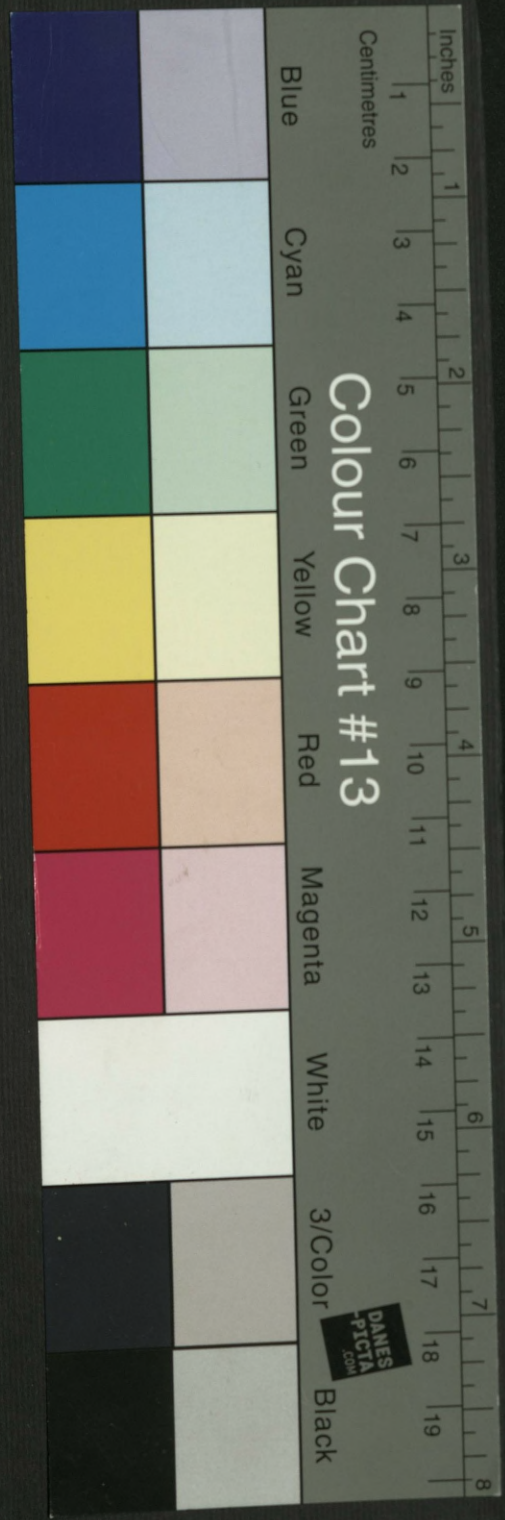
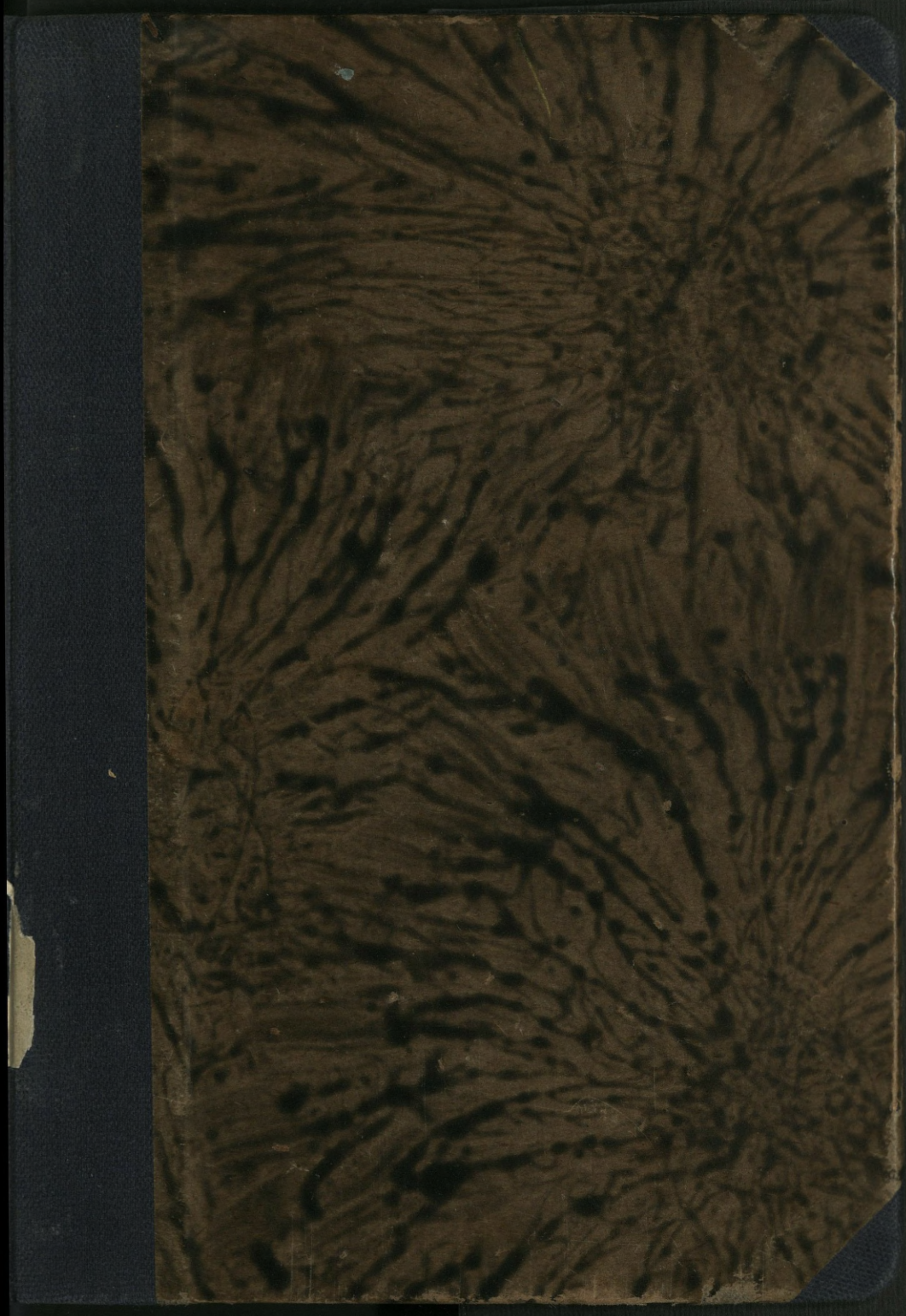


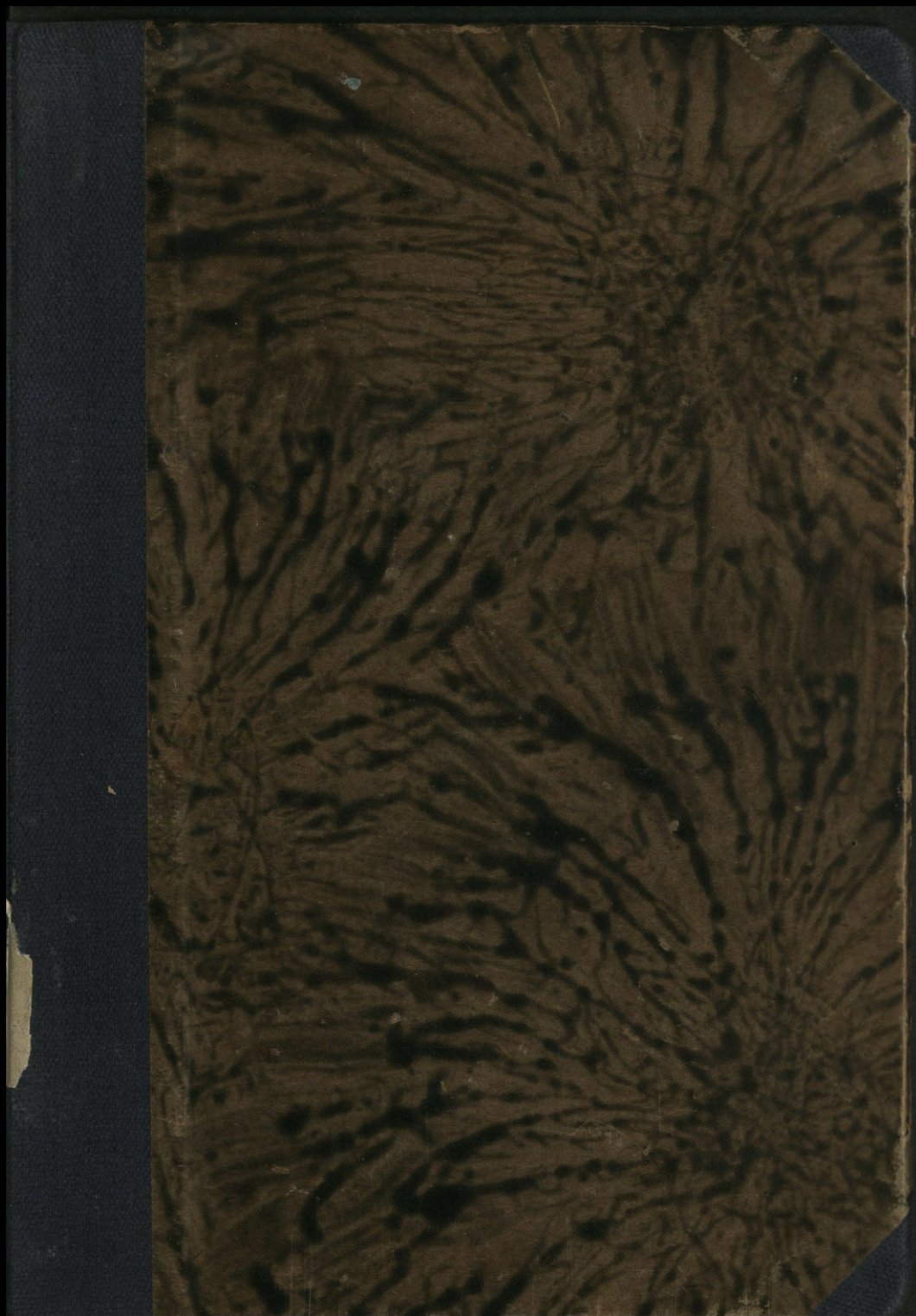
Grey Scale #13



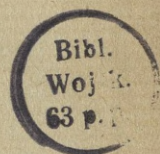
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



Colour Chart #13



TAKTYKA LOTNICTWA



T E G O Ź A U T O R A .

KOLEJE A WOJNA LOTNICZO-GAZOWA. Stron 32.
Nakładem własnym. Poznań 1927.

WSKAZÓWKI DLA POWOŁANYCH DO PEŁNIENIA
SŁUŻBY OBS. MELD. PRZY OPL. KRAJU.
Stron 32. Nakładem Zarządu Głównego L. O. P. P.
Warszawa 1931.

TAKTYKA LOTNICTWA. Wykłady I i II kursu Wyż-
szej Szkoły Wojennej. Wydanie litografowane.
Stron 358. Nakładem W. S. Woj. Warszawa 1932.

ZBIÓR PRZYKŁADÓW TAKTYCZNYCH DLA LOT-
NICTWA. Część I. i II. Mjr. dypl. obs. inż.
Juljan Marjan Piasecki i mjr. dypl.
pilot Marjan Romeyko. Wydanie litogra-
fowane. Stron 428. Nakładem W. S. Woj. i Depart.
Aeron. M. S. Wojsk. Warszawa 1932.

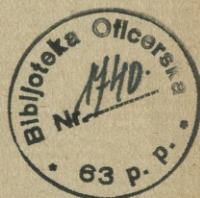
NIEBEZPIECZEŃSTWO LOTNICZE I PRZYSZŁOŚĆ
KRAJU. Ppłk. wojska franc. Vauthier.
Tłomaczenie z francuskiego. Stron 270.
Nakładem Zarządu Głównego L. O. P. P. War-
szawa 1933.

ZARYS DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO (patrz
Księga „Ku Czei poległych lotników“). Nakładem
Lucjana Złotnickiego. Stron 296 in 4°. Warszawa
1933.

247.
MAJOR DYPL.-PILOT
MARJAN ROMEYKO
WYKŁADOWCA WYŻSZEJ SZKOŁY WOJENNEJ

TAKTYKA LOTNICTWA

Z PRZEDMOWĄ
GENERAŁA TADEUSZA KUTRZEBY
KOMENDANTA WYŻSZEJ SZKOŁY WOJENNEJ



WARSZAWA 1936
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

52 16/II¹

355.422(358.7) : 355.91(32.41)

WSZELKIE PRAWA PRZEDRUKU I PRZEKŁADU ZASTRZEŻONE

10009 / 1

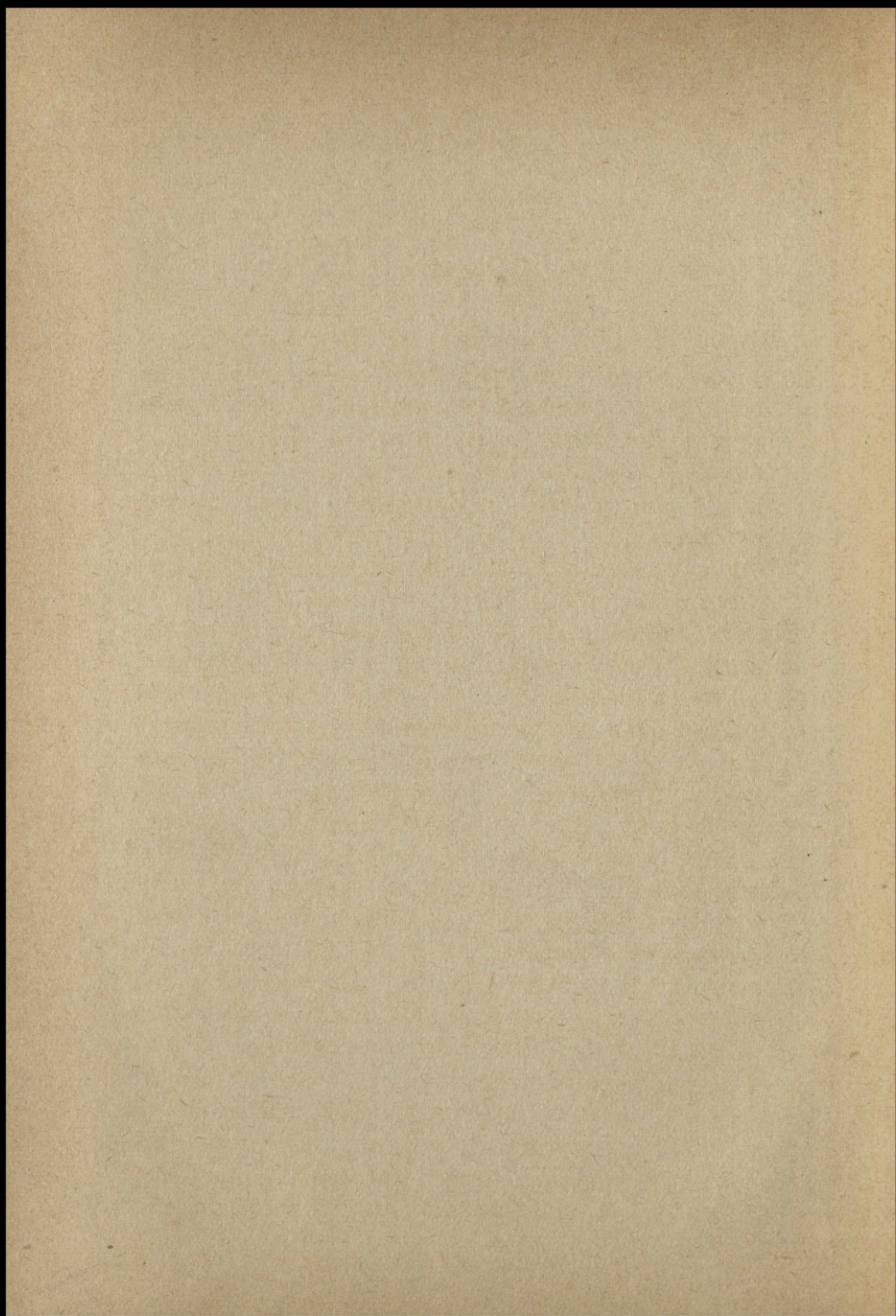


DRUKARNIA NARODOWA W KRAKOWIE

SPIS RZECZY.

	Str.
Rozdział I. Organizacja jednostek lotnictwa. Sztaby lotnicze. Lotnictwo na różnych szczeblach dowództw. Zaopatrywanie	1
Rozdział II. Ogólne zasady użycia lotnictwa	20
Rozdział III. Lotniska i przesunięcia jednostek lotniczych.	32
Rozdział IV. Praca na korzyść oddziałów. Współpraca lotnictwa z piechotą, kawalerją, artylerją.	48
Rozdział V. Praca lotnictwa na korzyść dowódców i praca sztabów	90
Rozdział VI. Praca sztabów nad wykorzystaniem rozpoznania lotniczego	129
Rozdział VII. Walka lotnictwa. Użycie lotnictwa myśliwskiego	154
Rozdział VIII. Walka lotnictwa. Użycie lotnictwa bombardującego	190
Rozdział IX. Walka lotnictwa. Użycie różnych rodzajów lotnictwa do zwalczania nieprzyjaciela na ziemi	224
Rozdział X. Francuska dywizja w bitwie dnia 15 lipca 1918 r.	253
Rozdział XI. Użycie wojska balonowego (kompanij balonów obserwacyjnych)	282
Rozdział XII. Użycie różnych rodzajów lotnictwa na szczeblu różnych dowództw w poszczególnych okresach walki	295
Rozdział XIII. Instrukcja funkcjonowania sztabów aeronautycznych w polu oraz rozkazodawstwa aeronautycznego	339
Rozdział XIV. Przykłady taktyczne	367

Świetlanej pamięci
pułkownika-pilota
Aleksandra Serebnickiego,
mego pierwszego dowódcy
w lotnictwie polskim,
pracę tę poświęcam



PRZEDMOWA.

*Silny rozwój lotnictwa we wszystkich woj-
skach jest ogólnem zjawiskiem. Jest to jedna,
najbardziej żywiołowo rozwijająca się konse-
kwencja wojny światowej, powodująca możliwość
łatwiejszego zniszczenia przeciwnika, a nawet
szybszego zakończenia finansowo tak drogiej
obecnie wojny.*

*Ten silny rozwój lotnictwa nie ominął i Pol-
ski. Każdy rok przynosi nam nowe zdobycze te-
chniczne, udoskonala metody działania i sposoby
wykonania. Lotnictwo stało się modne ale i skom-
plikowane. I im więcej się rozwija i udoskonala,
tem więcej staje się „zagadkowe“, „niezrozumia-
łe“ dla tych, którzy nie mogli albo nie umieli zna-
leźć czasu i sposobności, aby się zapoznać dosta-
tecznie głęboko i szeroko z problematem taktycz-
nym i technicznym tej najmłodszej a tak bardzo
skutecznej broni. Kto „uczył się“ lotnictwa przed
10, ba nawet 5 laty, dziś już niejednego nie wie!
I mogłoby się zdarzyć, że ci, którzy lotnictwem
dysponować mają i którzy techniczną pracę lot-
ników taktycznie wykorzystywać będą — do-
wódcy i ich sztaby — za ogólne posiadają wiado-
mości o właściwościach lotnictwa, za mało do-
świadczenia, czego można od lotnictwa żądać
i jakie należy stawiać mu zadania, aby praca lot-
ników była nietylko ofiarna, ale najbardziej eko-
nomiczna, aby nawet przy materialnie ograni-*

czonych możliwościach móc odnieść duże korzyści tam, gdzie tego bitwa wymagać będzie.

Mjr. dypl. Romeyko, wykładowca taktyki lotnictwa w Wyższej Szkole Wojennej, podjął się tej pożytecznej i zachęcającej pracy, by dać ogółowi oficerów, którym przypaść może w udziale zadanie wojenne dysponowania lotnictwem, treściwe zestawienie tych praktycznych wiadomości, których może im dzisiaj brak, mimo że jutro mogą im być potrzebne. „Taktyka lotnictwa“ jest zbiorem wygłoszonych wykładów w Wyższej Szkole Wojennej, dostosowanym do ogólnego użytku. Treść książki dotyczy nie działu wykonawczego lotnictwa, ale przede wszystkim zasad użycia lotnictwa przez dowództwa i taktycznego wykorzystania technicznej pracy lotnictwa. Przyczyni się ona do ustalenia wspólnego języka między lotnikiem — wykonawcą a taktykiem — dysponentem tej pracy. Książka nie jest pisana dla lotników, ale głównie dla oficerów dowództw, jako tych, którzy współpracują z dowódcą w dysponowaniu lotnictwem, i tych, którzy wykorzystują taktycznie techniczną pracę lotników. Autor nie sili się na ustalenie norm, definicyj czy jakichkolwiek doktryn, lecz stosuje metodę najbardziej przekonującą: metodę rozumowania, właściwej oceny sytuacji, czyli wskazuje na właściwe podejście do zagadnień lotniczo-taktycznych i operacyjnych.

„Taktyka lotnictwa“ Romeyki powstała dla oficerów polskich i omawia wyłącznie zasady użycia lotnictwa polskiego doby obecnej. Wskazuje ona metody użycia tego, co mamy, a nie tego, co kiedyś mieć będziemy. Autor zatem nie porusza wielkich operacyj lotniczych jako

działań samodzielnych broni powietrznej, bogatych wojsk nowoczesnych, wyposażonych w bogaty ilościowo sprzęt i opartych na silnie uprzemysłowionym kraju.

Celem ogólnym „Taktyki lotnictwa“ zatem jest przyczynić się do uświadomienia oficerów dowództw w sprawach dotyczących racjonalnego użycia lotnictwa i dobrego wykorzystania jego mozolnej pracy. Gdyby ten cel został osiągnięty, korzyść odniosłyby i dowództwo i lotnictwo: utrwaliłoby się wzajemne zaufanie, oparte na świadomości, że bohaterska krew naszych lotników i kosztowna ich broń nie będą nigdy narażane bezużytecznie i bezcelowo.

TADEUSZ KUTRZEBA

GENERAL BRYGADY

KOMENDANT WYŻSZEJ SZKOŁY WOJENNEJ

WARSZAWA, W SIERPNIU 1935 R.

Rozdział I.

ORGANIZACJA JEDNOSTEK LOTNICTWA. SZTABY LOTNICZE. LOTNICTWO NA RÓŻNYCH SZCZEBŁACH DOWÓDZTW. ZAOPATRYWANIE.

A. Organizacja jednostek lotnictwa.

Zanim się zacznie mówić o użyciu lotnictwa, należy się zapoznać z jego organizacją, wyposażeniem, normami pracy i t. d. Temu poświęcimy rozdział pierwszy.

Jednostki lotnicze dzielą się na: bojowe, zaopatrujące i pomocnicze.

Do jednostek bojowych zalicza się plutony lotnictwa towarzyszącego, samodzielne eskadry linjowe, dywizjony myśliwskie i dywizjony bombardujące.

Do jednostek zaopatrujących — bazy lotnicze, czołówki lotnicze i magazyny.

Do jednostek pomocniczych — plutony lotniskowe, plutony hangarowe, plutony reflektorów i stacje meteorologiczne.

I. Jednostki bojowe.

Pluton lotnictwa towarzyszącego — jest jednostką organizacyjną i taktyczną. Składa się z 3—4 samolotów, odpowiedniej ilości załóg, obsługi i sprzętu. Ponadto ma tabor samochodów terenowych.

Pluton jest tak zorganizowany, aby mógł samodzielnie żyć, walczyć i przesuwac się.

Ideą przewodnią w organizacji jest osiągnięcie maksimum „lekkości“. Z tych też względów obsługa, zarówno samolotów, jak i pomocnicza, jest minimalna. Wyposażono go w sprzęt najniezbędniejszy, wyłączono nawet namioty dla samolotów, aby zmniejszyć ilość taboru samochodowego. W swych przesunięciach pluton zależy od linii kolejowej w tym samym stopniu, co i wielka jednostka.

Wyposażenie plutonu w materiał zużywalny daje możliwość 3—4 dni pracy (bez uzupełnienia benzyny, smarów, amunicji).

Ponadto pluton ma 1—2 stacje radjotelegraficzne naddawcze, dostosowane do stacyj radjotelegraficznych oddziałów (sztabu dywizji, pułków piechoty, kawalerji, dywizjonów artylerji). Może więc współpracować z bronią, a zwłaszcza z artylerją.

