany. W przeprowadzonych do tej pory operacjach miał miejsce zwykle pierwszy z wymienionych przypadków, czego dowodem była między innymi operacja „Deny Flight”, podczas której liczba samolotów komponentu powietrznego wzrosła prawie czterokrotnie.

Na liczebność i skład zaangażowanego lotnictwa wpływa zakres zadań wykonywanych w trakcie operacji oraz sposób ich realizacji. Z istoty tego rodzaju operacji wynika, że główny trzon lotnictwa powinny stanowić samoloty myśliwskie, które będą wykonywać bojowe patrole powietrzne. Jeśli w planie operacji ustalono, że przestrzeń powietrzna ustanowiona przez uprawnioną do tego organizację międzynarodową jako zakazana ma być patrolowana całodobowo, to liczba samolotów myśliwskich i załóg lotniczych będzie zdecydowanie większa niż w przypadku patrolowania okresowego.

Istotnym czynnikiem determinującym liczebność komponentu powietrznego jest potencjał bojowy państwa, nad którego terytorium będzie wprowadzona strefa zakazu lotów. A zatem dowództwo odpowiadające za przygotowanie, a następnie wykonanie operacji wymuszania strefy zakazu lotów lub innych stref zakazanych musi dokonać analizy i oceny możliwości bojowych strony przeciwnej, szczególnie zaś jej lotnictwa i naziemnych sił obrony powietrznej. Zakładając, że skuteczne wymuszanie strefy zakazanej jest równoznaczne z osiągnięciem panowania w powietrzu, można przyjąć, że lotnictwo powinno mieć co najmniej dwukrotnie większe siły. Należy jednak pamiętać, że określenie samego stosunku ilościowego sił może być złudne i dlatego wskazane jest także uwzględnienie jakości środków powietrznych własnych i potencjalnego przeciwnika. Określenie zatem stosunku ilościowo-jakościowego powinno dać odpowiedź na pytanie, ile samolotów oraz innych środków powietrznych może zapewnić skuteczne wykonanie zadania, a tym samym i osiągnięcie celów operacji wymuszania strefy zakazu lotów lub innej strefy zakazanej¹⁹⁶.

W składzie komponentu powietrznego powinny się znaleźć wszystkie rodzaje lotnictwa, które są niezbędne do bezpiecznego wykonania zadań postawionych przez dowódcę operacji wymuszania stref zakazanych¹⁹⁷. Stąd też komponent powietrzny tworzy nie tylko lotnictwo bojowe¹⁹⁸, ale także pomocnicze.

¹⁹⁶ Zob. M. Marszałek, *Siły powietrzne w sojuszniczych...*, wyd. cyt.

¹⁹⁷ W zależności od rodzaju operacji stanowisko to może piastować dowódca komponentu powietrznego lub dowódca połączonych sił zadaniowych.

¹⁹⁸ Lotnictwo bojowe zgodnie z definicją przyjętą dla potrzeb układu CFE-1, jest lotnictwo wyposażone w samoloty ze stałą lub zmienną geometrią skrzydeł, dysponujące uzbrojeniem i wyposażeniem przystosowanym do zwalczania celów przez użycie kierowanych i niekierowanych pocisków rakietowych, bomb, karabinów maszynowych, działek lub innego uzbrojenia, a także każdy typ lub wersja uzbrojona samolotów, które mogą wykonywać inne funkcje wojskowe, takie jak rozpoznanie lub walka elektroniczna.

Lotnictwo pomocnicze (wsparcia) tworzą rodzaje lotnictwa wyposażonego w wyspecjalizowane samoloty przeznaczone do wsparcia działań powietrznych w celu stworzenia korzystnych warunków do wykonywania zadań bojowych przez samoloty i śmigłowce wszystkich rodzajów lotnictwa. W jego skład wchodzi lotnictwo transportowe, rozpoznawcze, walki elektronicznej, tankowania powietrznego, wczesnego wykrywania, dowodzenia i naprowadzania, ratownicze, łącznikowe i specjalne¹⁹⁹.

Mając na uwadze jeden z podstawowych wymogów odnoszących się do operacji wymuszania strefy zakazu lotów oraz innych stref zakazanych, jakim jest bezpieczeństwo własnych sił, można przyjąć, że w składzie lotnictwa rozpoznawczego w jeszcze większym stopniu niż dotychczas znajdują się bezzałogowe aparaty latające (BAL). Rosnące bowiem możliwości czasowo-przestrzenne tych środków sprawiają, iż stopniowo stają się one coraz bardziej popularnym źródłem informacji rozpoznawczych niezbędnych do realizacji zadań wynikających z celu operacji wymuszania stref zakazanych. A zatem takie aparaty, jak *Global Hawk*, *Predator* oraz im podobne będą również wchodziły w skład lotnictwa rozpoznawczego komponentu powietrznego wydzielanego do tego rodzaju operacji. Eksperci amerykańscy przewidują, że w najbliższej przyszłości aparaty te będą stopniowo wypierały samoloty rozpoznawcze.

Lotnictwo tankowania powietrznego jest rodzajem lotnictwa przeznaczonym do tankowania innych samolotów w powietrzu. Jest wyposażone w samoloty transportowe przystosowane do gromadzenia dużych ilości paliwa i posiadające urządzenia do bezpiecznego łączenia instalacji pokładowych i przetaczania paliwa w locie²⁰⁰. W operacjach wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych, ze względu głównie na bazowanie lotnictwa bojowego oraz lokalizację w stosunku do wykorzystywanych lotnisk taktycznego obszaru operacji, odgrywa ono bardzo ważną rolę. Z przeprowadzonych badań wynika, że państwa wydzielające do operacji swoje samoloty bojowe przydzielają im jednocześnie własne środki tankowania w powietrzu. Dlatego też w czasie operacji „Deliberate Force” w Bośni i Hercegowinie operowało sześć różnych typów samolotów tankowania powietrznego²⁰¹. Główny element lotnictwa tankowania powietrznego stanowiły samoloty KC-135 *Stratotanker*. Ze względu na szczególne właściwości, jakimi charakteryzują się samoloty tankowania w powietrzu środki te standardowo wydzielają lotnictwo sił powietrznych.

Państwa decydujące się na uczestnictwo w operacji wymuszania strefy zakazanej (np. strefy zakazu lotów) wydzielają tyle samolotów, śmigłowców oraz innych

¹⁹⁹ J. Karpowicz, E. Cieślak, *Lotnictwo wsparcia w...*, wyd. cyt., s. 23.

²⁰⁰ Tamże, s. 23.

²⁰¹ Zob. M. Marszałek, *Siły powietrzne NATO...*, wyd. cyt., s. 100.; R.C. Owen, *Deliberate Force...*, wyd. cyt., 220.

środków powietrznych, ile uznają za stosowne. Udział w tego rodzaju operacji, o czym już wspomniano, jest dobrowolny, a zatem nie ma ściśle określonych norm ilościowych narzucających liczbę środków powietrznych oddawanych przez państwo do dyspozycji sojuszniczego komponentu powietrznego lub tym bardziej koalicyjnego komponentu powietrznego.

Opierając się na wynikach analiz przeprowadzonych do tej pory operacji wymuszania stref zakazu lotów, można stwierdzić, że istotną rolę w tego rodzaju operacjach będzie odgrywało także lotnictwo marynarki wojennej. Państwa posiadające lotniskowce zwykle decydują się na wydzielenie ich do operacji wymuszania stref zakazu lotów²⁰². Można założyć, że trend ten zostanie utrzymany i w przyszłych tego rodzaju operacjach bojowe zespoły lotniskowców będą, tak jak do tej pory, wносить znaczący wkład do wielonarodowych połączonych sił zadaniowych.

4.6. System dowodzenia w operacjach wymuszania stref zakazanych

O obliczu tego systemu w głównej mierze decyduje wykonawca operacji wymuszania stref zakazu lotów. W zasadzie można tu wymienić dwa możliwe warianty operacji – operację sojuszniczą lub koalicyjną. Uwzględniając bowiem charakter tego rodzaju operacji, należy wykluczyć wymuszanie stref zakazu lotów przez lotnictwo tylko jednego państwa²⁰³. Taka opcja z całą pewnością nie byłaby zaakceptowana ani przez społeczność międzynarodową, ani przez organizacje odpowiedzialne za bezpieczeństwo i pokój na świecie.

Odwołując się do ocen²⁰⁴ systemów dowodzenia w poszczególnych operacjach wymuszania stref zakazu lotów, należy zwrócić uwagę, że najbardziej krytycznie oceniono ten, który funkcjonował w czasie operacji „Deny Flight” w Bośni i Hercegowinie. Należy jednak pamiętać, że w tym wypadku zaangażowane były dwa organy decyzyjne, z dwóch różnych organizacji – NATO i ONZ (rysunek 20). A zatem nie był to jeden system, ale de facto podwójny „łańcuch dowodzenia”, jak to najczęściej nazywali autorzy zajmujący się problematyką użycia lotnictwa w konflikcie bałkańskim²⁰⁵. Za główną przyczynę jego niewłaściwego funkcjonowania eksperci zachodni

²⁰² Potentatem w tym zakresie są Stany Zjednoczone, które dysponują największą liczbą tego typu okrętów. Nie można również nie dostrzec potencjału lotniczego marynarki wojennej Wielkiej Brytanii oraz Francji, które to państwa również aktywnie uczestniczą w operacjach wymuszania stref zakazu lotów oraz innych operacjach reagowania kryzysowego.

²⁰³ Jedynym wyjątkiem w tym względzie może być operacja prowadzona nad terytorium własnego państwa, która wynika z dużego stopnia zagrożenia atakami terrorystycznymi z wykorzystaniem jako środka walki cywilnych statków powietrznych.

²⁰⁴ Ocena – to sąd wartościujący, wyrażający przez porównanie stosunek osoby oceniającej do przedmiotu oceny. Zob. W. Pytkowski, *Organizacja badań...*, wyd. cyt., s. 58.

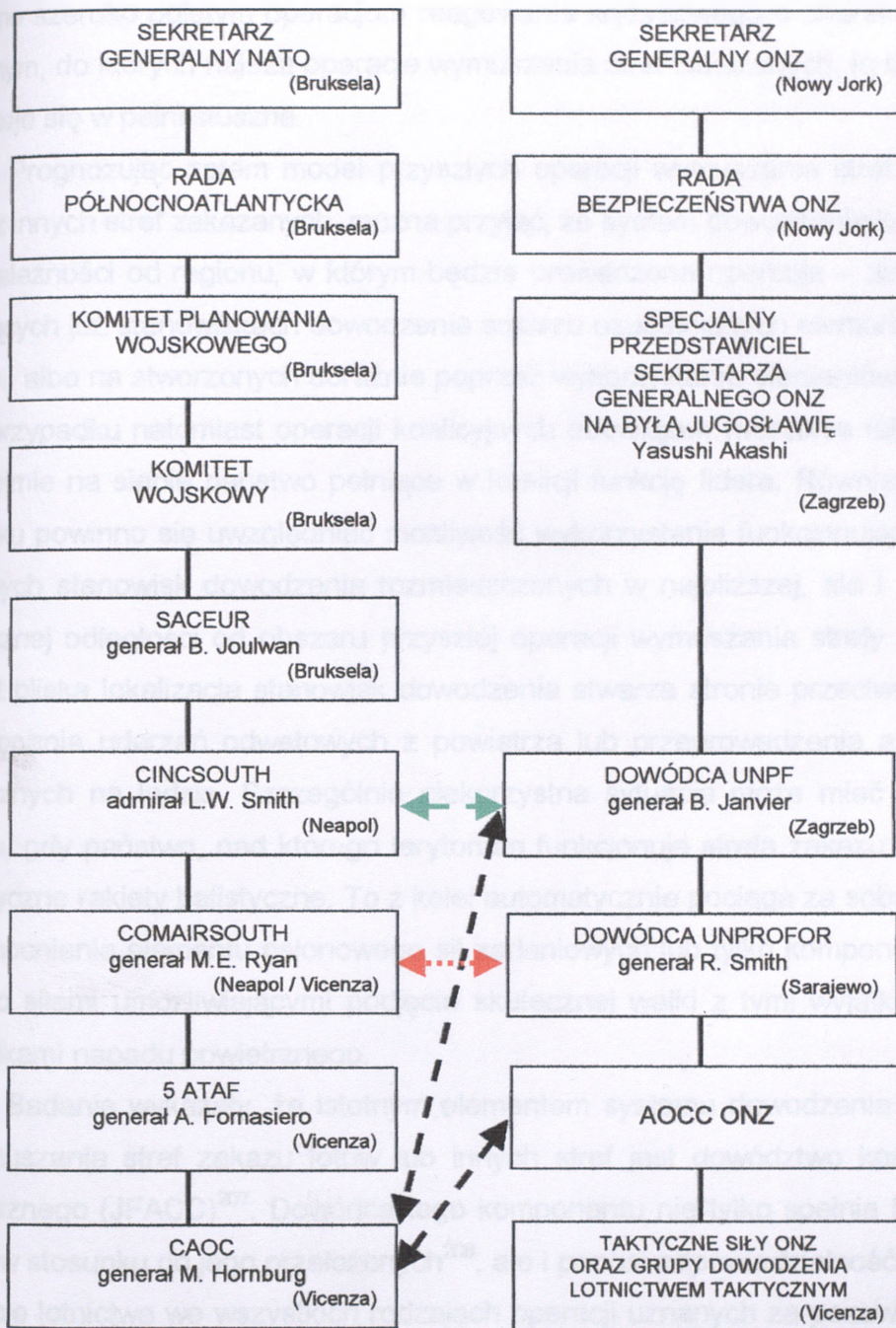
²⁰⁵ Zob. R.C. Owen, *Deliberate Force...*, wyd. cyt.; M.O. Beale, *Bombs over Bosnia...*, wyd. cyt.

uznali uwarunkowania natury politycznej, które wymuszały osiągnięcie konsensu w zakresie ofensywnego użycia lotnictwa przez najwyższe rangą organy dowodzenia obydwu zaangażowanych organizacji. Podjęcie decyzji było więc procesem złożonym, a przez to czasochłonnym, co w rezultacie utrudniało lub wręcz uniemożliwiało wykonanie bezpośredniego wsparcia lotniczego lądowych jednostek sił pokojowych ONZ.

Racjonalnym rozwiązaniem jest więc przyjęcie takiego sposobu rozwiązywania sytuacji kryzysowej, w którym organizacja międzynarodowa (np. ONZ, Unia Europejska) zajmuje się kreowaniem ogólnej polityki umożliwiającej wprowadzenie i egzekwowanie strefy zakazu lotów, a Sojusz Północnoatlantycki (lub koalicja) przygotowaniem i przeprowadzeniem operacji pod względem militarnym. Taki podział odpowiedzialności wydaje się klarowny i nie stwarza możliwości dublowania podsystemu dowodzenia, jak to miało miejsce w czasie wspomnianej już operacji „Deny Flight”. W przypadku natomiast działań koalicyjnych funkcje spełniane przez Sojusz przejmują państwo pełniące rolę lidera. Opierając się na wynikach badań, można założyć, że w większości sytuacji kryzysowych będą to Stany Zjednoczone. Z jednej strony wynika to z mocarstwowej polityki tego państwa, z drugiej natomiast z szeroko pojętych możliwości bojowych ich sił zbrojnych, w tym także lotnictwa. Należy bowiem podkreślić, że państwo zawiązujące koalicję wydziela najwięcej jednostek wojskowych oraz posiada na tyle dobrze zorganizowany system dowodzenia, że może on zapewnić sprawne przygotowanie i realizację operacji wymuszania stref zakazu lotów. Z analizy literatury przedmiotu badań wynika, że w takim wypadku narodowe organy dowodzenia Stanów Zjednoczonych zlecają przygotowanie operacji wymuszania stref zakazu lotów właściwemu dowództwu regionalnemu. Samo planowanie operacji jest również bardzo złożone i może wymagać znalezienia kompromisu pomiędzy wykonaniem misji a ograniczeniami w zakresie użycia wydzielonych sił, wprowadzanymi przez poszczególne państwa członkowskie. Wiele argumentów wskazuje na to, iż ograniczenia te mogą w znacznym stopniu utrudnić bądź też zakłócić sprawne wykonywanie zadań wynikających z celu operacji wymuszania stref zakazu lotów.

Rys. 20. Relacje dowodzenia pomiędzy ONZ i NATO

Można przypuszczać, że krytyczne osłabienie systemu dowodzenia w operacji „Deny Flight” przyczyniły się do tego, że przyszłe tego rodzaju operacje będą prowadzone wyłącznie przez Sojusz Północnoatlantycki lub koalicję państw bez udziału wojskowych kontyngentów ONZ. Taka koncepcja z założenia wyklucza konieczność organizowania podwójnego łańcucha dowodzenia, który niejednokrotnie nie sprawdził się



Źródło: R.C. Owen, *Deliberate Force...* wyd. cyt., s. 49.

Rys. 20. Relacje dowodzenia pomiędzy ONZ i NATO

Można przypuszczać, że krytyczne oceny systemu dowodzenia w operacji „Denny Flight” przyczyniły się do tego, że przyszłe tego rodzaju operacje będą prowadzone wyłącznie przez Sojusz Północnoatlantycki lub koalicję państw bez udziału wojskowych kontyngentów ONZ. Taka koncepcja z założenia wyklucza konieczność organizowania podwójnego łańcuch dowodzenia, który rzeczywiście nie sprawdził się

w praktycznych działaniach. Jeśli uwzględnia się dwa podstawowe wymagania stawiane szeroko pojętym operacjom reagowania kryzysowego o charakterze pozawojennym, do których należą operacje wymuszania stref zakazanych, to takie podejście wydaje się w pełni słuszne.

Prognozując zatem model przyszłych operacji wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych, można przyjąć, że system dowodzenia będzie oparty – w zależności od regionu, w którym będzie prowadzona operacja – albo na funkcjonujących już stanowiskach dowodzenia sojuszu uzupełnionych elementami powietrznymi, albo na stworzonych doraźnie poprzez wykorzystanie elementów mobilnych²⁰⁶. W przypadku natomiast operacji koalicyjnych obowiązek tworzenia takiego systemu przejmie na siebie państwo pełniące w koalicji funkcję lidera. Również i w tym wypadku powinno się uwzględniać możliwość wykorzystania funkcjonujących już narodowych stanowisk dowodzenia rozmieszczonych w najbliższej, ale i zarazem bezpiecznej odległości od obszaru przyszłej operacji wymuszania strefy zakazu lotów. Zbyt bliska lokalizacja stanowisk dowodzenia stwarza stronie przeciwnej możliwość wykonania uderzeń odwetowych z powietrza lub przeprowadzenia ataków terrorystycznych na lądzie. Szczególnie niekorzystna sytuacja może mieć miejsce wówczas, gdy państwo, nad którego terytorium funkcjonuje strefa zakazu lotów posiada taktyczne rakiety balistyczne. To z kolei automatycznie pociąga za sobą konieczność wzmocnienia elementu osłonowego sił zadaniowych lub tylko komponentu powietrznego siłami umożliwiającymi podjęcie skutecznej walki z tymi wyjątkowo groźnymi środkami napadu powietrznego.

Badania wykazały, że istotnym elementem systemu dowodzenia w operacjach wymuszania stref zakazu lotów lub innych stref jest dowództwo komponentu powietrznego (JFACC)²⁰⁷. Dowódca tego komponentu nie tylko spełnia funkcje doradcze w stosunku do jego przełożonych²⁰⁸, ale i ponosi odpowiedzialność za racjonalne użycie lotnictwa we wszystkich rodzajach operacji uznanych za pozawojenne. Głównym zadaniem dowódcy komponentu powietrznego jest bowiem maksymalizacja skuteczności operacyjnego użycia i zapobieganie dublowaniu wysiłku w operacjach powietrznych sił zadaniowych. Scentralizowana kontrola daje dowódcy komponentu powietrznego uprawnienia do planowania, kierowania i koordynowania użycia

²⁰⁶ Przykładem elementu tego takiego systemu jest tymczasowe mobilne połączone stanowisko dowodzenia działaniami powietrznymi (IDCAOC)

²⁰⁷ Coraz częściej w dokumentach i opracowaniach sojuszniczych można się spotkać z nazwą (CJFACC), która w terminologii polskiej odpowiada wielonarodowemu połączonemu dowództwu komponentu powietrznego.

²⁰⁸ Bezpośrednim przełożonym dowódcy komponentu powietrznego jest standardowo dowódca połączonych sił zadaniowych (lub wielonarodowych połączonych sił zadaniowych).

wszystkich sił zaangażowanych w operacji powietrznej sił zadaniowych. Pozwala to na zachowanie spójności wysiłku lotnictwa w skali sił zadaniowych, a także utrzymanie zdolności do precyzyjnego użycia lotnictwa (komponentu) powietrznego w operacji wymuszania stref zakazu lotów i innych stref zakazanych²⁰⁹.

Zgodnie w wypracowanymi w Sojuszu rozwiązaniami na dowódcę komponentu powietrznego wyznaczany jest zwykle regionalny dowódca sojuszniczych sił powietrznych, który w trakcie operacji ponosi także odpowiedzialność za obronę powietrzną oraz kontrolę przestrzeni powietrznej w obszarze operacji. Koncepcja JFACC, jak wykazali Zdrodowski i Marszałek, była zainspirowana opracowanymi nieco wcześniej propozycjami narodowymi, doświadczeniami Sojuszu wyniesionymi z operacji w byłej Jugosławii („Deny Flight”), narodowymi i sojuszniczymi doświadczeniami w pracy sztabowej oraz ćwiczeniami²¹⁰. Wspominając o doświadczeniach narodowych, należy wyraźnie podkreślić, że chodzi tu głównie o Stany Zjednoczone, które można uznać za prekursora takiego rozwiązania dowodzenia lotnictwem i to nie tylko w typowych działaniach bojowych na dużą skalę, ale i w tak specyficznych operacjach, jak wymuszanie stref zakazu lotów (stref zakazanych).

Skład i liczebność dowództwa komponentu, podobnie jak samego komponentu, zależy przede wszystkim od potrzeb wynikających ze skali i rozmachu operacji o charakterze reagowania kryzysowego. Jednym z determinantów struktury dowództwa komponentu sił zadaniowych jest dobrowolność udziału państw członkowskich NATO w tego rodzaju operacjach oraz prawdopodobne uczestnictwo w niej krajów niebędących członkami Sojuszu Północnoatlantyckiego, a także cywilnych organizacji międzynarodowych, rządowych, pozarządowych oraz prywatnych organizacji humanitarnych. W przypadku operacji reagowania kryzysowego niewynikających z artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego, a więc także operacji wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych, w której mogą również uczestniczyć państwa spoza NATO, szczególnie istotną rolę odgrywają narodowe zespoły łącznikowe. Zapewniają one nieprzerwany kontakt z organami dowodzenia siłami powietrznymi, którym – w strukturze narodowego systemu dowodzenia – podlegają siły i środki wydzielone do komponentu powietrznego wielonarodowych połączonych sił zadaniowych²¹¹.

²⁰⁹ Zob. *Dowodzenie siłami powietrznymi NATO na szczeblach operacyjnych*, cz. 1. *Dowództwo komponentu powietrznego sojuszniczych sił połączonych*, pod kier. S. Zajasa, AON, Warszawa 2003, s. 42 i 43.

²¹⁰ B. Zdrodowski, M. Marszałek, *Operacje pozawojenne...*, wyd. cyt., s. 141.

²¹¹ *Dowodzenie siłami powietrznymi...*, wyd. cyt., s. 45.

W przypadku operacji wymuszania stref zakazu lotów dowództwo może być rozwinięte na okręcie lub na lądzie. Wersja lądowa dowództwa komponentu powietrznego w porównaniu z wersją morską jest bardziej rozwinięta i obejmuje także komórki i zespoły przedstawione na rysunku 21. Bazując na wnioskach z przeprowadzonych dotychczas operacji, można by sądzić, że także i w przyszłości powinna być preferowana opcja lądowa. Wydaje się jednak, że nie można sformułować tak jednoznacznej prognozy. Należy bowiem wziąć pod uwagę również region geograficzny, w którym przewiduje się wymuszanie strefy zakazu lotów lub innej strefy zakazanej oraz otoczenie bliższe obszaru operacji, które niekoniecznie musi być sprzyjające komponentowi powietrznemu. W takim wypadku racjonalnym rozwiązaniem, pomimo wykazanych do tej pory ograniczeń, jest stanowisko dowodzenia umiejscowione na okręcie. Dowództwo, bez względu na opcję związaną z lokalizacją, powinno jednak zapewnić sprawny przebieg procesu planowania oraz bieżącego kierowania działaniami lotnictwa. Dlatego też w składzie jego sztabu znajdują się komórki funkcjonalne umożliwiające realizację tych przedsięwzięć.

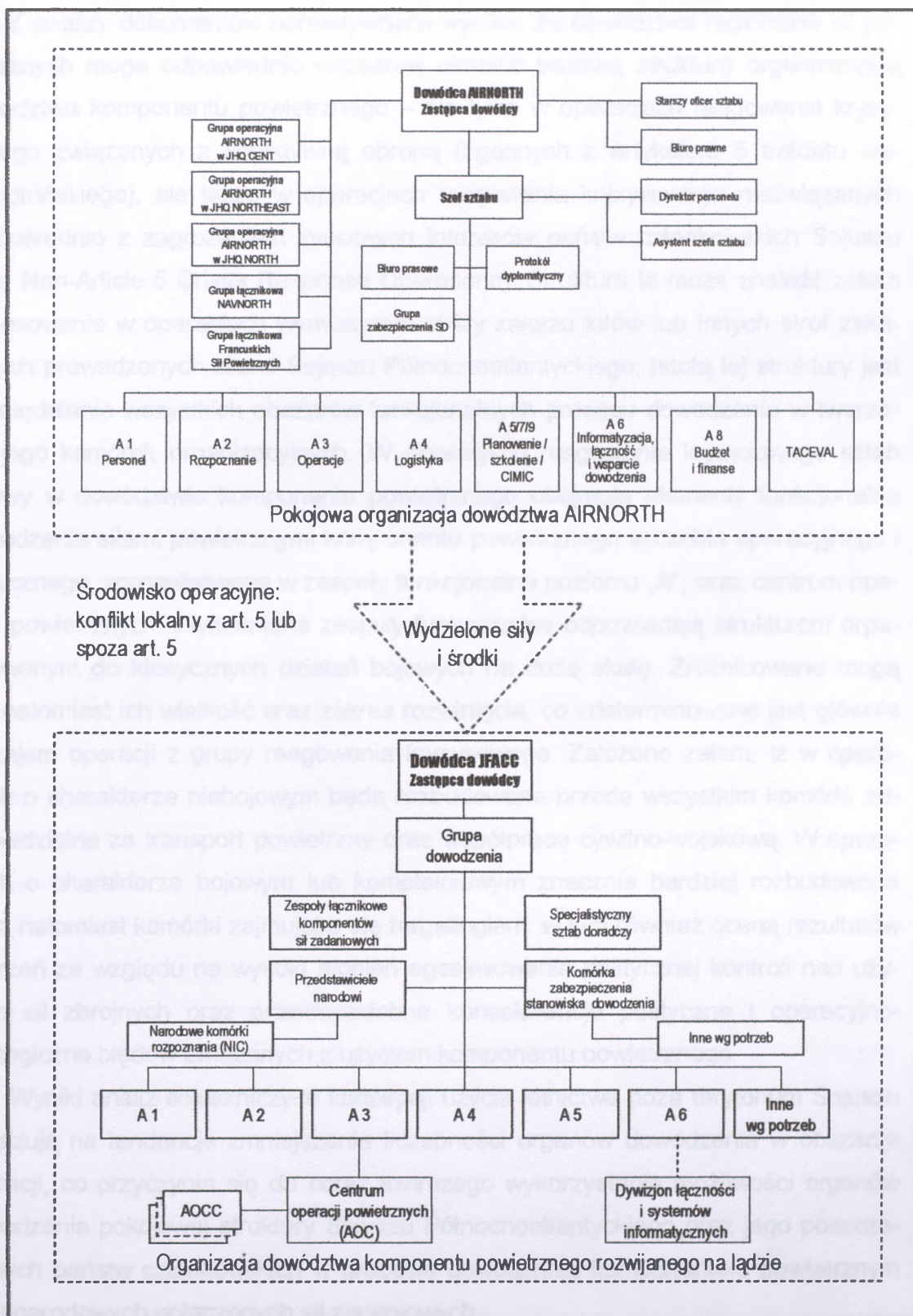
Personel sztabu jest odpowiedzialny za stworzenie właściwej bazy planistycznej, będącej podstawą controllingu wspomagającego podejmowanie decyzji, jak i samego użycia lotnictwa w operacjach wymuszania stref zakazu lotów. Przygotowany przez ten personel plan operacji powinien zawierać możliwe scenariusze rozwoju wydarzeń zarówno w powietrzu, jak i na lądzie w obszarze przyszłych działań.

Zasadniczą różnicą w organizacji dowództwa komponentu powietrznego w operacjach reagowania kryzysowego, a zatem i w operacjach wymuszania stref zakazu lotów w stosunku do założeń organizacyjnych dowodzenia w działaniach bojowych na dużą skalę jest integracja w jednym organie dowodzenia – dowództwie komponentu powietrznego – funkcji dowodzenia wypełnianych w czasie wojny przez dowództwo komponentu powietrznego sojuszniczych sił połączonych (JFACC HQ) oraz podległe wielonarodowe centra operacji powietrznych (CAOC)²¹². Przyjęcie takiego rozwiązania determinuje w sposób bezpośredni strukturę dowodzenia komponentu powietrznego w operacjach reagowania kryzysowego, a tym samym i w operacjach wymuszania stref zakazanych prowadzonych przez Sojusz Północnoatlantycki.

Dobry Dowódca sił powietrznych... wyd. cyt., s. 21.

Rys. 21. Struktura dowodzenia sił powietrznych JFACC

²¹² *Dowodzenie siłami powietrznymi...*, wyd. cyt., s. 63.



Źródło: *Dowodzenie siłami powietrznymi...*, wyd. cyt., s. 68.

Rys. 21. Idea tworzenia struktury organizacyjnej JFACC

W Z analizy dokumentów normatywnych wynika, że dowództwa regionalne sił powietrznych mogą odpowiednio wcześniej określić bazową strukturę organizacyjną dowództwa komponentu powietrznego – nie tylko w operacjach reagowania kryzysowego związanych z kolektywną obroną (zgodnych z artykułem 5 traktatu waszyngtońskiego), ale także w operacjach reagowania kryzysowego niezwiązanych bezpośrednio z zagrożeniem żywotnych interesów państw członkowskich Sojuszu (ang. Non-Article 5 Crises Response Operations). Struktura ta może znaleźć zatem zastosowanie w operacjach wymuszania strefy zakazu lotów lub innych stref zakazanych prowadzonych siłami Sojuszu Północnoatlantyckiego. Istotą tej struktury jest uwzględnienie wszystkich obszarów funkcjonalnych procesu dowodzenia w tworzeniu jego komórek organizacyjnych. W operacjach reagowania kryzysowego sztab bojowy w dowództwie komponentu powietrznego obejmuje elementy funkcjonalne dowodzenia siłami powietrznymi komponentu powietrznego szczebla operacyjnego i taktycznego, zorganizowane w zespoły funkcjonalne poziomu „A”, oraz centrum operacji powietrznych. Wymienione zespoły funkcjonalne odpowiadają strukturom organizowanym do klasycznych działań bojowych na dużą skalę. Zróżnicowane mogą być natomiast ich wielkość oraz zakres rozwinięcia, co zdeterminowane jest głównie rodzajem operacji z grupy reagowania kryzysowego. Założono zatem, iż w operacjach o charakterze niebojowym będą rozbudowane przede wszystkim komórki odpowiedzialne za transport powietrzny oraz współpracę cywilno-wojskową. W operacjach o charakterze bojowym lub kompleksowym znacznie bardziej rozbudowane będą natomiast komórki zajmujące się targetowaniem, w tym również oceną rezultatów uderzeń ze względu na wysoki stopień egzekwowania politycznej kontroli nad użyciem sił zbrojnych oraz prawdopodobne konsekwencje polityczne i operacyjno-strategiczne błędów związanych z użyciem komponentu powietrznego.

Wyniki analiz sojuszniczych koncepcji użycia lotnictwa poza terytorium Sojuszu wskazują na tendencje zmniejszania liczebności organów dowodzenia w obszarze operacji, co przyczynia się do coraz szerszego wykorzystania możliwości organów dowodzenia pokojowej struktury Sojuszu Północnoatlantyckiego oraz jego poszczególnych państw członkowskich w procesie dowodzenia komponentem powietrznym wielonarodowych połączonych sił zadaniowych.

W przypadku operacji wymuszania stref zakazu lotów prowadzonych przez koalicję dowództwo komponentu (JFACC) również będzie tworzone. Uwzględniając uzyskane wyniki badań, można stwierdzić, że w tym wypadku sposób formowania komponentu powietrznego i jego skład będzie oparty na procedurach stosowanych w siłach zbrojnych (siłach powietrznych) państwa pełniącego w koalicji rolę lidera.

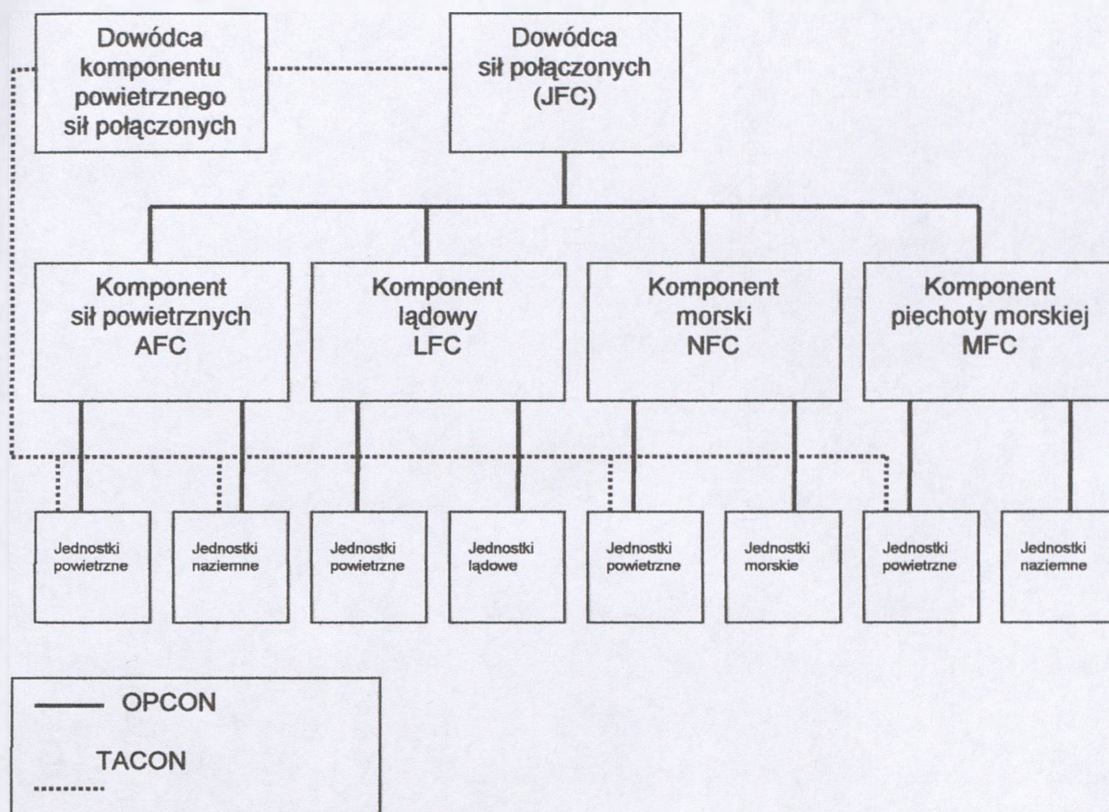
W dotychczasowych operacjach wymuszania stref zakazu lotów oraz innych operacjach z grupy pozawojennych funkcję tę pełniły zwykle siły zbrojne Stanów Zjednoczonych.

Dowództwo komponentu powietrznego koalicyjnych sił zadaniowych umożliwia osiągnięcie jedności wysiłku, co oznacza, że wysiłek tego komponentu ukierunkowany jest bezpośrednio na osiągnięcie wspólnych celów. Jeśli spełnienie tej zasady nie jest możliwe, to działania komponentu powietrznego (lotnictwa) stają się fragmentaryczne i nieskoordynowane, dlatego i efekty jego użycia są mniejsze niż pożądane. W koalicyjnych połączonych operacjach powietrznych jedność wysiłku może być osiągnięta dzięki właściwym ustaleniom proceduralnym i dowodzenia. Jednoznaczne ustalenia w zakresie dowodzenia pozwalają osiągnąć jedność dowodzenia przez zorganizowanie przejrzystego łańcucha dowodzenia. Proceduralne ustalenia natomiast są regułami zapewniającymi szczególnie stopień elastyczności w zakresie organizacji i użycia środków powietrznych. W amerykańskiej doktrynie połączonej jedność została zdefiniowana jako użycie wszystkich sił pod dowództwem jednego dowódcy²¹³. Mimo że jedność dowodzenia jest jedną z fundamentalnych zasad sztuki wojennej, to zwykle jest ona osiągana na szczeblu teatru działań dzięki powołaniu dowódcy sił połączonych (Joint Force Commander – JFC). Autorzy zarówno amerykańskiej doktryny sił powietrznych, jak i doktryny połączonej uznali, że w większości połączonych koalicyjnych operacji powietrznych osiągnięcie absolutnej jedności dowodzenia będzie wyjątkowo trudne poniżej szczebla dowództwa sił połączonych. Dlatego też w celu uniknięcia takiej sytuacji w doktrynie połączonej określono reguły proceduralne, które zapewniają odpowiedni zakres uprawnień i swobodę dowódcy w zakresie organizowania środków powietrznych z różnych krajów i rodzajów wojsk na teatrze działań. Przykładem tego są uprawnienia na poziomie operacyjnej kontroli (OPCON) oraz taktycznej kontroli (TACON).

4.7. Konkluzje

Podsumowując, na szczególną uwagę zasługują działania na poziomie operacyjnym i taktycznym, które zapewniają jedność dowodzenia i użycia środków powietrznych, bez absolutnej jedności dowodzenia na szczeblu dowódcy komponentu powietrznego.

²¹³ S.J. Deplamer, *The Airpower Tenet of Centralized Control from Organizational and Battle Management Perspectives*, School of Advanced Airpowers Studies Air University Maxwell Air Force Base, Alabama, June 1997, s. 2.



Źródło: JCS Pub 3-0, *Doctrine for Joint Operations*, 1 February 1995, s. II-16.

Rys.22. Łańcuch dowodzenia uwzględniający uprawnienia dowódcy na poziomie OPCON i TACON

Przedstawiony na rysunku ogólny schemat sił połączonych jest przykładem ustaleń w zakresie dowodzenia promujących jedność wysiłku działań w wymiarze powietrznym z wykorzystaniem środków proceduralnych, bez absolutnej jedności dowodzenia na szczeblu dowódcy komponentu powietrznego.

4.7. Konkluzje

Reasumując, na szczególnie podkreślenie zasługuje spojrzenie na operacje wymuszania stref zakazu lotów (stref zakazanych) przez pryzmat controllingu, który zazwyczaj kojarzony jest wyłącznie z biznesem. Zastosowanie tego instrumentu obejmuje nie tylko samo wykonawstwo, ale także planowanie operacji i weryfikowanie struktur organizacyjno-funkcyjnych komponentu powietrznego (lotnictwa) wy-

dzielonego do operacji. W niniejszym opracowaniu skupiono się głównie na pierwszym z wymienionych aspektów.

Wyniki przeprowadzonych badań wyraźnie wskazują, że strategia postępowania w operacjach wymuszania stref zakazu lotów musi być wyjątkowo rozważna. Na ten fakt zwrócono uwagę już w wojnach kolonialnych, kiedy lotnictwo po raz pierwszy w historii spełniało funkcje typowo policyjne, wcześniej przypisywane głównie wojskom lądowym okupującym zajęte tereny. Takie podejście było także widoczne w opisanych w niniejszym studium współczesnych operacjach wymuszania stref zakazu lotów nad Irakiem oraz Bośnią i Hercegowiną. Wynika to bowiem z faktu, że wymuszanie stref zakazu lotów można obecnie uznać za bardzo ważny z punktu widzenia bezpieczeństwa element przedsięwzięć antykrzysowych, z użyciem nacisku, a w tym również przemocy zbrojnej, stanowiących szeroko rozumiane represalia, którego celem jest nakłanianie do zmiany negatywnych, w powszechnej ocenie, zachowań i wywieranie presji. Należy sądzić, że ta tendencja zostanie utrzymana także w przyszłych tego rodzaju operacjach.

Rozważne, a tym samym i właściwe do nakreślonych celów operacji oraz rzeczywistej sytuacji w rejonie działań użycie lotnictwa może się przyczynić do pożądanego przez społeczność międzynarodową rozwiązania sytuacji kryzysowej²¹⁴. Jak wynika z doświadczeń z dotychczasowych operacji, wymaga to zarówno dużych nakładów finansowych, jak i wytrwałości ze strony sił koalicyjnych, związanej z długotrwałością wykonywania tego typu operacji. Szczególnie rozważnie powinny być planowane i wykonywane uderzenia lotnicze na wyselekcjonowane obiekty.

Wyniki badań wskazują, że obiektami ataków lotnictwa w przypadku operacji wymuszania stref zakazu lotów mogą być głównie elementy systemu obrony powietrznej, szczególnie zaś te, które będą stwarzały bezpośrednie zagrożenie dla lotnictwa koalicji lub sojuszu. Zwalczanie środków obrony powietrznej w pierwszej fazie takiej operacji może nie być uprzednio zaplanowane, tak jak czyni się to zwyczajowo w przypadku typowych działań bojowych na dużą skalę, kiedy walka toczy się o zdobycie panowania w powietrzu. W zależności zatem od sytuacji i przyjętej koncepcji działań lotnictwo może wykonywać je doraźnie. Każdy atak ze strony naziemnych sił obrony powietrznej państwa, w stosunku do którego podjęta zostanie interwencja z powietrza, może być potraktowany przez dowództwo i organy polityczne za wystar-

²¹⁴ **Spółeczność międzynarodowa** to ogół państw utrzymujących ze sobą równoprawne stosunki, regulowane przez prawo międzynarodowe. Zwiększanie się powiązań między państwami, ich skomplikowanie, współzależność krajów i wspólne globalne problemy wytwarzają system współpracy, sprzyjają koordynacji działań w skali regionu i świata na różnych polach – bezpieczeństwa, gospodarki, ekologii, kultury. Zob. J. Karpowicz, E. Cieślak, *Lotnictwo wsparcia...*, wyd. cyt., s. 39.

czająco silny bodziec do podjęcia stosownej i zarazem proporcjonalnej do zagrożenia reakcji. Atakowano jednak tylko te dywizjony raketowe i jednostki artylerii przeciwlotniczej, które ostrzeliwały samoloty koalicji lub sojuszu.

Należy ponadto zwrócić uwagę na wielofunkcyjne operacje wymuszania stref zakazanych, w których lotnictwo może nie tylko wykonywać uderzenia na obiekty zagrażające ich środkom, ale także zgodnie z przyjętym planem i za zgodą ONZ oraz po uzgodnieniu z Radą Północnoatlantycką – niszczyć elementy infrastruktury wojskowej w celu obniżenia potencjału bojowego strony konfliktu uznanej za przeciwnika. Należy założyć, że w pierwszej fazie operacji nie będzie jasno określone, którą stronę konfliktu uznaje się za przeciwnika, co byłoby zgodne z zasadą bezstronności. Jednakże wraz z rozwojem niekorzystnych dla bezpieczeństwa wydarzeń podejście to może ulec zmianie i organy decyzyjne wyraźnie wskażą przeciwnika. Oceniono, że zagadnienie to jest najtrudniejszym problemem do rozwiązania, gdyż uwzględnienie ograniczeń politycznych operacji wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych w znacznym stopniu utrudnia ich wykonanie, a co gorsza, może stanowić poważne zagrożenie dla lotnictwa sojuszu lub koalicji.

Warto zwrócić także uwagę na struktury organizacyjne i funkcjonalne lotnictwa, które charakteryzują się wyjątkową elastycznością w porównaniu z innymi komponentami. Jest to szczególnie ważne w przypadku jego użycia w tak specyficznej z wojskowego i politycznego punktu widzenia operacji. Co prawda, struktura komponentu powietrznego sił zadaniowych dalej jest na etapie doskonalenia, ale wydaje się, że proces ten zbliża się do wypracowania racjonalnego rozwiązania.

Kompleksowe podejście do problematyki wymuszania stref zakazanych potwierdziło, że należy je postrzegać jako jeden z dostępnych instrumentów znajdujących zastosowanie w rozwiązywaniu sytuacji kryzysowych na świecie.

Największym jednak osiągnięciem poznawczym było w ocenie autora zastosowanie ujęcia controllingowego do badania operacji wymuszania stref zakazanych. Pozwoliło to przedstawić wspomniane operacje w nowym świetle. Jednakże oczekuje się, że dalsze badania, których zasadność jest niepodważalna, powinny pójść we wskazanym tu kierunku. Oczekuje się, że wypracowane, skutkiem nie występującego jakiegokolwiek przesłania, które wskazywałoby, że koniecznym jest spełnienie funkcji elastycznego instrumentu reagowania na wszelkie zagrożenia bezpieczeństwa i pokoju na świecie.

ZAKOŃCZENIE

Rozwiązanie sprecyzowanych problemów szczegółowych, mimo że było procesem złożonym i długotrwałym, pozwoliło wyjaśnić problem główny drugiego etapu badań. Można zatem przyjąć, że założony cel badań drugiego etapu został osiągnięty. Uzyskane bowiem wyniki badań pozwoliły wypełnić istniejące luki w obszarze wykorzystania komponentu powietrznego w wymuszaniu przede wszystkim stref zakazu lotów oraz w mniejszym stopniu innych stref zakazanych. Możliwe stało się także usystematyzowanie dotychczasowego stanu wiedzy w wytyczonym obszarze badań.

Z dokonanych na wstępie badań analizy i oceny literatury przedmiotu wynika, że wielu autorów zajmujących się tą problematyką odwołuje się do użycia lotnictwa z okresu wojen kolonialnych. Ich zdaniem to właśnie ten początkowy okres w największym stopniu wpłynął na współczesne poglądy zastosowania lotnictwa w wymuszaniu stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych, co należy również utożsamiać z wywieraniem wpływu na zachowanie się państwa, nad którego terytorium ustanowiono tę strefę.

Z kolei rezultaty analiz dotychczasowych operacji wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych umożliwiły znalezienie pewnych prawidłowości, które powinny znaleźć odzwierciedlenie w założeniach teoretycznych przyszłych operacji wymuszania stref zakazu lotów oraz innych stref zakazanych.

Kompleksowe podejście do problematyki wymuszania stref zakazanych potwierdziło, że należy je postrzegać jako jeden z dostępnych instrumentów znajdujących zastosowanie w rozwiązywaniu sytuacji kryzysowych na świecie.

Największym jednak osiągnięciem poznawczym było w ocenie autora zastosowanie ujęcia controllingowego do badania operacji wymuszania stref zakazanych. Pozwoliło to przedstawić wspomniane operacje w nowym świetle. Jednakże ocenia się, że dalsze badania, których zasadność jest niepodważalna, powinny pójść we wskazanym tu kierunku. Ocena ta wydaje się uzasadniona, albowiem nie występują jakiegokolwiek przesłanki, które wskazywałyby, że lotnictwo przestanie spełniać funkcje elastycznego instrumentu reagowania na wszelkie zagrożenia bezpieczeństwa i pokoju na świecie.

BIBLIOGRAFIA

Beale M.O., *Bombs over Bosnia. The Role of Airpower in Bosnia-Herzegovina*, School of Advanced Airpower Studies Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama 1996.

Bilski R., *Kociół bałkański*, Politeja, Warszawa 2000.

Clancy T., *Piechota morska*, Gdański Dom Wydawniczy, Gdańsk 1999.

Corsini R., *The Balkan War. What Role for Airpower*, „Airpower Journal”, Winter 1995.

Department of Public Information, *Former Yugoslavia – United Nations Protection Force*, September 1996 (not official documents of the United Nations).

Dworecki S., Kęsoń T., *Konflikty zbrojne w Europie i na Bliskim Wschodzie*, Warszawa 1996.

Evans G., *Współpraca dla pokoju. Agenda globalna na lata dziewięćdziesiąte i następne*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa 1994.

Gruszczyński J., Fiszler M., *Deliberate Force. Siły powietrzne na Bałkanach*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2001, nr 1 i 2.

Gunston B., *Współczesne samoloty wojskowe*, Wydawnictwo Literackie Muza, Warszawa 1997.

Jaxa-Małachowski R., Jeziorski A., Rybak E.F., *Chorwacja – czas przetrwania*, „Skrzydła Polska” 1995, nr 5.

Józwiak A., Marcinkowski C., *Wybrane problemy współczesnych operacji pokojowych*, AON, Warszawa 2002.

Kierski R.M., *Broń „stand-off” w działaniach lotnictwa taktycznego*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 1998, nr 12.

Kozakiewicz A., Wróblewski M., *Amerykańskie statki powietrzne programu Tier*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2000, nr 10.

Kuczyński M., Ray-Ciemiega M., *Bałkański syndrom 1991–1999*, Departament Społeczno-Wychowawczy MON, Warszawa 2000.

Kupiecki R., *NATO a operacje pokojowe. Studium Sojuszu w transformacji*, Warszawa–Toruń 1998.

McKelvey M., *Airpower in MOOTW. A Critical Analysis of Using No-fly Zones to Support National Objectives*, School of Advanced Airpower Studies Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, March 1997.

Makowski P., Marud W., *Wybór i ocena obiektów uderzeń (TARGETING) w planowaniu działań bojowych lotnictwa sił powietrznych na taktycznych szczeblach dowodzenia*, AON, Warszawa 2002.

Międzynarodowe prawo humanitarne, red. T. Jasudowicz, Tonik, Toruń 1997.

Miller D., Miller Ch., *Współczesna wojna morska*, Espadon, Warszawa 1994.

NATO Recommences Air Strikes Against Bosnian Serbs, Transcript of Press Conference Admiral Leighton Smith in Chief Allied Force Southern Europe, NATO Club, HQ AF-SOUTH, Naples, Italy, 6 September 1995.

NATO Vademecum, Bellona, Warszawa 1999.

Owen R.C., *Balkans Air Campaign Study*, part 1–2, „Airpower Journal”, Summer 1997, Winter 1997.

Owen R.C., *Deliberate Force. A Case Study in Effective Air Campaigning. Final Report of the Air University Balkans Air Campaign Study*, Air University Press, Maxwell Air Force Base, Alabama, January 2000.

Peace Operations. Update on the Situation in the Former Yugoslavia, Briefing Report to the Majority Leader U.S. Senate, United States General Accounting Office, May 1995.

Podhorodecki L., *Jugosławia. Dzieje narodów, państw i rozpad republiki*, MADA, Warszawa 2000.

Prine B.R., Simons W.E., *Soldiers for Peace. An Operational Typology*, RAND, Santa Monica 1996.

Ripley T., *F-16 Precision Strikers. Operation Deliberate Force over Bosnia*, „Code One Magazine”, January 1996.

Rybak E.F., *Zapomniany KUB*, „Skrzydłata Polska” 1995, nr 1.

Rydzkowski J., *Słownik Organizacji Narodów Zjednoczonych*, Wiedza Powszechna, Warszawa 2000.

Shaw M.N., *Prawo międzynarodowe*, Książka i Wiedza, Warszawa 2000.

Skowroński A., *Siły pokojowe i operacje utrzymania pokoju Organizacji Narodów Zjednoczonych*, AON, Warszawa 1997.

Skwarek Z., *Powietrzne systemy wczesnego wykrywania i powiadamiania*, AON, Warszawa 2002

Statement by the Secretary General of NATO, Press Release (95) 79, 5 September 1995.

Szpyra R., *Operacje informacyjne państwa w działaniach sił powietrznych*, rozprawa habilitacyjna, AON, Warszawa 2002.

Tripak J.A., *Deliberate Force*, „Air Force Magazine”, October 1997, vol. 80, no. 10.

Toffler A., Toffler H., *Wojna i antywojna*, Wydawnictwo Literackie Muza, Warszawa 1997.

Walker R.F., *Facing the Future: A Doctrine for Air Control in Limited Conflicts*, School of Advanced Airpower Studies Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, June 1998.

Zabłocki E., *Współczesne siły powietrzne*, AON, Warszawa 2002.

Zdrodowski B., Marszałek M., *Pozawojenne operacje sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002.

Zdrodowski B., Glen A., Marszałek M., Olpińska J., *Słownik pojęć sojuszniczej obrony powietrznej*, AON, Warszawa 2003.

Chronologia zaangażowania sił NATO w Bośni i Hercegowinie

Lipiec 1992 r. – NATO wyraziło zgodę na użycie marynarki wojennej na Adriatyku w celu monitorowania i ewentualnego wymuszania sankcji nałożonych na Serbię i Czarnogórę.

Październik 1992 r. – siły powietrzne NATO rozpoczęły monitorowanie lotów w przestrzeni powietrznej Bośni i Hercegowiny w ramach operacji „Sky Monitor”, będącej odpowiedzią na rezolucję Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych wzywającej państwa członkowskie do udzielenia pomocy UNPROFOR w monitorowaniu naruszeń tej przestrzeni przez lotnictwo wojskowe. W operację tę zaangażowano samoloty powietrznych sił wczesnego ostrzegania NATO (NAEW), które w tym czasie obserwowały obszar Adriatyku, wspierając wymuszani embarga. W celu wsparcia rządów Austrii i Węgier 31 października 1992 roku ustanowiono dodatkowe strefy działania samolotów AWACS nad terytorium tego drugiego państwa, rozszerzając tym samym zasięg operacji „Sky Monitor”. W okresie od października 1992 roku do kwietnia 1993 roku odnotowano ponad 500 incydentów związanych z nieautoryzowanymi lotami w przestrzeni powietrznej Bośni i Hercegowiny.

31 marca 1993 r. – rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 816 zastrzyła ograniczenia w korzystaniu z przestrzeni powietrznej Bośni i Hercegowiny do wszystkich lotów, które nie byłyby zaakceptowane przez UNPROFOR i upoważniła państwa członkowskie do podjęcia wszelkich niezbędnych środków do wymuszenia przestrzegania wprowadzonego zakazu. Rada Północnoatlantycka zatwierdziła plan operacji wymuszania strefy zakazu lotów i poinformowała ONZ o swojej gotowości do jej rozpoczęcia (wykonania). Operację NATO pod kryptonimem „Deny Flight” rozpoczęto po północy w poniedziałek 12 kwietnia 1993 roku (wg GMT).

12 kwietnia 1993 r. – NATO rozpoczęło bojowe patrole powietrzne nad terytorium Bośni i Hercegowiny. W skład komponentu powietrznego realizującego operację „Deny Flight” weszły samoloty wydzielone przez Francję, Holandię i Stany Zjednoczone.

16 czerwca 1993 r. – NATO zaproponowało udzielenie bezpośredniego wsparcia lotniczego lądowym siłom pokojowym ONZ (UNPROFOR) oraz innemu działającemu w Bośni i Hercegowinie personelowi, w przypadku zaatakowania ich przez którąkolwiek stronę konfliktu.

2 sierpnia 1993 r. – Rada Północnoatlantycka podjęła decyzję o natychmiastowym przygotowaniu lotnictwa do podjęcia bardziej zdecydowanych działań, obejmu-

jących uderzenia lotnicze na wojska odpowiedzialne za oblężenie (zajęcie) Sarajewa oraz innych obszarów w Bośni i Hercegowinie. W dniu 9 sierpnia Rada Północnoatlantycka zatwierdziła plan ataków z powietrza i pozostawała w gotowości do wprowadzenia tego planu w życie.

Styczeń 1994 r. – na szczycie NATO w Brukseli potwierdzono wszystkie podjęte wcześniej decyzje i ogłoszono gotowość do wykonania uderzeń powietrznych mogących pomóc w ponownym otwarciu portu lotniczego w Tuzli, który miałby przyjmować loty z pomocą humanitarną.

9 lutego 1994 r. – Rada Północnoatlantycka zdecydowała, że w ciągu dziesięciu dni od 10 lutego 1994 roku wszelkie ciężkie uzbrojenie, które nie zostanie wycofane z 20-kilometrowej strefy wyłączzonej wokół Sarajewa lub nie zostanie oddane pod kontrolę ONZ, stanie się obiektem uderzeń dla lotnictwa NATO. Uderzenia te miały być wykonywane w ścisłej koordynacji z sekretarzem generalnym ONZ i akceptowane przez głównodowodzącego sił zbrojnych NATO w Europie Południowej (CINCSOUTH), oczywiście wyłącznie po wcześniejszej akceptacji przez ONZ. Obiektami uderzeń miały być środki artyleryjskie i moździerze znajdujące się na pozycjach wokół lub wewnątrz Sarajewa. Wysiłek podjęty przez NATO i ONZ przyczynił się do wycofania ciężkiego uzbrojenia z Sarajewa i oddania go pod kontrolę ONZ.

28 lutego 1994 r. – samoloty myśliwskie NATO zestrzeliły cztery samoloty wojskowe, które naruszyły strefę zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną. W godzinach rannych samolot wczesnego wykrywania i naprowadzania (AWACS) wykrył cztery nierozpoznane obiekty powietrzne na południe od Banja Luki. Dwa amerykańskie samoloty wielozadaniowe F-16 skierowane we wskazany sektor przechwyciły sześć samolotów *Galeb/Jastreb*. Zgodnie z obowiązującymi zasadami podjęcia i prowadzenia walki (ROE) dwukrotnie przekazały komendę „ląduj, lub opuść strefę zakazu lotów, bo zostaniesz zestrzelony”, która została przez naruszcycieli zignorowana. W trakcie tego zajścia samoloty naruszające strefę zakazu lotów zrzuciły bomby. W wyniku podjętych przez samoloty NATO działań cztery z nich zostały zestrzelone, a pozostałe dwa opuściły strefę. Była to pierwsza od 1949 roku, a więc od czasu powstania Sojuszu Północnoatlantyckiego, walka powietrzna z udziałem lotnictwa NATO.

12 marca 1994 r. – hiszpański samolot transportowy CASA 212 w czasie rutynowego lotu z Zagrzebia do Splitu lądował awaryjnie na lotnisku w Rijece w Chorwacji, po tym jak nad terytorium Chorwacji został ostrzelany przez naziemne środki ogniowe. W wyniku wybuchu pocisku artyleryjskiego czterech pasażerów tego samolotu zostało lekko rannych.

12 marca 1994 r. – w odpowiedzi na zapotrzebowanie ze strony francuskiego kontyngentu sił pokojowych NATO wykonało pierwszą w operacji „Deny Flight” misję bezpośredniego wsparcia lotniczego. Samoloty zostały wysłane w nakazany rejon z zadaniem osłony kontyngentu, który znalazł się pod ostrzałem w pobliżu Bihacia w Bośni i Hercegowinie. Ostatecznie zespół dowodzenia lotnictwem taktycznym UNPROFOR nie zdecydował się na to, by przybyłe samoloty wykonały uderzenie na obiekty naziemne.

10 kwietnia 1994 r. – obserwatorzy wojskowi z UNPROFOR przebywający w Gorazdźce zapotrzebowali osłonę ze strony lotnictwa NATO. Po zaakceptowaniu tego zapotrzebowania przez specjalnego przedstawiciela sekretarza generalnego ONZ, dwa samoloty F-16 z amerykańskich sił powietrznych wykonały bezpośrednie wsparcie lotnicze. Zostały one naprowadzone na obiekty uderzeń przez oficera naprowadzania lotnictwa z UNPROFOR. Następnego dnia UNPROFOR ponownie zapotrzebował wsparcie lotnicze dla personelu ONZ znajdującego się w Gorazdźce. Pod kontrolą oficera naprowadzania z UNPROFOR dwa samoloty F/A-18 z lotnictwa korpusu piechoty morskiej Stanów Zjednoczonych wykonały uderzenia na wskazane obiekty naziemne.

22 kwietnia 1994 r. – Rada Północnoatlantycka, odpowiadając na prośbę sekretarza generalnego ONZ, zdecydowała, że wszelkie działania podejmowane przez bośniackich Serbów wokół strefy bezpieczeństwa Gorazdźce będą stanowiły podstawę do przeprowadzenia ataków z powietrza przez lotnictwo NATO. Wymagało to od bośniackich Serbów natychmiastowego przerwania ognia i zaprzestania działań przeciwko strefie bezpieczeństwa oraz wycofania ich wojsk na głębokość 3 kilometrów od centrum miasta do godziny 24.00 27 kwietnia 1994 roku. Od tego momentu Serbowie mieli obowiązek umożliwić siłom pokojowym ONZ oraz pracownikom organizacji humanitarnych swobodny dostęp do miasta. Ponadto zadeklarowano 20-kilometrową strefę wokół Gorazdźce, przez co wymuszano na Serbach wycofanie stamtąd ciężkiego uzbrojenia do 27 kwietnia 1994 roku do godziny 24.00. Dzięki ścisłej współpracy pomiędzy NATO i ONZ Serbowie dostosowali się do postawionego ultimatum, unikając tym samym uderzeń z powietrza.

5 sierpnia 1994 r. – pomimo ostrzeżeń ze strony UNPROFOR armia bośniackich Serbów przejęła znaczną ilość ciężkiego uzbrojenia składowanego w Ilidzie, w strefie wyłączzonej Sarajewo. W odpowiedzi na zapotrzebowanie UNPROFOR w godzinach popołudniowych NATO wysłało jeden samolot z zadaniem zniszczenia ciężkiego uzbrojenia znajdującego się w tej strefie. Pomimo niekorzystnych warunków atmosferycznych zespół uderzeniowy składający się z samolotów z sił powietrznych Holandii,

Francji, Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i NATO zlokalizował samobieżne przeciwpancerne działo M18. Zostało ono ostrzelane z amunicji 30 mm przez dwa amerykańskie samoloty A-10. W wyniku tego uderzenia bośniaccy Serbowie zwrócili nielegalnie przejęte ciężkie uzbrojenie.

Wrzesień 1994 r. – dwa brytyjskie samoloty bombowe *Jaguar* oraz jeden amerykański A-10 wykonały uderzenie i zniszczyły czołg serbski znajdujący się wewnątrz strefy wyłączonej wokół Sarajewa. W odwecie za ten atak Serbowie ostrzelali francuski pojazd opancerzony, raniąc trzech żołnierzy.

19 listopada 1994 r. – Rada Bezpieczeństwa ONZ udzieliła NATO pozwolenia na atakowanie obiektów w Chorwacji, wykorzystywane przez nacjonalistów serbskich i do ataków na bośniackie miasto Bihać.

20 listopada 1994 r. – NATO wykonało rajd na lotnisko Udbina w zajętej przez Serbów części Chorwacji. Jednak z powodu trudnych warunków atmosferycznych atak odwołano.

21 listopada 1994 r. – NATO przeprowadziło zmasowane uderzenie na lotnisko Udbina. Celem tego ataku, według głównodowodzącego sojuszniczymi siłami zbrojnymi w Europie Południowej, było zapobieżenie kolejnym uderzeniom lotniczym wykonywanym przez bazujące na tym lotnisku samoloty. Decyzja o zniszczeniu lotniska została podjęta wspólnie przez dowódców NATO i UNPROFOR. Misję uderzeniową przeprowadziło 30 samolotów, których działania były zabezpieczane przez 20 samolotów wsparcia.

22 listopada 1994 r. – dwa brytyjskie samoloty wojskowe zostały ostrzelane nad Bośnią. Żaden z nich nie został zniszczony.

23 listopada 1994 r. – samoloty NATO zaatakowały pozycje bojowe dywizjonów raketowych bośniackich Serbów w pobliżu Otoki w północno-zachodniej Bośni oraz w okolicach miasteczka Dvor. Były to działania odwetowe NATO za ostrzelanie samolotów brytyjskich.

17 grudnia 1994 r. – francuski samolot *Super Entendard IV*, który wystartował z lotniskowca Foch, w trakcie wykonywania misji rozpoznawczej nad Bośnią i Hercegowiną został ostrzelany z ziemi. Pilot nie odniósł jednak żadnych ran i bezpiecznie doprowadził uszkodzony samolot do bazy we Włoszech.

25 maja 1995 r. – samolot NATO zniszczył magazyn amunicji w pobliżu bastionu bośniackich Serbów Pale. Była to typowa demonstracja siły, po tym jak Serbowie zignorowali ultimatum i nie zareagowali właściwie na wezwanie do oddania ciężkiego uzbrojenia. W rajdzie udział wzięły: cztery amerykańskie samoloty F-16, dwa F-18, dwa samoloty walki elektronicznej EF-111, jeden samolot tankowania w powietrzu

HC-130 oraz dwa samoloty przeznaczone do poszukiwania i ratownictwa. Ponadto w nalocie uczestniczyły: dwa hiszpańskie samoloty F-18, jeden holenderski F-16 oraz jeden francuski Mirage.

30 sierpnia 1995 – o godzinie 2.00 czasu lokalnego lotnictwo NATO rozpoczęło uderzenia na obiekty wojskowe bośniackich Serbów będące na terytorium Bośni i Hercegowiny. Był to atak przeprowadzony w ramach operacji „Deny Flight”. Bezpośrednią przyczyną przeprowadzenia ataku była śmierć 37 mieszkańców Sarajewa w wyniku ostrzału z moździerzy 28 sierpnia.

14 września 1995 r. – zakończenie operację „Deliberate Force”. W powietrzu znajdowały się jedynie samoloty AWACS, monitorujące przestrzeń powietrzną nad Bośnią i Hercegowiną oraz samoloty tankowania w powietrzu, które pozostawały w wyznaczonych im strefach nad Adriatykiem. Ofensywne działania powietrzne wstrzymano o godz. 22.00, w odpowiedzi na list dowódcy sił pokojowych w Jugosławii (UNPF) informującyo zgodzie wszystkich stron konfliktu do przyjęcia warunków porozumienia pokojowego wypracowanego przez negocjatorów ONZ.

20 września 1995 r. – NATO i ONZ wspólnie uznały, że lotnictwo Sojuszu wykonało postawione mu zadania i osiągnęło cel operacji „Deliberate Force”. Dowódcy NATO i sił pokojowych ONZ ocenili zatem, że strefy bezpieczeństwa nie będą już więcej obiektem ataków ze strony armii bośniackich Serbów. Admirał Smith, dowódca sojusznicznych sił zbrojnych Europy Południowej i generał Janvieir, dowódca sił pokojowych w Jugosławii (UNPF) zgodzili się, że wznowienie ataków z powietrza nie jest konieczne²¹⁵.

12 października 1995 r. – wejście w życie zawieszenia broni.

18 października 1995 r. – ONZ informuje, że Serbowie bośniaccy kontrolują 48,4 proc. terytorium Bośni i Hercegowiny, bośniackie siły rządowe 30,6 proc. a chorwackie 21 proc.

1 listopada 1995 r. – początek rozmów pokojowych w Dayton (w Stanach Zjednoczonych).

2 listopada 1995 r. – zgodna Milosevicia i Tudjmana na pokojowe uregulowanie sporu o wschodnią Sławonię.

21 listopada 1995 r. – parafowanie w Dayton układu pokojowego dla Bośni i Hercegowiny.

14 grudnia 1995 r. – podpisanie w Paryżu układu wynegocjowanego w Dayton. Bośnia i Hercegowina pozostaje jednym państwem składającym się z dwóch jedno-

²¹⁵ <http://www.afsouth.nato.int/factsheets/DeliberateForceFactsheet.htm>.

stek terytorialnych: Federacji Chorwacko-Muzułmańskiej (51 proc. terytorium Bośni i Hercegowiny) i Republiki Serbskiej (49 proc.). Wszyscy uchodźcy mogą wracać do swoich domów. Zbrodniarze wojenni będą sądzeni przez Międzynarodowy Trybunał w Hadze. Siły międzynarodowe pozostają w Bośni i Hercegowinie, by nadzorować wprowadzanie porozumienia w życie²¹⁶.

W następstwie negocjacji granic międzynarodowych zgodnie z ich przebiegiem ustalonym w protokole podpisanym przez oba państwa 4 października 1998 roku. Następnie Rada stwierdziła, że gwarantuje niezmienność tak ustalonych granic. Rezolucja określała też o konieczności natychmiastowego wycofania w rejon konfliktu grupy obserwatorów ONZ należących strażniczo do wojska, która miałaby powstać między stronami konfliktu, rozciągającą się na 10 kilometrów w głąb Iraku i 5 kilometrów w głąb Kuwejtu, licząc od granicy między nimi.

Irak wezwano do wyrażenia zgody na znaczniejsze lub wycofanie wszelkiej broni chemicznej i biologicznej oraz rakiet balistycznych o zasięgu ponad 150 kilometrów. Powołano do życia specjalną komisję, która miała nadzorować wykonanie tych postanowień. Irak zobowiązano także do bezwarunkowej rezygnacji z rozwoju lub produkcji broni jądrowej.

W rezolucji Rady Bezpieczeństwa potwierdzono, że zgodnie z prawem międzynarodowym Irak ponosi odpowiedzialność za wszelkie bezpośrednie szkody, w tym środowisku naturalnym, i zużycia bogactw naturalnych, a także spowodowane szkody obcych rządów, obywateli, spółek w wyniku nielegalnego wstrzymania na terytorium Kuwejtu i jego okupacji.

W kolejnym interesującym, aspektów budzącym wiele kontrowersji stwierdzeniu rezolucja ustanawiała, iż wszelkie obciążenia złożone po 2 sierpnia 1990 roku, negujące istnienie zadłużenia zagranicznego tego państwa, są nieważne i wyznaczą Irak do skrupulatnego wypłacenia swoich obowiązków w odniesieniu do obsługi i spłaty zadłużenia.

Zakres i stopień okowywania rezolucji budziła również reaktywacja wysiłków Rady Bezpieczeństwa na rzecz rozwiązania konfliktu. Żądanie od Iraku rezygnacji z określonych rodzajów broni, jak też orzeczenie, iż aneksja i zobowiązania wynikające z zachowania zagranicznego jest nieważne, stanowił także ważny w historii Rady Bezpieczeństwa²¹⁷.

²¹⁶ R. Bilski, *Kocioł bałkański*, Wydawnictwo Politeja, Warszawa 2000, s. 433–440.

Rezolucja Rady Bezpieczeństwa nr 687 (1991)

Rezolucja ta ustanawiała warunki zakończenia konfliktu w Zatoce Perskiej. Została przyjęta na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych. Zawarto w niej żądania, by Irak i Kuwejt uszanowały nienaruszalność granic międzynarodowych zgodnie z ich przebiegiem ustalonym w protokole podpisanym przez oba państwa 4 października 1963 roku. Następnie Rada stwierdziła, że gwarantuje nienaruszalność tak ustalonych granic. Rezolucja orzekała też o konieczności natychmiastowego wysłania w rejon konfliktu grupy obserwatorów ONZ nadzorujących strefę zdemilitaryzowaną, która miałaby powstać między stronami konfliktu, rozciągającą się na 10 kilometrów w głąb Iraku i 5 kilometrów w głąb Kuwejtu, licząc od granicy między nimi.

Irak wezwano do wyrażenia zgody na zniszczenie lub wycofanie wszelkiej broni chemicznej i biologicznej oraz rakiet balistycznych o zasięgu ponad 150 kilometrów. Powołano do życia specjalną komisję, która miała nadzorować wykonanie tych postanowień. Irak zobowiązano także do bezwarunkowej rezygnacji z zakupów lub produkcji broni jądrowej.

W rezolucji Rady Bezpieczeństwa potwierdzono, że zgodnie z prawem międzynarodowym Irak ponosi odpowiedzialność za wszelkie bezpośrednie straty, w tym środowisku naturalnym, i zużycie bogactw naturalnych, a także spowodowanie szkód obcych rządów, obywateli, spółek w wyniku nielegalnego wkroczenia na terytorium Kuwejtu i jego okupacji.

W kolejnym interesującym, aczkolwiek budzącym wiele kontrowersji stwierdzeniu rezolucja ustanawiała, iż wszelkie oświadczenia złożone po 2 sierpnia 1990 roku, negujące istnienie zadłużenia zagranicznego tego państwa, są nieważne i wzywa się Irak do skrupulatnego wypełnienia swoich obowiązków w odniesieniu do obsługi i spłaty zadłużenia.

Zakres i stopień obowiązywania rezolucji odzwierciedla rozwój zaangażowania wysiłków Rady Bezpieczeństwa na rzecz rozwiązania konfliktu. Żądanie od Iraku rezygnacji z określonych rodzajów broni, jak też orzeczenie, iż anulowanie zobowiązań wynikających z zadłużenia zagranicznego jest nieważne, stanowi punkt zwrotny w historii Rady Bezpieczeństwa²¹⁷.

²¹⁷ M.N. Shaw, *Prawo międzynarodowe*, Książka i Wiedza, Warszawa 2000, s. 639,

Wykaz rezolucji podjętych przez Radę Bezpieczeństwa ONZ w sprawie wojny w byłej Jugosławii

Numer rezolucji	Data	Obszar	Cel	Rozdział Karty NZ
1	2	3	4	5
713	25.09.91	FRJ	Embargo na dostawy broni do wszystkich państw byłej Jugosławii	VII
721	27.11.91	FRJ	Wstępne ustanowienie UNPROFOR	VI
724	15.12.91.	FRJ	Nałożenie sankcji na FRJ	VII
727	8.01.92	Chorwacja	Rozmieszczenie 50. oficerów łącznikowych	VI
740	7.02.92	Chorwacja	Zwiększenie liczby oficerów łącznikowych	VI
743	21.02.92	Chorwacja	Ustanowienie sił ochronnych ONZ (UNPROFOR)	VI
749	7.04.92	Chorwacja	Pełna autoryzacja na rozmieszczenie sił ochronnych ONZ (UNPROFOR)	VI
752	15.05.92	Bośnia i Hercegowina	Żądanie zaprzestania walk w Bośni i Hercegowinie	VI
753	18.05.92	Chorwacja	Przyjęcie Chorwacji do ONZ	VI
754	18.05.92	FRJ	Przyjęcie Słowenii do ONZ	VI
755	20.05.92	Bośnia i Hercegowina	Przyjęcie Bośni i Hercegowiny do ONZ	VI
757	30.05.92	FRJ	Nałożenie sankcji na Serbię i Czarnogórę	VII
758	8.06.92	Bośnia i Hercegowina	Zgoda na rozmieszczenie sił UNPROFOR w Sarajewie	VI
760	18.06.92	FRJ	Wyłączenie pomocy humanitarnej poza wprowadzone sankcje	VII
761	30.06.92	Bośnia i Hercegowina	Rozmieszczenie jednostek UNPROFOR w Sarajewie; mandat do zapewnienia bezpieczeństwa lotniska w Sarajewie	VI
762	30.06.92	Chorwacja	Dodatkowy mandat UNPROFOR w Chorwacji	VI
764	13.07.92	Bośnia i Hercegowina	Wzmocnienie UNPROFOR w Sarajewie	VI
769	7.08.92	Chorwacja	Rozszerzenie mandatu UNPROFOR w Chorwacji o funkcje celne	VI
770	13.08.92	Bośnia i Hercegowina	Prośba do państw członkowskich o ułatwienie dostarczania pomocy humanitarnej do Bośni i Hercegowiny	VII
771	13.08.92	Bośnia i Hercegowina	Żądanie swobodnego dostępu dla organizacji humanitarnych	VII
776	14.09.92	Bośnia i Hercegowina	Rozszerzenie mandatu UNPROFOR o ochronę konwojów z pomocą humanitarną dla Bośni i Hercegowiny	VI
777	19.09.92	FRJ	Pozbawienie Jugosławii członkostwa w ONZ	VI
779	6.10.92	Chorwacja	Zwiększenie mandatu UNPROFOR w Chorwacji – Zatoka Prevelaka	VI
780	6.10.92	FRJ	Ustanowienie komisji do badań zbrodni wojennych	VI
781	9.10.92	Bośnia i Hercegowina	Wprowadzenie strefy zakazu lotów nad Bośnią i Hercegowiną	VI
786	10.11.92	Bośnia i Hercegowina	Rozszerzenie mandatu sił UNPROFOR o uprawnienia do autoryzowania oraz monitorowania lotów do Bośni i Hercegowiny	VI
787	16.11.92	FRJ	Zakaz (ograniczenie) przeladunku	VII
795	11.12.92	Macedonia	Rozmieszczenie sił UNPROFOR w Macedonii	VI
798	18.12.92	Bośnia i Hercegowina	Potępienie zbrodni wojennych	VI
802	25.01.93	Chorwacja	Żądanie zaprzestania ataków na UNPROFOR oraz zaprzestania łamania przerwania ognia	VI
807	19.02.93	FRJ	Żądanie zapewnienia bezpieczeństwa siłom UNPROFOR i rozszerzenie mandatu do 3.03.93	VII

Załącznik 2. Wykaz rezolucji RB ONZ (ciąg dalszy)

Numer rezolucji	Data	Obszar	Cel	Rozdział Karty NZ
1	2	3	4	5
808	22.02.93	FRJ	Powołanie trybunału do rozpatrywania zbrodni wojennych*)	VI
815	30.03.93	FRJ	Przedłużenie mandatu sił UNPROFOR do 30.06.93	VI
816	31.03.93	Bośnia i Hercegowina	Zgoda na wymuszanie strefy zakazu lotów	VII
817	7.04.93	Macedonia	Przyjęcie Macedonii do ONZ	VI
819	16.04.93	Bośnia i Hercegowina	Wyznaczenie Srebrenicy jako strefy ochronnej (bezpieczeństwa)	VII
820	17.04.93	FRJ	Wzmocnienie embarga nałożonego na Serbię i Czarnogórę	VII
821	28.04.93	FRJ	Wykluczenie Serbii i Czarnogóry z ECOSOC	VI
824	6.05.93	Bośnia i Hercegowina	Wyznaczenie sześciu stref ochronnych (bezpieczeństwa)	VII
827	25.05.93	FRJ	Powołanie międzynarodowego trybunału do ścigania zbrodni wojennych ¹⁾	VI
836	4.06.93	Bośnia i Hercegowina	Rozszerzenie mandatu UNPROFOR do prawa przeciwdziałania atakom na strefy ochronne	VII
838	10.06.93	Bośnia i Hercegowina	Wniosek o rozmieszczenie obserwatorów na granicy Bośni i Hercegowiny	VII
842	18.06.93	Macedonia	Zgoda na rozmieszczenie sił Stanów Zjednoczonych w Macedonii	VI
843	18.06.93	FRJ	Prośba o zbadanie finansowego wpływu wynikającego z zastosowanych sankcji	VI
844	18.06.93	FRJ	Zgoda na wzmocnienie sił UNPROFOR	VII
845	18.06.93	Macedonia	Naleganie na Grecję i Macedonię, aby podpisały porozumienie	VI
847	30.06.93	FRJ	Przedłużenie mandatu sił UNPROFOR do 30.09.93	VII
855	9.08.93	FRJ	Wezwanie do kontynuowania misji Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie w Serbii i Czarnogórze	VI
857	20.08.93	FRJ	Kandydaci na sędziów do międzynarodowego trybunału ścigania zbrodni wojennych*)	VI
859	24.08.93	Bośnia i Hercegowina	Wezwanie do przerwania ognia	VII
869	30.09.93	FRJ	Przedłużenie mandatu UNPROFOR do 1.10.93	VI
870	1.10.93	FRJ	Przedłużenie mandatu UNPROFOR do 5.10.93	VII
871	5.10.93	FRJ	Przedłużenie mandatu UNPROFOR do 31.03.94	VII
877	21.10.93	FRJ	Wyznaczenie oskarżyciela międzynarodowego*)	VI
900	4.03.94	Bośnia i Hercegowina	Wyznaczenie specjalnego koordynatora dla Sarajewa	VII
908	31.03.94	FRJ	Przedłużenie mandatu UNPROFOR do 30.09.94	VII
913	22.04.94	FRJ	Żądanie natychmiastowego uwolnienia personelu ONZ (zakładników)	VII
914	27.04.94	FRJ	Zwiększenie stanu osobowego UNPROFOR o dodatkowe 6,5 tys. żołnierzy	VII
936	8.07.94	FRJ	Wyznaczenie oskarżyciela międzynarodowego trybunału*)	VII
941	23.09.94	FRJ	Potępienie czystek etnicznych dokonywanych przez bośniackich Serbów	VII
942	23.09.94	FRJ	Nażalenie sankcji ekonomicznych na bośniackich Serbów	VII
943	23.09.94	FRJ	Zniesienie części sankcji przeciwko Serbii i Czarnogórze	VII

Załącznik 2. Wykaz rezolucji RB ONZ (ciąg dalszy)

Numer rezolucji	Data	Obszar	Cel	Rozdział Karty NZ
1	2	3	4	5
947	30.09.94	FRJ	Przedłużenie mandatu UNPROFOR do 31.03.95	VII
958	19.11.94	Chorwacja	Rozszerzenie ataków powietrznych o terytorium Chorwacji	VII
959	19.11.94	Chorwacja	Wyjaśnienie funkcjonowania stref ochronnych	VII
967	19.11.94	FRJ	Udzielenie pozwolenia Serbom	VII
970	14.12.94	FRJ	Kontynuowanie	VI
981	31.03.95	Chorwacja	Ustanowienie misji UNCRO w Chorwacji	VII
982	31.03.95		Przedłużenie mandatu UNPROFR do 30.11.95, lecz tylko dla sił działających w Bośni i Hercegowinie	VII
983	31.03.95	Macedonia	Ustanowienie misji UNPREDEP w Macedonii	VI

⁷⁾ Nazwa tej międzynarodowej instytucji jest tłumaczona dwójako: 1) *Międzynarodowy Trybunał do Ścigania Osób Odpowiedzialnych za Poważne Naruszenia Międzynarodowego Prawa Humanitarnego Popelnione na Terytorium byłej Jugosławii od 1 stycznia 1991 r.*; 2) *Międzynarodowy Trybunał dla Ścigania Osób Winnych Poważnych Naruszeń Międzynarodowego Prawa Humanitarnego Popelnionych na Obszarze byłej Jugosławii*. Zob. M. Gąska, A. Ciupiński, *Międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych. Wybrane problemy*, AON, Warszawa 2001, s. 110.

Do kwietnia 1995 roku Rada Bezpieczeństwa ONZ podjęła 70 rezolucji w sprawach związanych z rozwiązywaniem konfliktu zbrojnego na terytorium byłej Jugosławii. Z tej liczby 38 było opartych na rozdziale VII, a pozostałe 32 na rozdziale VI Karty Narodów Zjednoczonych.

Należy przypomnieć, że rozdział VII Karty Narodów Zjednoczonych, zatytułowany: **„Akcja w razie zagrożenia pokoju, naruszenia pokoju i aktów agresji”**, jest podstawą do planowania operacji wsparcia pokoju, szczególnie zaś wymuszania pokoju. Rozdział ten obejmuje artykuły 39–51. Każdy z tych artykułów odgrywa istotną rolę i jest wykorzystywany przez Radę Bezpieczeństwa w prowadzonej działalności na rzecz utrzymania lub przywrócenia pokoju. Z analizy zapisów poszczególnych artykułów jednoznacznie wynika, że ONZ preferuje stopniowe, stosowne do sytuacji, wywieranie presji na strony konfliktu, zmierzające do jego rozwiązania. Potwierdzają to chociażby rezolucje uchwalone przez Radę Bezpieczeństwa nr 713 (1991 r.) i 757 (1992 r.). Pierwsza rezolucja wprowadzała zakaz dostaw broni na terytorium byłej Jugosławii, druga natomiast nakładała wielostronne sankcje na Federalną Republikę Jugosławii (Serbię i Czarnogórę). Rezolucja ta została przyjęta na podstawie rozdziału VII i zakazywała zarówno wywozu towarów z FRJ, jak i wwozu czy tranzytu towarów przez państwa członkowskie lub ich obywateli. Wprowadzała także zakaz sprzedaży bądź dostarczania wszelkich towarów i dóbr osobom lub organizacjom w celu prowadzenia działalności gospodarczej na jej terytorium lub kierowanej z tego terytorium. Ponadto paragraf 5. tej rezolucji zabraniał państwom członkowskim prze-

kazywania władzom FRJ, a także wszelkim przedsiębiorstwom handlowym, przemysłowym lub publicznym w tym państwie, jakichkolwiek funduszy lub innych środków finansowych czy gospodarczych. Poza tym państwa członkowskie ONZ zostały zobowiązane do wydania swoim obywatelom oraz osobom przebywającym na ich terytorium zakazu dostarczania komukolwiek na terenie FRJ jakichkolwiek funduszy lub środków – poza środkami finansowymi przeznaczonymi wyłącznie dla celów medycznych i humanitarnych, a także na zakup artykułów żywnościowych²¹⁸.

Dlatego użycie siły przewiduje się dopiero wtedy, gdy wszystkie inne środki, odnoszące się do konfliktów zbrojnych lub poważnych kryzysów bezpieczeństwa, zawiodą²¹⁹. Do podjęcia tego rodzaju działań upoważnia społeczność międzynarodową artykuł 42. Karty Narodów Zjednoczonych, który stwierdza, że: „Jeśli Rada Bezpieczeństwa uzna, że środki przewidziane w artykule 41²²⁰ będą niedostateczne, lub takimi się okazały, może ona przeprowadzić siłami powietrznymi, morskimi lub lądowymi taką akcję, jaką uznana za konieczną dla utrzymania albo przywrócenia międzynarodowego pokoju. Akcja ta może obejmować demonstrację, blokadę i inne operacje sił zbrojnych, powietrznych, morskich lub lądowych członków Organizacji Narodów Zjednoczonych²²¹. Założenia te były konsekwentnie stosowane przez ONZ w konflikcie na terytorium byłej Jugosławii, co formalnie znalazło potwierdzenie w postaci uchwalonych rezolucji Rady Bezpieczeństwa.

Z analizy rezolucji przedstawionych w przedstawionej tabeli wynika także, że 35 z ogólnej liczby odnosiło się bezpośrednio do byłej Jugosławii, 20 dotyczyło Bośni i Hercegowiny, 12 Chorwacji, a pozostałe 3 znalazły zastosowanie w stosunku do Macedonii.

²¹⁸ Zob. M.N. Show, *Prawo międzynarodowe*, Książka i Wiedza, Warszawa 2000, s. 637–638.

²¹⁹ Zob. G. Evans, *Współpraca dla pokoju. Agenda globalna na lata dziewięćdziesiąte i następne*, PISM, Warszawa 1994, s. 175.

²²⁰ Artykuł 41. Karty Narodów Zjednoczonych mówi, że: „Rada Bezpieczeństwa może zdecydować, jakie środki, niepociągające za sobą użycia siły zbrojnej, należy zastosować do wykonania jej decyzji, oraz może zażądać od członków Organizacji Narodów Zjednoczonych zastosowania takich środków. Środki te mogą obejmować całkowite lub częściowe zerwanie stosunków gospodarczych oraz komunikacji: kolejowej, morskiej, lotniczej, pocztowej, telegraficznej, radiowej i innej, jak również zerwanie stosunków dyplomatycznych”.

²²¹ A. Skowroński, *Siły pokojowe i operacje utrzymania pokoju Organizacji Narodów Zjednoczonych*, AON, Warszawa 1997, s. 143.

Charakterystyka wybranych samolotów używanych w wojnie na Bałkanach

przez republiki byłej Jugosławii

Wśród samolotów wymienianych w siłach powietrznych Jugosławii był *SOKO G-4 Super Galeb*. Został on zakwalifikowany do grupy samolotów szkolno-treningowych oraz lekkich szturmowych. Była to konstrukcja rodzima. Awionika tego samolotu była o wiele lepsza niż w jej poprzedniej wersji (G-2A). Obejmowała między innymi: radiodalmierz, radiokompas, radiostację nadawczo-odbiorczą pracującą na falach metro- wych, system nawigacyjny TACAN oraz komputer nawigacyjny. Zmiany strukturalne i wzmocnienie konstrukcji sprawiły, że masa startowa samolotu G-4 wzrosła o 50%, to zaś umożliwiło zabieranie większej liczby zróżnicowanego uzbrojenia. Prototyp samolotu został oblatany 17 lipca 1978 roku, natomiast 17 grudnia tego roku oddano pierwszy z sześciu samolotów serii przedprodukcyjnej, oznaczony jako G-4PPP. Wszystkie maszyny z tej serii miały taką samą konstrukcję części ogonowej i ustere- nienia ogonowego. Pierwszy seryjny G-4 został oblatany w 1983 roku. Do upadku Jugosławii – co sprawiło przerwanie realizacji programu *Super Galeb* – wyprodukowano dużą liczbę tych maszyn²²².

SOKO G-4 Super Galeb		
Typ	Szkolno-bojowy / lekki szturmowy	
Osiągi	Prędkość maksymalna (na wysokości 4000 m)	910 km/h
	Prędkość wznoszenia	1800 m/min
	Pułap maksymalny	12 500 m
	Zasięg	1900 km
Uzbrojenie	Możliwość zainstalowania 1 dwulufowego działka kal. 23 mm z zapasem 200 nabo- i; łączny udźwig czterech węzłów zewnętrznych – 1950 kg, w tym: – pociski raketowe kierowane klasy powietrze-powietrze, – bomby klasyczne i kasetowe, – zasobniki z napalmem, zasobniki z niekierowanymi pociskami kal. 57 mm i 127 mm, – dodatkowe zbiorniki paliwa, – zasobniki z aparaturą rozpoznawczą	

Samolot G-2A *Galeb* odznaczał się dużą niezawodnością, dlatego szybko podjęto decyzję o zaprojektowaniu na jego bazie jednomiejscowego lekkiego samolotu szturmowego i rozpoznawczego. Do nowych zadań zaadaptowano kadłub wersji G-2A *Galeb*, instalując w nim odpowiednie wyposażenie. Zastosowanie maszyny w roli lekkiego samolotu szturmowego wymagało zabierania większej ilości ofensywnych środków rażenia, a w konsekwencji zwiększenia masy startowej. Dlatego w nowym

²²² Zob. B. Gunston, *Współczesne samoloty wojskowe*, Wydawnictwo Literackie Muza, Warszawa 1997, s. 258.

samolocie zastosowano silniki o większej mocy. Jednocześnie przygotowano zaczepy do instalowania pod kadłubem dwóch rakiet JATO o ciągu 450 kG wspomagających start lub przyspieszających lot. Poza wzmocnieniem niektórych fragmentów kadłuba zastosowano podskrzydłowe węzły uzbrojenia o większym udźwigu. Ostatnią większą zmianą było wzmocnienie układu elektrycznego, umożliwiającego łatwiejsze uruchomienie silników Viper.

SOKO J-1, RJ-1 i TJ-1 <i>Jastreb</i>		
Typ	Lekki szturmowy	
Osiągi	Prędkość maksymalna (na wysokości 6000 m)	820 km/h
	Prędkość przelotowa na wysokości 5000 m	740 km/h
	Pułap maksymalny	12 000 m
	Zasięg	1520 km
Uzbrojenie	3 karabiny maszynowe 12,7 mm z zapasem po 135 naboji; łączny udźwieg węzłów podskrzydłowych – 500 kg, w tym: bomby, zasobniki bombowe, flary, zasobniki z niekierowanymi pociskami raketowymi lub działkami (na węzłach podkadłubowych), 6 niekierowanych pocisków raketowych 127 mm na węzłach zewnętrznych	

Do produkcji wprowadzono pięć wersji, głównie na potrzeby lotnictwa jugosłowiańskiego. Były to SOKO J-1 *Jastreb* – samolot szturmowy; RJ-1 – samolot rozpoznania taktycznego; TJ-1 – samolot szkolno-treningowy, a także RJ-1-E i J-1-E. Wersje J-1 oraz RJ-1 miały radiostacje pracujące na falach metrowych, radiokompas i pełne wyposażenie do rozpoznania w podczerwieni. Wersja RJ-1 różniła się posiadaniem zestawem do rozpoznania lotniczego, obejmującym jeden aparat fotograficzny w dolnej części kadłuba i dwa w przednich częściach oraz dodatkowymi zbiornikami paliwa na końcach skrzydeł. To ostatnie rozwiązanie zaczęto także stosować w krajowej i eksportowej wersji samolotu. Wersje RJ-1 i RJ-1-E różniły się od samolotu szturmowego tym, że posiadały tylko cztery węzły podskrzydłowe, pierwotnie przeznaczone dla bomb oświetlających. Ostatecznie stosowano konfigurację dwóch bomb HE o ciężarze 250 kg podczepianych na węzłach zewnętrznych. Samoloty J-1-E oraz RJ-1-E miały takie wyposażenie, jak w wersji eksportowej G-2A-E *Galeb*. Jednak dla samolotu RJ-1-E przewidziano możliwość nocnych lotów rozpoznawczych, instalując w kadłubie cztery aparaty fotograficzne. Obie wersje J-1 i J-1-E miały takie same uzbrojenie. Wersja szkolno-treningowa TJ-1 różniła się od J-1 jedynie dwumiejscową kabiną, systemem łączności wewnętrznej i odbiornikiem sygnałów radiolatarni.

Wobec wspólnego zapotrzebowania na dwumiejscowe samoloty bezpośredniego wsparcia i szturmowe, Rumunia i Jugosławia zdecydowały się na współpracę, przy zaprojektowaniu takiej maszyny i wdrożeniu jej do produkcji. W wyniku tej współpracy powstał samolot J-22 *Orao*. Stosownie do wersji przewidywano kabiny jedno-

i dwumiejscowe. W 1972 roku w obu państwach rozpoczęto niezależne prace nad budową dwóch prototypów wersji jednomiejscowych. W Jugosławii wyprodukowano 15 maszyn serii przedprodukcyjnej jednomiejscowego samolotu rozpoznania taktycznego SOKO IJ-22 *Orao* („Orzeł”) i dwumiejscowego samolotu szkolno-treningowego INJ-22 *Orao* 1; 35 egzemplarzy NJ-22 *Orao* 2 – dwumiejscowego samolotu rozpoznania taktycznego; 165 egzemplarzy J-22 *Orao* 2 – jednomiejscowego samolotu szturmowego.

SOKO J-22 Orao		
Typ	Szturmowy	
Osiągi	Prędkość maksymalna (na dużej wysokości)	1130 km/h
	Prędkość wznoszenia	5430 m/min
	Pułap maksymalny	15 000 m
	Operacyjny promień działania (na zmiennej wysokości dużej-małej-dużej), z czterema bombami kasetowymi i jednym dodatkowym zbiornikiem paliwa	460 km
Uzbrojenie	2 dwulufowe działka GSz-23ł kal. 23 mm z zapasem po 230 naboju na każde; łączny udźwig pięciu węzłów zewnętrznych – 2800 kg, w tym: pociski raketowe kierowane klasy powietrze-powietrze i powietrze-ziemia, bomby, bomby kasetowe, zasobniki z niekierowanymi pociskami raketowymi, dodatkowe zbiorniki paliwa.	

- dwumiejscowy W 1973 roku w celu badania stopnia rozprężenia mieszanki przed i po
 budowie gwałtowniejszych warunków, jednoczesny W 1973 roku w celu badania stopnia
 15 maszyn serii turbodukcyjnej jednoczesnego samolotu rozpoznania taktycz-
 nego 20KJ-12-010 (Orzeł) i dwumiejscowego samolotu szkolno-treningowego
 IJ-32 Orzeł; 66 egzemplarzy IJ-32 Orzeł 2 - dwumiejscowego samolotu rozpo-
 znania taktycznego; 66 egzemplarzy IJ-32 Orzeł 2 - jednoczesnego samolotu
 szkolnego.

20KJ-12-010	
Typ	Samolot
Orzeł	Przebieg eksploatacji (na dzień wycofania)
	Przebieg eksploatacji
	Przebieg eksploatacji
	Opisywanie zmian stanu (na dzień wy- cofania) (z uwzględnieniem zmian pomiar- kowych i innych danych)
	Opisywanie zmian stanu (na dzień wy- cofania) (z uwzględnieniem zmian pomiar- kowych i innych danych)
Uwagi	Opisywanie zmian stanu (na dzień wy- cofania) (z uwzględnieniem zmian pomiar- kowych i innych danych)

