

Marta LUBAS¹

Pod merytoryczną opieką – mjr. mgr. Marcina Bielewicza

PRZEWAGA W POWIETRZU, JAKO SPOSÓB PROWADZENIA DZIAŁAŃ WOJENNYCH WEDŁUG HUGH M. TRENCHARDA

Abstract: *Sztuka strategii rozwijana od starożytności nieustannie ewoluuje, dostosowując się do zmieniających się warunków otoczenia i rozwiązań technicznych. Na przestrzeni lat różni stratedzy opracowywali własne koncepcje strategiczne. Niektóre z nich były tylko strategiami doraźnymi, mającymi zastosowanie wyłącznie w ówczesnych konfliktach. Jednak powstało także wiele teorii o zastosowaniu ponadczasowym, które pomimo upływu dziesiątek a nawet setek lat od ich opracowania nadal mogą być z powodzeniem stosowane w prowadzeniu współczesnych wojen i konfliktów. Jedną z nich jest koncepcja Hugh M. Trencharda, której założenia były realizowane nie tylko w czasie II wojny światowej, kiedy to dowodził lotnictwem brytyjskim, ale także w czasach późniejszych operacji powietrznych, które zazwyczaj rozpoczynały działania wojenne. W artykule autorka przedstawia najważniejsze założenia strategii H. M. Trencharda oraz wskazuje na praktyczne przykłady jej zastosowania w toku wybranych operacji lotniczych XX wieku.*

Słowa kluczowe: *strategia, przewaga w powietrzu, Hugh M. Trenchard, bombardowania strategiczne, operacje powietrzne.*

WSTĘP

Możliwości współczesnych sił powietrznych przewyższają możliwości wojsk lądowych. Siły powietrzne są, i przez wiele kolejnych lat będą równym partnerem pozostałych rodzajów sił zbrojnych. [...] Właściwie użyte mogą prowadzić działania niezależne od wojsk lądowych, a ponadto, co jest niezwykle istotne, mogą brać udział w działaniach strategicznych. Aktualnie siły powietrzne mogą osłabiać wolę walki przeciwnika i jego możliwości prowadzenia wojny. Powstrzymując i niszcząc siły powietrzne nieprzyjaciela, atakując je zarówno w powietrzu, jak i na ziemi uzyskuje się znaczące zwiększenie możliwości innych działań operacyjnych. Siły powietrzne mogą rozpocząć działania na samym początku starcia zapobiegając przed ewentualną agresją powietrzną lub przed ewentualnym użyciem wojsk lądowych².

Ten fragment przemówienia Marszałka Lotnictwa Sir Michaela Graydona wskazuje na znaczącą rolę sił powietrznych w systemie militarnym państwa. Twierdzenia w nim zawarte nawiązują do pojęcia przewagi powietrznej i poglądów znanych teoretyków wojskowych, zwolenników użycia lotnictwa do celów strategicznych, twierdzących, że panowanie w powietrzu jest gwarancją ostatecznego zwycięstwa.

¹ Marta LUBAS – studentka studiów II stopnia kierunku Bezpieczeństwo Narodowe.

² *Fragment przemówienia otwierającego konferencję „Air Power”, wygłoszonego przez Marszałka Lotnictwa Sir Michaela Graydona Szefa Sztabu Sił Powietrznych Zjednoczonego Królestwa 11 lutego 1993 r. [w:] R. Szpyra, Zadania Sił Powietrznych w świetle nowej strategii NATO, Warszawa 1998, s. 3.*

1. ROZWÓJ MILITARNEGO ZASTOSOWANIA LOTNICTWA

Pojęcie panowania, bądź też przewagi w powietrzu weszło w użycie na krótko przed wybuchem I wojny światowej. Od czasów I wojny światowej koncepcja dominacji w powietrzu wielokrotnie ewoluowała i pojawiała się w licznych teoriach wojskowych, w różnorodny sposób ukazując rolę lotnictwa w konfliktach zbrojnych i osiąganiu zwycięstwa³. Obecnie pojęcie „przewaga powietrzna”, oprócz oczywistego rozumienia jego, jako korzystnej sytuacji w powietrzu, jest rozumiane, jako taki stopień przewagi w działaniach jednych sił powietrznych nad drugimi, który pozwala siłom lądowym, morskim i powietrznym prowadzić operacje we wskazanym miejscu i czasie, bez znaczącej ingerencji sił powietrznych przeciwnika⁴.