Dąży się do wyposażenia plutonu w aparat fotograficzny (co zresztą nie następuje większych trudności). Będzie więc mógł wykonywać zdjęcia, lecz tylko pojedyncze. Nie można przeto mu dawać zadań fotografowania pewnych obszarów lub pasów, co wymaga zdjęć szeregowych lub zespołowych, które powinny być wykonane innym sprzętem (t. zw. wbudowane aparaty fotograficzne).

Główną cechą samolotu towarzyszącego jest łatwość lądowania i startowania na nieprzygotowanych terenach, przyczem szybkość samolotu w powietrzu wynosi około 160—180 km/g. Ilość materiałów pędnych, zabieranych przez samolot, pozwala na przebywanie w powietrzu około 3 godzin.

Samoloty towarzyszące nie mają pokładowych instalacji oświetleniowych, przeto w zasadzie nie należy ich używać do lotów nocnych (poza nocami bardzo jasnymi).

Zdolności do łatwego lądowania i startowania nie należy jednak rozumieć przesadnie. Samoloty te nie będą wymagały, jak inne, specjalnych terenów, lecz terenów

mniejszych, o dobrych (otwartych) podejściach. Nie można więc żądać lądowania na każdym pagórku, na skrawku drogi czy na małej polanie leśnej.

Teoretyczna wydajność pracy, którą może dać pluton towarzyszący, wynosi 4—6 lotów dziennie po 2—2½ godziny każdy lub nieco większą ilość lotów krótszych, tak aby praca jednej załogi w powietrzu nie przewyższała 4—4½ godzin dziennie.

Przy przesunięciach pluton towarzyszący tworzy dwa rzuty:

- powietrzny (samoloty i załogi),
- kołowy (samochody i obsługa).

Wobec tego że pluton lotnictwa towarzyszącego pracuje zasadniczo na jednym lotnisku, rzut kołowy nie wydziela rzutów zaopatrywania, z wyjątkiem wypadków przesunięć w marszu ubezpieczonym i t. d. (patrz rozdział „Lotniska i przesunięcia“).

Eskadra linjowa jest samodzielną jednostką organizacyjną i taktyczną. Składa się z 10 samolotów linjowych i 2 łącznikowych (nie towarzyszących).

Eskadra linjowa jest tak zorganizowana, żeby mogła samodzielnie żyć, walczyć i przesuwać się na pewne odległości. Zasadniczo jednak jest dość ciężką jednostką, wszechstronnie wyposażoną, ze względu na swój „uniwersalny“ charakter pracy. Ilość sprzętu oraz duża ilość codziennego zaopatrzenia (benzyna, smary, amunicja) przywiązuje eskadrę do linii kolejowej, pozwalając jej na oderwanie się w granicach do 30 km (biorąc pod uwagę dwukrotną turę dla samochodów). Ponad te granice przy pracy bojowej będzie wymagała dodatkowego uzupełnienia w środki przewozowe. Jednak przesunięcia do 150 km może robić w zasadzie własnym taborem samochodowym.

W razie przesunięć eskadra tworzy zasadniczo dwa rzuty: powietrzny, t. j. samoloty, załogi, ewentu-

alnie kilku mechaników, i kołowy, t. j. transport samochodowy.

Podczas postoju na lotnisku podstawowym i w wypadku jednoczesnej pracy na lotnisku wysuniętem rzut kołowy eskadry może się dzielić na trzy rzuty:

- wysunięty,
- podstawowy,
- zaopatrywania.¹

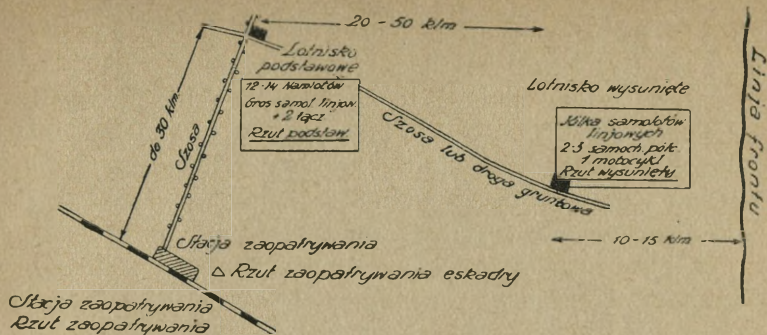
W rzucie wysuniętym, znajdującym się na lotnisku wysuniętem, jest kilka samolotów (2—5), 2—3 samochody, motocykl i odpowiednia ilość obsługi (mechaników) do samolotów. Na samochodach przywozi się: benzynę, smary, amunicję, bomby, skrzynki z narzędziami mechanika, ewentualnie nieco sprzętu zużywalnego (świece, amortyzatory i t. d.).

Rzut podstawowy — stanowi siły główne eskadry i znajduje się na lotnisku podstawowym. Będzie tam cały tabor samochodowy wraz z przyczepkami: oświetleniową, radjową i fotograficzną. Znajduje się tam stacja radjotelegraficzna nadawczo-odbiorcza, kancelarja, magazyny podręczne i t. d.

Rzut zaopatrywania — znajduje się na stacji zaopatrywania (jeśli lotnisko podstawowe jest bardzo blisko, można nie robić rzutu zaopatrywania). Prócz składow materiału codziennego zaopatrzenia, jak: benzyna, amunicja, może się tam znajdować magazyn techniczny eskadry, a w szczególności ten sprzęt, który, aczkolwiek stanowi etatowe wyposażenie eskadry, jednak nie jest potrzebny do codziennej pracy nad konserwacją samolotu (silniki zapasowe, podwozia zapasowe i t. d.).

Załączony szkic przedstawia schematycznie organizację eskadry, pracującej w trzech rzutach.

¹ Rzuty te nie zostały ujęte w regulaminie. W przyszłości przeto mogą być nieścisłości co do definicji (przypisek autora).



Eskadra linjowa ma zaopatrzenie w sprzęt zużywalny (benzyna, smary, amunicja, bomby i t. d.) na 2—3 dni.

Jako sprzęt łączności powietrznej ma 4 pokładowe stacje radiotelegraficzne nadawcze, zasadniczo na dywizyjną sieć łączności (sztab dywizji — oddziały), i 4 podchwytywacze. Może być przeto użyta do współpracy z bronią.

Sprzęt fotograficzny składa się z 2 aparatów ręcznych i 3 wbudowanych. Może przeto wykonywać zdjęcia, zarówno pojedyncze, jak szeregowe i zespołowe (obszarów i pasów). Specjalna przyczepka fotograficzna ułatwia szybkie wykonanie odbitek w dużej ilości.

Dzięki uniwersalnemu wyposażeniu samoloty linjowe mogą bombardować. Mają więc specjalne urządzenia do wyrzucania bomb, w zasadzie odłamkowych 12½ kg lub kruszących 50 kg (200—400 kg na samolot).

Jednak eskadry linjowe mogą mieć różne przeznaczenia bojowe, a mianowicie, mogą służyć:

— przede wszystkim do rozpoznania bliskiego lub współpracy z bronią,

— do bombardowania dziennego,

— do rozpoznania dalekiego.

Z tych też względów, zależnie od przeznaczenia, pewne typy eskadr linjowych mogą (w przyszłości) mieć nieco inną organizację i być nieco inaczej wyposażone. Naprzy-

kład możliwą rzeczą jest, że zamiast eskadry linowej na szczeblu armji będzie dywizjon, składający się z 2 eskadr po 6 samolotów każda.

Sprzęt eskadr linowych jest naogół ciężki. Samoloty wymagają bardzo dobrych lotnisk, zazwyczaj uprzednio zorganizowanych. Ze względu na obecną konstrukcję, konieczne jest wożenie specjalnych namiotów, które obciążają znacznie tabor samochodowy.

Szybkość samolotu wynosi około 200 km/g. Czas lotu normalnie około 3½ g., a dla samolotów dalekiego rozpoznania 6—7 godzin. Uzbrojenie dość wydatne. Normalnie jeden karabin maszynowy obsługiwany przez pilota i dwa przez obserwatora.

Pewna ilość samolotów linowych jest wyposażona w instalacje oświetleniowe pokładowe, co umożliwia wykonywanie lotów nocnych.

Teoretyczna wydajność pracy eskadry linowej wyraża się w możliwości wykonania 2 lotów na samolot, po 2—3 godziny każdy. Jest to maksymalny wysiłek. O praktycznej wydajności — będzie mowa na innym miejscu.

Dywizjon myśliwski — jest samodzielną jednostką organizacyjną i taktyczną. Składa się z 2 eskadr po 15 samolotów każda. (Mogą być dywizjony, składające się z 3 eskadr po 10 samolotów).

Ze względu na zasady użycia lotnictwa myśliwskiego dywizjonu nie należy dzielić na eskadry rozmieszczone w znacznej odległości. Użycie jego jest przewidziane zawsze w całości.

Dywizjon myśliwski jest tak zorganizowany i zaopatrzony, aby mógł samodzielnie żyć, walczyć i przesuwać się na pewne odległości. Jest więc związany z linią kolejową i oderwanie go na odległość ponad 50 km będzie wymagało przydzielenia dodatkowych środków przewozowych. Zaopatrzenia przewidziano na 2—3 dni (benzyna, smary, amunicja).

Wobec zasadniczego przeznaczenia lotnictwa myśliwskiego do walki w powietrzu z lotnictwem, a wyjątkowo tylko do zwalczania celów na ziemi, nie wyposażono go w żaden sprzęt pomocniczy, jak: fotograficzny, wyrzutniki bomb i t. d. Jedynie samoloty są wydatnie uzbrojone: mają co najmniej 2 karabiny maszynowe, strzelające przez śmigło.

Samoloty myśliwskie odznaczają się dużą szybkością (ponad 300 km/g.) i zwinnością. Czas lotu około 2½ godziny. Wymagają one, jak i samoloty linjowe, dobrych i obszernych lotnisk.

Teoretyczna maksymalna wydajność pracy wynosi 2 loty dziennie na samolot, po 1½—2 g. każdy lot (nad polem walki).

W razie przesunięć, jak na postoju, organizacja rzutu powietrznego i kołowego jest podobna do eskadry linjowej. Różnica zazwyczaj polega na tem, że rzut zaopatrywania na stacji zaopatrywania formują nie poszczególne eskadry, lecz dywizjon.

Dywizjon bombardujący — jest samodzielną jednostką organizacyjną i taktyczną. Składa się z 3 eskadr po 6 samolotów każda.

W przeciwieństwie do dywizjonu myśliwskiego (używanego w całości), dywizjon bombardujący może wydzieścić, nawet na czas dłuższy, eskadrę.

Dywizjon bombardujący, jako jednostka bardzo ciężka, może pracować tylko na bardzo dobrem (w zasadzie pokojowym) lotnisku i tuż przy linii kolejowej. Ilość środków przewozowych daje możliwość zaopatrywania się wyłącznie z bliskiej odległości (do 20 km), ze względu na dużą ilość i ciężar potrzebnych materiałów pędnych i bomb. W razie przeto przesunięć dywizjonu bombardującego przewiduje się dlań transporty kolejowe. Przy przesunięciach samoloty zawsze idą lotem.

Dywizjon bombardujący jest wyposażony w samoloty duże, w zasadzie wielosilnikowe, przeznaczone do lotów nocnych, powolniejsze od linjowych (160—180 km/g.). Uzbrojenie stanowi 3—5 karabinów maszynowych. Czas lotu około 5—7 godzin. Ilość bomb ponad 700 kg zależy od odległości od celu (więcej bomb, mniej benzyny), t. z., im dalej położony cel, tem więcej benzyny, tem mniej bomb.

Wydajność pracy: 1 lot na samolot na dobę. Wyjątkowo 2 krótkie 2—2½-godzinne loty.

II. Jednostki zaopatrujące.

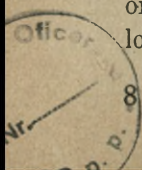
Baza lotnicza — jest to wielkie lotnisko (port lotniczy) czasu pokojowego, wyposażone w organa remontu, składy oraz jednostki uzupełniające w personel.

Zasadniczem jej zadaniem jest uzupełnianie personelu oraz materiału lotniczego (samoloty, silniki, części zapasowe).

Baza lotnicza podlega dowódcy aeronautyki przy naczelnym wodzu, który wyznacza z bazy pewne kredyty dla dowódców aeronautyki armij.

Czołówka lotnicza — jest wysuniętym organem zaopatrywania i ma na celu uzupełnianie w personel pomocniczy i sprzęt jednostek lotnictwa w polu w tych wypadkach, kiedy wskutek chwilowego położenia nie mogą one korzystać ze swych środków organicznych czy też z bazy.

Czołówki bywają dwóch rodzajów: pociągi-czołówki, podległe dowódcy aeronautyki przy Naczelnem Dowództwie, i czołówki samochodowe, formowane doraźnie przez bazy dla poszczególnych dowódców aeronautyki armij. Czołówka lotnicza, mająca materiał codziennego zużycia oraz odpowiednią ilość obsługi, znacznie ułatwia m a n e w r lotnictwa, pozwalając samolotom pracować na nowych lot-



niskach nawet wtedy, gdy rzut kołowy eskadry jeszcze nie przybył.

Magazyn lotniczy — jest organem podległym dowódcy aeronautyki armji. Zaopatruje jednostki w benzynę, smary i amunicję.

Jednostki pomocnicze.

Pluton lotniskowy — ma za zadanie organizację lotnisk. Składa się wyłącznie z instruktorów.

Dowódca aeronautyki armji dysponuje 1 plutonem, złożonym z 2 drużyn instruktorskich. Poza tem w bazach lotniczych znajdują się plutony dyspozycyjne.

Pluton hangarowy — jest przeznaczony do stawiania namiotów i hangarów polowych oraz do administrowania opuszczonymi lotniskami.

Pluton reflektorów — zapewnia oświetlenie lotnisk i sygnalizację świetlną dla lotów nocnych. Jeśli więc na odcinek armji przychodzi lotnictwo bombardujące lub też jeśli dowództwo linjowe wykonywa loty nocne, dowódca aeronautyki armji może je ściągnąć z bazy lotniczej na teren armji.

Wreszcie — stacja meteorologiczna, jak już sama nazwa wskazuje, zapewnia pomiary meteorologiczne na szczeblu armji.

* * *

Oto krótki opis organizacyjny (streszczenie z regulaminu) wszystkich jednostek lotnictwa, uzupełniony wiadomościami aczkolwiek niezawsze ostatecznie ustalonymi, jednak w zarysach przewidzianymi.

Chodzi obecnie o to, żeby poddać organizację lotnictwa ocenie sztabowej, aby można było uświadomić sobie rzeczywistą wydajność jednostek.

Wspominaliśmy o etacie i o teoretycznych możliwościach. Jakże się ta sprawa przedstawia w praktyce?

Przedewszystkiem czem się operuje?

Będziemy się opierać na sztabowej ocenie, na wzór innych rodzajów broni. Otóż na wzór piechoty, kawalerji — dowództwo interesuje się ilością walczących rzeczywiście. W lotnictwie istnieje olbrzymia wprost dysproporcja między walczącymi rzeczywiście a personelem pomocniczym.

Na ± 140 ludzi w eskadrze linjowej — sztab powinien obliczać:

10 samolotów + 20 osób personelu latającego (walczących).

Na ± 30 ludzi w plutonie towarzyszącym:

3—4 samoloty + 6—8 osób personelu latającego (walczących).

Na ± 250 ludzi w dywizjonie myśliwskim:

30 samolotów + 30 osób personelu latającego (walczących).

Na ± 350 ludzi w dywizjonie bombardującym:

18 samolotów + 54 osoby personelu latającego (walczących).

Pierwsze więc spostrzeżenie: bardzo mała ilość lotników „walczących“.

Drugie spostrzeżenie: wąska specjalizacja personelu latającego. Pod tym względem lotnictwo stoi, siłą rzeczy, o wiele gorzej niż inne bronie. Niema w lotnictwie takiej wymienności, jak w piechocie. W eskadrze trzeba czekać na uzupełnienie z tyłów.

Eskadra może robić przesunięcia i przegrupowania w ramach tych 20 lotników — stanowią oni 10 załóg. Jeśli jeden ubył, załóg jest tylko 9. Nie wspomniamy już o tem, że w tej ilości 20 jest również specjalizacja niewymienna, przynajmniej w stosunku

do pilotów. Skoro z ogólnej ilości 10 pilotów brak 3, to za-
łóg jest tylko 7!

Trzecie spostrzeżenie: niezwykle łat-
wość strat. Straty w lotnictwie podczas wojny są dwo-
jakiego rodzaju. Jedne — typu „pokojowego“ — są to
wypadki bardzo częste, szczególnie na początku
wojny, gdy przybyła rezerwa, gdy lotniska nie są znane,
gdy praca jest bardzo intensywna. Do tego dochodzą straty
od nieprzyjaciela.

Poza tem istnieją straty w sprzecie o charakterze
szybkiego zużycia. Sprzęt się zużywa i to bardzo zużywa.
Silnik lotniczy pracuje do pierwszego remontu ± 100 go-
dzin. W praktyce, na wojnie, na 1 silnik bez remontu trzeba
liczyć średnio, uwzględniając te lub inne wypadki, ± 60 go-
dzin. Stanowi to 20 lotów 3-godzinnych. Jeszcze inna oko-
liczność: silnik jest jeszcze mechanizmem zbyt skompli-
kowanym i bardzo kapryśnym, a często też zawodzi.

Nie wspominam już dłużej o stratach bojowych.

Biorąc tylko te oto spostrzeżenia, śmiało możemy rzec,
że etatowa ilość samolotów w eskadrze staje się tylko teo-
rją. W praktyce dysponuje się tylko 75%, w naj-
lepszym wypadku 80%, etatowej ilości samolotów.
Mówimy — samolotów, włączając w to pojęcie i pełne
załogi.

Nie znaczy to, że dwa lub trzy samoloty będą wogóle
zupełnie nie do użycia; nie można nimi tylko chwilo-
wo rozporządzać. Mogą być również z dekompleto-
wane załogi. Trzeba przecież uwzględnić, że musi ktoś
od czasu do czasu pojechać na urlop, może być chory, może
być wysłany służbowo, wreszcie, dla przykładu podam, że
dowódca eskadry, chcąc być w sztabie, dekompletu-
je jedną załogę.

To też przy obliczaniu ilości „bagnetów, szabel“ —
trzeba mieć to na uwadze.

Ponadto zapoznajmy się z praktycznymi wskazówka-

mi, dotyczącymi wydajności załóg, czyli t. zw. norm pracy.

Przyznajemy się szczerze, że pod tym względem wszyscy się w czasie pokojowym deprawujemy. Deprawuje nas szkoła, deprawują ćwiczenia, gry wojenne i t. d., gdyż siłą faktów, rozstrzygając bitwy na mapie i kalce, jesteśmy zawsze w „położeniu wyjątkowym“, przy „działaniach szczególnie ważnych“, „chwilach rozstrzygających“. Rzecz zrozumiała, że trudno byłoby studjować prace dowództw i oddziałów różnych broni na odcinkach spokojnych.

Otóż w stosunku do norm pracy lotnika, ta okoliczność pociąga za sobą bardzo poważne następstwa. Mianowicie wpoila ona już, i tradycyjnie ustaliła normy pracy codziennej, wskazane w regulaminie, jako normy maksymalne.

Istotnie, jeśli walka „rozstrzygająca“ na mapie trwa tylko 2 dni, trudno jest nie pozwolić, aby wykorzystywano lotnika mniej niż 2 razy dziennie!

Oczywiście jest to możliwe, potrzebne, konieczne, wymagalne, obowiązujące, gdy położenie jest naprawdę ciężkie. Właściwie mówiąc, wtedy norm niema, gdyż wszystko będzie zależało już nie od załogi, lecz od samolotu: pójdzie w powietrze, czy też nie. Naogół jednak tej tradycyjnie przyjętej normy pracy lotnika, 2 loty dziennie, nie można stosować jednym ciągiem więcej niż przez 3 dni zrzędu.

Słuszniejszą rzeczą byłoby (dla racjonalnego wykorzystania sprzętu i personelu) — określenie norm miesięcznych. Spotykamy się z tem naprzykład w literaturze sowieckiej, gdzie jest mowa o 15—20 godzinach pracy na miesiąc na 1 pilota. Stanowi to tylko 5—9 lotów, a więc w naszym pojęciu (niestety już „ustalonym“) jest to praca 3—4 dni!

Zwracamy raz jeszcze uwagę, że nie chodzi tu tylko o załogi. Chodzi o sprzęt kosztowny, z wielkim trudem uzu-

pełniani. Im bardziej załoga jest zmęczona, tem większe będą straty w sprzęcie, już wskutek samych tylko wypadków, nie mówiąc o normalnem zużyciu. Zresztą w dużym stopniu intensywność lotów regulują warunki atmosferyczne, które, zwłaszcza w porze jesiennej i zimowej, uniemożliwiają wykonywanie zadań bojowych.

B. Sztaby aeronautyki (lotnicze).

Zkolei omówimy organizację sztabów aeronautyki, składających się z 3—4 oficerów, w zasadzie zawsze z oficerów: taktycznego, informacyjnego i technicznego. Poza tem mogą wchodzić w skład sztabu oficer obrony przeciwlotniczej i balonowy.

Trudno się oprzeć chęci zwrócenia uwagi na jedno:

— Sztab aeronautyki nie może być państwem w państwie.

Jak to należy rozumieć?

Sztab aeronautyki stanowi integralną część sztabu ogólnego, a więc działa tylko i wyłącznie w myśl intencji dowódcy całości. Niema i nie może być w naszych warunkach dwóch myśli manewru: lądowej, powziętej przez dowódcę dla całej armji, i lotniczej, powziętej przez dowódcę aeronautyki dla własnych, pięknych działań.

Nie przeczę, że gdzie indziej nietylko może, ale i musi to być stosowane. Tam, gdzie będą działały wielkie siły lotnictwa, tam, gdzie lotnictwo będzie stanowiło nie główną broń, lecz część siły zbrojnej, na wzór wojska lądowego i marynarki, tam będzie to właściwe. U nas natomiast — nie.

Te wszystkie sprawy będą poruszone w szczegółach w dalszym ciągu. Tu ograniczymy się do ogólnych wskázówek, a więc:

1) sztab dowódcy aeronautyki — jest integralną częścią sztabu ogólnego;

2) dowódca aeronautyki — jest przede wszystkim dowódcą, a później szefem; dowodzi z ramienia i w myśl intencji przełożonego;

3) członkowie sztabu dowódcy aeronautyki są niejako „wchłonięci“ przez odpowiednie komórki sztabu ogólnego, gdzie są wykorzystywani jako „fachowcy“, pozostając jednocześnie w sztabie dowódcy aeronautyki.

Na szczeblu dywizji piechoty (brygady kawalerji) — niema żadnego sztabu. Dowódca jednostki lotnictwa, przy danej dywizji pracującej, pełni obowiązki dowódcy lotnictwa. Dowodzi i zaopatruje własną jednostkę. Częstość posługuje się oficerem łącznikowym.

Na szczeblu grupy operacyjnej — może być specjalny dowódca, a może go nie być. Jeśli jest dowódca lotnictwa, kompetencje jego są wyłącznie taktyczne. Jeśli dowódcy lotnictwa niema, postępuje się tak, jak na szczeblu dywizji.

Na szczeblu armji — istnieje organicznie dowódca aeronautyki armji wraz ze sztabem. Dowodzi on wszystkimi jednostkami lotnictwa, balonów, artylerji przeciwlotniczej i t. d., podlegającymi bezpośrednio armji (niezdywizjonowanymi). Kieruje zaopatrywaniem jednostek aeronautycznych nie tylko podległych bezpośrednio armji, lecz i dywizjom (dywizjom piechoty lub brygadam kawalerji). Zaopatrywanie jednostek obrony przeciwlotniczej nie należy do dowódcy aeronautyki.

Do pomocy ma fachowców: z balonów i obrony przeciwlotniczej. Mogą to być specjalnie wyznaczeni oficerowie lub może powoływać doraźnie dowódców jednostek odnośnych broni.

Sztab dowódcy aeronautyki składa się co najmniej z 3 oficerów: taktycznego, informacyjnego i technicznego.

Oficer taktyczny opracowuje i przedstawia wnioski co do użycia lotnictwa własnego. Powinien on utrzymywać ścisłą styczność z oddziałem operacyjnym armji.

Oficer informacyjny jest „fachowcem“ od wykorzystywania wiadomości, otrzymanych od lotnictwa. Utrzymuje on ścisłą styczność z oddziałem II sztabu armji.

Oficer techniczny kieruje zaopatrywaniem. Może się on znajdować „nieco“ poza ścisłym sztabem, w każdym razie pracuje w styczności z kwatermistrzostwem armji.

W ten sposób dowódca aeronautyki, aby być zorjentowanym o wszystkim (a tylko w ten sposób może dowodzić), musi rozesłać swoje „macki“ na wszystkie strony sztabu. Jeśli te „macki“ będą chore na zanik dotyku, nie będzie z nich żadnego pożytku. Trzeba, aby były pijawkami, jednak nie tuczyły się krwią nas — sztabowców! Nieraz jednak naprawdę odciągną one nam krew, dając fachową radę lub pomoc przy wykorzystywaniu uzyskanych wiadomości.

Na początku oficerowie sztabów będą mieli trochę biedy z oficerami sztabu dowódcy aeronautyki. Nietylko jednak należy ich przyjąć do swego grona, trzeba ich wciągnąć, trzeba ich wyszkolić. Co więcej. Trzeba ustalić wspólny język. Oficerowie sztabów mówią językiem „operacyjno-lotniczym“, a oni „lotniczo-operacyjnym“. Nie pozostaje nic innego, jak zejść samemu o jeden szczebel niżej i tak ich wyszkolić, aby ich podciągnąć o jeden szczebel wyżej. W ten sposób oficerowie sztabów znajdą się w rozmowie na jednym poziomie i będą mówili wspólnym językiem, zrozumiałym dla obu stron.

C. Skład lotnictwa na różnych szczeblach dowództw.

Omówimy teraz pokrótce nasze możliwości co do wyposażenia wielkich jednostek (armji, grupy operacyjnej, dywizji piechoty, brygady (kawalerji) w lotnictwo. Korzyść z tego będzie podwójna. Po pierwsze — będziemy zorjentowani już dziś, na co możemy liczyć w razie wojny, po drugie — nie będziemy popełniali w naszych pracach czasu pokojowego pewnych błędów, używając w grach wojennych, ćwiczeniach aplikacyjnych, nieodpowiedniej (z punktu widzenia naszych możliwości) ilości lotnictwa.

Musimy się uczyć wykorzystywać to, co mamy. Jeżeli będziemy umieli zadowolić się małym, jeżeli już obecnie nastawimy się na umiejętne i celowe korzystanie z tej szczupłej ilości lotnictwa, — łatwiej nam będzie, gdy zastaniemy go więcej.

Wskażę przeto pewne wyposażenie zasadnicze i możliwe.

Zasadniczym (organicznym) wyposażeniem będzie:

— na dywizję piechoty i brygadę kawalerji — 1 pluton lotnictwa towarzyszącego,

— na grupę operacyjną — 1 eskadra linjowa po 10 samolotów lub 1 eskadra po 6 samolotów,

— na armję — 1 eskadra linjowa po 10 samolotów (lub dywizjon z 2 eskadr po 6 samolotów).

Reszta lotnictwa, t. j. całe lotnictwo myśliwskie, całe lotnictwo bombardujące, pozostałe eskadry lub dywizjony linjowe — wszystko w dyspozycji naczelnego wodza.

Nie znaczy to bynajmniej, aby przebywało ono bez pracy na tyłach. Możliwą rzeczą jest, iż będzie rozczłonkowane na terenie pewnej armji, jako eksterytorjalne lub, w razie potrzeby, będzie podległe na czas działania dowódcy armji.

Wyjątkowem¹ wyposażeniem będzie:

— na dywizję piechoty — 1 eskadra linjowa (wielkie skupienie artylerji ciężkiej),

— na armję (samodzielną grupę operacyjną) — 1—2 dywizjony lotnictwa linjowego, 1—4 dywizjony lotnictwa myśliwskiego i 1—3 dywizjony lotnictwa bombardującego.

Chciałbym przy tej sposobności podkreślić jedną okoliczność. W naszych warunkach będą prawdopodobnie tylko dwa wypadki: albo minimum wyposażenia (t. j. tylko zasadnicze), albo maksimum (t. j. wyjątkowe). I będzie to zupełnie słuszne.

Skoro się ma mało wojska, będzie się go miało jeszcze mniej, jeśli się je rozdrobni i rozda. Wsiąknie ono wszędzie i nigdzie nie wywrze wrażenia. Natomiast nam chodzi o to, aby, przynajmniej na pewien czas, na pewnym kierunku, móc zgrupować istotnie potężną pięść techniczną. Na to nas stać przy zastosowaniu manewru lotnictwem.

Manewr lotnictwem — będzie polegał na wyjątkowym wyposażeniu armji przez naczelnego wodza.

Należy przeto:

— zawsze brać pod uwagę zasadnicze, t. j. najbardziej realne, wyposażenie,

— umieć zadowolić się (dowodzić, wykorzystywać) małym.

D. Zaopatrywanie jednostek lotnictwa w polu.

Z tego działu podam krótkie wiadomości. Będą one pomocne przy pracach służby sztabu, gdyż wskażą na odrębne warunki zaopatrywania lotnictwa.

Do nas — lotników nasze codzienne zaopatrzenie idzie z różnych stron, stąd jeszcze bardziej wpływa konieczność przewidywania i ścisłej współpracy z organami zaopatrywania i transportu.

¹ Dla armji wykonywającej główne działania.

Najniższą komórką zaopatrywania lotniczego jest dowódca aeronautyki armji. Od niego zaczniemy i na nim poprzestaniemy.

Zbiera on (przez oficera technicznego) codzienne raporty strat, zapotrzebowania i meldunki, zależnie od rodzaju zapotrzebowanego sprzętu, wkracza. W jednym więc wypadku pomoc sztabu będzie mu potrzebna tylko w postaci przyjęcia i przekazania telegramu. W innym — otrzymania przydziału pewnego materiału, zawagonowania i wysłania do odbiorcy, na odpowiednią stację zaopatrywania.

Aby łatwiej było zrozumieć ten mechanizm, posegregujemy rodzaje uzupełnienia lub zaopatrzenia lotniczego. Będą niemi:

1. Personel latający, pomocniczy, samoloty, silniki, części wymienne, ewentualnie benzyna, i smary, oddziały pomocnicze (plutony hangarowe, lotniskowe, czółówki i t. d.) — zapotrzebowanie idzie wprost: od dowódcy aeronautyki — do odnośnej bazy.
2. Benzyna lotnicza, smar lotniczy, amunicja, bomby — zapotrzebowanie idzie od dowódcy aeronautyki armji do magazynów lotniczych armji — przez kwatermistrzostwo armji. Transport — staraniem armji do stacji zaopatrzenia.
3. Benzyna samochodowa, smar samochodowy, wyżywienie — zapotrzebowanie idzie od danych dowódców jednostek lotniczych do komendantów kwater głównych (dywizji piechoty lub armji) lub do kwatermistrza danej wielkiej jednostki.

Co do samych zasad zaopatrywania (dowożenia do oddziałów) są one takie same, jak i dla całości armji: otrzymujemy materiał na nasze zapotrzebowanie na stacji za-

opatrywania lub, w wyjątkowych wypadkach, ze specjalnych czołówek.

Pragnę kwatermistrzom tylko mimochodem zwrócić tu uwagę na kilka, rzekomo błażych, okoliczności:

— jeśli się jednostka lotnicza oderwała od linii kolejowej ponad 30 km, należy ją chwilowo wesprzeć taborem samochodowym kwatermistrzostwa,

— kwatery główne powinny przewidywać w swych zapotrzebowaniach zaopatrzenie samochodów jednostek lotnictwa w benzynę samochodową i smary;

— transporty lotnicze muszą być kierowane w pierwszej kolejności;¹

— jednostkom lotniczym naogół zezwalać na wyżywienie konserwami (patrz szkic rozmieszczenia eskadry).

¹ W roku 1920, gdy przewidywano ofensywę Naczelnego Wodza z nad Wieprza, wyposażono 10 eskadrę lotniczą w 10 nowych samolotów angielskich „Bristol“. Eskadra wyszła lotem 14 VIII pod Puławę, kierując z Warszawy swój tabor z benzyną przez Radom. Ofensywa rozpoczęła się 16 VIII, a tabor nadszedł 18 VIII. Podczas kilku pierwszych najważniejszych dni Naczelny Wódz dysponował tylko trzema samolotami z 3 eskadry, która również miała bardzo ograniczoną ilość benzyny i nie mogła podzielić się z 10 eskadrą. Wszystkie 10 samolotów 10 eskadry stały beczynnie.

Rozdział II.

OGÓLNE ZASADY UŻYCIA LOTNICTWA.

Przedtem jeszcze, nim przystąpimy do omówienia użycia lotnictwa na różnych szczeblach dowództwa i w różnych położeniach, konieczne jest ustalenie bardzo ogólnych, rzekomo znanych, a jakże często lekceważonych, zasad.

Dobrzeby było zaraz na wstępie stwierdzić, że: lotnicy są technicznie przygotowani do niesienia pomocy, jeżeli są dobrze dowodzeni.

Przez pojęcie „dowodzenia“ należy rozumieć nie tylko prawa, ale i obowiązki. W stosunku do lotnictwa — obowiązki te dałyby się streścić w kilku mocno ujętych zdaniach:

- nie niszczyć lotnictwa,
- okazywać mu pomoc.

* * *

Przejdziemy do pierwszego.

Użyliśmy bardzo mocnego wyrażenia „nie niszczyć lotnictwa“. Użyliśmy go zamiast przyjętego regulaminowo określenia „ekonomiczne lub oszczędne użycie“, gdyż jest ono mniej odpowiednie do określenia tego istotnie najmniejbezpieczniejszego zjawiska, jakim jest nieoszczędne użycie broni wybitnie technicznej.

Wiadomo, jak jest trudna do uzupełnienia kawalerja, artylerja, wreszcie inne bronie. W lotnictwie trudność uzupełniania wzrasta w sposób wprost niezwykły: istnieje tutaj konieczność uzupełnienia personelu i sprzętu. Najpierw omówimy przygotowanie personelu. Nawet w warunkach wojennych, t. j. przyśpieszonych, pilot musi być szkolony 4—5 miesięcy, obserwator 2—3 miesiące. To wymaga czasu, który w okresie wojny staje się czynnikiem decydującym. Szkolenie wymaga również sprzętu, wobec czego ilość szkolonego personelu musi być siłą rzeczy ograniczona.

Zwróćmy teraz uwagę na sprzęt. Samolot składa się z samego płatowca i silnika. Aczkolwiek wyrabia się je w kraju, jednak część fabrykatów i półfabrykatów trzeba sprowadzać z zagranicy. Produkcja przeto już z tych tylko powodów jest ograniczona, nie mówiąc o niezwykle trudnych warunkach wyrobu sprzętu tak precyzyjnego, jak silnik lotniczy. To wszystko też bardzo drogo kosztuje. Dość wspomnieć, że samolot linjowy bez silnika kosztuje około 60.000 zł, a silnik \pm 50.000 złotych.

Wniosek: uzupełnienie lotnictwa jest bardzo trudne, powolne i bardzo kosztowne.

Jak należy używać lotnictwa, aby się nie narazić na miano „niszczyciela“?

Przedewszystkiem należy zdać sobie sprawę, czego dowództwo wogóle potrzebuje i co z tego musi wykonać lotnictwo. Podkreślamy musi. Musi, to nie może. Lotnictwo może wykonać ponadto dużo rzeczy, które może jednak wykonać również i kto inny.

Weźmy przykład: nawiązanie łączności. Istotnie, niemal idealnie nadaje się do tego lotnictwo. Może świetnie wykonać zadania łączności. Może, ale nie musi. Kiedy jednak musi? Wtedy, gdy nie ma innych środków, któreby w czasie potrzebnym mogły to wykonać. Wte-

dy, gdy istotnie położenie nakazuje posługiwanie się właśnie tylko tym środkiem łączności.

Inny przykład: rozpoznanie bojowe w walce ruchomej, gdy to samo zadanie może wykonać w wielu wypadkach bez większej szkody kawalerja lub piechota.

Współpraca z artylerją: gdy są środki i warunki obserwacji naziemnej — lotnika nie należy przydzielać.

Częstokroć w dyskusjach słyszeliśmy argumenty: „Eskadra dzisiaj ma jeszcze 10—12 lotów wolnych, a więc mogą je wykorzystać“. Jest to najgorsza decyzja, zasługująca właśnie na zarzut niszczenia lotnictwa.

Damy tu próbę analogji. Częstokroć dysponuje dowódca artylerją ciężką, wyposażoną w swoje 6 jednostek ognia. Czy zawsze daje się jej dzienną normę wystrzelonych pocisków, bez względu na położenie? Strzela ona wtedy tylko, gdy niema środka zapobiegawczego. Należy przeto zapamiętać, że każdy lot, to jakby wystrzelony pocisk; że jedna wyprawa całej eskadry zużywa mniej więcej $\frac{1}{3}$ silnika, $\frac{1}{5}$ samolotu i $\frac{1}{5}$ załogi. Jedna mylna decyzja co do użycia całego dywizjonu myśliwskiego spowoduje wycofanie przynajmniej 1 samolotu z załogą.

Wiedząc o tem, pamiętając o uzupełnieniu — należy się zawsze zastanowić, czy nadeszła chwila, że inne środki lub sposoby już nie wystarczą. Jeśli dowódca będzie przekonany, że tak jest istotnie, wszelkie straty lotnictwa będą usprawiedliwione. Jeśli nie, powinien dać jednostkom spokój, niech pracują nawet minimalnie, niech tylko $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$ załóg będzie zużyta dziennie, niech reszta pozostaje w t. zw. odwodzie — odpoczynku. Nie chodzi tu o odpoczynek personelu, który zawsze można pobudzić różnemi argumentami. Należy pamiętać jednak, że ten „wypoczynek“ należy się sprzętowi, którego słowa patriotyzmu nie pobudzą!

* * *

Okazywać pomoc. Bardzo szerokie pojęcie — połączenie kilku głównych obowiązków dowódców i sztabów wszystkich szczebli.

Będzie to:

- informowanie o swych zamierzeniach,
- dbałość o utrzymanie łączności,
- pomoc w organizowaniu lotnisk.

Prawda, że są to sprawy ogólnie znane. Ale, ale... nieprzestrzegane.

Zacznę od sprawy pierwszej — informowanie o swych zamierzeniach. Formalnie dowódca będzie w zupełnym porządku, jeśli odpowie, że lotnictwo za pomocą rozkazów — na czas (rzekomo) dowiaduje się o swych zadaniach narówni z innymi broniami i dowództwami. Formalnie — słuszne; w rzeczywistości błąd.

Należy się zastanowić, na czyją korzyść pracuje lotnik, zwłaszcza przy rozpoznaniu. Komu dostarcza danych do decyzji? Czy wiadomości, dostarczane przez lotników, są znaczenia drugorzędne? Czy zależy na dobrym wyniku lotu, a jeżeli tak, to komu? Przedewszystkiem dowódcy.

Ideąłem byłoby, gdyby sam dowódca mógł obserwować, gdyby sam poszukiwał tych brakujących danych do decyzji. Zbliżyłoby to nowoczesną bitwę do bitew dawnych, kiedy dowódca kierował bitwą, rozgrywającą się w jego oczach.

Lotnik przeto jest poniekąd wysłannikiem dowódcy, jego zaufanym, jego „okiem“. Można pracę tego „oka“ zmechanizować, t. j. dać mu pracę tylko wykonawczą: odwiezienia — przywiezienia czegoś. Będzie to wówczas nie „zaufany“, lecz woźny. Jeśli się chce jednak, aby ten człowiek jeszcze coś załatwił, należy go szczegółowo poinformować o swych planach, zamierzeniach, przypuszczeniach. Im bardziej wczuje się ten osobnik i zrozumie zamiary do-

wódcy, tem dokładniej, gorliwiej i trafniej załatwi sprawę według jego myśli.

Nie wolno przeto mechanizować pracy lotnika! Trzeba zawsze dać mu poznać oraz jak najdokładniej i jak najszerszej wyjaśnić swe zamierzenia.

Nie dotyczy to tylko tych lotników, którzy będą w sztabach, t. j. dowódcy aeronautyki armji i dowódców jednostek lotnictwa. W tym wypadku mam na myśli poszczególne załogi, a nawet tego biednego podporucznika-observatora, mianowicie obawiam się, aby go zbyt mechanicznie nie używano do pewnych zadań.

Naturalnie, że informowanie odbywa się drogą służbową. Członkowie sztabów lub doradcy dowódców, dysponujących lotnictwem, będą mieli obowiązek informowania tych lotników, którzy są bezpośrednio przy sztabie. Jeśli oni będą dobrze zorientowani, zorientują dobrze i wykonawców, a więc uniknie się pracy mechanicznej, niezawsze pożądanej. Będą jednak położenia, zwłaszcza na szczeblu wielkiej jednostki, gdzie bezpośrednia styczność sztabu z załogą da jak najlepsze wyniki.

A więc: w czasie odpraw, omawiania położenia, planów lub zamierzeń, przy tym ciężkim porodzie decyzji, niech będzie zawsze obecny lotnik. Niech siedzi i słucha. Należy dać mu później 2 minuty czasu na wypowiedzenie się i zreferowanie, jak zamierza wykonać swe zadanie. Dowództwo zaoszczędzi sobie pracy i nerwów przy późniejszym informowaniu nagwałt lotnika, a pracę lotnictwa otrzyma istotnie wydajną!

A więc informować, wyjaśniać, zaznajać! Co więcej: trzeba to wszystko robić na czas. Trzeba pamiętać, że lotnik ma zawsze bardzo dużo czynności w związku z każdym zamierzeniem dowództwa. Lotnik, zwłaszcza na szczeblu dywizji, współpracuje zawsze lub prawie zawsze z bronią. Współpracuje z artylerją — pożądaną rzeczą jest, aby się porozumiał. Na to

trzeba czasu. Rozpoznaje na korzyść oddziałów wydzielonych lub podjazdów — bardzo dobrze byłoby osobiście ustalić zasady porozumiewania się. Na to trzeba czasu. Jeśli się zmienia miejsca postoju — musi wybrać lotnisko, musi dbać (a raczej przypominać) o łączność. Przy odrywaniu lotniska od linii kolejowej — musi pomyśleć o zwiększeniu zapasów. To wymaga przygotowań.

Wogóle trzeba pamiętać, że własny lotnik — to nie nieprzyjaciel: zaskoczenie go — jest rzeczą szkodliwą.

* * *

Przechodzę do drugiej tezy: dbałość o łączność. Mam na myśli i będę rozwijał zasadę nie tylko łączności telefonicznej, lecz i łączności, a raczej styczności, osobistej.

Należy wziąć sobie raz na zawsze za zasadę: bez łączności technicznej i styczności osobistej — praca lotnictwa jest mało wydajna, spóźniona, niezupełna.

Dlaczego w tym wypadku tak się ceni lotnictwo, jako środek rozpoznania? Nietylko dlatego, że może ono sięgnąć do obszarów nieprzyjaciela, zbadać i przynieść wiadomości, bo ostatecznie nawet i to możnaby wykonać i innymi sposobami (agenci), lecz dlatego, że ono robi to niewspółmiernie szybko. Nie wystarcza zrobić, trzeba to jeszcze szybko przekazać. Jeśli przekazywanie jest uciążliwe i długie, wiadomości będą spóźnione i nieaktualne. To znaczenie szybkości przekazywania wzrasta w stosunku prostym do odległości od nieprzyjaciela. Im bliżej od nieprzyjaciela, tem śpieszniej powinny być dostarczane wiadomości.

Aby lotnictwo dostarczyło wiadomości, trzeba to nakazać. Jak już mówiłem, należy informować lotnictwo. Jeśli jest pod ręką, wszystko idzie sprawnie i szybko. Jeśli

Bibl.
Wojsk.
63 p. p.

tak nie jest a czas przekazywania dla niego rozkazów jest długi, to albo rozkazy będą spóźnione, a więc zarządzenia nieaktualne wobec zmienionego położenia, albo wogóle bardzo często będzie się dowódca zrzekał wykorzystania lotnictwa.

Trzeba odtworzyć sobie kalejdoskop walk ruchowych na szczeblu dywizji. Weźmy chociażby bój spotkaniowy. Z jednej strony dowódca wyczuwa konieczność natychmiastowego użycia swego wojska, nawet bez tych wszystkich „danych do decyzji“. Szuka energicznego, gwałtownego działania. Ale jakże pomocnymi byłyby dla niego wiadomości o nieprzyjacielu, pod warunkiem, że nie opóźnią jego gwałtownego działania. Wyraża się to w czasie: ½ godziny, niekiedy godzina — dwie.

Jeśli lotnictwo jest pod ręką, jeśli wyczuwa puls dowódcy, jeśli jest poinformowane, przygotowane i nastawione już uprzednio do działań na jego korzyść, nie opóźniając działania dowódcy, angażuje się on, wiedząc, iż w krótkim czasie otrzyma te wiadomości, które mu pomogą pokierować działaniem już nie na ślepo.

Kiedy to będzie? Gdy będzie pod ręką bądź oficer łącznikowy, bądź dowódca jednostki lotniczej. Gdy będzie sprawnie działająca sieć telefoniczna.

Lotnictwo nie może i nie ma obowiązku nawiązywania łączności technicznej. Nie może, bo nie ma środków. Ten skąpy sprzęt, posiadany przez jednostki, ledwo wystarcza na łączność wewnętrzną, t. j. w ramach samej jednostki lotniczej.

Łączność od dowódcy wielkiej jednostki (sztabu) do jednostki lotniczej powinna być organizowana staraniem i środkami wielkiej jednostki, a więc szefa łączności.

Pamiętać trzeba jeszcze o jednej rzeczy: za łącz-

ność jest odpowiedzialny wyłącznie szef sztabu.

Łączność, a raczej styczność osobista jest regulaminowym obowiązkiem lotników. Będą ją przeto stosowali. Trzeba jednak kontrolować i wciągać lotników do ścisłego grona sztabu; jeśli lotnik nie będzie przyjęty, jeśli się będzie błękać po podwórzu i korytarzach, skutek będzie taki sam, jakby go wcale nie było. Oficer łącznikowy lotnictwa — nie jest gońcem konnym, oczekującym zleceń przy ganku.

Nie należy wpadać jednak w krańcowość. Jeśli lotnisko jest rozmieszczone tuż obok sztabu wielkiej jednostki (co powinno być zjawiskiem normalnym dla lotnictwa towarzyszącego), jeśli ponadto jest łączność telefoniczna (a powinna być zawsze), jeśli położenie na odcinku jest mniej więcej ustalone — stałe ślęczenie oficera w sztabie nie byłoby usprawiedliwione. Będzie miał dość pracy i w jednostce.

Pomoc w organizowaniu lotnisk.

Z lotniskami jest mniej więcej to samo, co z drogami dla samochodów. Właściwie lotnictwo w jeszcze większym stopniu zależy od lotnisk, niż samochód od dróg.

Poza lotnictwem towarzyszącym całe lotnictwo może pracować tylko wtedy, gdy są lotniska. Niema lotnisk — niema pracy. Gdy lotniska są daleko — styczność słabnie, a jeśli łączność zła — praca jest niewydajna, albo wogóle jej niema.

Niestety, technika nie poszła jeszcze tak daleko, aby dać sprzęt, uniezależniający nas od ukształtowania terenu. Jeszcze stale trzeba dużego, stosunkowo równego pola o gładkiej, twardej nawierzchni. Szczęśliwym trafem udaje się znaleźć takie tereny w pewnych porach roku

(po żniwach) i na równinnych częściach naszego kraju (na przykład w Poznańskim).

Naogół — lotniska muszą być przygotowane. Czas przygotowania będzie omówiony gdzieś indziej. Tu mam zamiar podkreślić, że jednostki lotnictwa nie mają środków do zorganizowania lotnisk a. Mają tylko instruktorów. Teren może być dobry, wymaga jednak pewnego wygładzenia, zniesienia bródz, wycięcia krzewów, drzew, zasypania jam i rowów. Na to wszystko trzeba fizycznej siły, trzeba robotników.

Nic bardziej nie zużywa lotnictwa, nic nie może przynieść większych szkód, jak brak lotnisk lub lotniska nieodpowiednie. W ciągu niespełna kilku godzin można zniszczyć całą jednostkę.

Przykład historyczny: nasza 8 eskadra w odwrocie z północy (w lipcu 1920) stanęła w Lidzie, mając 8 dobrych samolotów. Natychmiastowy odlot na dalsze tyły do Wołkowyska, bez przygotowanego lotniska, kosztował od razu przy lądowaniu 5 maszyn. To daje już dużo do myślenia.

Zasady organizacji, ilości i wyboru lotnisk oraz przesunięć podam w innym miejscu. Tu chciałbym zwrócić uwagę na bezwzględną konieczność okazania materialnej pomocy lotnictwu przy organizacji lotniska.

Pomoc ta będzie na różnych szczeblach różna. Na szczeblach wyższych, na głębszych tyłach, można powoływać ludność miejscową do świadczeń osobistych, przydzielać oddziały jeńców, kompanje robotnicze lub wreszcie bataljony etapowe. W pasie przyfrontowym trzeba będzie przydzielać niejednokrotnie saperów lub oddziały odwodowe. Wszystko to bardzo się opłaci.

Z lotnictwem towarzyszącym jest rzekomo, powtarzamy rzekomo, inaczej. Mamy już sprzęt w zasadzie nie wy-

magający specjalnych lotnisk. Może lądować i startować, jak się to mówi, „na każdym terenie“.

Mimo to należy dążyć do okazywania pomocy w urządzaniu tych lotnisk, które zajmują plutony towarzyszące. Dlaczego? Z trzech przyczyn:

po pierwsze: im lepsze lotnisko, tem większa rękojmia nieuszkodzenia rozporządzalnego sprzętu,

po drugie: lotnisko przy dywizji, dziś czy jutro, w razie posunięcia się naprzód, automatycznie może stać się lotniskiem podstawowem dla eskadry linjowej. Oszczędzi się więc pracy i pomoże wyższemu dowództwu w szybkim przeniesieniu eskadry naprzód;

po trzecie: trzeba pamiętać, że, być może, jutro będzie potrzebna pomoc lotnictwa silniejszego niż towarzyszące, t. z. linjowego. Często będzie zależało na tem, aby te dwa czy trzy loty, dwa czy trzy wydzielone samoloty znajdowały się tuż obok dowódcy. Przewidywania opłacają się suto.

* * *

Wreszcie jeszcze wezwanie do sztabów — jeszcze nowy obowiązek — udzielanie pomocy lotnictwu w postaci środków lokomocji.

Mówiłem poprzednio, jak są zorganizowane jednostki lotnicze. Wyposażenie ich jest tak pomyślane, że przy normalnej pracy ilość środków przewozowych jest wystarczająca. Niezawsze jednak praca będzie normalna. „Nienormalną“ nazwę taką pracę lub położenie, gdy się zbyt oddalimy od stacyj zaopatrywania, gdy jednostka lotnicza będzie musiała pracować na daleko wysuniętych lotniskach, gdy praca będzie zbyt wyężona. Mogą być, naturalnie, i inne powody, jak poprostu zniszczenie części taboru lotniczego przez bombardowanie lotnicze nieprzyjaciela.

Będą to właśnie położenia, kiedy wkroczenie sztabów będzie potrzebne. Trzeba okazać pomoc, pomoc natychmiastową.

Wyczuwam tutaj kontrargument: skoro położenie będzie „nienormalne“, wszyscy będą prosili i grozili: lotnik, saper, weterynarz.

Chciałbym się wobec tego zastrzec, że w tym wypadku przemawiamy i doradzamy nie jako lotnicy, lecz jako oficerowie dowództwa. Lotnictwo musi być na pierwszym miejscu. Zresztą nawoływanie to ma charakter nawoływania czysto pokojowego. W okresie działań wojennych, gdy lotnictwo będzie pracowało dla sztabów, gdy zaskarbi sobie ich zaufanie, okażecie mu z chęcią każdą pomoc. Jeśli o tem wspominamy, to tylko dlatego, aby już teraz wpoić w przyszłych dowódców i oficerów sztabu konieczność pewnego „odrębnego“ traktowania potrzeb lotnictwa.

* * *

Wreszcie nakońcu pozostawałoby jeszcze wspomnieć o jednej bardzo ważnej zasadzie działania lotnictwem, użycia lotnictwa — o zasadzie manewrowania lotnictwem.

Wspominam o tem tylko z obowiązku wyczerpania tematu ogólnego, albowiem w naszych warunkach manewr lotnictwem będzie przeprowadzany prawie wyłącznie na szczeblu bardzo wysokim — naczelnego wodza. W niektórych wypadkach na szczeblu frontu, a tylko wyjątkowo — armji.

Na czem on polega?

Korzystając z bardzo znacznej ruchliwości lotnictwa, można pewne drugorzędne odcinki ogołacać zupełnie lub prawie zupełnie z lotnictwa, w zasadzie zawsze z bojowego (myśliwskiego i bombardującego), i skupiać je do pew-

nych działań na pewnym odcinku. Nasuwa się tu podobieństwo z artylerją dyspozycyjną.

Nie jest to jednak łatwe i niezawsze będzie takie szybkie. Samolot leci szybko, a obsługa wlecze się powoli, bardzo powoli, niewspółmiernie powoli. Zabrać samoloty można niemal w ciągu kilku godzin, ale muszą one długo czekać na swój tabor i obsługę.

Otóż dla informacji podam, na czym się powinna opierać zasada szybkiej koncentracji.

Przedewszystkiem — na przewidywaniu. Z chwilą zdecydowania skupienia konieczna jest natychmiastowa organizacja dużej ilości lotnisk na przypuszczalnych jego obszarach. Konieczna jest także natychmiastowa organizacja łączności. Co więcej — trzeba przewidzieć zaopatrzenie i zastępczą obsługę aż do przybycia własnego taboru i obsługi jednostek. W tym celu używa się specjalnych czołówek zaopatrujących wraz z obsługą, które przybywają na nakazane lotniska jeszcze przed przybyciem samolotów.

W ten sposób duże skupienie lotnictwa, będąc uprzednio dokładnie przygotowane może się odbyć w ciągu kilku godzin. Czołówki zaopatrują i obsługują samoloty natychmiast. Do działania mogą być użyte po kilku godzinach. Wtedy zaskoczenie jest pełne.

Mając lotnictwo stosunkowo małe, ale dobrze dowodzone i dzięki temu bardzo ruchliwe, można być zawsze silniejszym tam, gdzie trzeba, nawet gdyby nieprzyjaciel miał naogół przewagę ilościową.

Jednak wchodzi to już w zakres strategii lotnictwa i wspominamy o tem tylko mimochodem.

Rozdział III.

LOTNISKA I PRZESUNIĘCIA JEDNOSTEK LOTNICZYCH.

Konsekwentnie rzecz biorąc, o lotniskach, jako o dziale techniczno-lotniczym, nie należałoby tu mówić, gdyż w regulaminach sprawy te zostały obszernie i wyczerpująco ujęte.

Jednak sprawa posiadania lotnisk jest zbyt żywotna dla pracy lotnictwa, a praca lotnictwa jest wprost niezbędna do prowadzenia każdego działania wojennych. Zatrzymam się więc dłużej na sprawie lotnisk i podam pewne wiadomości w oświetleniu „sztabowem“.

Rozpatrzmy na wstępie, jakie będą ogólne obowiązki pracowników sztabu (dowódcy) na wszystkich szczeblach dowództw w stosunku do sprawy lotnisk. Dobitnie możnaby je określić tak:

- ingerować w sprawę taktycznego rozmieszczenia lotnisk (wskazując ogólnie obszar),
- pozostawiać lotnikom wolną rękę w sprawie samego rozmieszczenia i urządzenia lotniska (co do miejsca, punktu),
- okazywać pomoc.

Jak widać, w sprawie lotnisk trzeba podzielić kompetencje między sztab (dowódcę) a lotnika. Lotnik obierze samo pole wzlotu i nikt inny nie powinien mu narzucać rozmieszczenia jednostki właśnie na tem polu, a nie na innym. Prócz samego pola, które musi się nadawać do łą-

dowania, lotnik szuka jeszcze innych warunków, jak: bliskość dobrej drogi, bliskość zabudowań dla łatwiejszego rozmieszczenia, warunków maskowania, obecności wody i t. d. Za tego rodzaju wybór osobiście jest odpowiedzialny lotnik. Natomiast sztab (dowódca) ma prawo i obowiązek — ingerować w sprawę taktycznego rozmieszczenia lotniska. Rozumieć to należy tak, że sztab narzuca lotnikowi obszary rozmieszczenia lotnisk, w zależności zarówno od swych ogólnych zamierzeń, jak i od przewidywanego użycia jednostki lotniczej. Naprzykład: do grupy operacyjnej przychodzi eskadra. Skoro dowódca grupy operacyjnej zamierza użyć jej tylko na swoją korzyść, wystarcza określenie „Rozmieścić eskadrę w pobliżu mego sztabu, w odległości mniej więcej w obszarze ...“. Skoro przypuszcza, że użyje tej eskadry poza tem i na korzyść dywizji, zaznaczy lotnikowi: „Przygotować ponadto lotniska wysunięte, aby eskadra mogła współpracować z ... dywizją“.

Dowódca wielkiej jednostki powinien ponadto określić przypuszczalne obszary rozmieszczenia lotniska (w zależności od przypuszczalnych obszarów rozmieszczenia sztabu, w związku z działaniami (natarcie, manewr odwrotowy).

W sprawie lotnisk trzeba się kierować wskazaniem następującem: gdzie sztab, tam lotnisko tej jednostki, która z nim współpracuje. Wskazanie to jest w zasadzie słuszne dla lotnictwa linjowego i towarzyszącego.

Aby lotnik mógł sprostać zadaniom, to jest, aby się nigdzie nie spóźnił z urządzeniem lotnisk i był, że tak powiem, „przywiązany do sztabu“, trzeba mu okazywać zawsze wydatną pomoc w postaci przydzielenia kompanij roboczych, jeńców czy nawet saperów lub oddziałów odwodowych.

Jeżeli sztaby nie będą dbały o lotniska, dopuszczają, aby

ich jednostki lotnicze znajdowały się w znacznej odległości, aby za nimi nie podążały, nie będzie pracy lotnictwa. Dlatego też powiem jeszcze o trzech przykazaniach sztabowych co do lotnisk.

Pierwsze przykazanie: „Lotnisk nigdy nie jest za dużo“. Nie są one wykorzystane dziś, mogą być potrzebne jutro, jeśli nie dla mnie, to dla sąsiada lub uzupełnienia, które może nadejść.

Czy narzeka się na obfitość dróg szosowych?

Drugie „Im mniej lotnictwa — tem więcej lotnisk“ pozwoli ono na przeprowadzenie manewru, na wykorzystanie nawet małej ilości lotnictwa, ale właśnie tam, gdzie jest w tej chwili najpotrzebniejsze.

Trzecim przykazaniem będą zwroty, którymi należy witać dowódcę lotnictwa lub dowódcę jednostki: „A jak tam z lotniskami? Czy można już współpracować z ...? czy na wypadek odwrotu będziemy mieli eskadrę w miejscowości...? czy omówiono sprawę łączności do tych nowych lotnisk z szefem łączności ...?“

Naturalnie, że dobry szef czy dowódca sam się o to zatroszczy, sam będzie szukał nowych danych w sztabie, sam będzie stawiał propozycje, wnioski. Nie znaczy to jednak, aby sztab miał zapomnieć o swym obowiązku i zdać całkowicie sprawę na dowódcę lotnictwa. Sztab musi kontrolować.

* — * — *

Przejdziemy teraz do bardziej konkretnych spraw i będziemy rozpatrywali sprawę lotnisk na szczeblu dywizji i na szczeblu grupy operacyjnej (armji). Przechodząc w ten sposób kolejno zagadnienia, łatwiej można zrozumieć schemat organizacji lotnisk na terenie armji.

Na szczeblu dywizji piechoty lub brygady kawalerji.

Istnieje organicznie do dywizji piechoty (brygady kawalerji) należący pluton lotnictwa towarzyszącego. Jest on rozmieszczony możliwie blisko sztabu, poza zasięgiem ognia artylerji lekkiej. Bardzo dobrze, jeśli się go udało rozmieścić dość skrycie, w pobliżu lasu, zabudowań. Pole, na którym stoi, jest niezbyt duże. Bardzo dobrze, jeżeli sztab dał mu pomoc, aby lotnisko nieco rozszerzyć i wygładzić. Od lotniska idą druty telefoniczne, w zasadzie bezpośrednio do sztabu. Ta łączność jest nawiązana środkami danej wielkiej jednostki. Teren, na którym jest rozmieszczony pluton, nazywamy lotniskiem podstawowym plutonu.

Wyobraźmy sobie, że pluton nie wystarcza, że dywizja piechoty (brygada kawalerji) uzyskuje pomoc od przełożonych w postaci lotów lub nawet kilku wydzielonych samolotów linjowych.

O tem, że może przyjść wsparcie, trzeba zawsze pamiętać, wszystko zawczasu przygotować. W naszych warunkach należy bardzo oględnie prosić o wsparcie! Jeśli na tem polu będą rozmieszczone przydzielone lub lądujące samoloty linjowe, lotnisko będzie się nazywało lotniskiem wysuniętem X eskadry linjowej, nie przestając być jednocześnie lotniskiem podstawowym plutonu.

W tych określeniach zazwyczaj mylą się, dlatego też uważałem za potrzebne to wyjaśnić.

Jakaż ilość lotnisk jest potrzebna na szczeblu wielkiej jednostki (dywizji piechoty lub brygady kawalerji)?

W zasadzie zawsze jedno podstawowe dla plutonu (rozszerzone), aby mogło być jednocześnie lotniskiem wysuniętem dla eskadry linjowej. W wy-

jątkowych wypadkach, jeżeli wielka jednostka zajmuje bardzo duży odcinek (ponad 20—30 km), można urządzić jeszcze jedno lotnisko wysunięte przy dowódcy oddziału wydzielonego (zazwyczaj na skrzydle).

Lecz na tem nie koniec. Dobrze jest, szczególnie jeżeli wyższy szczebel dowództwa dysponuje lotnictwem myśliwskim, mieć jeszcze kilka r o z p o z n a n y c h terenów w pasie dywizyjnym, poza działaniem artylerji nieprzyjaciela. Te tereny (pola) będziemy nazywali l ą d o w i s k a m i.

Nie są one urządzone, niczego nie wymagają, poza zaznaczeniem na mapie lub w pamięci, że „pole obok folwarku X jest odpowiednie na lotnisko dla „n“ eskadry (dywizjonu)“.

Lądowiska te mogą się w miarę potrzeby przekształcać w lotniska wysunięte (jeśli tam przyjdzie część samolotów) lub podstawowe (jeśli przyjdzie cała eskadra). Wreszcie mogą być wykorzystane przez pojedyncze samoloty myśliwskie, które będą na „zasadce“, o czem będę mówił później.

Aby zakończyć sprawę lądowisk, zaznaczę, że znajdują się one nietylko w pasie dywizji, lecz całej armji, jako t. zw. lotniska zapasowe — tyłowe. Im więcej jest pól rozpoznanych, tem łatwiejsze i szybsze jest przystosowanie terenów w związku z przesunięciami jednostek lotnictwa, tem łatwiejszy jest manewr lotnictwa.

* * *

N a s z c z e b l u a r m j i (grupy operacyjnej).

Jako minimum zastajemy tam eskadrę linjową. Jest ona rozmieszczona na obszarze wskazanym przez sztab, a na polu obranem przez lotnika. W każdym razie oddalenie od sztabu nie przekracza 5—7 km. Na dość dużem polu

(500×500), o dobrym (twardym) podłożu i odkrytych podejściach, stoją bardziej lub mniej zamaskowane namioty (na każdy samolot jeden).

Oficerowie, mechanicy, tabor, radjostacje i urządzenia techniczne są rozmieszczone w pobliżu lotniska, bądź w namiotach, bądź w pobliskich zabudowaniach. Wewnątrz eskadry jest urządzona łączność (dowódca — mechanicy, hangary — posterunek obrony przeciwlotniczej) środkami eskadry. Z eskadry do sztabu prowadzi dobra łączność telefoniczna bądź bezpośrednio, bądź przez najbliższą centralę, urządzona przez szefa łączności armji.

Takie lotnisko będziemy nazywali lotniskiem podstawowym eskadry linjowej. Eskadra prócz tego może mieć jedno lub więcej lotnisk wysuniętych, przy sztabach wielkich jednostek. O tem jużśmy mówili. Poza tem eskadra ma wszystkie dane o lądowiskach, znajdujących się w obrębie armji.

Jeśli chodzi o odległość lotniska podstawowego od frontu, na to niema przepisów. Znajduje się ono tam, gdzie jest sztab. Odległość ta na szczyblu grupy operacyjnej lub armji będzie wynosiła 20—60 km.

Na lotnisku podstawowym nie należy umieszczać więcej niż 2 eskadr (z obawy przed bombardowaniem.)

Toby wyczerpało sprawę odpowiedzialności dowódcy eskadry; musi on zorganizować lotnisko podstawowe i wysunięte oraz mieć wiadomości o lądowiskach i innych lotniskach w obrębie armji.

Lotnisko podstawowe dywizjonu myśliwskiego (albowiem dywizjon myśliwski, jako jednostka taktyczna, powinien być w zasadzie umieszczony na jednym lotnisku) nie różni się niczem od lotniska podstawowego eskadry. Za zorganizowanie jest odpowiedzialny dowódca dywizjonu; poza tem szczególnie mocno powinien się on interesować lotniskami wysuniętymi i lądowiskami

na wypadek rozwinięcia działania lub zarządzenia „zasadek“.

Lotnisko podstawowe dla lotnictwa myśliwskiego powinno być rozmieszczone jak najbliżej frontu; w zasadzie zawsze bliżej niż eskadry linjowych (w odległości 20—40 km).

Lotnisko podstawowe eskadry lub dywizjonu bombardującego — różni się od lotnisk poprzednich swymi urządzeniami i wielkością, która musi być dość znaczna (1000×1000 m) ze względu na trudności lotów nocnych ciężko obciążonych samolotów.

Zazwyczaj przeto są to lotniska jeszcze czasu pokojowego, oddalone nawet do 120 km od linii frontu.

Poza tem na szczeblu armji (grupy operacyjnej) znajdują się jeszcze inne lotniska, za których zorganizowanie jest odpowiedzialny dowódca aeronautyki. Są to lotniska zapasowe, zorganizowane staraniem instruktorów lotniczych dowódcy aeronautyki i siły roboczej, przydzielonej przez armję.

Ilość ich nie jest ograniczona — w zasadzie powinny być rozmieszczone na osi ruchu armji, zarówno wprzód, jak i wtył.

Aby je rozmieścić należycie, trzeba dać wskazówki dowódcy aeronautyki co do ogólnego planu działania armji. W wielu wypadkach, aby zapewnić sobie istotnie skuteczną pracę lotnika, trzeba go będzie poinformować o zamierzeniach, które były wyłączną tajemnicą kilku pracowników sztabu i dowódcy. To trudno: aby zorganizować lotniska, trzeba mieć czas. Z dnia na dzień tego się nie robi.

Lotniska zapasowe będą służyły na wypadek:

— nowego rozmieszczenia jednostek lotnictwa w razie zmiany położenia,

— zniszczenia lotnisk przez bombardowanie nieprzyjaciela,

— rozmieszczenia nowoprzybyłych jednostek (koncentracja).

Wobec tego konieczna jest kontrola przygotowań dowódcy aeronautyki. Posiadanie tylko jednej jednostki lotniczej nie wyłącza możliwości przybycia uzupełnienia. Trzeba to przewidzieć i trzeba przygotować; wtedy dopiero nie nastąpi opóźnienie, zarówno w przybyciu uzupełnienia, jak i rozpoczęciu pracy.

Należy też zawsze przypuszczać, iż nieprzyjaciel zechce zniszczyć tak cenny sprzęt rozpoznania, jak lotnictwo linjowe. Aby nie nastąpiła przerwa w pracy zbombardowanej eskadry linjowej (albowiem lotnisko będzie pokryte lejami od bomb, co uniemożliwia start i lądowanie), trzeba w zasadzie, nawet dla jednej eskadry, mieć w pobliżu sztabu tak zwany „węzeł lotnisk“. Będzie się on składał z lotniska podstawowego eskadry i 1—2 lotnisk zapasowych, rozmieszczonych w obrębie 3—7 km od lotniska podstawowego. W ten sposób na wypadek bombardowania — jest lotnisko zapasowe, a na wypadek przybycia nowych jednostek — są już lotniska przygotowane.

Obowiązkiem pracowników sztabów jest żądać, aby w oddziale operacyjnym sztabu (u oficera taktycznego dowódcy aeronautyki) stale była mapa 1 : 300.000 terenu armji czy grupy operacyjnej i sąsiadów z wykreślonymi w s z y s t k i e m i lotniskami podstawowymi, wysuniętymi i lądowiskami.

Tenże oficer powinien też mieć „szkice“ każdego lotniska z wycinkiem mapy 1 : 100.000. Na tych „szkicach“ szczegółowo jest opisany każdy teren przygotowany, a w stosunku do lądowisk nawet powinno być zaznaczone, w ciągu jakiego czasu, jakimi środkami dane lądowisko można doprowadzić do stanu używalności.

W tem miejscu wyjaśnię, jakimi środkami do organizowania lotnisk dysponuje dowódca aeronautyki i jednostki.

Są one bardzo skąpe. Dowódca aeronautyki dysponuje plutonem lotniskowym, składającym się z 2 drużyn (w y-
łącznie instruktorów do organizacji lotnisk).
Może więc kierować jednocześnie organizacją dwóch
lotnisk.

Dowódcy jednostek mają tylko patrole lotniskowe
(1 podoficer i 2 szeregowców). Jest to również zespół in-
struktorski, w niektórych wypadkach przeznaczony
do pomocy samolotu lądującego lub do wytyczania miejsca
lądowania (szczególnie przy plutonach towarzyszących).
A więc konieczna jest pomoc w postaci rąk roboczych,
którą musi dać sztab danego dowódcy!

* * *

Obecnie streszczam to, cośmy mówili, i w postaci po-
niższego szkicu przedstawiam całokształt zagadnień lot-
nisk na szczeblu armji.

Przyjmujemy, że armja dysponuje:

- 1 eskadrą linjową,
- 1 dywizjonem myśliwskim,
- 1 dywizjonem bombardującym.

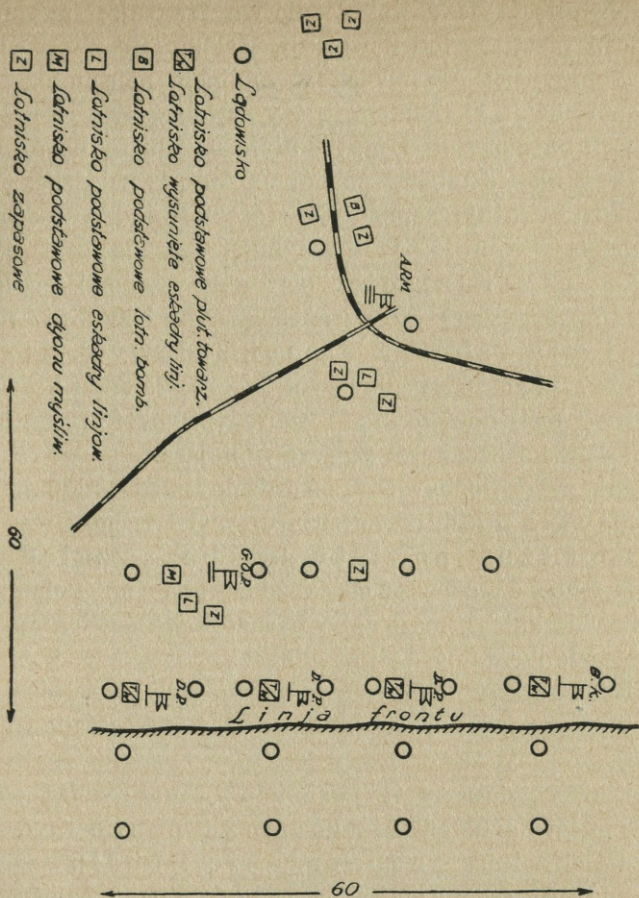
Prócz tego grupa operacyjna ma własną eskadrę linjową,
a każda z wielkich jednostek (4) ma pluton lotnictwa to-
warzyszącego.

Zadaniem armji — ofensywa. Wysiłek — prawem
skrzydłem.

Rozmieszczenie jednostek wyglądałoby, jak na szkicu.

Przejdziemy obecnie do przesunięć jednostek lotni-
czych.

Będziemy się starali wyjaśnić, co należy i czego
nie należy robić z ramienia sztabów, z czem
się należy liczyć i jak się te przesunięcia odbywają
na różnych szczeblach i różnego rodzaju lotnictwa.



Łądowniska na terenie Npla, rozpoznane tylko z powietrza, podczas wykonywania zmyślnych zadań rozpoznawczych.

Aby udostępnić nasze wywody, przeprowadzimy rozumowanie odwrócone. Otóż na wstępie należy stwierdzić, że sprawa przesunięć nie została dostatecznie jasno opracowana.

Sztaby upodabniają lotnictwo do innych rodzajów broni

i przesunięcia jednostek lotnictwa traktują, jak zmianę postoju piechoty lub kawalerji. Eskadra to nie szwadron ani kompanja! Aczkolwiek w ogólnem pojęciu organizacyjnem równa się kompanji, czy szwadronowi, jednak jest tworem bardzo złożonym, trudnym do zmiany postoju.

Inny błąd sztabowy polega na tem, iż, wiedząc, z jaką szybkością latają samoloty, sztaby się łudzą, że przesunięcia są właściwie bardzo szybkie. Tak nie jest! Szybkość przesunięcia eskadry (pomijam lotnictwo towarzyszące) równa się szybkości przesunięcia taborów samochodowych i to tylko w tym wypadku, gdy nowe lotnisko zostało przygotowane. Jeśli nowego lotniska brak, szybkość przesunięcia jednostki lotniczej jest jeszcze mniejsza.

Jakże się odbywa przesunięcie? Jednostka lotnicza składa się z dwóch części: rzutu powietrznego i rzutu kołowego. Rzut powietrzny bez względu na odległość zawsze idzie lotem. Polecą więc wszystkie załogi, może jako pasażera wezmą jeszcze trzeciego członka załogi — mechanika.

Rzut kołowy przejdzie na kołach, jeśli przesunięcie jest nie większe jak 150 km lub też jeśli będzie załadowany na kolej.

Rzut powietrzny (t. j. samoloty) może wylądować na nowem lotnisku, lecz nie może pracować. Musi czekać na zaopatrzenie i obsługę, która się znajduje w rzucie kołowym. Jak długo? Zależy to od odległości.

Na nic więc się nie zdała wielka szybkość samolotu, skoro trzeba czekać aż do przybycia taboru, posuwającego się z szybkością 10—15 km na godzinę. Są jednak środki zaradcze, o czem powiemy później.

* * *

Zbadajmy teraz kolejno przebieg przesunięcia eskadry linjowej. Otrzymała ona naprzykład rozkaz przeniesienia się na odległość 50 km. Jeżeli nowe lotnisko zostało wybrane, większość trudności już jest usunięta. Jeśli jednak nie, to wogóle niema narazie mowy o przesunięciu, lecz trzeba najpierw wysłać ludzi, aby znaleźli i zorganizowali lotnisko.

Będziemy rozpatrywali ten lepszy wypadek: lotnisko jest zawczasu przygotowane. Jakże zorganizować pracę?

Aby zebrać namioty (hangary), załadować i t. p., trzeba ± 8 godzin czasu; 50 km jazdy ± 4 godziny; rozmieszczenie się na nowem lotnisku ± 8 godzin. Razem 20 godzin, czyli 1 doba. Natomiast przelot trwa 20 minut!

Widać z tego, że, jeśli się nie zastosuje pewnych środków zaradczych, jednostka w tych warunkach przez cały dzień jest nie do użycia.

Lotnicy mają na to następujący sposób: skoro wiedzą, gdzie jest lotnisko, już z chwilą otrzymania rozkazu formują czołówkę, t. j. kilka samochodów, obsługę samolotów, beczki z benzyną, smarem, amunicją, bomby, czyli wszystko, co jest potrzebne doraźnie do pracy na nowem lotnisku. Trwa to 1—1½ godziny, potem natychmiast wysyła się czołówkę na nowe lotnisko. Dopiero po upływie 5½ godzin, gdy jest pewność, że czołówka przybyła na nowe miejsce, samoloty startują i lądują na nowem lotnisku, tam się zaopatrują i mogą rozpocząć pracę, nie czekając na przybycie pełnego transportu.

W ten sposób zmniejsza się martwy czas, kiedy samoloty nie mogą pracować, ograniczając go do kilku godzin. Coprawda to, co opowiedziałem, dotyczy teoretycznie jednego z najszcześniejszych wypadków, gdy wszystko może się odbyć tak łatwo.

GORZEJ się przedstawia sprawa z jednostkami lotnictwa bombardującego. Tam częstokroć trzeba czekać nawet kilka dni na uruchomienie przybyłych samolotów, albo

wiem jednostki (tabor) lotnictwa bombardującego przewozi się koleją. Jeśli więc nie zastosowano specjalnych czołówek, opóźnienie pracy jest znaczne.

Biorąc ogólnie, trzeba przestrzec, że z chwilą nakazania przesunięcia należy się liczyć z mniejszą lub większą przerwą w działaniach jednostki.

Przerwa ta (lub zmniejszone tempo pracy) może być bardzo długa, jeśli lotnisko nie jest przygotowane. Czasami można znaleźć pole już gotowe, w innych zaś okolicach przystosowanie pola będzie wymagało nawet tygodnia czasu.

Jest w tem pewne podobieństwo do artylerji ciężkiej lub najcięższej. Samo przybycie artylerji na odcinek nie może być uważane za chwilę rozpoczęcia ognia. Trzeba przygotowań, dużych przygotowań, trzeba łączności, stanowisk, obserwacji. Aby przyśpieszyć — wysyła się naprzód oddziały, które to urządzają.

* * *

Obecnie wiadomo, jak się to przesunięcie odbywa. Wiadomo, z czem się sztabowcy mają liczyć. Omówię przeto, co należy robić, aby ułatwić lotnictwu przesunięcie.

Przedewszystkiem: 1) na czas uprzedzić o przesunięciu i nakazać je oraz 2) nie robić przesunięć zbyt często. Na pierwszy rzut oka jest to bardzo proste i jasne, jednak nie jest przestrzegane. Jeżeli istnieje zamiar zmiany miejsca postoju sztabu, trzeba już zawczasu powiadomić o tem lotnika. Przygotuje przynajmniej czołówkę, wyda rozkazy, zorganizuje załadowanie wozów.

Tyle co do spraw ogólnych. Teraz przejdę pokrótce przesunięcia różnych rodzajów lotnictwa.

Lotnictwo towarzyszące — szczególnych za-

rządzeń, lotnisk i t. p. nie wymaga (co nie wyłącza obowiązku informowania). Jest tak zorganizowane, iż, właściwie mówiąc, jest w ciągłym pogotowiu do zmiany lotniska. Należy tylko pamiętać, że w nocy nie może przelatywać.

Regulacja przesunięć lotnictwa towarzyszącego odbywa się w sposób następujący: w marszu podróżnym nie należy ciągnąć plutonu ze sztabem wielkiej jednostki. Przeleci on od razu cały etap marszu wielkiej jednostki. Może to zrobić albo przedtem, albo potem. W każdym razie nigdy nie należy włączać taboru plutonu do kolumny dywizji i regulować marszu; należy jedynie wskazać drogę marszu.

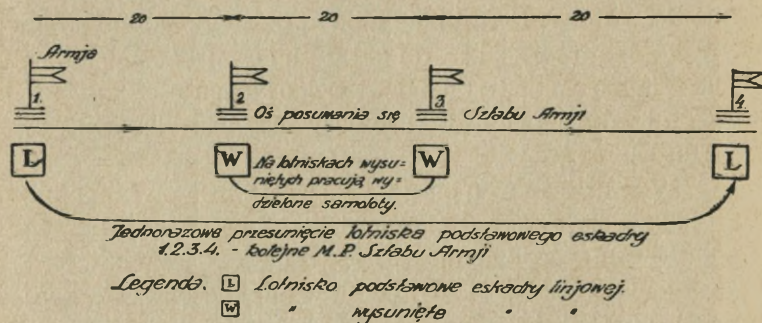
— W marszu ubezpieczonym — tabor plutonu będzie się posuwał skokami. Skok co 12—18 km, zależnie od długości kolumny. Przy dowódcy dywizji, t. j. przy oddziale głównym straży przedniej, będzie się znajdował patrol lotniskowy na czele z oficerem łącznikowym, który ma za zadanie obrać pole do lądowania w miejscu lub rejonie zgóry wyznaczonym lub omówionym. Zmiany miejsca postoju lotniska plutonu towarzyszącego będą się odbywały w ten sposób, że samoloty będą lądowały co 10—20 km przy oddziale głównym straży przedniej i pozostaną tam, dopóki się patrol lotniskowy nie posunie naprzód o 10—20 km. W ten sposób dowódca dywizji co 3—4 godziny ma do dyspozycji lotnika. Gdyby dowódca przewidywał, że będzie on mu potrzebny wcześniej, może nakazać skoki krótsze (lub porozumienia), co 5—8 km, w miejscach umówionych. Zazwyczaj ląduje wtedy nie cały pluton, lecz tylko jeden samolot.

— W manewrze odwrotowym — pluton zawsze wyprzedza siły główne. Aczkolwiek naraża to w wielu wypadkach na trudniejszą łączność z dowódcą, jednak jest konieczne ze względu na bezpieczeństwo i spo-

kój w pracy. Oddziały maszerują, biją się i odchodzą w nocy. Pluton musiałby czekać do rana, aby odlecieć, lub musiałby mieć specjalnie przydzieloną osłonę. Inaczej ryzykujemy, że się dostanie w ręce nieprzyjaciela.

— W pościgu — posuwa się skokami przy sztapie dywizji, jak w marszu ubezpieczonym.

Lotnictwo linjowe — przenosi się skokami nie mniejszemi jak 30—50 km, przyczem, w ra-



zie zarządzenia odwrotu, wykonywa od razu skok nie mniejszy jak jeden przemarsz dzienny.

Można zarzucić, że będzie to niesłuszne w związku z twierdzeniem konieczności utrzymania jednostek lotniczych przy sobie. Otóż przy przesunięciach lotnictwa linjowego można to uczynić, korzystając z lotnisk wysuniętych. W ten sposób lotnicy będą się znajdowali co 20, 40, 60 km, ale cała eskadra przeniesie się dopiero jednym skokiem conajmniej 50-kilometrowym. Przeciwnie sprawa się ma przy odwróceniu: tam cała eskadra robi od razu skok 30—50 km, a na lotniskach wysuniętych (zapasowych) zostawia oddziały wydzielone.

Coprawda nie jest to pełna wydajność eskadry, jednak takie wyjście jest lepsze, niż zmienianie lotniska podstawowego co 20 km.

Lotnictwo myśliwskie — przesuwa się śred-

nio co 50 km. Przy wielkich przesunięciach jest bardzo pożądana jego bliska odległość od sztabów, albowiem szybko zmieniające się położenie nastęrcza dużo sposobności do wykorzystania lotnictwa myśliwskiego, jako bojowej jednostki (o czym może wiedzieć i nakazać tylko sztab), oraz do osłony lotnictwa linjowego.

Lotnictwo bombardujące — przesuwa się wielkimi skokami, minimalnie co 100 km. Przesunięcia odbywają się linjami kolejowemi. Aby można było wykorzystać w krótkim (stosunkowo) czasie te jednostki na nowych lotniskach, trzeba specjalnych przygotowań, w szczególności skierowania na czas czołówek zaopatrujących wraz z obsługą.

Wreszcie należy podkreślić, że wszystkie zmiany postoju (przesunięcia) jednostek lotnictwa od plutonów w górę, t. z. zmiany lotnisk podstawowych, mogą się odbywać tylko na rozkaz dowództwa wielkiej jednostki. Jedyne chwilowe wydzielenie kilku samolotów na lotnisko wysunięte może być przeprowadzone w zakresie kompetencji dowódców lotnictwa.

Rozdział IV.

PRACA NA KORZYŚĆ ODDZIAŁÓW. WSPÓŁPRACA LOTNICTWA Z PIECHOTĄ KAWALERJĄ ARTYLERJĄ.

Ogólne zasady współpracy.

„Regulamin lotnictwa“ (§ 7—9), postanawia, że do zadań lotnictwa linjowego i towarzyszącego należy praca na korzyść dowódców i oddziałów, w szczególności t. zw. współpraca z broniąmi głównymi, którą się wykonywa w ramach wielkiej jednostki.

Temat ten omówimy w niniejszym rozdziale.

Obecne formy i zasady walki, opierające się na manewrze ruchu i ognia, a w pewnych wypadkach — niemal wyłącznie ognia (jak w obronie stałej), narzucają konieczność działań możliwie szybkich, zdecydowanych, gwałtownych, w celu uzyskania powodzenia, zapomocą zaskoczenia bądź ogniem, bądź ruchem.

Szybkie, zdecydowane działanie oddziałów nasuwa wiele trudności w utrzymywaniu łączności, przekazywaniu wiadomości o sobie, informowaniu i t. d., co jest następstwem przedewszystkiem ognia, utrudniającego łączność i zmuszającego do wykorzystania terenu.

Na pomoc broniom walczącym śpieszy lotnictwo, zdolne do informowania oddziałów walczących o nieprzyjacielu, do obserwowania poruszeń oddziałów własnych i do utrzymywania łączności.

Całokształt pracy wykonywanej przez lotnictwo (jak wyżej) nazwiemy współpracą. W tym wypadku obie strony mają swe obowiązki, zarówno lotnictwo, jak i broń, na której korzyść lotnictwo działa. Poszlibyśmy nawet dalej, twierdząc, że współpraca ta jest w wyniku swym „korzystną“ jednostronnie, tylko dla broni naziemnej.

Zasada obowiązkowego współdziałania nasuwa już obecnie, w czasie pokojowym, myśli o konieczności wspólnego szkolenia, wspólnego doskonalenia się w tej współpracy, konieczności zgrania się, zapoznania się, ujednostajnienia zarówno metod działania, jak niekiedy i wspólnego sprzętu (radjo). Słowem, jest to zagadnienie, zależne od woli i wysiłku dużej ilości wykonawców na różnych szczeblach różnych broni. To też ujemny wynik współpracy z bronią niezawsze należy kłaść tylko na karb złego wykształcenia personelu lotnictwa.

Poza tem należy zaznaczyć, że współpraca lotnictwa z bronią powoduje wielkie zużycie sił lotnictwa, niewspółmierne z zużyciem sił przy pracy na korzyść dowódców. Ta okoliczność, szczególnie w naszych warunkach, przy szczupłej ilości lotnictwa i konieczności oszczędzania, w pewnych wypadkach zmusi nas do zaniechania tej, aczkolwiek potrzebnej, jednak bardzo kosztownej współpracy.

Pozostałoby jeszcze zwrócić uwagę, że współpraca z bronią odbywa się wyłącznie wewnątrz wielkiej jednostki (dywizji piechoty lub brygady kawalerji) i dotyczy oddziałów walczących, w przeciwieństwie do pracy na korzyść dowódców.

Naprzykład: w piechocie współpraca jest możliwa na szczeblach od dowódcy piechoty dywizyjnej (dowódca natarcia) wdół aż do dowódcy bataljonu,¹

¹ Regulamin lotnictwa wspomina nawet o dowódcy dywizji.

w kawalerji — od dowódcy pułku wdół do dowódcy szwadronu,

w artylerji — w zasadzie od dowódcy grupy wdół do dowódcy dywizjonu.

Natomiast pojęcie pracy na korzyść dowódcy — dotyczy w zasadzie zakresu od dowódcy dywizji piechoty (brygady kawalerji) w górę lub też dowódcy mniejszego, lecz samodzielnego (wydzielonego) oddziału, wykonywającego samodzielne zadanie.

Określenia te, a raczej ich znaczenie, trzeba sobie zapamiętać, aby, stawiając lotnikowi pewne wymagania, mówić z nim językiem wspólnym.

Współpraca z piechotą.

Co zrodziło współpracę z piechotą, na czem ona polega i kiedy należy ją stosować?

Na pytania te będziemy się starali dać odpowiedź uzupełniającą lub wyjaśniającą postanowienia regulaminów.

Przedewszystkiem krótki szkic historyczny.

Walki pozycyjne w wojnie światowej na froncie zachodnim narzuciły konieczność działania na bardzo wąskich odcinkach. Zdarzały się wypadki, że na odcinku 2 kilometrów nacierała dywizja dwoma pułkami po dwa bataljony w pierwszym rzucie. Tak wielkie masy, tak gęste ilościowo natarcie było, rzecz prosta, poparte nie mniej potężnym ogniem artylerji, stosującym przeróżne rodzaje ognia: od stałej zapory ogniowej do ognia zaporowego ruchomego (t. zw. „barrage roulant“), posuwającego się przed oddziałami nacierającymi.

Chwilka zastanowienia się uzmysławia potęgę ognia. W tym ogniu znajdowała się nie tylko piechota pierwszego rzutu, lecz i najbliższe odwody. Co gorzej — pewne rodzaje ognia dosłownie przecinały łączność między piechotą walczącą a dowództwem i organami zaopatrywania. Odcinały łączność nie tylko techniczną (telefo-

Bibl.
Wojsk.
63 p. p.

niczną), lecz i łączność szeregowcami, pozostawiając w wielu wypadkach niezawsze skuteczną łączność wzrokową raketami lub nawet psami meldunkowemi.

Położenie przedstawiało się w sposób następujący: hen na przodzie piechota, skłębiona w dużej ilości w silnym ogniu, ztyłu artylerja, wykonywająca ognie zaporowe bez wiadomości o postępach piechoty. Co miała czynić artylerja? Jeśli przyśpieszała zaporę ruchomą, nie dawała należytej pomocy piechocie, jeśli ją opóźniała, raziła częstokroć własną piechotę lub opóźniała jej posuwanie się.

Częstokroć piechota natykała się na nowe, nieznanne lub nierozpoznane poprzednio przeszkody, do których zwalczania w czasie natarcia nie miała ani środków, ani sił. Konieczne byłoby specjalne skierowanie ognia artylerji, aby zwalczać te punkty. Jakie to były punkty i jakiego rodzaju opór, mogła wiedzieć tylko pierwsza linja piechoty. A cóż czynić, jeśli niema sposobu przekazania na tyły do artylerji wiadomości, jeśli niema łączności?

Oto tło, na jakim w warunkach wojny pozycyjnej powołano do czynu lotnictwo. Trzeba było poprostu dać możność porozumiewania się pierwszej linji (walczącej) z dowództwem i z artylerją ją wspierającą, ponad torami przelatujących pocisków, a więc stosunkowo z dużem bezpieczeństwem.

Aby tę łączność zapewnić, nakazano współpracę. Przydzielono piechocie pewne obowiązki i pewne środki. To samo uczyniono i w stosunku do lotnictwa.

A więc: piechocie przydzielono płachty dwóch rodzajów: indywidualne, dla każdego szeregowca, i tożsamości, t. j. płachty dowództw, od dowódcy bataljonu w górę do dywizji piechoty włącznie. Dowództwom przydzielono ponadto zestaw płacht sygnalizacyjnych do oznaczania różnych meldunków lub żądań. Lotnictwu dano ra-

kiety do oznaczania różnych sygnałów. Wreszcie dowództwom broni i lotnictwu — uzgodnione stacje radjowe.

Oto są środki zastosowane do zapewnienia tej współpracy.

Gdy przewidywano ciężkie warunki natarcia, w terenie mało przejrzystym, o złej obserwacji, przydzielano dowódcom natarć lotnictwo. O oznaczonej godzinie nad własną piechotą ukazywał się samolot i odpowiednim kolorem rakiety żądał wytyczenia pierwszej linii. Wszyscy szeregowcy oraz najbliższe dowództwa wykladały swe płachty. Lotnik, krążąc nad oddziałami orjentował się, jak dalece posunęło się natarcie i na mapie (szkicu) o małej podziałce rysował pierwszą linię piechoty, poczem szkic ten zrzucił w meldunku ciężarkowym do nakazanego dowództwa (lub składnicy meldunkowej). W tym samym czasie piechota miała prawo przekazywać zapomocą lotnika pewne swe żądania lub meldunki, na przykład: brak amunicji, znaczny opór napotykaný w m..., artylerja strzela do swoich i t. p.

Jeśli radjo (obustronne) działało, część meldunków przekazywano przez radjo lub stosowano system mieszany: radjo — płachty.

Z biegiem czasu lotnikowi narzucono rozpoznanie nieprzyjaciela i informowanie o tem bezpośrednio własnej walczącej piechoty. Żądano określania nietylko zarysu pierwszej linii, lecz i stanowisk broni maszynowej, działek i dział przeciwzołgowych, ruchu najbliższych odwodów, czołgów, ewentualnie stanowisk artylerji bezpośrodkowego wsparcia.

Oto, jakie zadania stawiano wówczas lotnictwu.

* * *

Przejdźmy teraz do warunków, w jakich to było wykonywane.

Obserwujemy walczącą piechotę. Jej pierwsza linja z trudem się posuwa w ogniu huraganowym naprzód. Posuwają się pojedynczo (drużynami) szeregowcy, wykorzystując nierówności terenowe. Całość tego działania odbywa się w dymie od pocisków i nieustannym grzmocie wybuchów.

W tych warunkach miał szeregowiec: 1) obserwować niebo, 2) rozpoznać własny samolot, 3) wyjąć płachtę indywidualną, 4) rozłożyć ją na najwidoczniejszym miejscu, 5) obserwować samolot, czy dał rakieta sygnał „Zrozumiano“, 6) zwinąć i schować płachtę.

W tych warunkach miał lotnik: 1) nadlecieć nisko (200—400 m), aby łatwiej dojrzeć tę „pierwszą“ linję, 2) dać rakieta sygnał wytyczenia linji, 3) krążąc — obserwować, 4) porównać teren z mapą, 5) wskazać na mapie (szkie) położenie, 6) dać sygnał „Zrozumiano“, 7) napisać i narysować meldunek, 8) zrzucić na nakazanym miejscu.

Wyliczyliśmy obowiązki. Podajemy dodatkowe informacje o warunkach „współpracy“.

1) Piechur, aby to wszystko uczynić, musiał bacznie obserwować samolot i jego sygnały.

2) Lotnik pracował w wielu wypadkach w zasięgu skutecznego ognia karabinów maszynowych nieprzyjaciela.

3) Jeżeli lotnikowi nakazano dodatkowo rozpoznanie pierwszej linji nieprzyjaciela, stanowisk jego broni maszynowej i t. p., wówczas, aby to wszystko uczynić, musiał latać również nisko (400—600 m),¹ czyli w zasięgu najskuteczniejszego ognia karabinów maszynowych.

4) W takich warunkach, przy takim niebezpieczeństwie, żądano od lotnika tyle zimnej krwi, opanowania i zdolności orjentowania się, aby mógł ściśle i prawdziwie zaznaczyć na mapie o dużej podziale

¹ Lub lotem koszącym na 50—100 metrów.

pierwszą linię piechoty. Gdy piszemy dokładnie, dokładność tę określamy w metrach, przy czym z dokładnością do pięćdziesięciu metrów, na podstawie bowiem tego szkicu artylerja własna prowadziła ognie zaporowe lub inne. Można to skutecznie, jeśli są wyraźne punkty i osiedla, skrzyżowania dróg i t. d. A jeśli ich niema? Należy nie zapominać, że lotnik z góry nierozróżnia „kot“.

Wyliczyliśmy szereg szczególnych trudności, które zachodziły przy współpracy z piechotą. To też, właściwie mówiąc, współpraca ta dawała wynik tylko wtedy, gdy tego „chciała“ piechota, gdy sama piechota odczuwała potrzebę zaznaczenia swej obecności.

Było to niejednokrotnie pod Verdun, gdzie zapomniane, niezaopatrywane szczątki pewnych formacji, oderwane od tyłów zasłoną nieprzerwanego ognia, leżały po kilka dni w lejach od pocisków, oczekując śmierci, jeśli nie od kuli lub pocisku, to z głodu i wyczerpania. Taki piechur odczuwał potrzebę zaznaczenia swej obecności, szukał ostatniej deski ratunku i widział ją w przelatującym własnym lotniku, który nietylko go odnalazł, lecz i zrzucił mu paczkę sucharów.

Nieco inaczej sprawa się przedstawiała (i przedstawia) z piechurem walczącym. Aczkolwiek zabieramy głos nie we własnej sprawie, jednak, znając nieco piechotę w walce, mamy wątpliwości, czy psychologja piechura, leżącego w „ukryciu“ w ogniu, pozwoli mu położyć obok białą płachtę? Czy nie będzie myślał, że tę białą płachtę zauważy również i nieprzyjaciel z najbliższych stoków wzgórz? A jeśli piechur nawet ją i wyłoży, a wkrótce potem w pobliżu wybuchnie pocisk, czy nie położy tego na karb białej płachty? A jeżeli tak, czy znajdzie

się siła, mogąca go zmusić do wykładania nadal płachty?

Zajmiemy się jeszcze lotnikiem. Poza niebezpieczeństwem, które mu grozi, a którego nie należy lekceważyć, największa trudność polega na umiejętności dokładnego zaznaczenia na mapie (lub szkicu) położenia. Sprawa to wielką trudność nawet najbardziej rutynowanemu, najspokojniejszemu i najbardziej opanowanemu obserwatorowi. Jeśli natrafi na teren nieprzejrzysty, jeśli nie znajdzie punktu „zaczepienia“, omyłka, i to poważna omyłka, jest w zupełności usprawiedliwiona. Skoro tak, cały szkic nie tylko nie przedstawia wartości (dla dowództwa), ale jest bardzo szkodliwy (dla samych oddziałów i artylerji).

* * *

Poprzednio dałem krótki zarys historyczny rozwoju współpracy lotnictwa z piechotą podczas wojny światowej. Obecnie przejdę do naszych warunków, omawiając zarówno potrzeby, jak i możliwości własne.

Przedewszystkiem zobaczymy, jak określa nasz „Regulamin lotnictwa“ współpracę z piechotą (§ 307):

„Współpraca lotnictwa z piechotą obejmuje zadania dozoru i łączności na polu walki, bezpośrednio na korzyść dowódcy natarcia, t. j. piechoty od dowódcy dywizji włącznie w dół.

Samolot współpracujący z piechotą nazywa się samolotem piechoty.

Współpraca ta jest zadaniem specjalnem, a może być również wykonana doraźnie przez samolot dozoru na korzyść dowódcy dywizji, tak na rozkaz, jak i z inicjatywy lotnika“.

A dalej (§ 308):

...„Do zadań samolotu piechoty w walce należy:

dozorowanie na polu walki położenia własnej oraz nieprzyjacielskiej piechoty i czołgów;

przekazywanie żądań niższych dowódców piechoty wyższym oraz artylerji bezpośredniego wsparcia, a rozkazów przełożonych — podwładnym;

ogólne informowanie o wynikach działania artylerji bezpośredniego wsparcia“.

Wreszcie (§ 314):

...„Rozkaz wykonania współpracy z piechotą podaje się w rozkazie tego dowódcy, do którego dyspozycji oddany jest lotnik...

Zawiera on następujące dane:

pas działania samolotu,

czas rozpoczęcia i trwania pracy,

w razie potrzeby kolejność pilności i ważności zadań z ewentualnemi zarządzeniami specjalnemi, zarządzenia dotyczące osłony lotnika“.

I jeszcze ostatni paragraf (325):

...„W działaniach wstępnych oraz odwrotowych zadania współpracy wykonywają zwykle samoloty rozpoznania bojowego lub dozorujące na korzyść dowódcy wielkiej jednostki.

Przejście do współpracy z piechotą może nastąpić na rozkaz dowódcy dywizji lub z inicjatywy samego lotnika“...

Tyle nasz regulamin.

* * *

Wchodzą tutaj nowe określenia:

— „Samolot piechoty“.

— „Samolot dozorujący na korzyść dowódcy wielkiej jednostki“.

Współpraca lotnictwa z piechotą „dzieli się“ na:

— właściwe „towarzyszenie“ (dozorowanie) na polu walki,

— zadania łączności na polu walki.

Będę się przeto starał przedewszystkiem wyjaśnić te subtelne różnice.

Istota „samolotu piechoty“ polega na tem, że jest on oddany do dyspozycji dowódcy piechoty (natarcia), że dowódca natarcia używa go przez pewien czas i na pewnym zgóry określonym odcinku.

Doszukując się podobieństwa z artylerją, możnaby powiedzieć, iż jest on samolotem „bezpośredniego wsparcia“, który „towarzyszy“ piechocie w walce.

Natomiast samolot dozorujący na korzyść dowódcy dywizji jest jakby samolotem „ogólnego działania“. Wykonuje on pewne zadania bezpośrednio na korzyść dowódcy wielkiej jednostki, poza tem może wykonać pewną współpracę z piechotą, bądź na rozkaz zgóry, bądź z własnej inicjatywy.

Jeśli chodzi o użycie lotnictwa, to wyznaczenie samolotu piechoty, oddanego do wyłącznej dyspozycji dowódcy natarcia, jest zbytekiem, ze względu na wielkie zużycie sił lotnictwa. Oszczędniejsze jest powierzanie zadania współpracy z piechotą samolotowi, wykonywającemu pracę na korzyść dowódcy wielkiej jednostki, t. z. łączyć zadania. Nie zawsze jednak da się to z pożytkiem skutecznić.

Druga para pojęć: „towarzyszenia“ (dozorowania) i łączności w walce, wynika już z samych form walki. Aby te pojęcia dobrze sobie uświadomić, należy omówić przedtem zgrubsza pewne formy walki:

Spotykamy się z dwoma zasadniczymi typami działań:

— bardziej lub mniej ustabilizowanymi (na pozycjach przygotowanych),

— bardziej lub mniej ruchowemi.

Jeśli chodzi o pojęcie działań ustabilizowanych (pozycje przygotowane), nie należy rozumieć przez to koniecznie „dwumetrowego betonu“ i 15 rzędów drutów naelektryzowanych. Wystarczy kilkodniowa obecność oddziałów w terenie, żeby pozycja została przygotowana, t. j., aby z punktu widzenia nacierającego zmuszała go do przygotowania natarcia, a z punktu widzenia obrony, dawała jej znaczne korzyści, zarówno co do ilości wprowadzonego przeciwnika, jak i dogodniejszego terenu oraz zysku na czasie. Na taką przygotowaną pozycję — trzeba przygotować natarcie.

Będę więc rozpatrywał przygotowania do natarcia jedynie z punktu widzenia tych usług, jakie natarciu (piechocie) może dać lotnictwo.

Przedewszystkiem należy rozpoznać teren do natarcia. Trzeba sobie uświadomić, jaką obronę zastosował nieprzyjaciel, jakie ma urządzenia i gdzie. Większa część tej pracy będzie polegała na odczytywaniu fotografii, wykonanych przez lotnictwo.

Jeśli zasadnicze dane o nieprzyjacielu są wiadome, dzięki pionowej fotografii lotniczej, w podziałce 1 : 10.000, trzeba ułatwić piechocie (i towarzyszącej jej artylerji) samą walkę.

Lotnictwo może wykonać zdjęcia skośne i panoramiczne terenu projektowanego natarcia, znakomicie ułatwiające omówienie tego natarcia między artylerją i piechotą. Zdjęcia tego rodzaju powinny być rozdane przed natarciem przynajmniej wszystkim dowódcom bataljonów i dywizjonów. W ten sposób, samo przygotowanie natarcia i omówienie go znacznie się upraszcza, a jednocześnie dokładnie określa je w szczegółach.

Wreszcie — do przygotowań natarcia będzie należało ustalenie specjalnych sygnałów porozumiewawczych między walczącą piechotą a lotnikiem. Jeszcze niewiadomo

ostatecznie, jaki rodzaj łączności (sygnalizacji) zastosuje piechota do łączności z lotnikiem.

Aczkolwiek wszystko, cośmy dotychczas powiedzieli o pracy lotnika w przygotowaniu natarcia, nie należy do t. zw. współpracy z piechotą, omówionej w regulaminie, jednak stanowi bardzo poważny czynnik, którego nie należy lekceważyć.

Rzucanie się, niemal z zawiązanymi oczami, na pozycję, na której nieprzyjaciel już siedzi, a skoro siedzi, to już coś zrobił, prawdopodobnie nie będzie już praktykowane; albo też, po pierwszej nieudanej próbie, ludzie nauczą się: a) nieprzyjaciela rozpoznawać, b) natarcie przygotowywać.

Rozumie się samo przez się, że prace tych nie będzie lotnictwo wykonywało bezpośrednio na korzyść piechoty. Po pierwsze: nakaże to dowództwo, którego zadaniem jest rozpoznanie przeciwnika w takim zakresie; po drugie: zadanie fotografowania rejonów, t. j. całych pasów (t. zw. zdjęcia „zespołowe“ lub szeregowe), może wykonać tylko lotnictwo linjowe, pracujące w zasadzie na szczeblu wyższym (od grupy operacyjnej). W razie więc, gdyby prace przygotowawcze w zakresie fotografii lotniczej były potrzebne na szczeblu wielkiej jednostki, dowódca jej będzie się musiał zwrócić o to do szczebla wyższego, zaznaczając, że albo dostanie do swej dyspozycji lotnictwo linjowe, które mu to wykona, albo też wykona te prace lotnictwo wyższego szczebla i wyniki przekaże dowódcy wielkiej jednostki.

Po skończonych przygotowaniach rozpoczyna się walka.

Jeśli się walczy przeciwko przygotowanej obronie i nacierania na pozycję umocnioną, wprowadza się do walki stosunkowo duże ilości piechoty, rozmieszczając je na wąskich odcinkach. „Ogólna instrukcja walki“ (§ 232) wskazuje, że... „pas natarcia trzypułkowej dywizji piechoty waha się między $1\frac{1}{2}$ a 3 km“. Tak duże siły piechoty

wspiera niemniej potężna artylerja. W poszczególnych wypadkach prócz artylerji organicznej, dywizyjnej dochodzi jeszcze artylerja dyspozycyjna, ciężka.

Należy przypuszczać, że i nieprzyjaciel dysponuje odpowiednimi siłami, skoro się zdobył na obronę stałą.

W tych warunkach natarcie idzie ciężko, krwawi się i zatrzymuje; wymaga dodatkowych, może nieprzewidzianych, ogni. Łączność z pierwszą linią staje się coraz trudniejsza; przekazywanie meldunków — coraz powolniejsze. Każdy skrawek terenu, zajęty przez piechotę, ma swoją wartość. Położenie pierwszej linii walczącej piechoty istotnie bardzo obchodzi dowództwo: od tego zależy przecież całe powodzenie!

Natarcia tego rodzaju, tak starannie przygotowane, tak potężnie wyposażone, będą wymagały współpracy specjalnego samolotu piechoty. Nie czas na oszczędzanie sił; zresztą byłaby to oszczędność źle pojęta. Skoro skupiamy wysiłek różnych broni, musimy się zdobyć na wysiłek ze strony lotnictwa.

Czego będziemy wymagali w takich warunkach od samolotu piechoty?

Dobrą, piękną przysługę wykona lotnik, jeśli będzie towarzyszył swej piechocie. Jeśli będzie ją informował o położeniu pierwszej linii nieprzyjaciela, o stanowiskach jego broni maszynowej, jeśli będzie przekazywał te wiadomości nietylko walczącej piechocie bezpośrednio, lecz i artylerji ją wspierającej (bezpośredniego wsparcia), wreszcie, jeśli będzie utrzymywał i wykonywał łączność między walczącą piechotą a dowództwem i organami zapatrywania (o artylerji już wspomniałem).

Teraz już dowódca, do którego lotnik jest przydzielony, powinien zadecydować o sposobach tej współpracy. Jeśli ma zapewnioną pomoc lotnika nie na cały, przewidywany czas natarcia, lecz tylko na mniejszy okres (wiadomo z regulaminu, że lotnik piechoty lata zazwyczaj jedną

godzinę), dowódca piechoty powinien określić, w jakich godzinach pomoc ta będzie mu najniezbędniejsza; mogą wpłynąć na to warunki terenowe (opанowanie pewnego — pośredniego grzbietu czy decydującej koty), mogą też wpłynąć warunki jeszcze niezupełnie rozpoznanej pozycji nieprzyjaciela (las, wgłębienie, gęste pokrycie terenowe), wreszcie mogą być warunki czysto artyleryjskie (przesunięcia artylerji i t. d.). Widać więc, że obranie najodpowiedniejszej godziny współpracy zależy od szeregu warunków, które może przemyśleć jedynie dowódca natarcia.

Prócz obrania czasu współpracy, określi on sposoby wytyczania: czy ma ono nastąpić na rozkaz lotnika, czy po dojściu do pewnych, zgóry określonych punktów, czy też wreszcie w pewnych, zgóry wyznaczonych godzinach. Jednocześnie z wytyczaniem płacht ustala się specjalne umówione sygnały.

Tak zgrana, przygotowana i omówiona współpraca, przy dodatkowem przygotowaniu jej przez lotnika (patrz § 315 „Regulaminu lotnictwa“) — zapewni skuteczne „towarzystwo“, czyli, jak mówi regulamin, dozorowanie, — na korzyść piechoty.

Jeśli chodzi o inną formę walki na pozycji umocnionej, t. j. o obronę stałą i w tym wypadku całość udziału lotnictwa dzieli się na dwie części: przygotowanie i wykonanie.

W przygotowaniu obrony lotnictwo będzie pomocne przy kontroli maskowania. Poza tem, jeśli czas pozwala, a teren nakazuje, lotnictwo może sporządzić plany 1:10.000 całego przedpola pozycji obrony, co znacznie ułatwi późniejszą współpracę z artylerją. „Ogólna instrukcja walki“ (§ 257) wskazuje na usługi, jakie mogą oddać w zakresie łączności samoloty towarzyszące.

W wykonaniu obrony lotnictwu mogą przypaść zadania samolotu piechoty (szczególnie w przeciwnatarciu).

Badanie innych położzeń na frontach bardziej lub mniej

ustalonych nie daje warunków szczególnie dogodnych do towarzyszenia piechocie w walce — w tej formie, w jakiej ją omówiłem. W podanych poprzednio formach walki są nietylko warunki, ale, i to przede wszystkim, potrzeba. W innych formach walki mogą się nawet zdarzać warunki, lecz potrzeba towarzyszenia nie przebija tak wyraźnie. Należy się więc odrazu jej wyrzec, gdyż szczupłe ilości lotnictwa nie pozwalają szafować zbyt drogim sprzętem.

Inne formy walki, jak: bój wstępny, manewr odwrotowy, pościg, a nawet obrona na szerokim froncie, nie dają tej wyraźnej potrzeby, jaką nastrecza natarcie, i to natarcie poważne, uprzednio drobiazgowo zorganizowane.

Streszczam się więc: pierwsza część współpracy lotnictwa z piechotą, t. zw. dozorowanie (zmieniłem to na „towarzyszenie“), wykonywane przez specjalny samolot piechoty, oddany do dyspozycji dowódcy natarcia, jest związane z walkami na pozycji przygotowanej (natarcie, obrona, przeciwnatarcie).

Tam są wyraźne potrzeby tej współpracy i tam znajdujemy największe możliwości.

* * *

Omówiłem pierwszą część pojęcia współpracy lotnictwa z piechotą, t. zw. dozorowanie. Obecnie przejdę do części drugiej, t. j. do zadań łączności.

Bardzo często dowódcy wielkiej jednostki będzie zależało na ustaleniu, chociażby w przybliżeniu, położenia oddziałów wydzielonych lub wysuniętych. Jakże ważne będą wiadomości krótkie, a treściwe: czy straż boczna jest już w walce, czy oddział przedni straży przedniej zajął już most, czy kawalerja dywizyjna na skrzydle nawiązała styczność z nieprzyjacielem i t. d.

Są to właśnie dane do decyzji, których zazwyczaj brak wtedy, gdy tę decyzję trzeba rodzić. Meldunki łatwo i szybko nadchodzą tylko podczas gier wojennych. Atmosfera walki uczy, że najtrudniej jest zebrać na czas tak zwane wiadomości od podwładnych. Już sam czas przekazywania wiadomości, ze względu na odległość, jest duży, jeśli nie wspominać o innych trudnościach.

Na pomoc przychodzi lotnictwo, znajdujące się tuż pod ręką dowódcy wielkiej jednostki. Może ono nie tylko zgrubsza umiejscowić oddziały własne, lecz również przekazać im rozkazy, a odebrać meldunki. Pomoc nie ogranicza się jedynie do tego; może ona w tym samym czasie wykonać nawet pewną pracę bezpośrednio na korzyść tych oddziałów, na przykład drobny, miejscowy wypad rozpoznawczy, wyjaśniający położenie na bliskim przedpolu walczących lub posuwających się oddziałów.

Jeśli chodzi o formy tej współpracy, a raczej nawiązania łączności, są one podobne do form towarzyszenia, w tem znaczeniu, że, jak i tam, obie strony, t. j. lotnictwo i piechota, mają swe obowiązki, a skuteczny wynik nawiązania łączności zależy również od dobrej woli i wyszkolenia personelu obu broni. Lotnik musi zażądać wskazania swego miejsca, piechota musi na czas wyłożyć płachty, posługiwać się w razie potrzeby sygnałami, ustawiać przekazywacz i t. d.

Jeśli więc chodzi o formy walki, w których jest możliwe, słuszne i skuteczne nawiązanie łączności z ramienia wyższego dowódcy, to będą one bardzo liczne. Zarówno walka spotkaniowa, jak i natarcie, pościg, obrona manewrowa lub opóźnianie nasuwają w czasie trwania działania dużo momentów, gdy tego rodzaju współpraca będzie konieczna. Właściwie mówiąc, wszystkie formy walki manewrowej będą wymagały tej pracy od lotnictwa.

Wypada zaznaczyć, iż praca tego rodzaju, wykonywana

przez lotnictwo, wymaga znacznego zużycia sił lotnictwa, a wobec tego na szczeblu dywizji piechoty, gdzie środki są bardzo szczupłe, musi być ograniczona do wypadków istotnie najważniejszych. Regulamin nasz daje dodatkową wskazówkę, aby w celu oszczędzania lotnictwa, pracę tę (to jest nawiązywanie łączności) łączyć z innymi zadaniami, wykorzystywanymi przez samolot dowództwa.¹

Wreszcie, aby skończyć z tem zagadnieniem, należy wskazać, iż doraźne, nawiązanie łączności z piechotą jest znacznie ułatwione, jeśli oddziały są z awczasu o tem uprzedzone. Jeszcze lepsze wyniki się osiągnie, jeśli będzie możliwość uprzedniego porozumienia się lotnika z tymi dowódcami piechoty, z którymi ma nawiązywać łączność. Bardzo często wykonawcy ustalą sobie sposoby porozumiewania się, niejednokrotnie ustalą specjalne sygnały, zapoznają się wzajemnie — a wszystko to będzie tylko rękojmnią najskuteczniejszego wyniku tej współpracy.

A więc wskazania zasadnicze:

— Wyznaczanie samolotów piechoty, towarzyszących jej w walce, ograniczyć do minimum, do wypadków najrzadszych, t. j. w zasadzie do natarcia na przeciwnika.

— Nawiązywanie łączności z piechotą przez samolot dowódcy stosować jak najczęściej, we wszystkich formach walki manewrowej, starając się jednak łączyć zadania inne (np. zadania rozpoznawcze na korzyść dowódcy dywizji) i tym sposobem oszczędzać lotnictwo.

* * *

¹ Patrz §§ 307 i 325.

Współpraca z artylerją.

Odstępując od regulaminowego układu, po omówieniu współpracy z piechotą przystępujemy do współpracy z artylerją (zamiast z kawalerją). Czynimy to świadomie, chcąc podkreślić, że istnieje pewien ścisły związek między współpracą lotnictwa z temi dwiema broniąmi.

Istotnie, gdy nakazujemy współpracę z piechotą, już zgóry rzecz można, że musimy uprzednio nakazać współpracę z artylerją. Potrzeby artylerji w tej dziedzinie są zawsze na pierwszym planie, a w każdym razie przed piechotą. Poważniejsze działania piechoty zależą od jeszcze bardziej poważnych działań artylerji, pośrednio lub bezpośrednio ją wspierającej. To też działania te (piechoty) osiągną tylko wtedy skutek, gdy artylerja będzie miała możność skutecznej pracy. Przydzielając przeto lotnictwo bezpośrednio dla artylerji, pośrednio wspieramy działanie piechoty.

Nieco inaczej rzecz się przedstawia w kawalerji, której działania zazwyczaj są poparte tylko własną, organiczną artylerją, t. z. w stosunkowo niewielkiej ilości. Skądinąd znów sposoby działania artylerji konnej, ze względu na charakter walki kawalerji, odbiegają od sposobów działania artylerji w ramach wielkiej jednostki piechoty i naogół nie wymagają pomocy ze strony lotnictwa.

To też, omawiając współpracę z artylerją, mamy na myśli wyłącznie współpracę na szczeblu wielkiej jednostki (dywizji, grupy operacyjnej) z artylerją.

* * *

Jeśli chodzi o przyczynki historyczne,¹ znajdujemy ich poddostatkiem. Warunki wojny światowej (szczególnie na zachodzie), wprowadzenie do walki dużej ilości artylerji, stałe dążenie do uzyskania zaskoczenia ogniowego — same przez się narzucały konieczność wykorzystania lotnictwa do pomocy przy strzelaniu. Otóż już od chwili jako tako ustalonego frontu, t. j. od września r. 1914, obie strony wykorzystują do współpracy z artylerją (ówczesne nawet) lotnictwo, z jego skromnymi możliwościami. Środki porozumiewania były aż nadto proste: ograniczały się do płacht (sygnały artylerji) i do raket oraz ewolucyj samolotem (ze strony lotnictwa).

Taka improwizacja trwa aż do stycznia r. 1915, kiedy obie bronie (artylerja i lotnictwo) otrzymują szybki, bez pośredni środek do porozumiewania się, t. j. radjo. Dalszą więc praca polega już tylko na doskonaleniu form współpracy. Radjo ugruntowało i wpoilo na długie lata możliwość współpracy lotnictwa z artylerją i, co więcej, stworzyło na przyszłość niemal zasadę, że wykorzystanie artylerji w całej pełni, szczególnie artylerji dalekonośnej, jest możliwe jedynie przy współpracy ze strony lotnictwa.

Zasada ta przewija się poprzez wszystkie okresy wojny światowej 1914—18, zarówno po stronie sprzymierzonych jak i po stronie państw centralnych. Ze względu na znaczenie tej współpracy nie obawiano się, nawet przy ówczesnych szczupłych jeszcze środkach lotnictwa, pójść dość daleko, skoro przystąpiono do specjalizacji lotnictwa w takich działaniach. Specjalizacja pociągnęła za sobą odrębne formy organizacyjne: tworzone samodzielne drobniejsze formacje lotnictwa do współpracy z artylerją potrafiły aby po niedługim czasie, gdy otrzymano sprzęt, zorganizować samodzielne odrębne eskadry współpracy z artylerją wyspecjalizowane wyłącznie w tej jednej dziedzinie.

¹ Z wyjątkiem wojny polsko-bolszewickiej, gdzie współpraca lotnictwa z artylerją nie była stosowana.

Jeśli chodzi o zakres „współpracy“ w ówczesnych warunkach, pojmowano go i stosowano bardzo szeroko. Poza współpracą, w dosłownym tego słowa znaczeniu, lotnictwo okazywało jeszcze pomoc.

Charakter walk na froncie zachodnim był bardzo specjalny. Nieprzerwane linje ciężkich umocnień, należycie zabezpieczonych, z odpowiednią obsadą i wsparciem ogniewem, usunęły „skrzydła“. Usuwając skrzydła, uniemożliwiały manewr oskrzydłający. Trzeba było sztucznie zrobić te skrzydła zapomocą „przełamania“ ciężkiej pałki betonowej. W przeciwieństwie do zasad wytrzymałości materiałów — beton okazał się giętkim, bardzo giętkim, wyginał się, lecz nie łamał. Znowu brak było skrzydła, nie pozostawało więc nic innego, jak szukać rozstrzygnięcia w najtrudniejszej, najcięższej i najbardziej kosztownej formie uderzenia czołowego.

Uderzenia takie, aby mogły być skuteczne, musiały być nie tylko dokładnie wykonane, lecz przede wszystkim starannie przygotowane. Trzeba było wiedzieć o nieprzyjacielu wszystko, t. z. o jego urządzeniach obronnych, o stanowiskach jego artylerji, o zgrupowaniach broni maszynowej, o łączności, składach amunicyjnych, o sposobach i drogach zaopatrywania i t. d. Dopiero te wiadomości, po dokładnem zbadaniu, pozwalały na „podział kompetencyj“, dotyczących unieszkodliwienia działań i urządzeń przeciwnika, tak aby każde jego ważniejsze pociągnięcie można było unieszkodliwić (rzecz prosta ogniem tego lub innego ugrupowania artylerji).

Okazało się jednak, że zdobycie tych wiadomości z terenu bezpośredniej walki nie jest rzeczą łatwą. Olbrzymie techniczne środki, będące w dyspozycji stron walczących, umożliwiły stosowanie drobiazgowego maskowania, wzniesienia urządzeń pozorowanych w celu zmylenia przeciwnika i rozproszenia jego wysiłku ogniowego i t. d. Z po-

mocą przychodzi czynnik decydujący: fotografia lotnicza, już wówczas stojąca na bardzo wysokim poziomie.

Fotografia w obronie stałej, przygotowanej, jest niezastąpiona. Fotografowanie terenu w pewnych odstępach czasu daje możliwość, przez porównanie odbitek, zauważenia wszystkich zmian i czynności, dokonanych przez nieprzyjaciela na tym terenie. To też, chcąc coś dobrze ukryć, trzeba sztucznie przykryć, zasłonić przed fotografią. Jeśli ta zasłona, choćby tylko odrobinę odbiega od otoczenia, maskowanie chybia celu.

Skoro cele były umiejscowione, nie pozostawało nic innego, jak podzielić je według „kompetencji“ artylerji, t. z. część celów, zależnie od ich rodzaju i odległości, otrzymywała artylerja lekka, polowa; inne cele, wymagające artylerji stromotorowej np. (schrony, gniazda karabinów maszynowych), otrzymywały haubice; inne znów przypadały artylerji ciężkiej dalekonośnej lub najcięższej. W ten sposób załatwiano się z nieprzyjacielem. Na tem się jednak przygotowania (w stosunku do lotnictwa) nie kończyły: trzeba było przystąpić do ułatwienia wspólnych działań piechocie i artylerji. Uciekano się ponownie do pomocy fotografii lotniczej. Oto, opierając się na zdjęciach lotniczych, poprawiano posiadaną mapę. Z tych zdjęć robiono plany 1:25.000 lub nawet 1:10.000 terenu przyszłej walki. W ten sposób wszyscy walczący mieli najprawdziwsze i najaktualniejsze „położenie terenowe“.

Skierowano fotografię lotniczą i w inną stronę: oddziały otrzymały zdjęcia panoramiczne (perspektywiczne) terenu nieprzyjacielskiego, jakby wykonane z 50—200 metrowej wieży, wzniesionej na własnym terenie. Dawały one rzeźbę terenu i pokrycie, oddając olbrzymią usługę współpracy piechoty z artylerją, o czem wspominałem przy omawianiu współpracy z piechotą.

Wreszcie żądano od lotnictwa sprawdzania stanu ma-

skowania własnej artylerji, co wykonywano nietylko wzrokowo, lecz i fotograficznie.

Oto pomoc, jaką lotnictwo okazywało artylerji w żmudnych długotrwałych przygotowaniach do ówczesnych natarć w wielkim stylu. Pozostawałoby jedynie nadmienić, iż zadania fotografii lotniczej były wykonywane przez specjalne jednostki lotnicze na szczeblu korpusu lub armji. Eskadrom t. zw. artyleryjskim w okresie przygotowawczym przypadały w udziale zadania innego rodzaju.

Skoro część celów była wykryta i „przydzielona“ do poszczególnych zgrupowań artyleryjskich, pozostawało jeszcze w okresie przygotowań przeprowadzić wstrzeliwanie, co należało do zadań specjalnych eskadr „artyleryjskich“. Trzeba zaznaczyć, iż uprzednie wstrzeliwanie nie należało do zasad bezwzględnie stosowanych, z powodu dążenia do zachowania tajemnicy. Jeśli przeto wstrzeliwanie wykonywano, czyniono to niemal w „przedostatniej chwili“.

Po okresie przygotowania do natarcia rozpoczyna się walka.

Biorąc pod uwagę, że wstrzeliwania zazwyczaj dokonywano wcześniej, a dokładne uprzednie badanie terenu doprowadziło do wykrycia niemal wszystkich celów, większa część pracy lotnictwa polegała na kontroli ognia. Pozostawały jednak cele, ukazujące się dopiero w chwili rozstrzygającej: były to dobrze zamaskowane baterje lub urządzenia pozorowane do dawania błysków. Odróżnienie bateryj istotnie strzelających od bateryj pozorowanych, pozorujących strzelanie, należało do najtrudniejszych zadań obserwatora. Nie ograniczał się on do umiejscowienia tej lub innej baterji na podstawie jedynie błysków. Musiał śledzić, czy wślad za błyskiem zauważy w odpowiednim czasie na własnym terenie wybuchy pocisków. Dopiero z chwilą, gdy się przekonywał, że strzela baterja rzeczy-

wista a nie pozorowana, wolno mu było, po dokładnem jej umiejscowieniu, zameldować o tem własnej artylerji.

Wydaje mi się rzeczą pożyteczną, zaznaczyć, że współpraca lotnictwa z artylerją na froncie zachodnim nie ograniczała się do okresów walk natężonych, jak natarcie lub obrona, lecz była szeroko stosowana nawet na odcinkach „spokojnych“.

Obfitość amunicji oraz wielka ilość walczącej artylerji pozwalały na stosowanie zasady, że każda zauważona (odkryta) baterja musi być natychmiast zniszczona. To też, bez względu na rodzaj walki, współpraca lotnictwa z artylerją, mającą na celu przedewszystkiem zniszczenie artylerji przeciwnika, była szeroko stosowana nawet w zwykłym, codziennem życiu frontowem.

* * *

Wojna polsko-bolszewicka r. 1920 nie pozostawiła nam żadnych śladów współpracy lotnictwa z artylerją. Nie znaczy to, iż nie było potrzeb ze strony artylerji; raczej nie było możliwości ze strony lotnictwa.

Na bardzo wysokim szczeblu dowództwa, w zasadzie od armji w z w y ż, siłą rzeczy znalazła się bardzo szczupła ilość lotnictwa. Wyjątkowo, w pewnych okresach, eskadry współpracowały z dywizjami (naprzykład 12 eskadra z 14 dywizją piechoty wielkopolską). Wyższe dowództwa, dysponując bardzo ograniczoną ilością lotnictwa, nie mogły wydzielać części sił do współpracy z artylerją.

Inna znów trudność polegała na braku sprzętu, przedewszystkiem radja. Zarówno artylerja, jak i lotnictwo, nie miały stacyj radjotelegraficznych, a co zatem idzie, nie mogły oprzeć współpracy na szybkim środku porozumiewania się.

Wreszcie — charakter samych walk, w większości wypadków ruchowych, stwarzał odrębne warunki współpracy

dla lotników, pamiętających walki pozycyjne. Oto spłot okoliczności, które nam uniemożliwiły zastosowanie współpracy w okresie wojny r. 1920.

* * *

Wojna światowa pozostawiła dużo doświadczeń z zakresu współpracy lotnictwa z artylerją, dużo technicznych wskazówek, zarówno co do samych form współpracy, jak i sprzętu. Doświadczenia te jednak są dla nas jednostronne, albowiem dotyczą jedynie walk na frontach ustalonych, a poza tem są oparte na użyciu wielkich ilości artylerji i znacznych sił lotnictwa.

To też z chwilą ustalenia własnej doktryny współpracy lotnictwa z artylerją, dały się wykorzystać jedynie doświadczenia techniczne, a co do zasad taktycznych należało wyjść z realnych możliwości i realnych potrzeb.

Sprawy te teraz omówimy.

Zasady współpracy lotnictwa z artylerją wyczerpująco ujmuje „Instrukcja współpracy lotnictwa z artylerją“, której krótki wyciąg jest ponadto umieszczony w „Regulaminie lotnictwa“. Poza tem w poszczególnych paragrafach „Ogólnej instrukcji walki“ znajdują się wzmianki o tej współpracy.

Oto ważniejsze z tych postanowień:

„Celem współpracy lotnictwa z artylerją jest umożliwienie artylerji zwalczania celów ukrytych przed obserwacją naziemną, szczególnie artylerji nieprzyjacielskiej i celów dalekich, gdy inne, uzupełniające środki obserwacji, jak pomiary i obserwacja z balonu, nie mogą być stosowane“ (§ 1 instrukcji).

Zwracamy uwagę na jedną okoliczność bardzo ważną. Współpraca lotnictwa z artylerją nie jest zasadą, wprowadzaną zawsze i wszędzie w życie, lecz dotyczy tylko tych wypadków, kiedy zachodzi bez-

względna potrzeba z powodu braku obserwatorów naziemnych.

Przytoczymy inny paragraf (343) „Regulaminu lotnictwa“, z którego wynika, iż w naszych warunkach wskutek potrzeb ze strony artylerji współpraca lotnictwa rozciąga się nietylko na okres walk na pozycjach przygotowanych, lecz i na okres walk ruchowych. Oto:

„Obserwacja lotnicza na korzyść artylerji nabiera szczególnego znaczenia w walkach ruchowych, gdyż wtedy jest niejednokrotnie jedynym środkiem, pozwalającym wykrywać na czas ważne cele, ukryte przed obserwacją naziemną, i zwalczać je w najstosowniejszej chwili“...

W ten sposób zostało rozwiązane zagadnienie współpracy lotnictwa z artylerją: współpracę tę rozciągnięto i na okres walk ruchowych, w naszych warunkach tak prawdopodobnych i częstych.

Całość jest ponadto spotęgowana innym paragrafem „Regulaminu lotnictwa“ (344):

„Wobec tego, że różnorodność zadań stawianych lotnictwu przekracza niejednokrotnie możliwości wykonania ich, ilość samolotów artylerji będzie w pewnej mierze ograniczona. Ze względu jednak na znaczenie współpracy z artylerją należy w razie potrzeby zapewnić artylerji przydział niezbędnych środków lotniczych, choćby to wymagało częściowego lub przejściowego zrzeczenia się współpracy na korzyść innych broni“.

* * *

Współpracę z artylerją wykonywa lotnictwo towarzyszące i linjowe. W szczególności mogą wykonywać te zadania:

- samoloty artylerji,
- samoloty, wykonywające dozоровanie na korzyść dowódcy wielkiej jednostki,¹
- samoloty piechoty.

Definicja „samolotu artylerji“ jest podobna do samolotu piechoty. Jest to samolot z załogą, oddany do wyłącznej dyspozycji dowódcy artylerji na pewien określony czas. Natomiast samolot „dowódcy“ lub „samolot piechoty“ — wykonywa współpracę z artylerją tylko doraźnie, podczas wykonywania swych bezpośrednich zadań. Właściwą przeto współpracę, w szerokim znaczeniu tego słowa, może wykonywać jedynie samolot artylerji. Jest to słuszne. Warunki współpracy z artylerją wymagają nietylko szczególnego przygotowania do tej pracy, lecz ponadto pewnej ciągłości, którą może zapewnić jedynie samolot, całkowicie i wyłącznie oddany tej pracy.

Techniczne warunki współpracy wymagają od lotnika stosowania pewnej wysokości, pewnych zasad prowadzenia samego lotu, w celu zapewnienia stałej obserwacji zarówno celu, sygnałów podawanych przez artylerję, jak i wybuchów. Łączenie zadań, naprzykład dla piechoty i artylerji, zmusi lotnika bądź do latania na niższej wysokości, co ułatwi współpracę z piechotą, lecz utrudni współpracę z artylerją, bądź też odwrotnie. Skoro się więc wymaga pełnego uzgodnienia wysiłków, należy przydzielić odpowiednie ku temu środki do wyłącznej dyspozycji.

„Regulamin lotnictwa“ (§ 349, 350) ściśle określa zadania samolotu, oddanego do wyłącznej dyspozycji artylerji, t. z. samolotu artylerji. Są to:

- dozоровanie, mające na celu wykrywanie i wskazywanie artylerji celów do zwalczania;

¹ Współpraca ta jest jedynie doraźna i nie da się utrzymać jako zasada.

— obserwacja ognia, mająca na celu dostosowanie ognia i dzieląca się na: 1) obserwację wstrzeliwania, 2) obserwację kontroli ognia, 3) obserwację ognia skutecznego;

— wreszcie do szczególnych zadań samolotu artylerji należy: rozpoznawanie celów, które mają być przedmiotem późniejszego zwalczania, oraz sprawdzenie maskowania własnych stanowisk baterji i t. d.

Oto tło regulaminowe, określające potrzeby i możliwości współpracy lotnictwa z artylerją. Na tem tle będziemy się starali wyjaśnić różne formy współpracy w poszczególnych okresach walki.

Dotyczy to przede wszystkim walk na pozycji przygotowanej i walk ruchowych.

* * *

Z poprzedniego omówienia współpracy lotnictwa z piechotą wiemy, jak się ujmuje pojęcie walk na pozycji przygotowanej, uświadomimy sobie przeto, jakie zadania przypadną w udziale lotnictwu w natarciu na pozycję przygotowaną.

Natarcie tego rodzaju powinno być przygotowane. Artylerja bierze w tem udział bodajże największy. Od skuteczności jej ognia zależy powodzenie całego działania. W tem przygotowaniu (dłuższem czy krótszem) lotnictwo okazuje pomoc artylerji wykonywając:

— zdjęcia pionowe, pozwalające na odszukanie celów, na sprawdzenie mapy, wreszcie na wykonanie planu w większej podziałce (1:25.000 lub normalnie: 1:10.000);

— zdjęcia skośne terenu nieprzyjacielskiego (terenu bitwy), ułatwiające współpracę artylerji z piechotą;

— kontrolę maskowania stanowisk baterji własnych;

— obserwację wstrzeliwania.

Jeśli chodzi o kompetencyjny podział pomocy lotnictwa w tym okresie, należałoby zaznaczyć, że:

1) zdjęcia pionowe i skośne może wykonać jedynie lotnictwo linjowe, znajdujące się w zasadzie na wyższym szczeblu dowództwa (od grupy operacyjnej wzwyż);

2) kontrolę maskowania i obserwację wstrzeliwania — można poruczyć plutonowi lotnictwa towarzyszącego.¹

Oto pomoc w okresie przygotowania do natarcia, jaką może lotnictwo dać artylerji. Widzimy więc, że będziemy musieli sięgnąć do wyższych szczebli dowództw, aby lotnictwo linjowe mogło nam zapewnić na czas środki potrzebne do przewidywanego działania.

Z chwilą samego natarcia — lotnictwo wykonywa współpracę z artylerją, w zasadzie zawsze korzystając z samolotów artylerji, aczkolwiek wymaga to zużycia dość dużych sił lotnictwa. To też w naszych warunkach współpraca ta nie będzie zjawiskiem codziennem i ograniczy się w zasadzie do współpracy z artylerją ciężką lub zgrupowaniem ogólnego działania.

Lecz mimo szczupłych sił — nie obawialibyśmy się postawić zasady nawet najbardziej zdecydowanej: skoro robimy wysiłek potężny, skoro chcemy uzyskać bezwzględne powodzenie, skoro stać nas na gromadzenie na pewnym odcinku dużej ilości artylerji, obowiązkiem naszym jest uczynić wszystko, aby ta artylerja mogła działać. Dotyczy to przede wszystkim przydziału lotnictwa, nawet na niekorzyść innych, również ważnych, zadań.

Najkarygodniejszą rzeczą byłaby decentralizacja wy-

¹ Jeśli chodzi o wstrzeliwanie artylerji dalekonośnej, zasadniczo będzie je wykonywało lotnictwo linjowe.

siłków. Skoro powodzenie działania zależy prawie wyłącznie od ognia artylerji, trzeba zrobić wszystko, aby ten ogień był potężny i celny. Pozbawienie dowódców (nie mówiąc już o oddziałach) na ten czas pracy lotnictwa, aby pracy tej użyć dla artylerji — będzie rozwiązaniem słusznem i usprawiedliwionem.

To też z chwilą przygotowania natarcia, wyruszają na współpracę samoloty artylerji. Biorąc pod uwagę, że pracę wstępną (obserwację wstrzeliwania) wykonano już w okresie przygotowawczym, z chwilą wyruszenia natarcia lotnictwu pozostanie do wykonania obserwacja kontroli ognia, obserwacja ognia skutecznego i dozorowanie.

Ponieważ zarówno obserwacja kontroli, jak i obserwacja ognia skutecznego, odbywa się w pierwszych chwilach natarcia na cele już zgóry określone i trwa w zasadzie niedługo (jedną kontrola \pm 5 min.), obserwacja zaś ognia skutecznego jest sporadyczna, może więc samolot artylerji w czasie swego lotu 2—2½ g. wykonać dozorowanie, mające na celu wykrycie nowych baterji (poprzednio nieujawnionych, a często najniebezpieczniejszych).

* * *

Jeśli chodzi o współpracę lotnictwa z artylerją w obronie stałej, da się ona ująć jako: a) pomoc w okresie przygotowania i b) właściwa współpraca w obronie.

W wielu wypadkach w obronie stałej, szczególnie przy użyciu artylerji dalekonośnej, zajdzie potrzeba posiłkowania się mapami lub planami w większej podziale, których brak może się okazać. Lotnictwo okaże więc pomoc:

— wykonywając zdjęcia pionowe, na podstawie których bądź będzie prowadzone strzelanie, bądź zostaną wykonane mapy lub plany w większej podziale;

— wykonywając w miarę potrzeby zdjęcia skośne;

— kontrolując własne maskowanie.

Jak i w przygotowaniu do natarcia, pomoc tę okaże lotnictwo linjowe na wyższym szczeblu (zdjęcia fotograficzne), a sprawdzenie maskowania można powierzyć lotnictwu towarzyszącemu.

Skoro została nawiązana styczność z nieprzyjacielem, lotnictwu przypada w udziale współpraca, która się nieco inaczej przedstawia niż w natarciu. Jeśli nieprzyjaciel przygotowuje natarcie, — czyni pewne przegrupowania, wprowadza w teren pewne jednostki, dokonywa przesunięcia, rozmieszcza swą artylerję. To też głównem zadaniem lotnictwa będzie:

- rozpoznanie tych celów,
- obserwacja wstrzeliwania, a następnie obserwacja kontroli ognia skutecznego.

Głównem zadaniem samolotu artylerji będzie przede wszystkim dozorowanie, a co ważniejsze, szybkie przejście od dozorowania do obserwacji wstrzeliwania. Chcąc opóźnić i utrudnić działanie nieprzyjaciela, musimy go zmusić do wcześniejszego rozwijania się: stąd konieczność prowadzenia dalekich ogni.

Aczkolwiek przydział specjalnego samolotu artylerji nawet dla dozorowania jest bardzo pożądany, to jednak należałoby nadmienić, iż w niektórych wypadkach zadanie to może wykonać samolot dowództwa, pod warunkiem jednak, aby bezwzględnie przyjął na siebie zadanie obserwacji wstrzeliwania lub przynajmniej kontroli.¹ W przeciwnym wypadku samo wskazanie artylerji dalekich celów, bez obserwacji skuteczności ognia, nie da pożądanych wyników, t. z. nie zmusi nieprzyjaciela do wcześniejszego rozwinięcia sił.

* * *

¹ Przyczem jednak musi to być poprzednio omówione.

Jeśli chodzi o współpracę lotnictwa z artylerją w walce ruchowej, to charakter tej współpracy będzie nieco inny. Walka ruchowa, o fragmentach szybko się zjawiających i szybko przemijających, o położeniach nieprzewidzianych, niespodziewanych — uniemożliwia przeprowadzenie planowego uprzedniego przygotowania się lotnictwa i artylerji.

Skądinąd znów widać (co zresztą bardzo dobitnie zaznacza nasz „Regulamin lotnictwa“), że potrzeby tej współpracy istnieją i występują bardzo wyraźnie, chociażby ze względu na nasze dążenia do prowadzenia wojny ruchowej. Rozpatrzmy przeto możliwości z punktu widzenia taktycznego i technicznego.

Największą przeszkodą w częstym stosowaniu współpracy jest brak lotnictwa. Współpraca tego rodzaju wymaga dużego zużycia sił, nawet (ze względu na niemożliwość określenia czasu współpracy) w wielu wypadkach sił większych niż na pozycji przygotowanej. To też jedyną radą na to będzie stosowanie zasady, że każdy samolot, bez względu na to, jaką pracę wykonywa wewnątrz wielkiej jednostki, powinien móc udzielić pomocy (współpracy) artylerji.¹ Nie przesądza to, że w pewnych wypadkach dowództwo przydzieli pewne środki bezpośrednio artylerji.

Badając możliwości techniczne tej współpracy, należałoby podkreślić, iż wypadną one nieco inaczej, niż na pozycji przygotowanej. Położenie nie jest znane; narasta, rozwija się; wszystko jest płynne. Uprzednie przygotowanie się obu broni w większości wypadków ograniczy się jedynie do krótkiego awiza, że „jutro może zajść potrzeba współpracy około godziny... lub w obszarze...“. To też w podobnym położeniu cechą znamioną współpracy lotnictwa z artylerją jest zdolność obu broni do

¹ Przewidując to, trzeba się uprzednio porozumieć z artylerją.

natychnmiastowego nawiązania ze sobą styczności i szybkiego porozumienia się. Będzie to możliwe, jeśli obie bronie uprzednio już się „zgrały“, zapoznały, jeśli mają do siebie zaufanie, jeśli znają (dotyczy to szczególnie lotnictwa) taktykę broni, na której korzyść działają.

W warunkach podobnych walk współpraca lotnictwa rozciąga się już na całą artylerię. Bardzo skuteczna i bardzo potrzebna jest współpraca z artylerią straży przedniej, zwłaszcza, jeśli przy straży przedniej posuwa się pluton lub bateria artylerji dalekońskiej.

Współpraca ta w zasadzie nie powinna się ograniczać jedynie do wskazania celu, lecz objąć zadanie obserwacji wstrzeliwania lub przynajmniej kontroli ognia, szczególnie, gdy chodzi o strzelanie do dalekich celów ukrytych. To też samoloty dowództwa, wykonywające dozоровanie, powinny zawsze, bądź z własnej inicjatywy, bądź na uprzedni rozkaz nietylko cel rozpoznać i umiejscowić, lecz przeprowadzić również obserwację wstrzeliwania lub kontroli.

Jeśli chodzi o dwa zasadnicze urywki walki ruchowej—boju spotkaniowego i opóźniania — zadania samolotów, współpracujących stale lub doraźnie z artylerią, będą miały nieco inny charakter.

W boju spotkaniowym lotnik powinien działać na korzyść artylerji straży przedniej. Zasadniczo będzie się tam znajdował dowódca artylerji dywizyjnej. Skoro współpraca uprzednio była przewidziana, przy artylerji straży przedniej znajdzie się placówka łącznościowa danego dywizjonu. (Stacja radjowa z płachtami sygnalizacyjnymi).

Zadaniem lotnika będzie przedewszystkiem umiejscowienie większych kolumn wojska i obserwacja wstrzeliwania; następnie informowanie dowódcy artylerji dywizyjnej o ilości artylerji nieprzyjaciela, jej rozmieszczeniu

i przesunięciach zapomocą radja lub meldunków ciężarkowych.

Znamienna cecha tej współpracy: położenie własnej artylerji płynne, jednak punkt zaczepienia, w postaci placówki łącznościowej, znany dokładnie. (Miejsca wystawienia placówki zgóry określone lub też omówione).

W opóźnianiu — lotnik może dokładniej znać rozmieszczenie placówek łączności. W tym wypadku będzie chodziło o zmuszenie nieprzyjaciela do jaknajwcześniejszego rozwinięcia się, do opóźnienia jego posuwania się. Przeto strzelanie na największe odległości będzie zjawiskiem normalnem. W tym wypadku bardzo pożądane jest wspólne uprzednie obranie pewnych odległych, a dobrze widocznych dla lotnika, punktów terenowych, najlepiej takich, gdzie nieprzyjaciel znajdzie się w najmniej korzystnych dla siebie warunkach. Będą to: mosty, wąskie przejścia, bagniste drogi i t. p. Do tych punktów pożyteczne jest uprzednie wstrzelanie się artylerji.

Dalsza praca lotnika będzie polegała na obserwacji poruszeń nieprzyjaciela; gdy się znajdzie na obszarze poprzednio omówionym i wstrzelanym, powinien natychmiast przekazać o tem wiadomość do artylerji i obserwować ogień skuteczny.

W celu zapewnienia ciągłości współpracy należy lotnika zawiadomić o zmianie kolejnych stanowisk placówek łączności, podając przynajmniej przypuszczalny obszar.

Streszczam się: w walce na pozycji przygotowanej, gdzie współpracę można szczegółowo przemyśleć, gdzie udział specjalnych samolotów artylerji jest najbardziej prawdopodobny, będziemy pracowali bardziej „planowo“. W walce ruchowej będziemy się musieli nauczyć współpracować nawet bez „planowania“, w wielu wypadkach samolotami doraźnie wykonywającymi te za-

dania. Stąd powstają znaczne trudności, co narzuca nam obowiązek zwrócenia szczególnej uwagi na ćwiczenia tego rodzaju już w okresie pokojowym.

Współpraca z kawalerją.

Jeśli chodzi o tło historyczne tej współpracy, to właściwie mówiąc, takiego niema. Wojna światowa wogóle nie dała możliwości tej współpracy.

Mamy w pamięci jedynie drobne przykłady bądź z naszej wojny r. 1920,¹ bądź wojny domowej w Rosji, bądź wreszcie działań kawaleryjskich w kolonjach podczas wojny światowej.

Przeto właściwe będzie twierdzenie, iż cała współpraca lotnictwa z kawalerją, tak, jak ją sobie uzmysławiamy i ustalamy, opiera się na wynikach pokojowych doświadczeń w tej dziedzinie. Nie jest to fundament obecnie zbyt mocny, lecz, dzięki wspólnemu i bardzo głębokiemu zainteresowaniu obu stron, można być przekonanym, iż, nawet opierając się na „pokojowej“ wojnie, można stworzyć między kawalerją a lotnictwem takie stosunki, które zapewnią skuteczne formy współpracy w wojnie rzeczywistej.

Już powierzchowne porównanie tych dwóch broni (mam na myśli jedynie lotnictwo linjowe i towarzyszące) wykazuje, jaką wspólną cechę zasadniczą mają: jest nią wspólne ich zadanie główne — rozpoznanie.

Istotnie, głównem, podstawowem zadaniem obu broni

¹ Patrz gen. Rómmla „Moje walki z Budiennym“, str. 130. Poza tem patrz artykuły mjr. Romeyki i mjr. Łaguny w „Przeglądzie Lotniczym“ nr. 11 i 12 r. 1931, dotyczące nawiązania łączności z 7 brygadą kawalerji, wykonywającą zagon na Malin i korpusem kawalerji płk. Rómmla w zagonie na Korosteń.

jest dostarczanie wiadomości.¹ W tej dziedzinie obie bronie nie współzawodniczą.

Inną znamioną cechą obu tych broni jest wzajemne uzupełnianie się w wykonywaniu zadań. Właściwie mówiąc, zarówno rozpoznanie wyłącznie kawalerji, jak i wyłącznie lotnictwa, jest niewystarczające. Dopiero wspólna praca, wspólne wyniki dają obraz nie tylko namalowany, lecz i oprawiony.

Kawalerja daje w rozpoznaniu to, czego lotnik dać nie może. Określa ona charakter przeciwnika, z którym się zetknęła, nie daje natomiast zarysu jego ugrupowania (lub da go bardzo ograniczony); nie daje wiadomości o istotnej jego sile, o jego tyłach, o jego głębszych manewrach. Natomiast wszystkiego tego może dostarczyć lotnictwo.

Oto dlaczego w rękach wyższego dowódcy, przy umiejętnym wykorzystaniu tych dwóch broni, wspólnie przez nie wykonana praca ma wartość niezaprzeczalną, wartość pierwszorzędą.

Skoro tak jest, trzeba koniecznie znaleźć formy wzajemnej pomocy, któreby jeszcze bardziej związały pracę tych dwóch broni, uczyniły ją jeszcze owocniejszą.

* * *

Aby dojść do tego najkrótszą drogą, zastanówmy się, jakie trudności napotyka kawalerja przy wykonywaniu swych zadań?

Działania kawalerji odznaczają się przede wszystkim szybkością, gwałtownością, zdecydowaniem. Wymaga to możliwości szybkiego skupienia się w odpowiedniej chwili i jak największych sił. Wymaga to utrzymania w rękach swych oddziałów, dowodzenia nimi, t. j. posiadania

¹ W „Regulaminie lotnictwa“ formy te są nieco szerzej ujęte, albowiem włączono tam i pracę lotnictwa na korzyść dowódcy wielkiej jednostki kawalerji.

łączności. Skupienie się do walki jest wynikiem otrzymanych wiadomości o nieprzyjacielu; trzeba je zebrać i przekazać. Im szybciej je przekazemy, tem więcej swobody manewru damy dowódcy, tem więcej go ubezpieczymy w czasie. Aby przekazać wiadomości, trzeba mieć łączność.

Rozpoznawcze oddziały kawalerji posuwają się dość szybko, jednak tak, aby nie wpaść w pułapkę, aby się niepotrzebnie nie narazić. Poza tem w pewnych wypadkach muszą prowadzić walkę, i to w odosobnieniu. Gdyby miały wiadomości o przeciwniku, zwłaszcza ze skrzydeł, mogłyby szybciej rozpocząć walkę z nieprzyjacielem, zagrażającym od czoła, nie obawiając się o obejście.

Nawiązując szybciej styczność, szybciej dostarczyłyby dowództwu takich danych o przeciwniku, których lotnictwo nie może dostarczyć.

Z tego pobieżnego wyliczenia trudności kawalerji wybiorę te, które lotnictwo może bądź usunąć, bądź też znacznie zmniejszyć.

Będzie to:

- utrzymywanie łączności z własnymi oddziałami,
- przekazywanie meldunków oddziałom własnym, szczególnie wysuniętym,
- przyspieszanie tempa oddziałów rozpoznawczych, przez wykonywanie rozpoznania na ich korzyść, oraz ubezpieczanie ich w razie związania się walką.

Oto są sposoby współpracy lotnictwa z kawalerją.

Jeśli chodzi o doszukanie się podobieństwa ze współpracą z piechotą, na wstępie należy podkreślić, iż towarzyszenia kawalerji w walce w tej formie, jak piechocie, zasadniczo nigdy nie będzie. Chyba wyjątkowo tylko, gdy kawalerja będzie spieszona i będzie użyta do ciężkiego natarcia, jako piechota.

Natomiast duże podobieństwo jest przy innej formie

współpracy, mianowicie przy umiejscowianiu oddziałów, nawiązywaniu z nimi łączności, przekazywaniu od nich wiadomości i ewentualnie rozpoznawaniu na ich korzyść.

Współpraca ta będzie się przeto odznaczała tą samą cechą znamionną, t. j. obustronnemi obowiązkami, zarówno ze strony lotnictwa, jak i ze strony kawalerji.

* * *

Teraz, gdy wiemy, jakie formy przybiera współpraca z kawalerją,¹ chodzi o to, aby zdać sobie sprawę, w jakich warunkach należy ją stosować oraz jakie szczególne cechy ją znamionują.

Już przy omawianiu zadań łączności z piechotą wskazywałem, jakie dogodne warunki i jak wielkie potrzeby nasuwa walka ruchowa. Okoliczność ta jeszcze się potęguje, gdy jest mowa o działaniach kawalerji. Istotnie, szybkie działanie, głębokie rozrzucenie w terenie oddziałów kawalerji, wreszcie odrębny sposób działania kawaleryjskiego, prawie zawsze i wszędzie nasuwają dogodne warunki współpracy lotnictwa z oddziałami.

Przejdźmy więc pobieżnie różne fazy walki.

A więc w marszu ubezpieczonym — lotnictwo powinno zapewnić utrzymanie łączności między dowódcą a wysuniętymi podjazdami, powinno przekazywać meldunki (bądź przez przekazywacz, bądź przez wyłożone na ziemi sygnały, bądź wreszcie przez lądowanie). Poza tem jako zasadę należy przyjąć, że przy wykonywaniu tej łączności lotnictwo powinno współpracować na ko-

¹ W Regulaminie lotnictwa formy te są nieco szerzej ujęte, albowiem włączono tam i pracę lotnictwa na korzyść dowódcy wielkiej jednostki kawalerji.

rzyść oddziałów wysuniętych, wykonywając rozpoznanie przedpola i skrzydeł, a tem samem przyspieszając tempo marszu oraz ułatwiając walkę.

W walce, — zwłaszcza w szyku konnym, lotnictwo określa położenie oddziałów walczących, informując jednych o drugich. Szczególne znaczenie w walce ma rozpoznanie najbliższego przedpola oraz wskazanie kawalerji nietyłe obszarów obsadzonych przez nieprzyjaciela, ile wolnych przestrzeni do manewru. Szczególnie ważne jest umiejscowienie nieprzyjacielskiej broni pancerniej.

W opóźnianiu — duże znaczenie będzie miała współpraca lotnictwa bezpośrednio na korzyść oddziałów opóźniających (w szczególności zabezpieczenie ich przed zaskoczeniem i wciągnięciem do uporczywej walki) przez rozpoznanie, zwłaszcza na skrzydłach.

W pościgu — działa na korzyść oddziałów pościgowych; najcenniejsze będą wiadomości już nie o wolnych przestrzeniach, lecz o obszarach zajętych przez nieprzyjaciela.

Najmniej (może) sposobności do współpracy dadzą te formy walki, kiedy kawalerja występuje w działaniach zbliżonych do piechoty, t. j. gdy się spiesza.

Wreszcie należy wziąć pod uwagę takie szczególne działanie kawalerji, jak np. zagon, kiedy współpraca lotnictwa staje się wyjątkowo ważną. Zagadnienie utrzymania łączności wewnątrz zagonu, a szczególnie z tyłami (poza frontem), stanowi o powodzeniu działania. Jeśli to zagadnienie pomijam w szczegółach wykonawczych, czynię to dlatego, iż jest ono dość wyczerpująco wyjaśnione w obowiązujących regulaminach.

* * *

Rozpatrzmy teraz pokrótce odrębne właściwości, jakie nasuwa współpraca z kawalerją. Jeśli mowa o trudnościach

dla kawalerji, są one dwojakiego rodzaju. Jedne wynikają z konieczności uprzedniego pokojowego wyszkolenia wojska w tej współpracy, inne wynikają z samej natury „kawaleryjskiej“ — nazwałbym to wstrętem do biurokracji, do kancelaryjnych „kawalków“. Ze strony lotnictwa nasuwają się trudności już w samym wykonaniu. Szybkość walki kawalerji powoduje częstą zmianę położenia. Tam, gdzie przed chwilą był nieprzyjaciół, znajdują się oddziały własne i odwrotnie.¹ Nasuwa to duże trudności przy rozpoznaniu. Lotnik musi dokładnie śledzić ruchy oddziałów własnych, aby pojmować położenie na ziemi.

Głębokie rozrzucone w terenie drobnych oddziałów kawalerji utrudnia ich odszukanie (w marszu ubezpieczonym, w opóźnianiu).

Duże przestrzenie, na których działa kawalerja, narzucają lotnictwu dużo kierunków do rozpoznania, stąd znaczne zwiększenie pracy (w marszu ubezpieczonym, w opóźnianiu, w pościgu).

To też w celu usprawnienia tej współpracy, poza koniecznością jak najlepszego pokojowego wyszkolenia i wzajemnego zgrania się, należy dążyć na wypadek działań wojennych do jak najczęstszych osobistych porozumiewań się wykonawców. Jeśli załoga samolotu towarzyszącego ma jutro współpracować z pewnym podjazdem, będzie bardzo dobrze, jeśli uprzednio omówi formy tej współpracy, dowiadując się dokładnie o osi lub kierunku marszu, o skokach, o prawdopodobnym miejscu spotkania się z nieprzyjacielem. Ustali się przy tej sposobności obszary niebezpieczne dla kawalerji, pewne umówione sygnały, pewne znaki porozumiewawcze. W ten sposób usprawni się przebieg samej współpracy.

Wskazaliśmy na możliwości współpracy w ważnych

¹ Dla zrozumienia realizmu pola bitwy kawalerji odsyłam do książki gen. Rómmla „Moje walki z Budiennym“.

okresach walki i na sposoby jej wykonania. Poczujemy się jednak do obowiązku zwrócenia uwagi na fakt, że podobnego rodzaju współpraca będzie wymagała zużycia znacznych sił lotnictwa. Szczupły pluton lotnictwa towarzyszącego, zdolny do wykonania dziennie przeciętnie 4—5 lotów, nie wystarczy w wielu wypadkach do całkowitego zaspokojenia potrzeb. Przydzielanie dodatkowo w tym celu lotnictwa linjowego miałyby się najczęściej z celem, albowiem szybkie ruchowe działanie kawalerji nie pozwoliłoby samolotom linjowym na towarzyszenie kawalerji, t. j. na częste zmiany postoju. Lotnictwo linjowe byłoby przeto oderwane od oddziałów i pozostałoby bez łączności. a co zatem idzie, bez możności wykonywania tej współpracy.

Jedynie racjonalną więc rzeczą będzie, umieć zadowolić się małym, t. j. tylko lotnictwem organicznym, używając go do współpracy w warunkach istotnej potrzeby, a ponadto stawiając sobie tę samą zasadę, co i przy łączności z piechotą, — doraźnego wykorzystywania do zadań współpracy samolotów, wykonywających inne zadania na korzyść dowódcy wielkiej jednostki.

Dzięki wprowadzeniu do wyszkolenia kawalerji sposobu wytyczania z konia bez potrzeby zatrzymywania się, szybkość nawiązywania łączności z lotnikiem da się znacznie spotęgować.

Współpraca z innymi broniąmi.

Znaczny w ostatnich czasach rozwój broni pancernej oraz dążenie do ustalenia taktycznych norm jej działania narzuca konieczność obmyślenia form współpracy, które będą musiały już w niedługim czasie powstać.

Jeśli przeto chodzi o współdziałanie z broniąmi pancernymi, o wielką jednostkę pancerną, zorganizowaną na wzór jednostki „lekkiej“, występującej bądź samodzielnie, bądź

w związku organizacyjnym i taktycznym z innymi rodzajami broni, np. z kawalerją, to formy tego współdziałania będą bardzo zbliżone do współpracy z kawalerją, uwy-puklając jeszcze bardziej znaczenie szybkiego działania, szybkiego przekazywania wiadomości i szybkiego wykonywania rozpoznań.

Jeśli już przy współpracy z kawalerją lotnictwo napotyka pewne trudności, wynikające z szybkich przesunięć, ciągle zmieniającego się położenia i działań gwałtownych, — to przy współpracy z bronią pancerną okoliczności te wystąpią jeszcze jaskrawiej.

Istotnie, szybkość przesunięć broni pancernej, a co najważniejsze, niezabezpieczenie tyłów — z jednej strony nakazuje z nią współpracującemu lotnictwu trzymać się jak najbliżej oddziałów, gdyż tylko w tym wypadku będzie się orjentowało w położeniu i może dać realną pracę, z drugiej zaś strony najmniejsze oderwanie się od własnych oddziałów naraża lotnictwo, pozostające jeszcze na tyłach, na poważne niebezpieczeństwo, nawet ze strony drobnych oddziałów nieprzyjaciela.

Skoro więc działanie broni pancernej będzie wymagało lotnictwa bardzo ruchliwego, to jedynym rodzajem lotnictwa, nadającym się do współpracy, będzie lotnictwo towarzyszące.

Byłoby może rzeczą zbyt śmiałą omawiać i narzucać pewne formy lub zasady współpracy w poszczególnych fazach walki, gdy się weźmie pod uwagę, że zagadnienie użycia większych zgrupowań broni pancernej nie jest jeszcze ostatecznie pod względem taktycznym ujęte. Ograniczyłoby się przeto należało do podkreślenia, o czym już poprzednio wspominałem, że zasady współpracy będą bardzo zbliżone do współpracy z kawalerją.

W każdym razie będą to obowiązki obustronne, co zmusi do obustronnego szkolenia się i współpracy.

Co do współpracy z innymi bronią, wydaje się rzeczą

celową zaznaczyć, iż będą pewne potrzeby ze strony saperów, które lotnictwo z powodzeniem może zaspokoić.

Przedewszystkiem dotyczy to wszelkiego rodzaju zdjęć z powietrza: bądź terenu już przygotowanego (umocnionego) w celu kontroli maskowania, bądź terenu przeznaczonego do prac saperskich. Dużą, bardzo dużą, pomoc może okazać lotnictwo przy forsowaniu rzek, przy planach budowy mostów i t. p. Zdjęcia fotograficzne nie tylko dokładnie określą szerokość rzeki, charakter brzegów, lecz i nurt rzeki, a w wielu wypadkach i głębokość. Fotografja wykaże najdogodniejsze miejsca zarówno podejścia, jak i budowy mostu (mielizny).

Wreszcie — bardzo skuteczną pomoc odda lotnictwo saperom na wyższym szczeblu przy pościgu, w ofensywie, fotografując objekty zniszczone przez nieprzyjaciela, co pozwoli na uprzednie przygotowanie środków i sił do ich naprawy.

Zasadniczo wszystkie powyższe prace wykona lotnictwo na rozkaz dowództwa wyższego. W tym wypadku nie zachodzi potrzeba przydzielania lotnictwa do dyspozycji saperów.

Rozdział V.

PRACA LOTNICTWA NA KORZYŚĆ DOWÓDCÓW I PRACA SZTABÓW.

Przez pojęcie „praca lotnictwa na korzyść dowódców“ należy rozumieć wykonywanie rozpoznania lotniczego oraz utrzymywanie łączności z oddziałami z ramienia dowódcy.¹

Z punktu widzenia potrzeb dowództwa niema i nie może być ważniejszej pracy dla lotnictwa niż rozpoznanie na korzyść dowódcy.

Zasadą tą trzeba się przejąć, zasadę tę trzeba wpoić i bezwzględnie zawsze i wszędzie stosować. Jeśli lotnictwo znajdzie się wobec wielu zadań, bez namysłu należy skierować jego pracę ku głównemu zadaniu — ku rozpoznaniu. Dopiero, gdy pozostanie do dyspozycji pewna ilość lotnictwa, można się zastanawiać, czy zachodzi potrzeba i czy warto skierować pracę lotnictwa na inne tory.

Rzecz prosta, że, omawiając pracę lotnictwa na korzyść dowództw, ograniczę się do omówienia pracy sztabów. Pracę lotnika wyczerpująco ujmuje regulamin lotnictwa.

Czynności, wykonywane przez sztab, związane z rozpoznaniem lotniczym, dadzą się podzielić na dwie części:

— „nastawianie“ (t. j. kierowanie, planowanie) rozpoznania,

¹ Pomijamy tu działanie bojowe lotnictwa, wchodzące w zakres pojęcia „Walka lotnictwa“.

— wykorzystanie rozpoznania.

Dla lotnika pozostaje wykonanie.

W rozdziale niniejszym ograniczymy się jedynie do „nastawienia“ rozpoznania.

Wiadomo, że na każdym szczeblu dowództwa, które dysponuje lotnictwem, nastawia się rozpoznanie lotnicze. Nastawia się, t. z. wydaje się rozkazy jak najściślej ujęte co do treści, miejsca i czasu, słowem — konkretne.

Z tych kilku zdań nie widać jeszcze szczególnych trudności. Są to ogólniki znane w wojsku; wszystko musi być ściśle, konkretne. To też uważam za rzecz słuszną zaznaczyć, że w stosunku do pracy lotnictwa określenie stopnia tej ściśłości zarządzeń nasuwa poważne trudności nawet bardzo rutynowanym sztabowcom.

Trudności te polegają przede wszystkim na tem, iż przy pracy nastawiania rozpoznania lotniczego — niemożliwe jest kierowanie się jakimkolwiek schematem lub zdolnością pamięciową. Jedynie umiejętność obliczania, zdolność trzeźwego oceniania wytworzonego położenia może dać słuszne rozwiązanie w każdym poszczególnym wypadku.

Uważamy przeto za swój obowiązek zasadniczy dać próbki sposobu obliczania, „oswoić“ z tem zagadnieniem i wskazać na często popełniane niedokładności i błędy. Wreszcie obrzydzić stosowanie schematów. Oto wszystko. W celu „oswojenia“ omówię przede wszystkim istotę rozpoznania lotniczego na różnych szczeblach.

Istota rozpoznania lotniczego.

Na pierwszy rzut oka, po przeczytaniu już kilkunastu paragrafów „Regulaminu lotnictwa“, jesteśmy mimowoli przekonani, żeśmy pojęli istotę rozpoznania. Obawiam

się, że nieświadomie popełniamy błąd. Raczej otarliśmy się o to zagadnienie, nie zgłębiwszy go należycie.

Kładę szczególny nacisk na pracę sztabu, albowiem wykonywanie rozpoznania należy do lotnika, ale kierowanie, nastawianie rozpoznania należy wyłącznie do sztabów.

Rozpoznanie jest to poszukiwanie wiadomości o nieprzyjacielu i nic więcej. Poszukuje się ich, obserwując objawy z powietrza, czyli że spostrzeżenia są ograniczone tylko do tych objawów, które się dadzą bądź zaobserwować okiem, bądź uchwycić soczewką aparatu fotograficznego. Można zaobserwować tylko to, co jest odkryte.

Druga sprawa. Gdzie poszukiwać tych wiadomości? Czy każdy z dowódców potrzebuje jednakowych wiadomości? A jeżeli nie, to gdzie jest rozgraniczenie sfery ich zainteresowań? Jakie wiadomości są potrzebne poszczególnym dowódcom? Czy można określić ich odrębność i prosto podzielić na grupy? Wreszcie czas, w którym te wiadomości są potrzebne. Czy dowódcy różnych szczebli (mówię o dysponujących lotnictwem) są zgodni co do określenia już zgóry czasu, w którym mają być im dostarczone wiadomości?

Oto natłok pytań, na które sztabowcy muszą odpowiedzieć. Trzeba je uporządkować.

Najpierw więc wyłaniają się następujące pytania:

- gdzie wogóle należy poszukiwać wiadomości?
- w jakich obszarach muszą poszczególni dowódcy poszukiwać dla siebie wiadomości?
- jakich wiadomości z rozpoznania lotniczego będą potrzebowali poszczególni dowódcy?
- w jakim czasie muszą być te wiadomości dostarczone?

* * *

Gdzie wogóle należy poszukiwać wiadomości? Szukamy wiadomości o nieprzyjacielu. Skoro tak — należy uświadomić sobie, co nieprzyjaciel może zrobić. Oto luźne przykłady:

1) Mobilizacja ogłoszona. Nadgraniczne oddziały nieprzyjaciela mobilizują się w osłonie i z pobliskich garnizonów przechodzą najbliższymi drogami, zazwyczaj marszami pieszymi, do obszarów osłony. Koleje koncentrują puste transporty. Nieliczne zbiorowe pociągi przewożą do większych ośrodków rezerwistów, powołanych do normalnej mobilizacji. W garnizonach rozpoczyna się mobilizacja. Najwyższe jej natężenie trwa w ciągu pierwszych 15—20 dni.

2) Znaczna część oddziałów zmobilizowana. Zgodnie z planem wojny rozpoczyna się druga faza — koncentracja. Jest to przewóz z głębi kraju linjami kolejowymi zmobilizowanych jednostek do obszaru koncentracji. Zazwyczaj będą to obszary, położone o 60—100 km od granicy. Oddziały wyładowały się na stacjach kolejowych i przeszły do najbliższych osiedli lub wiosek, rozmieszczając się tam.

3) Rozpoczynają się działania wojenne. Z obszarów wyładowczych skoncentrowane oddziały przechodzą, o ile możliwości, dobrymi drogami ku granicy. Im bliżej „linji frontu“, tem częściej z baczają z dróg — wreszcie, tam, gdzie gra armata, oddziały są już w terenie, pozostawiając na drogach swe środki przewozowe.

Jeżeli z głębi kraju ku frontowi są dobre i liczne szosy i jeśli przeciwnik rozporządza środkami przewozowymi samochodowymi, będzie on w celu szybszej koncentracji podwajał możliwości przewozowe.

4) Działania się rozwijają. Wymagają środków do walki: amunicji i środków żywności. Zaopatrzenie przybywa z kraju linjami kolejowymi (szosa). Wyła-

dowuje się. Rozdziela się, aby drobnymi partjami, drobniejszymi taborami, schodząc ze znanych, dobrych dróg na gorsze, wreszcie doszły w drobnych już paczkach do własnych oddziałów w terenie.

Mógłbym podać jeszcze kilka przykładów, ale sądzę, że te wystarczą do uchwycenia mojej myśli.

Wszystko to, z czym mamy na wojnie do czynienia, co się nazywa nieprzyjacielem, bądź idzie (wojsko), bądź jedzie (wojsko), bądź jest wiezione (zaopatrzenie).

Nieprzyjaciół jest więc stale na „siatce komunikacyjnej“ terenu. Tam trzeba go łapać i tam poszukiwać o nim wiadomości.

Inna rzecz znamienita: im dalej od frontu, tem bardziej ruch nieprzyjaciela jest zwięzony, ograniczony tylko do linii kolejowej (rzadziej szosy), stąd nasze zadania bardziej się ograniczają do przedmiotu niż do miejsca poszukiwania. Im bliżej frontu, tem pełniej nieprzyjaciół wykorzystuje swą „siatkę komunikacyjną“, a więc tem bardziej rozprasza, rozdrabnia i zwiększa ilość kierunków naszego poszukiwania wiadomości.

Gdybyśmy rozwijali swoje przykłady dalej, doszlibyśmy do takiego wypadku, kiedy prócz ruchu nieprzyjaciela (którego całość składa się na pewne przypuszczenie co do jego działań), trzeba by już obserwować i jego działania, przyczem zarówno same działania bojowe, jak i przygotowania do nich (umocnienia, drogi, mosty, budowle i t. d.). