

SZTUKA WOJENNA



DOMINACJA W POWIETRZU I Z POWIETRZA

prof. dr hab. Wojciech MICHALAK
Akademia Obrony Narodowej

Abstract

Traditional roles of air forces in combat involve the subjugation of air space and the maintaining of superiority / domination in the skies in order to create favourable conditions to conduct successful land and naval operations. They are, thus, a component supporting other forces in joint military operations. Nowadays, air forces sometimes take the role of the dominant force (a component supported by other forces) and then the joint operations of armed forces are conducted in a way (as called in the article) of dominance from the air. This allows, especially in the so-called asymmetric conflicts, to obtain the military and political goals of the war without land or naval invasion. This is a new phenomenon in the Art of War, which the author of the article tries to identify, describe and systematise.

To make waging a war through dominance from the air possible, air forces must have absolute freedom to use the air space in the whole area of a conflict and in the whole territory of an opponent. The current terminology related to dominance (superiority / domination) in the air and the theory of war in the air does not provide (describe) such a situation. In this article, the views in this respect, which were in force in NATO and the Warsaw Pact and are still in force in the US Armed Forces, NATO and the Russian Federation, are critically evaluated and a new terminology taxonomy for dominance in the air is suggested.

Key words – Dominance from the air, dominance in the air, air superiority, dominata, dominat, air supremacy, air forces, joint operations, types of combat activities, supported component, supporting component

Doświadczenia wyniesione z konfliktów zbrojnych prowadzonych od początku drugiej wojny światowej wskazują, że dogodna sytuacja w przestrzeni powietrznej jest jednym z zasadniczych warunków odniesienia sukcesu w walce zbrojnej. Znaczenie dominowania w powietrzu dla przebiegu i końcowych rezultatów operacji i kampanii militarnych eksponują niemal wszyscy teoretycy sztuki wojennej i do-

wódcy wojsk, podkreślając rangę panowania i przewagi w powietrzu w działaniach bojowych.

Powszechna świadomość roli dominacji w przestrzeni powietrznej nie oznacza pełnego zrozumienia i praktycznego wdrażania wyzwań, będących konsekwencją tej wiedzy i jej akceptacji. Dotyczy to szczególnie sił zbrojnych tych państw, w których stan sił powietrznych – głównych wykonawców walki o panowanie i przewagę w powietrzu – coraz bardziej się pogarsza. Problematyka ta nie zawsze jest również należycie eksponowana zarówno w publicystyce, jak i ćwiczeniach aplikacyjnych oraz praktycznych formach szkolenia wojsk. Najwięcej wydawnictw poświęconych problemom walki o panowanie i przewagę w powietrzu pochodzi z okresu bipolarnego podziału świata. A przecież od tego czasu wiele zmieniło się nie tylko w geopolitycznym i militarnym środowisku bezpieczeństwa międzynarodowego, ale również zauważa się nowe tendencje w teorii i praktyce walki o dominację w przestrzeni powietrznej.

Wstępne wnioski będące rezultatem rozpoznania tej problematyki wskazują, że identyfikacja panowania i przewagi w powietrzu, jaka wówczas funkcjonowała w Układzie Warszawskim i NATO, była różnie rozumiana i interpretowana. Również obecne poglądy teoretyczne i ustalenia doktrynalne obowiązujące w Sojuszu Północnoatlantyckim i siłach zbrojnych Federacji Rosyjskiej, odnoszące się do tej tematyki, są nieco odmienne, bywają zmienne i wzbudzają niemało wątpliwości.

Śród wielu problemów tak zarysowanego obszaru niepewności i dociekań najistotniejsze dotyczą tego, czy panowanie i przewaga w powietrzu w dotychczasowym rozumieniu spełniają wymagania wynikające ze współczesnej walki zbrojnej? Czy te historyczne już określenia i definicje nie należy zweryfikować, choćby w świetle wojny w Zatoce Perskiej (przeciwko Irakowi w 1991 roku), czy też operacji w Kosowie (w roku 1999) i w Libii (1986, a zwłaszcza 2011 rok)? Przecież w tych operacjach lotnictwo sojuszu/koalicji czy też amerykańskie (Libia 1986) już od początku miało możliwość swobodnego wykorzystania przestrzeni powietrznej. A zatem nie chodziło w nich o pozyskanie i utrzymanie przewagi/panowania w powietrzu, lecz o takie użycie lotnictwa, aby osiągać najbardziej ambitne cele militarne (przez pierwszy miesiąc wojny w Zatoce Perskiej) lub nawet polityczne prowadzonych operacji (Kosowo i Libia). Czy wobec sytuacji, w której siły powietrzne w niektórych połączonych operacjach militarnych lub ich decydujących fazach (Zatoka Perska) spełniają rolę komponentu wiodącego, czyli wspieranego (supported), zamiast tradycyjnej dla nich roli komponentu wspierającego (supporting) nie istnieje potrzeba dokonania pogłębionej oceny dotychczasowych kanonów walki zbrojnej oraz przewagi i panowania w powietrzu? Czy nie jesteśmy świadkami nowych tendencji w sztuce wojennej, które wymagają innego traktowania roli sił powietrznych w walce zbrojnej i nowego podejścia do sytuacji w przestrzeni powietrznej?

Nawet pobieżna analiza wskazanych uwarunkowań pozwala na postawienie tezy, że dotychczasowe reguły prowadzenia tradycyjnej już wojny przez połączone

siły lądowe, powietrzne, morskie i specjalne, których celem było rozbitcie wojsk przeciwnika, opanowanie jego terytorium głównie przez siły lądowe i zmuszenie go do kapitulacji, **niekiedy już tracą swoją wyłączność, a co za tym idzie – mogą występować rozwiązania alternatywne**. Kampanie militarne można bowiem wykonywać na wiele sposobów, jednak zawsze powinny one być adekwatne do sytuacji i możliwości bojowych (potęgi) przeciwstawnych stron.

Doświadczenia wyniesione ze współczesnych wojen i operacji kryzysowych wskazują na ciągle i niezwykle wręcz wzrost znaczenia nowoczesnych sił powietrznych w działaniach militarnych. Ich potęga i możliwości w zakresie precyzyjnego wykrywania i niezwłocznego niszczenia z zadziwiająco niekiedy dokładnością najbardziej newralgicznych i najważniejszych obiektów i elementów systemu administracyjno-gospodarczego (zwłaszcza infrastruktury krytycznej) i militarnego przeciwnika na całej głębokości jego ugrupowania bojowego, a często na całym jego terytorium sprawiają, że siły powietrzne mogą w określonych uwarunkowaniach (zwłaszcza w konfliktach asymetrycznych) niemal samodzielnie (pełniąc rolę komponentu wspieranego) osiągać militarne i polityczne cele wojny. Jest to jednak możliwe wyłącznie w razie zdecydowanej przewagi ilościowej i jakościowej sił powietrznych strony, która niezwłocznie opanuje przestrzeń powietrzną i pełniąc rolę **dominata**¹, będzie prowadziła operację, którą możemy nazwać **dominacją z powietrza**².