Faktem jest, że skonstruowanie przez braci Wright na początku XIX wieku pierwszego samolotu spowodowało prawdziwą rewolucję w teorii i sztuce prowadzenia wojny⁵. Jednak zanim lotnictwo uzyskało niezależną pozycję jednego z komponentów sił zbrojnych, musiało przejść długą drogę. Początkowo konstrukcja nie wzbudziła zainteresowania wśród wojskowych. W ich wyobrażeniach delikatne konstrukcje ze sklejki i płótna nie mogły mieć znaczenia militarnego. W lipcu 1909 roku, po spełnieniu określonych warunków, udało im się przekonać armię do zakupu pierwszego samolotu, jednak nie miał on spełniać żadnych zadań bojowych. Rola pierwszych samolotów wojskowych ograniczała się do zadań taktycznych takich jak obserwacja, zwiad i naprowadzanie artylerii⁶.

Stopniowo, w dużej mierze dzięki wyobraźni i staraniom samych pilotów, którzy na własną rękę przeprowadzali z samolotów próbną ostrzeliwanie i bombardowania używając specjalnie skonstruowanych granatów, zaczęto doceniać zalety samolotu, jako nowego środka walki. Maszyny te okazały się doskonałym sposobem na pokonanie barier, jakie stwarzało ukształtowanie terenu, odległość, linie obrony lądowej i morskiej wroga, umożliwiając niemal niezauważalne przenikanie nad terytorium przeciwnika i ataki bezpośrednio w jego strategiczne punkty. Z czasem dostrzeżono, że przestrzeń powietrzna jest ważnym obszarem działań wojennych i warto o nią walczyć. O walce w celu uzyskania przewagi w powietrzu można mówić od drugiej połowy I wojny światowej (1916 r.), kiedy to masowo zaczęto używać w działaniach wojennych samolotów bojowych. W następnych konfliktach zbrojnych powszechne stało się używanie lotnictwa w walce. Wystarczy wspomnieć ostrą konfrontację w powietrzu, do jakiej doszło w latach 1936–1938, kiedy radzieckie lotnictwo zmierzyło się z niemieckim w Hiszpanii, czy też największą kampanię powietrzną XX wieku, jaką w czasie II wojny światowej była bitwa o Anglię⁷. Wraz z pojawieniem się powszechnego zastosowania samolotów w boju, szybko pojawiły się kolejne teorie użycia lotnictwa w celach militarnych. Do najbardziej znanych teoretyków w tej dziedzinie należeli włoski generał Giulio Douhet oraz amerykański generał William „Billy” Mitchell⁸.

³ J. Gotowała, *Panowanie w powietrzu: historia i perspektywy*, Przegląd Sił Powietrznych, luty 2010, nr 2 (032), s. 5.

⁴ R. Szpyra, S. Zajas, W. Michalak, W. Marud, *Sztuka operacyjna sił powietrznych*, Warszawa 2007, s. 31.

⁵ J. Gotowała, *Panowanie w powietrzu...*, *op. cit.*, s. 4.

⁶ A. Fedorowicz, *Prywatna wojna facetów w pilotkach*, Focus Historia, grudzień 2011, nr 12 (58)/2011, s. 30.

⁷ J. Gotowała, *Panowanie w powietrzu...*, *op. cit.*, s. 6.

⁸ M. Fiszer, *Lotnictwo w osiąganiu celów strategicznych operacji militarnych*, Warszawa 2011, s. 12–13.

2. POSTAĆ I POGLĄDY HUGH M. TRENCHARDA NA WYKORZYSTANIE LOTNICTWA W OSIĄGANIU CELÓW WALKI

W gronie teoretyków wojny powietrznej i użycia lotnictwa do osiągnięcia celów strategicznych znajduje się postać Sir Hugh M. Trencharda, twórcy i marszałka Royal Air Force, teoretyka wojskowego, którego poglądy na temat użycia lotnictwa w czasie wojny stały się podstawą oficjalnej doktryny RAF, a także przyczyniły się do wyniesienia sił powietrznych do rangi samodzielnego rodzaju sił zbrojnych. Postać mniej znana, bowiem nie pozostawił on żadnych opracowań książkowych czy artykułów prasowych, a głównym źródłem wiedzy o jego poglądach są oficjalne pisma, przygotowane przez niego regulaminy i oficjalne wypowiedzi.

Urodzony w 1873 roku w Anglii Trenchard, uczestnik wojny burskiej w Południowej Afryce, służył w Indiach i Nigerii. W wieku 39 lat ukończył prywatną szkołę pilotażu Thomasa Sopwitha. W 1913 r. został zastępcą komendanta Central Flying School, a następnie dowódcą 1. Skrzydła Royal Flying Corps we Francji. W 1918 r, w stopniu generała majora, został szefem sztabu lotnictwa. Był zwolennikiem utworzenia samodzielnych sił powietrznych, jako nowego rodzaju sił zbrojnych. Dzięki jego uporowi, pod koniec I wojny światowej, z połączenia Royal Flying Corps i Royal Naval Air Service powstały niezależne od marynarki i wojsk lądowych brytyjskie Royal Air Force oraz pierwsze ministerstwo lotnictwa. Trenchard został pierwszym dowódcą RAF. Domagał się od swych pilotów, by podjęli czynną walkę, przede wszystkim wspierając ogniem i bombami własne armie na ziemi⁹. Był też pionierem bombardowań strategicznych¹⁰. Funkcję dowódcy RAF pełnił do stycznia 1930 r. Po zwolnieniu ze służby z tytułem barona został członkiem Izby Lordów, a w 1936 r. został mianowany wicehrabią. Zmarł w lutym 1956 r¹¹.

Sir Hugh Trenchard wniósł znaczący wkład w teorię sztuki wojennej, głosząc zasadę, że kto chce wygrać bitwę na ziemi, musi panować w powietrzu. Jego poglądy były połączeniem koncepcji dwóch innych teoretyków wykorzystania lotnictwa do osiągnięcia celów strategicznych: Douheta i Mitchella. Trenchard przejął za Douchetem przekonanie, że złamanie woli wroga jest kluczem do zwycięstwa w wojnie, jednak podobnie jak Mitchell odżegnywał się od bombardowań ludności cywilnej, uważając, że wystarczające do osiągnięcia celu będzie zniszczenie strategicznych punktów infrastruktury wrogości kraju¹².

W 1917 r opracował memorandum *Long Distance Bombing*, w którym przedstawił propozycję podjęcia przez RAF bombardowań strategicznych, mających na celu dezorganizację przemysłu, transportu, obiektów militarnych, linii kolejowych i funkcjonowania państwa, a przez to bezpośrednie osłabienie sił przeciwnika. Pośrednim celem miało być osłabienie woli przeciwnika, poprzez wywołanie strachu i niezadowolenia wśród ludności i pracowników przemysłowych. Dzięki takim działaniom chciał udowodnić, że nawet jeżeli materialne skutki bombardowań będą niewielkie, to skutki moralne mogą okazać się znacznie większe¹³.

⁹ *Ibidem*, s. 62 – 64.

¹⁰ G. Łyś, *Samoloty i ludzie-„Wielbłąd” ojcem RAF*, [online], http://archiwum.rp.pl/artykul/998784_%E2%80%9EWielblad%E2%80%9D__ojcem_RAF.html?genHash=true, dostęp z dnia 22.10.2012.

¹¹ M. Fiszer, op. cit, s. 62 – 64.

¹² Por. *Ibidem*, s. 13 – 14.

¹³ Por. A. Polak, *Hugh Montague Trenchard (1873 – 1956); wodzowie, strategzy i taktycy*, Przegląd Wojsk Lądowych, 2010, nr 3, s. 64.

W lipcu 1922 r. został wydany dokument *CD 22 Operations Manual*, opracowany pod kierunkiem Trencharda, uznawany za pierwszą oficjalną doktrynę RAF. W dokumencie tym zapisano, że siły powietrzne powinny przeprowadzać ataki na obiekty strategiczne, aby wywrzeć taki nacisk na ludność przeciwnika, by ta wymusiła na swoim rządzie próbę zawarcia pokoju. Wśród potencjalnych celów wymieniono bazy morskie, fabryki amunicji i węzły komunikacyjne. *CD 22 Operations Manual* nie zalecał obierania ludności cywilnej za cel, lecz atakowanie „uzasadnionych obiektów” na obszarach zaludnionych tak, by uniknąć trafień szpitali i innych chronionych budynków oraz by bombardowania prowadzić w zgodzie z obowiązującym prawem międzynarodowym¹⁴.

Innym i chyba najważniejszym dokumentem ukazującym poglądy Trencharda na sposób użycia lotnictwa w czasie wojny była wydana w lipcu 1928 r. i obowiązująca do 1970 r. *Air Publication 1300, Royal Air Force War Manual* znana jako *doktryna AP 1300*, która zastąpiła *CD 22* i była niezwykle ważnym dokumentem wskazującym sposób użycia RAF w czasie II wojny światowej. W *AP 1300* zawarto twierdzenie, że bezpieczeństwo Imperium zależy od sukcesu ofensywy powietrznej. Doktryna ta główny nacisk kładła na ofensywne działania lotnictwa, a przede wszystkim na użycie samolotów bombowych, które zawsze są wymieniane jako najważniejsze. W działaniach ofensywnych największy nacisk położony został na bombardowania strategiczne. Według *AP 1300*, celem strategicznych działań sił powietrznych miało być złamanie oporu nieprzyjaciela poprzez uderzenie w ośrodki produkcji przemysłowej, system komunikacji i zaopatrzenia, a tym samym osiągnięcie strategicznych celów konfliktu zbrojnego. Obok wywołania strat materialnych doktryna przewidywała także działania nastawione na uzyskanie efektu moralnego. RAF miał uderzać w obiekty o znaczeniu obronnym, zarówno wojskowe, jak i przemysłowe¹⁵. Ludność żyjąca w bardzo trudnych warunkach, spowodowanych trudnościami aprowizacyjnymi (odcięcie od zasobów), a dodatkowo poddawana bombardowaniom lotniczym, miała wywołać zamieszki, co w końcu doprowadziłoby bądź do ustąpienia władz wroga, bądź do ich obalenia. W ten sposób cel konfliktu zostałby osiągnięty bez angażowania wojsk w beznadziejnej i krwawej wojnie okopowej¹⁶. Co ważne, *AP 1300* nie wykluczała wykorzystania sił powietrznych w celu wsparcia innych rodzajów sił zbrojnych lub prowadzenia operacji połączonych¹⁷.

3. PRAKTYKA OSIĄGANIA PRZEWAGI W POWIETRZU W TOKU WYBRANYCH OPERACJI

W swojej historii siły powietrzne były wielokrotnie używane do zadań bojowych, kilkakrotnie do działań bezpośrednio nakierowanych na osiągnięcie celów strategicznych konfliktu. Po zakończeniu II wojny światowej w *US Strategic Bombing Survey* znalazła się następująca ocena: „Lotnictwo w poprzedniej wojnie (I wojnie światowej) przeżywało swoje dzieciństwo. Poza taktyką zażartych walk powietrznych oraz *uderzania i uciekania*” występowały *wprawdzie pewne przebłyśki koncepcji zastosowania lotnictwa do atakowania zasobów wroga, jednak były to jedynie mgliste zapowiedzi przyszłego rozwoju. Dopiero w tej wojnie lotnictwo osiągnęło etap dorosłości. Jego rozwój trwa*

¹⁴ M. Fiszer, J. Gruszczyński, *Vickers Armstrong Wellington (cz. I)*, [online], http://www.magnumx.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=1455:wellingtomi&catid=1:categorylot&Itemid=11, dostęp z dnia 22.10.2012.

¹⁵ Por. M. Fiszer, *op. cit.*, s. 66 – 68.

¹⁶ M. Fiszer, J. Gruszczyński, *Westland Whirlwind – siła ognia przede wszystkim*, [online], http://www.magnumx.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=1190:westland-whirlwind&caAtid=1:categorylot&Itemid=11, dostęp z dnia 22.10.2012.

¹⁷ *Ibidem*, s. 67– 68.

PRZEWAGA W POWIETRZU, JAKO SPOSÓB PROWADZENIA DZIAŁAŃ WOJENNYCH WEDŁUG HUGH M. TRENCHARDA

*nadal*¹⁸. Słowa te doskonale oddają wzrost znaczenia lotnictwa i idei osiągania panowania w powietrzu, dzięki strategicznym bombardowaniom lotniczym, jaki nastąpił w czasie tego światowego konfliktu zbrojnego. U podstaw tych działań legły poglądy H. M. Trencharda. Niemal wszystkie kampanie rozpoczynano walką o panowanie w powietrzu. Jej uzyskanie stało się niezbędnym warunkiem dla osiągnięcia jakiegokolwiek sukcesu militarnego przez wojska lądowe i marynarkę wojenną. Tak było w Polsce, Francji, Związku Radzieckim i na Pacyfiku. Dopiero uzyskanie strategicznego panowania w powietrzu legło u podstaw zwycięstwa nad faszystowskimi Niemcami¹⁹.

Po II wojnie światowej osiągnięcie panowania w powietrzu stało się obowiązującą zasadą działań wojsk²⁰. Lotnictwu wyznaczano zadania nastawione na osiągnięcie celów strategicznych, wychodząc z założenia, że zdobycie przewagi w powietrzu w początkowej fazie konfliktu stanowi gwarancję dalszego powodzenia operacji militarnych. Poniżej przedstawione zostaną wybrane operacje powietrzne, których celem było wywalczenie przewagi w powietrzu. Znamiennym przykładem walki o panowanie w powietrzu była przeprowadzona w ramach konfliktu arabsko-izraelskiego tzw. wojna sześciodniowa z 1967 r. W tym krótkim czasie Izrael zdołał osiągnąć całkowitą przewagę powietrzną nad przeciwnikiem, pomimo zdecydowanej przewagi będących w koalicji Egiptu, Syrii i Jordanii (w sumie 730 samolotów przeciwko zaledwie 400 samolotom izraelskim). Tajemnicą izraelskiego sukcesu był doskonale wyszkolony personel i zaskoczenie wywołane atakiem lotniczym, jaki Izrael przeprowadził rankiem 5 czerwca 1967 r. Precyzyjnie przeprowadzone i skoordynowane uderzenia wymierzone w stanowiska dowodzenia i lotniska arabskie, które spowodowały straty rzędu 66% arabskich sił powietrznych, zapewniły Izraelowi osiągnięcie panowania w powietrzu i zwycięstwo w tym konflikcie pokazując, że dzięki wykorzystaniu lotnictwa i jednoczesnemu unieszkodliwieniu sił powietrznych przeciwnika (jako środka ciężkości) można przy niewielkich zasobach pokonać liczebnie przewyższające siły wroga²¹.

Siły lotnicze i marynarka wojenna odegrały decydującą rolę również w koalicyjnej operacji „Desert Storm”, w 1991 r. będącej reakcją na podbój Kuwejtu przez Saddama Husajna i mającej na celu wyzwolenie Kuwejtu spod irackiej okupacji. Operacja lotnicza w tym konflikcie odbywała się pod kryptonimem „Instant Thunder”, co miało oznaczać nagły, niespodziewany i przeprowadzony z całą dostępną siłą atak na właściwie zidentyfikowane środki ciężkości przeciwnika. Były to przede wszystkim: iracki system kierowania państwem i dowodzenia siłami zbrojnymi, ośrodki badawczo-rozwojowe i produkcyjne oraz składy broni masowego rażenia, elementy systemu energetycznego i cele związane z przemysłem naftowym, infrastrukturą komunikacyjną i iracki system obrony powietrznej. Przeprowadzono zmasowane ataki na poszczególne cele strategiczne. Uderzenie lotnicze rozpoczęło w nocy z 16 na 17 stycznia 1991 r. przy pomocy pocisków manewrujących Tomahawk, ALCM, śmigłowców MH-53G i AH-64A Apache, samolotów F-16, F-15E i F-117A i innych, które w pierwszej kolejności zaatakowały najważniejsze stanowiska dowodzenia i węzły łączności, posterunki radiolokacyjne, położone w pobliżu granicy z Arabią Saudyjską, następnie pałac prezydencki w Bagdadzie i siedzibę partii Baas. Pociski wymierzono też w elektrownie, dostarczające energię do Bagdadu, lotniska irackie, składy broni chemicznej, obiekty obrony powietrznej, cywilne węzły telekomunikacyjne, budynki rządowe, bazy lotnicze, węzły komunikacyjne i inne obiekty o znaczeniu strategicznym.

¹⁸ G. J. Rattray, *Wojna strategiczna w cyberprzestrzeni*, Warszawa 2004, s. 257.

¹⁹ J. Gotowała, *Panowanie w powietrzu...*, op. cit., s.7

²⁰ *Ibidem*.

²¹ *Ibidem*.

Operację lotniczą prowadzono bez przerwy przez trzy dni, całkowicie niszcząc iracki system dowodzenia i kierowania państwem, znacząco redukując potencjał militarny Iraku i paraliżując system obronny państwa. Największą uwagę skupiono jednak na siłach powietrznych przeciwnika, koncentrując ataki na niszczeniu lotnisk, samolotów irackich, systemie obrony powietrznej tak, aby nie mogły one ze swojej strony przeciwdziałać atakom na pozostałe obiekty lub też same przeprowadzać ataków. Walka o przewagę i panowanie w powietrzu trwała łącznie 37 dni przesądzając losy operacji „Desert Storm”, powodując bierność irackich sił zbrojnych w dalszych fazach operacji, czyli alianckiej ofensywy lądowej, i umożliwiając zwycięstwo przy minimalnych stratach własnych koalicji²². Wojna w Zatoce Perskiej podkreśliła znaczenie, jakie w osiągnięciu kontroli przestrzeni powietrznej przynosi przeprowadzona skutecznie kampania ofensywnego zwalczania sił powietrznych przeciwnika przed podjęciem innych akcji wojskowych²³.

Ofensywne wykorzystanie sił powietrznych miało również zastosowanie w operacjach NATO na Bałkanach. Pierwsza w historii operacja z wykorzystaniem lotnictwa miała miejsce w 1996 r. Odbывała się w Bośni i Hercegowinie pod nazwą „Deliberate Force” i miała na celu wymuszenie na bośniackich Serbach powstrzymania się od atakowania stref bezpieczeństwa ONZ i przyjęcia planu pokojowego Holbrooke’a. Incydentem, który był bezpośrednią przyczyną przeprowadzenia operacji stał się atak morderczy na rynek Mrkale w Sarajewie 28 sierpnia 1995 roku, który jak ustalono, został przeprowadzony z pozycji serbskich wokół miasta wskazując na Serbów, jako najbardziej prawdopodobnych sprawców ataku. W odwecie ONZ wyraziło zgodę na użycie sił powietrznych NATO do uderzenia na pozycje Serbów. Pierwsze samoloty NATO przeprowadziły atak w nocy z 29 na 30 sierpnia 1995 r. Celem były w pierwszej kolejności pozycje zintegrowanego systemu obrony powietrznej Serbów bośniackich. Ten etap, podzielony na dwa obszary działania: południowo-wschodni i północno-zachodni noszący kryptonimy „Dead Eye Southeast” i „Dead Eye Northwest” i mający na celu wywalczenie powietrznej przewagi. Kolejne uderzenia skierowano przeciwko celom zlokalizowanym wokół Sarajewa, głównie przeciwko składom amunicji, pozycjom artylerii i serbskim czołgom. W toku kolejnych ataków rozszerzono zakres atakowanych celów m. in. o stanowiska dowodzenia, mosty i infrastrukturę komunikacyjną. Łącznie wykonano 3515 lotów bojowych, co stanowiło stosunkowo niewielki wysiłek, wystarczający jednak do odniesienia zwycięstwa. Ostatnie uderzenia miały miejsce 13 września 1995r., po nich 15 września gen. Radko Mladić wystąpił z prośbą o przerwanie działań i podpisanie porozumienia pokojowego. Zostało ono podpisane w Ohio 21 listopada. Działania w ramach operacji „Deliberate Force” charakteryzowały się zdecydowaniem i właściwym doбором środków ciężkości przeciwnika, dzięki czemu przy minimalnych stratach i w krótkim czasie uzyskano przewagę oraz pełne powodzenie operacji²⁴.

PODSUMOWANIE

Przytoczone przykłady osiągnięcia przewagi powietrznej w praktyce i jej wpływu na dalsze powodzenie operacji militarnych ukazują, że walka o przewagę w powietrzu odgrywa znaczącą rolę w każdym konflikcie zbrojnym. Siły powietrzne są zdolne zaatakować i zniszczyć zarówno cele taktyczne, jak i strategiczne punkty ciężkości przeciwnika. Utrata strategicznej przewagi w powietrzu, zdolności do obrony przed

²² M. Fiszer, *op. cit.*, s. 222 – 240.

²³ R. Szpyra, *Zadania Sił Powietrznych w świetle nowej strategii NATO*, Warszawa 1998, s. 30.

²⁴ M. Fiszer, *op. cit.*, s. 240 – 254.

PRZEWAGA W POWIETRZU, JAKO SPOSÓB PROWADZENIA DZIAŁAŃ WOJENNYCH WEDŁUG HUGH M. TRENCHARDA

atakami z powietrza i brak możliwości podjęcia działań ofensywnych prowadzi do utraty inicjatywy i podporządkowania się zamiarom przeciwnika, a w rezultacie do klęski. Samo panowanie w przestrzeni powietrznej nie gwarantuje zwycięstwa w wojnie, ale z kolei nieosiągnięcie przewagi w tej przestrzeni oznacza przegraną²⁵. Oczywiście na powodzenie operacji ma wpływ także szereg innych warunków, których spełnienie, przy równoczesnej przewadze w powietrzu, gwarantuje zwycięstwo w konflikcie. Do czynników tych należy zaliczyć przede wszystkim właściwie zidentyfikowany środek ciężkości przeciwnika, osiągnięcie równoczesnej przewagi informacyjnej, stopień przygotowania personelu do wykonania przyjętej koncepcji działania, charakter konfliktu, polityczną kontrolę wykorzystania sił lotniczych, fazy konfliktu, w którym podjęto ofensywę lotniczą, możliwości militarne przeciwnika. Jak widać, samo wywalczenie przewagi w powietrzu, choć kluczowe w każdym konflikcie zbrojnym, nie jest jedynym determinantem zwycięstwa. Przy planowaniu operacji militarnych z użyciem lotnictwa należy mieć na względzie pozostałe czynniki i umiejętnie ocenić warunki przeprowadzania operacji oraz wybór głównej siły uderzeniowej.

BIBLIOGRAFIA

1. Fiszer, M., *Lotnictwo w osiąganiu celów strategicznych operacji militarnych*, Wydawnictwo TRIO, Warszawa 2011.
2. Rattray, G. J., *Wojna strategiczna w cyberprzestrzeni*, Wydawnictwa Naukowo-Techniczne, Warszawa 2004.
3. Szpyra, R., *Zadania sił powietrznych w świetle nowej strategii NATO*, AON, Warszawa 1998.
4. Szpyra, R., Zajas, S., Michałak, W., Marud, W., *Sztuka operacyjna sił powietrznych*, AON, Warszawa 2007.

Artykuły prasowe:

1. Fedorowicz, A., *Prywatna wojna facetów w pilotkach*, [w:] Focus Historia grudzień 2011, nr 12 (58)/2011.
2. Polak, A., *Hugh Montague Trenchard (1873 – 1956); wodzowie, strategzy i taktycy* [w:] Przegląd Wojsk Lądowych/ 2010, nr 3.
3. J. Gotowała, *Panowanie w powietrzu: historia i perspektywy*, Przegląd Sił Powietrznych, luty 2010, nr2 (032)

Źródła internetowe:

1. G. Łyś, *Wielbłąd ojcem RAF*, http://archiwum.rp.pl/artykul/998784_%E2%80%9EWielbład%E2%80%9D__ojcem_RAF.html?genHash=true.
2. M. Fiszer, J. Gruszczyński, *Westland Whirlwind – siła ognia przede wszystkim*, http://www.magnumx.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=1190:westland-whirlwind&caAtid=1:categorylot&Itemid=11.

²⁵ J. Gotowała, *Panowanie w powietrzu...*, *op. cit.*, s.11.