Kształtuje się zatem nowa jakość w walce zbrojnej, częściowo zgodna z poglądami włoskiego generała Giulio Douheta, artykułowanymi na początku lat 20. ubiegłego wieku, który głosił, że można osiągnąć cele wojny w wyniku „wybombardowania” przeciwnika uderzeniami z powietrza. W tym kontekście stosowane w treści artykułu sformułowanie „*dominacja z powietrza*” trzeba interpretować jako najbardziej zdecydowaną formę dominacji powietrznej, w której siły powietrzne – przy odpowiednim wsparciu ze strony wojsk lądowych, marynarki wojennej i sił specjalnych – będą w stanie niejako „opanować” przeciwnika z powietrza i skłonić go do kapitulacji, osiągając militarne i polityczne cele wojny nawet bez spełnienia historycznego kanonu zajęcia jego terytorium w drodze inwazji lądowej lub z morza.

Dominacja z powietrza oznacza więc coś innego i coś więcej niż panowanie i przewaga w powietrzu, a różnica wynika głównie z celów, w jakich są one pozyskiwane. Panowanie i przewagę w powietrzu zdobywano i utrzymywano przede wszystkim w celu kształtowania dogodnych warunków do prowadzenia operacji połączonych, zwłaszcza zaś przez ten rodzaj wojsk, który był wspierany (supported) i spełniał najistotniejszą rolę w osiąganiu militarnych i politycznych celów wojny. Historycznie i współcześnie panowanie i przewagę w powietrzu wy-

¹ Dominat (łac.) – w starożytnym Rzymie forma rządów, istniejąca od czasów Dioklecjana (koniec III w.); absolutna władza panującego (...); władca stał się panem (dominus) życia i mienia obywateli (...). *Encyklopedia Powszechna PWN*, Warszawa 1973, tom 1, s. 609

² Dominacja – uprzywilejowana pozycja, panowanie; górowanie nad kimś lub nad czymś, przewaga, wyższość. *Słownik współczesnego języka polskiego*, tom 1, Warszawa 1998, s. 185.

walczano głównie w interesie wojsk lądowych, choć niekiedy i marynarki wojennej (floty). Obecnie można je uzyskać także w celu zdominowania przeciwnika z powietrza, opanowania jego przestrzeni powietrznej i pokonania go (osiągnięcia celów politycznych operacji) nawet bez zajmowania jego terytorium (Kosowo, Libia). **Sztuka wojenna wzbogaca się więc o nowe możliwości prowadzenia działań zbrojnych.** Nie dezaktualizuje się dotychczasowa teoria i praktyka walki zbrojnej oraz przewagi i panowania w powietrzu, chociaż wnoszone są nowe jakości zdeterminowane dominacją z powietrza.

Dominacja z powietrza jest zatem sposobem użycia sił zbrojnych, zwłaszcza sił powietrznych, w celu osiągnięcia militarnych i politycznych celów wojny. Warunkiem podstawowym spełnienia takich zamierzeń jest jednak uzyskanie i utrzymanie najwyższego stopnia dominacji w powietrzu, zapewniającego niemal absolutną swobodę działań lotnictwa.

Z powyższych rozważań wynika, że dominacja w przestrzeni powietrznej, zawierająca w sobie takie stopnie górowania w trzecim wymiarze, jak np. panowanie i przewaga w powietrzu, jest pojęciem węższym niż dominacja z powietrza. Ta pierwsza ma bowiem zapewnić swobodę użycia lotnictwa i tworzyć dogodne warunki do działań regularnych i zwycięstwa w klasycznej wojnie powietrzno-lądowo-morskiej. Ta druga zaś – jako forma nowoczesnej wojny – poprzez osiągnięcie swobody użycia lotnictwa (dominacji w przestrzeni powietrznej) ma zapewnić zdominowanie i pokonanie przeciwnika niemal wyłącznie działaniami z powietrza.

Panowanie i przewaga w powietrzu są więc czynnikami pierwotnymi, lecz zarazem fundamentalnymi prowadzącymi do osiągnięcia zwycięstwa w walce zbrojnej toczonej zarówno tradycyjnie, czyli w powietrzu, na lądzie i morzu, jak i w formie nowoczesnej – niemal wyłącznie przy użyciu potęgi powietrznej.

Niechaj zatem istota panowania i przewagi w powietrzu staną się przedmiotem naszych dalszych dociekań.

Najbardziej reprezentatywne w tym zakresie są niejako dwie szkoły. Jedna obowiązywała w byłym Układzie Warszawskim, w tym w byłych siłach zbrojnych ZSRR, a obecnie, po wielu modyfikacjach lansowana jest w armii Federacji Rosyjskiej. Druga szkoła rozwijana jest w armiach NATO, w których również dokonywane są ewolucje w tym zakresie. Problematyka ta dotyczy także większości armii, w których coraz powszechniej używa się zamiennie terminów *panowanie w powietrzu* i *przewaga w powietrzu*, traktując je jako synonimy, a ponadto zdarza się, iż dość dowolnie stosuje się inne pojęcia z zakresu dominowania w powietrzu. Nie uwzględnia się przy tym różnych treści, jakie są zawarte w konkretnych pojęciach.

Przeanalizujmy zatem problematykę dominowania w przestrzeni powietrznej, rozpoczynając od poglądów funkcjonujących w byłym Układzie Warszawskim.

W armiach Układu Warszawskiego jedynym pojęciem odzwierciedlającym dominację w przestrzeni powietrznej był termin *panowanie w powietrzu* (*gospodstwo w woźdchie*). Miał on odniesienie do wojny na szeroką skalę (jest to okres zimnej wojny i bipolarnego podziału świata), a ostatecznie został zdefinio-

wany na początku lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku; jego istota nadal kładzie się cieniem na współczesnych poglądach obowiązujących w Rosji. W literaturze było określone, że:

Przez panowanie w powietrzu rozumie się taką sytuację w przestrzeni powietrznej stron, powstałą w wyniku aktywnych działań wszystkich rodzajów sił zbrojnych, w tym przede wszystkim sił powietrznych i wojsk obrony powietrznej, w której własne lotnictwo dysponuje inicjatywą i jest zdolne narzucić swą wolę przeciwnikowi. W czasie posiadania panowania w powietrzu własne wojska lądowe, siły powietrzne i marynarka wojenna mają możliwość wykonywania postawionych im zadań, nie napotykając silnego przeciwdziałania za strony lotnictwa i naziemnych środków obrony powietrznej przeciwnika³.

Z analizy wymienionej definicji wynika, że panowanie w powietrzu eksponuje sytuację własnego lotnictwa (jest ono przedmiotem odniesienia) i jest związane z określonym stanem sytuacji w przestrzeni powietrznej. Z panowaniem w powietrzu mamy więc do czynienia, gdy lotnictwo posiada inicjatywę i jest w stanie narzucić wolę przeciwnikowi, a w konsekwencji ma możliwości wykonywania zadań bez silnego przeciwdziałania lotnictwa i naziemnych środków przeciwlotniczych przeciwnika. I jest to pierwszy warunek determinujący zdobycie panowania w powietrzu.

Ale występuje również drugi warunek, z którego wynika, że o panowaniu w powietrzu można mówić tylko wtedy, kiedy oprócz wojsk lotniczych także wojska lądowe i siły floty posiadają możliwość prowadzenia działań i wykonywania zadań bez zdecydowanego i skutecznego oddziaływania lotnictwa przeciwnika. A zatem, **wywalczenie panowania w powietrzu nie jest celem samym w sobie, lecz środkiem, który ma zapewnić pomyślne wykonywanie zadań operacyjnych i strategicznych nie tylko przez lotnictwo, ale również – a może przede wszystkim – przez siły lądowe i morskie.** Przechwycenie i utrzymanie panowania w powietrzu ma więc sprzyjać osiągnięciu sukcesu w konflikcie zbrojnym i dlatego w jego osiągnięciu muszą partycypować wszystkie rodzaje sił zbrojnych, oczywiście z dominującą rolą sił powietrznych.

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

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

Przez strategiczne panowanie w powietrzu rozumie się uprzywilejowaną sytuację własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej jednego lub kilku przyległych

³ *Kurs operatiwnego iskusstwa wojenno-wozdusznych sił*, Monino 1974, s. 71 za: W. Michalak, *Dominacja z powietrza*, AON, Warszawa 1999, s. 18.

teatrów działań wojennych, utrzymywaną w trakcie trwania całej operacji strategicznej. Panowanie to może być zdobyte dzięki rozgromieniu głównych sił przeciwstawnych zgrupowań lotniczych i naziemnych środków przeciwlotniczych przeciwnika, niszczeniu zakładów przemysłu lotniczego, lotnisk, ośrodków szkolenia personelu latającego, lotniskowców uderzeniowych oraz zapasów paliwa i amunicji⁴.

***Operacyjne panowanie w powietrzu** to uprzywilejowana sytuacja własnego lotnictwa w przestrzeni powietrznej jednego lub kilku przyległych kierunków operacyjnych teatru działań wojennych, utrzymywana w okresie trwania całej operacji. Operacyjne panowanie w powietrzu może być zdobyte dzięki zniszczeniu głównych sił przeciwstawnego zgrupowania lotniczego przeciwnika oraz rozgromieniu jego sił i środków obrony przeciwlotniczej⁵.*

***Taktyczne panowanie w powietrzu**⁶ to panowanie zdobyte w niewielkim rejonie i na krótki okres, niezbędny do wykonania zadania przez związki taktyczne lub oddziały różnych rodzajów sił zbrojnych. Osiąga się je dzięki zniszczeniu samolotów i środków przeciwlotniczych oraz blokowaniu najważniejszych lotnisk przeciwnika⁷.*

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

W tym kontekście nie wzbudza wątpliwości przyjęcie wskaźników przestrzennych zgodnych z logiką układowego (UW) podziału sztuki wojennej, czyli strategicznego, operacyjnego i taktycznego panowania w powietrzu. Zdumiewa natomiast określenie wskaźników czasowych w strategicznym i operacyjnym wymiarze panowania w powietrzu jako sytuacji stałych, wyrażających się stwierdzeniami, że utrzymuje się je przez cały okres trwania operacji na teatrze działań wojennych lub na kierunkach operacyjnych. Takie założenia są tym bardziej dziwne, że zarówno z teorii, jak i z praktycznych doświadczeń wyniesionych z wojen i konfliktów zbrojnych, szczególnie zaś długotrwałych, wynikało, że sytuacja w przestrzeni powietrznej może ulegać szybkim zmianom. Wielokrotnie np. w czasie drugiej wojny światowej walczące strony chwytywały lub traciły strategiczne bądź operacyjne panowanie w powietrzu. Często również jedna ze stron wywalczyła okresowe panowanie operacyjne lub taktyczne w warunkach, w których druga strona wojny posiadała panowanie strategiczne.

⁴ Tamże, s. 21.

⁵ Tamże.

⁶ Taktyczne panowanie w powietrzu w swej istocie miało charakter miejscowy lub lokalny. Wymiar taktyczny w terminologii Układu Warszawskiego odnosił się bowiem do głębokości kilkunastu – kilkudziesięciu kilometrów i dotyczył jednostek wojskowych wyłącznie do szczebla brygady i dywizji.

⁷ *Kurs...*, s. 73, za: W. Michalak, *Dominacja...*, s. 21.

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

W analizowanych definicjach zwraca także uwagę, że operacyjne panowanie w powietrzu zamierzano osiągnąć w wyniku rozbicia głównych zgrupowań lotniczych przeciwnika. Jeśli uwzględni się, że panowanie operacyjne mogło obejmować kilka kierunków operacyjno-powietrznych, a więc niekiedy obszar niemal teatru działań wojennych, czyli powierzchnię setek tysięcy kilometrów kwadratowych i powinno trwać przez cały czas prowadzenia operacji frontów na teatrze, tj. przez kilkanaście dni, to jego zdobycie, a zwłaszcza utrzymanie nie było możliwe bez niszczenia infrastruktury wspomagającej działania sił powietrznych, takiej na przykład jak: rafinerii, ropociągów, zakładów lotniczych i produkujących sprzęt przeciwnika, a także baz logistycznych. I rzeczywiście, jej zwalczanie przewidywano niemal we wszystkich ćwiczeniach Układu Warszawskiego. Artykułowanie takich działań tylko w definicji strategicznego panowania w powietrzu trzeba więc uznać za nie w pełni słuszne.

W Układzie Warszawskim stosowana także pojęcie *przewaga w powietrzu (priewoschodstwo w wozduchie)*. Jego istotę encyklopedia określała jako posiadanie większej liczby samolotów (przewaga ilościowa) lepszych typów samolotów wojskowych i lepiej wyszkolonego personelu latającego (przewaga jakościowa) przez jedną ze stron walczących, umożliwiającą uzyskanie powodzenia w działaniach. W końcowej części hasła dodaje się, że posiadanie przewagi w powietrzu jest podstawowym warunkiem uzyskania panowania w powietrzu⁸.

Treść definicji wskazuje, że pojęcie przewagi w powietrzu zawężano do czynników ilościowych, czyli wymiernych, określaných najczęściej porównaniem stosunku sił i możliwości samolotów przeciwnych stron, oraz czynników jakościowych, często niewymiernych liczebnie, odnoszących się do lepszego wyszkolenia i uzbrojenia czy też dogodniejszego położenia i bazowania lotnictwa.

Krytycznie trzeba ocenić takie rozumienie przewagi w powietrzu. Dominuje tu bowiem masa, odnosząca się do liczby samolotów natomiast w tle pozostawia się czynniki niewymierne. W tych ostatnich nie uwzględnia się ponadto wielu elementów, które mają wpływ na zdobycie przewagi w powietrzu, jak na przykład sztuki dowodzenia, oryginalności w użyciu lotnictwa, zaskoczenia, inicjatywy czy też woli walki. Pomija się także wpływ naziemnych środków przeciwnika na uzyskanie przewagi.

⁸ *Mała encyklopedia wojskowa*, MON, Warszawa 1970, s. 810.

Należy sądzić, że takie pojmowanie przewagi w powietrzu w Układzie Warszawskim lansowano tylko po to, aby uzasadnić inne jej rozumienie niż w armiach NATO. Pośrednio zaś po to, aby potwierdzić, że jedynie panowanie w powietrzu w skali taktycznej, operacyjnej i strategicznej, czyli poglądy i terminy obowiązujące w Układzie Warszawskim wiernie oddają istotę dominowania w przestrzeni powietrznej. Trafne natomiast w ocenianej definicji jest stwierdzenie, że uzyskanie nawet tak rozumianej przewagi sprzyja wywalczeniu panowania w powietrzu.

Po rozpadzie Układu Warszawskiego i ZSRR poglądy teoretyków rosyjskich odnoszące się do dominowania w przestrzeni powietrznej ewoluowały i zbliżyły się stopniowo do obowiązujących w NATO. Zachowywano jednak własne założenia dotyczące operacji powietrznych, skali i rozmachu dominacji w powietrzu czy też sposobów ich osiągnięcia.

Obecnie Rosjanie lansują poglądy, że panowanie w powietrzu możliwe jest do zdobycia tylko w walce zbrojnej toczonyj z przeciwnikiem znacznie słabszym. W walce zbrojnej z przeciwnikiem posiadającym porównywalny potencjał ofensywnych i defensywnych środków walki w wymiarze powietrznym i potrafiącym go efektywnie wykorzystać zdobycie panowania w powietrzu staje się problematyczne, a nawet niemożliwe. Stąd też, łagodząc swoje poglądy z okresu ZSRR, zaczynają oni skłaniać się ku tradycyjnej terminologii światowej, częściowo zgodnej z poglądami obowiązującymi w NATO, i przyjmują, że w takim przypadku (tj. porównywalnych sił powietrznych i kosmicznych) realnym, osiągalnym celem jest zdobycie przewagi w powietrzu, panowanie zaś traktują jako cel finalny – ostateczny w wojnie powietrznej. Obecnie najprawdopodobniej wyróżniają oni przy stopniu dominacji w powietrzu⁹:

- **nieznaczna przewaga w powietrzu,**
- **znaczna (istotna) przewaga w powietrzu,**
- **przygniatająca przewaga, czyli panowanie w powietrzu.**

Przez panowanie w przestrzeni powietrzno-kosmicznej według poglądów rosyjskich rozumie się taki stan stworzony w trakcie prowadzenia walki zbrojnej, kiedy środki powietrzno-kosmiczne jednej ze stron posiadają zdecydowaną przewagę i mogą efektywnie realizować swoje zadania z dopuszczalnymi stratami, gdy jednocześnie środki powietrzno-kosmiczne drugiej strony nie są w stanie efektywnie wykonywać powierzonych im zadań z powodu ich wcześniejszego obezwładnienia lub zniszczenia na ziemi i ponoszenia niedopuszczalnie wysokich strat w przestrzeni powietrzno-kosmicznej od środków obrony powietrzno-kosmicznej strony przeważającej¹⁰.

Należy sądzić, że tak rozumiane panowanie w powietrzu odnosi się do wojny prowadzonej na szeroką skalę z przeciwnikiem mającym możliwość wykorzystywania przestrzeni kosmicznej dla celów militarnych. W przypadku konfliktu

⁹ M. Michalec, *Koncepcje operacyjnego użycia Sił Powietrznych Federacji Rosyjskiej w latach 1997–2020*, AON, Warszawa 2012, s. 326.

¹⁰ Tamże, s. 327.

z przeciwnikiem nie posiadającym takich możliwości zarysowany w definicji jego aspekt kosmiczny nie byłby oczywiście uwzględniany.

Z analizy obecnych poglądów rosyjskich wynika, że nadal uważa się, iż panowanie w przestrzeni powietrznej może być zdobyte w skali strategicznej, operacyjnej i taktycznej. Natomiast panowanie w przestrzeni kosmicznej można osiągnąć tylko w skali globalnej, czyli strategicznej.

Przejdźmy teraz do zaprezentowania wybranych poglądów dotyczących dominowania w przestrzeni powietrznej, które były i są lansowane w Sojuszu Północnoatlantyckim.

Jak wiadomo, **podstawowym terminem obowiązującym od lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku w NATO, określającym dominację w przestrzeni powietrznej była przewaga w powietrzu**. Przyjmowano, że miała ona charakter **miejscowy**, nazywany niekiedy lokalnym lub taktycznym, oraz **ogólny**, zwany też operacyjnym. Przewaga występowała także w najbardziej zdecydowanej postaci w formie **panowania w powietrzu**. W literaturze podkreślano ograniczony rejon i czas przewagi lokalnej (miejscowej), niezbędny do wykonania określonego zadania, oraz wskazywano, że przewaga ogólna odnosi się do niemal całego rejonu prowadzenia działań sił lądowych, morskich i powietrznych przez stosunkowo długi okres. Przypomnijmy definicje przewagi i panowania w powietrzu z tego czasu¹¹.

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

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

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

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

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na fakt, że takie same kryteria wyznaczały definicje taktycznego, operacyjnego i strategicznego panowania w powietrzu w byłym Układzie Warszawskim. Podstawowym terminem w NATO była jednak przewaga w powietrzu.

W literaturze przedmiotu lat osiemdziesiątych i początku lat dziewięćdziesiątych istota przewagi i panowania w powietrzu niewiele się zmieniała. Doprecyzo-

¹¹ *Reference Book. US Air Force Basic Data*. Wyd. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, Kansas 1972.

wywano jedynie, że jeśli idzie o przewagę w powietrzu, to pozwalała ona prowadzić wszelkie działania przez siły lądowe, morskie i powietrzne w danym miejscu i czasie bez silnego przeciwdziałania sił przeciwnika (bez istotnych przeszkód z jego strony). Odnośnie do panowania stwierdzano zaś, że siły powietrze przeciwnika nie mają możliwości efektywnego przeciwdziałania stronie, która zdominowała przestrzeń powietrzną¹².

Te ustabilizowane poglądy na temat dominacji (przewagi, panowania) w przestrzeni powietrznej zaczęły jednak ulegać pewnej ewolucji. Nie może przy tym dziwić przyjęcie w Podstawowej Doktrynie Sił Powietrznych USA z 1998 roku (Air Force Basic Doctrine) terminów: *przewaga w powietrzu i kosmosie* (air and space superiority) oraz *panowanie w powietrzu i kosmosie* (air and space supremacy). Globalny wymiar polityki supermocarstw i coraz powszechniejsze wykorzystanie kosmosu dla potrzeb militarnych wskazuje na celowość uwzględniania dominacji i w tej przestrzeni zarówno w teorii, jak i w ich praktyce. Dla państw lub sojuszków/koalicji prowadzących politykę światową zdobycie dominacji w kosmosie może być bowiem jednym z najistotniejszych warunków sprzyjających osiągnięciu sukcesu militarnego w wojnie.

Podkreślenia przy tym wymaga więź i współzależność między przewagą lub panowaniem w powietrzu i kosmosie. Zdominowanie kosmosu ułatwia wszak wywalczenie przewagi lub panowania w powietrzu, zaś zwycięstwo w powietrzu sprzyja pokonaniu przeciwnika w przestrzeni kosmicznej. Z tego punktu widzenia siły zbrojne państw, które wykorzystują kosmos dla celów militarnych posiadają znacznie większe możliwości zdobycia panowania lub przewagi w powietrzu niż ich potencjalni przeciwnicy, zdolni tylko do działań lądowych, powietrznych i morskich. Konstatacja ta uzasadnia i uzmysławia również przyczyny, które sprawiają, że żywotne interesy państw średnich i małych skłaniają je do akcesji do koalicji i sojuszków polityczno-militarnych z mocarstwami regionalnymi i globalnymi.

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

Warto natomiast zwrócić uwagę na sformułowanie istoty panowania w powietrzu i kosmosie. W Prezentowanej doktrynie przyjmuje się, że jest to taki stopień przewagi, w którym nieprzyjacielskie siły powietrzne i kosmiczne nie są zdolne do efektywnych działań w jakimkolwiek miejscu i czasie. Podkreśla się również, że panowanie jest, co oczywiste, bardziej pożądanym; bardzo często jednak koszt

¹² NATO *Glossary of Terms and Definitions*, 1995, s. 2-A-5; także niemiecki *Regulamin sił powietrznych*, ZD 65/351, s. 52–53 oraz *Militarisches Studienglossar*, Bonn 1993, s. 51–52.

wywalczenia panowania jest zbyt wysoki i dlatego uzyskanie przewagi w powietrzu i kosmosie całkowicie wystarcza do odniesienia zwycięstwa w działaniach wojennych.

W omawianej doktrynie zakłada się, podobnie jak w definicjach prezentowanych wcześniej, że **panowanie jest wyższym stopniem przewagi w powietrzu**, lecz nowym elementem jest to, że kryterium jego osiągnięcia określa i wręcz wyznacza niezdolność przeciwnika do prowadzenia efektywnych działań z powietrzu i kosmosu w dowolnym (jakimkolwiek) miejscu i czasie. Bardzo zdecydowane to wymaganie, możliwe do zrealizowania tylko w szczególnych warunkach.

Tak pojmowane panowanie w powietrzu i kosmosie jest osiągalne tylko w razie konfliktu zbrojnego między supermocarstwem albo sojuszem/koalicją państw z udziałem potęgi globalnej a państwem małym lub nawet średniej bądź dużej wielkości albo koalicją takich państw, lecz posiadającą słabe siły powietrzne i nie mającą możliwości wykorzystania przestrzeni kosmicznej dla celów militarnych. Podobna sytuacja może zaistnieć w czasie wojny między państwem dużym a średnim lub małym, przy założeniu, że siły powietrzne państwa pierwszego mają wielokrotną przewagę ilościowo-jakościową nad lotnictwem i obroną powietrzną państwa drugiego.

I tylko przy takim założeniu można mówić o możliwości takiego opanowania przestrzeni powietrznej, w której przeciwnik nie będzie zdolny do efektywnego użycia własnych sił powietrznych w jakimkolwiek miejscu i czasie działań bojowych.

W takich warunkach osiągnięte i tak interpretowane panowanie w przestrzeni powietrznej prostą drogą prowadzi do sytuacji nazwanej przez nas dominacją z powietrza. A zatem sytuacji, w której dominat, czyli siły powietrzne rozbijają nie tylko wojska lotnicze i obrony powietrznej, ale również inne wojska oraz potęgę militarną i ekonomiczną przeciwnika, zmuszając go do kapitulacji.

Jeszcze większe zmiany w poglądach na terminologię pojęć z zakresu dominowania w przestrzeni powietrznej przyniosły wnioski z pierwszych konfliktów asymetrycznych (lata 90. ub.w.), w których strona interweniująca (sojusz/koalicja) gromadziła kilkakrotnie większą potęgę powietrzną niż dysponował nią kraj będący obiektem inwazji i od początkowych chwil konfliktu ci pierwsi posiadali absolutne panowanie w powietrzu. Prawdopodobnie entuzjazm tego okresu sprzyjał wylansowaniu nowych poglądów i terminów dotyczących dominacji w powietrzu i następnie ich usankcjonowaniu w dokumentach sojuszniczych. Oto bowiem już od pierwszej Sojuszniczej Doktryny Połączonej (AJP-01) aż do ostatniej (AJP-3.3.1)¹³ podaje się trzy następujące stopnie dominacji w przestrzeni powietrznej:

Sprzyjająca sytuacja w powietrzu (favourable air situation) to taka, w której wielkość wysiłku powietrznego podejmowanego przez siły powietrzne przeciwnika jest niewystarczająca dla zapobieżenia sukcesowi własnych działań lądowych, morskich i powietrznych.

¹³ AJP- 3.3.1 (B). *Allied Joint Doctrine for Counter – Air*, NATO lipiec 2010, s. 2-1.

Przewaga w powietrzu (*air superiority*) to stopień dominacji w bitwie powietrznej jednych sił nad drugimi, pozwalający tym pierwszym na prowadzenie działań przez siły lądowe, powietrzne i morskie w danym miejscu i czasie bez istotnego (wzbraniającego) przeciwdziałania ze strony przeciwnika.

Panowanie w powietrzu (*air supremacy*) to stopień przewagi w powietrzu, w którym siły powietrzne przeciwnika nie są zdolne do efektywnego przeciwdziałania.

Analiza dokumentów standaryzacyjnych NATO wskazuje, że inaczej niż wcześniej rozumie się i definiuje stopnie dominacji w przestrzeni powietrznej. Ich ocena podważa jednak słuszność i zasadność tych rozwiązań, zwłaszcza jeśli idzie o usankcjonowanie pierwszego stopnia dominacji, czyli sprzyjającej sytuacji powietrznej (*favourable air situation*).

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

Z konstatacji tej wynika logiczny wniosek, że sytuacja ta powoduje, iż strona przeważająca od początku konfliktu będzie mogła swobodnie wykorzystywać przestrzeń powietrzną, czyli będzie panowała w powietrzu (jak np. w Afganistanie czy Libii). A zatem oznacza to niezwłoczne osiągnięcie najwyższego stopnia dominacji w przestrzeni powietrznej. W rezultacie takich założeń można wysnuć fałszywe przypuszczenia, że:

- najniższy stopień dominacji w powietrzu, czyli sprzyjająca sytuacja w powietrzu jest istotniejsza lub tożsama ze stopniem najwyższym, a więc panowaniem w powietrzu;

- osiągnięcie panowania ma doprowadzić do pobicia sił powietrznych przeciwnika, czyli uzyskania sprzyjającej sytuacji powietrznej (*favourable air situation*);

- dopiero zdobycie najwyższego stopnia dominacji w powietrzu powoduje osiągnięcie stopnia najniższego.

Z pogłębionej oceny istoty *sprzyjającej sytuacji w powietrzu* wynika, że w tym stopniu dominacji idzie o uwzględnienie przewagi ilościowo-jakościowej w lotnictwie i środkach obrony powietrznej, czyli o stosunek dysponowanych sił przez przeciwstawne strony, jaki występuje jeszcze przed rozpoczęciem działań bojowych, co jest zjawiskiem charakterystycznym dla wojen (konfliktów) asymetrycznych. Przyjęto tu zatem zupełnie inne kryterium do ustalenia stopni dominacji w powietrzu niż dotychczas – przypomnijmy, że była nim swoboda wykorzystania przestrzeni powietrznej, tu zaś przyjęto stosunek sił między przeciwstawnymi stronami. Parafrazując, można byłoby przyjmować jeszcze inne kryteria i wymyślać dodatkowe (nowe) stopnie dominacji w powietrzu i tworzyć chaos pojęciowy i terminologiczny. A nie o to przecież chodzi. Konkludując tę fazę rozważań moż-

na postawić tezę, że ***sprzyjająca sytuacja w powietrzu (favourable air situation)*** nie powinna być traktowana jako pierwszy stopień dominacji w powietrzu, lecz jako pozycja wyjściowa sił powietrznych, która ma zapewnić niezwłoczne osiągnięcie przewagi, a nawet panowania w powietrzu.

Jeśli przyjmiemy tę tezę za słuszną, to w dokumentach normatywnych NATO pozostają dwa – tradycyjne już – stopnie dominacji w przestrzeni powietrznej, czyli przewaga i panowanie w powietrzu. Należy przy tym rozumieć, że przewaga w powietrzu może mieć rozmach i skalę lokalną (miejscową) i ogólną (w całym rejonie operacji).

Przeanalizujmy jeszcze najnowsze poglądy amerykańskie odnoszące się do dominacji w powietrzu. W Doktrynie Sił Powietrznych USA z listopada 2011 roku problematyce tej nie poświęca się zbyt wiele uwagi, gdyż główne jej treści dotyczą organizacji i dowodzenia. Wspomina się jedynie, że istnieje przewaga w powietrzu, której istota jest taka sama jak zaprezentowana wcześniej za AJP-3.3.1. Dodaje się natomiast, że w tej sytuacji również operacje sił specjalnych mogą być prowadzone w danym miejscu i czasie bez istotnego (wzbraniającego) przeciwdziałania ze strony przeciwnika¹⁴.

Istotne nowości zawarte są natomiast w innej Doktrynie Sił Powietrznych USA¹⁵. Mianowicie na jej stronie 3. wyszczególnia się trzy stopnie dominacji w powietrzu:

- *równowagę powietrzną (air parity)*;
- *przewagę w powietrzu (air superiority)*;
- *panowanie w powietrzu (air supremacy)*.

Definicje dotyczące przewagi i panowania w powietrzu są w zasadzie takie same jak te z AJP-3.3.1. Różnica polega na tym, że panowanie w powietrzu nie jest traktowane jako stopień przewagi (jak w AJP), lecz jako stopień dominacji w powietrzu. Ponadto w obu definicjach zapisano, że również siły kosmiczne (obok sił lądowych, powietrznych i morskich) mogą prowadzić działania bez istotnego lub efektywnego przeciwdziałania przez przeciwnika.

Nowością jest natomiast pierwszy stopień dominacji w przestrzeni powietrznej zwany *równowagą powietrzną*, który zastąpił lansowaną od wielu lat *sprzyjającą sytuację w powietrzu (favourable air situation)*. Równowagę tę opisuje się jako sytuację, w której jedne siły powietrzne nie mają przewagi nad innymi. W warunkach takich operacje powietrzne, lądowe i morskie zarówno własne, jak i przeciw-

¹⁴ *Air Force Basic Doctrine, Organization, and Command. Air Force Doctrine Document 1.*, październik 2011, s. 45. Jako ciekawostkę warto podać, że na tej samej stronie pojawia się również nowy termin, zaczerpnięty z amerykańskiej doktryny połączonej JP 1-02, a mianowicie: *przewaga kosmiczna*, czyli taki stopień dominacji w kosmosie jednych sił nad innymi pozwalający tym pierwszym na prowadzenie działań przez siły lądowe, powietrzne, morskie, kosmiczne i specjalne w danym miejscu i czasie bez istotnego przeciwdziałania ze strony przeciwnika. Zatem jest to definicja niemal tożsama z definicją przewagi w powietrzu, a odróżnia ją jedynie inna nazwa i ujęcie dotyczące możliwości prowadzenia działań przez siły kosmiczne bez wzbraniającego oddziaływania przez przeciwnika.

¹⁵ *Air Force Doctrine. Document 3-01*, sierpień 2008 (nowelizacja 2011).

nika są narażone na istotne przeciwdziałanie sił powietrznych strony przeciwnej. Zatem intensywność operacji powietrznych i innych obu stron jest zrównoważona. Nie oznacza to, że sytuacja powietrzna będzie stabilna i równoważna w całym obszarze prowadzenia operacji. Zawsze bowiem przeciwne strony będą manewrowały działaniami (uderzeniami), przenosiły je na inne kierunki i dążyły do przechwycenia lokalnej przewagi w powietrzu w rejonie wykonania szczególnie ważnego zadania (np. przeciwdzierzenia czy też przejścia do natarcia przez związek taktyczny wojsk lądowych). Ta lokalna przewaga powietrzna może być zneutralizowana przez przeciwnika, czyli osiągnię się tu znowu równowagę w powietrzu, lub też może ona być początkiem szerszej ofensywy powietrznej w celu uzyskania przewagi w powietrzu¹⁶.

Z analizy istoty definicji *równowagi w powietrzu* wynika, że nie można jej traktować jako stopnia dominacji (górowania, przeważania) w powietrzu, lecz jako element poziomu relacji (odniesienia) między siłami powietrznymi przeciwstawnych stron. Przy tak szerokim znaczeniowo pojęciu, jakim są relacje, można z powodzeniem w jego systematyce zamieścić również wielokrotnie już wspomnianą *sprzyjającą sytuację w powietrzu* (*favourable air situation*) czy też inne pojęcia, jak np. niekorzystna sytuacja w przestrzeni powietrznej itp.

Rozważania te potwierdzają poprzednio sformułowaną tezę, że odnośnie do dominacji powietrzu, to zarówno w dokumentach doktrynalnych NATO, jak i USA pozostają dwa tradycyjne stopnie górowania, czyli przewaga i panowanie w powietrzu.

* * *

Zaprezentowane poglądy NATO, USA, Układu Warszawskiego i Federacji Rosyjskiej dotyczące dominacji w przestrzeni powietrznej nie uwzględniają jednak możliwej roli sił powietrznych w walce zbrojnej prowadzonej w formie innej niż tradycyjnej, czyli dominacji z powietrza, w której pełnią one rolę komponentu wspieranego (*supported*). A przecież takie prowadzenie działań bojowych niewspółmiernie podnosi rangę dominacji w powietrzu. Ta ostatnia musi wszak zapewniać niemal nieograniczone wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez lotnictwo, które – oprócz podtrzymywania tej sytuacji w powietrzu – ma wykonywać ataki strategiczne na przywództwo państwowe, infrastrukturę i gospodarkę przeciwnika, oddziaływać demobilizująco na morale jego społeczeństwa, zwalczać najważniejsze elementy ugrupowania wojsk lądowych i marynarki wojennej, prowadzić działania rozpoznawcze, transportowe, obezwładniania elektronicznego i inne. **Spełnianie roli dominanta przez siły powietrzne, których działania w największym zakresie mają doprowadzić do osiągnięcia militarnych i politycznych celów wojny, wymaga utrzymywania absolutnego panowania w powietrzu przez cały czas konfliktu zbrojnego.**

Na tle tak zarysowanej sytuacji rodzą się pytania: Jak odróżnić panowanie w powietrzu, niezbędne do zwycięstwa w wojnie tradycyjnej, czyli prowadzonej

¹⁶ Ibidem, s. 2 i 3.

w formie operacji połączonych, w których siły powietrzne pełnią rolę komponentu wspierającego (supporting), od panowania zapewniającego pokonanie przeciwnika niemal wyłącznie z powietrza, czyli zrealizowania dominacji z powietrza, w której pełnią one rolę komponentu wspieranego (supported)? Czy oba rodzaje panowania w powietrzu są tożsame znaczeniowo, skoro powinny cechować się różnym stopniem pobicia przeciwnika powietrznego i swobody wykorzystania przestrzeni powietrznej?

To tylko niektóre wątpliwości, które skłaniają do głębokiej refleksji o współczesnej wojnie powietrznej i możliwych stanach w przestrzeni powietrznej. Jednak nawet pobieżna analiza tych problemów wskazuje, że rozważane panowania w powietrzu są różnymi stanami w przestrzeni powietrznej. O ile bowiem panowanie w powietrzu w wojnie tradycyjnej ma służyć wszystkim rodzajom sił zbrojnych, a zwłaszcza sprzyjać inwazji lądowej lub operacji morskiej, to o tyle panowanie w warunkach dominacji z powietrza ma sprzyjać głównie siłom powietrznym (lotnictwu) i musi być ono o wiele bardziej wszechogarniające i zdecydowane niż to poprzednie. A zatem jest to swoiste panowanie nad dotychczasowym rozumieniem panowania w powietrzu, które możemy nazywać **dominanta**¹⁷. I tak oto **proponuje się, aby współczesna dominacja w przestrzeni powietrznej posiadała trzy stopnie odzwierciedlające możliwe stany mówienia w powietrzu:**

- **najniższy, czyli przewagę w powietrzu**, która może mieć skalę lokalną (miejscową) i ogólną;
- **średni, czyli panowanie w powietrzu**, osiągame i utrzymywane głównie w wojnie tradycyjnej;
- **najwyższy, czyli dominantę powietrzną**, osiąganą i utrzymywaną przede wszystkim w wojnie toczonej sposobem dominacji z powietrza.

Trójstopniowa skala dominacji w przestrzeni powietrznej będzie bardziej wiarygodnie ujmowała prawdopodobne stany w powietrzu, jakie mogą się ukształtować w różnych rodzajach konfliktów militarnych i w różnych formach strategicznego użycia rodzajów sił zbrojnych, zapewniających osiągnięcie założonych celów wojny.

Analiza możliwych uwarunkowań, w jakich mogą toczyć się współczesne konflikty zbrojne wskazuje, że drugi stopień dominacji w powietrzu, czyli panowanie w powietrzu, nie zawsze musi być spełniany wyłącznie w wojnie tradycyjnej, tzn. prowadzonej w wymiarze powietrzno-lądowo-morskim. Niekiedy może on być przecież stopniem pośrednim, sprzyjającym wywalczeniu dominaty powietrznej. Podobnie jak ta ostatnia nie tylko musi być osiąganą w warunkach zdominowania przeciwnika z powietrza i osiągnięcia celów wojny niemal bez użycia wojsk lądowych i marynarki wojennej. Niekiedy dominanta powietrzna, rozumiana jako absolutna swoboda taktycznego, operacyjnego i strategicznego użycia lotnictwa, może bowiem być wywalczona w wojnie prowadzonej sposobami tradycyjnymi.

¹⁷ Dominanta (łac.) – cecha główna, przewyższająca; element panujący, wybijający się (...). *Słownik wyrazów obcych PWN*, Warszawa 1971, s. 157.

Na tle tych refleksji rodzi się pytanie o **granice oddzielające przewagę od panowania i panowanie od dominanty**. Chodzi więc o wyraźne zarysowanie podziałów między niższymi i kolejnymi stopniami dominacji w powietrzu. Problem ten jest niezwykle skomplikowany, dyskusyjny i niemal niemożliwy do jednoznacznego określenia. Mówiąc językiem poetyckim, różnice między przewagą i panowaniem oraz między panowaniem i dominantą są jak lotne piaski i chyba nigdy nie rysują wyraźnych granic: odtąd – dotąd jest przewaga, powyżej panowanie, a następnie – odtąd występuje już dominantą powietrzną. Skalę przeciwdziałania przeciwnika czy też swobody działań sił powietrznych strony przeciwnej, a zatem stopień dominacji w przestrzeni powietrznej ocenia się i określa najczęściej dopiero po zakończeniu konfliktu zbrojnego, prowadząc badania historyczne. Występujące w konflikcie zbrojnym, w tym zwłaszcza w wojnie powietrznej zmienne uwarunkowania oraz wielość możliwych działań i przeciwdziałań rozmywa bowiem proste wskaźniki i kalkulacje, czyniąc je czytelnymi dopiero z odpowiedniej perspektywy.

Skalę wątpliwości niech zarysuje sytuacja powietrzna, jaka ukształtowała się w 1991 roku w czasie wojny w Zatoce Perskiej. Przypomnijmy – lotnictwo alianckie już po kilku pierwszych nalotach rozbiło lotnictwo i obronę powietrzną Iraku, co skutkowało tym, że mogło wykonywać wszelkie zadania w dowolnym miejscu i czasie, napotykając jedynie bardzo słabe przeciwdziałanie środków przeciwlotniczych małego zasięgu (zwłaszcza nad ugrupowaniami wojsk lądowych). Nie miało to większego wpływu na rezultaty użycia lotnictwa, które w zagrożonych strefach prowadziło działania na wysokościach średnich, czyli nad strefami ognia przeciwlotniczego. A zatem, czy ta sytuacja w powietrzu była jeszcze panowaniem – jak się to powszechnie określa – czy też osiągnięto już dominantę powietrzną, którą w ostatnich czterech dobach wojny tak umiejętnie wykorzystywały wojska lądowe. Dylemat ten wymaga pogłębionych dociekań i zostawmy go, jako otwarty problem do rozstrzygnięcia w innych rozważaniach¹⁸.

Natomiast teza fundamentalna pozostaje nie zmieniona: **dominacja w przestrzeni powietrznej wywiera przemożny wpływ na przebieg każdego konfliktu zbrojnego**. Jeszcze do niedawna kanonem walki zbrojnej było to, że wywalczenie i utrzymanie przewagi lub panowania w powietrzu miało zapewnić swobodę prowadzenia inwazji lądowej i morskiej w celu osiągnięcia militarnych i politycznych celów wojny. Obecnie również nowoczesne siły powietrzne, wsparte siłami lądowymi, morskimi, specjalnymi i kosmicznymi, prowadząc operację w konflikcie asymetrycznym mogą osiągać dominantę powietrzną i mając absolutną swobodę działania potrafią wymusić kapitulację przeciwnika i zapewnić osiągnięcie politycznych celów konfliktu (vide Kosowo, Libia). A zatem w **sytuacjach szczegól-**

¹⁸ Wszelako jedno nie ulega wątpliwości – przez niemal 30 dni wojny siły powietrzne pełniły rolę komponentu wspieranego (supported), a działania bojowe toczono w sposób dominacji z powietrza, by w ostatnich czterech dobach pełnić funkcję komponentu wspierającego (supporting) siły lądowe, które dopełniły dzieła zwycięstwa.

nych siły powietrzne przestają spełniać funkcję wspierającą (supporting) wojska lądowe i flotę, a stają się dominatem wspieranym (supported) przez wydzielone środki ogniowe, rozpoznawcze, przeciwlotnicze, łączności, satelitarne i inne z pozostałych rodzajów sił zbrojnych. Stają się więc niekiedy podmiotem rozstrzygającym o wynikach konfliktu zbrojnego.

Bibliografia

- Air Force Basic Doctrine, Organization, and Command. Air Force Doctrine Document 1.*, Siły Powietrzne USA, październik 2011.
- Air Force Doctrine. Document 3-01*, Siły Powietrzne USA, sierpień 2008.
- AJP-3.3.1 (B). Allied Joint Doctrine for Counter – Air*, NATO, lipiec 2010 *Encyklopedia Powszechna PWN*, Warszawa 1973.
- Kurs operatywnego искусства wojenno-wozдушных сил*, Monino 1974.
- Mała encyklopedia wojskowa*, MON, Warszawa 1970.
- Michalak W., *Dominacja z powietrza*, AON, Warszawa 1999.
- Michalec M., *Koncepcje operacyjnego użycia Sił Powietrznych Federacji Rosyjskiej w latach 1997–2020*, AON, Warszawa 2012.
- Militarisches Studienglossar*, Bonn 1993.
- NATO Glossary of Terms and Definitions*, 1995.
- Reference Book. US Air Force Basic Data*, Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, Kansas 1972.
- Regulamin sił powietrznych*, ZD, Bonn 1996.
- Słownik współczesnego języka polskiego*, tom 1, Warszawa 1998.
- Słownik wyrazów obcych PWN*, Warszawa 1971.
- Warden J.A., *The Air Campaign*, Waszyngton 1988.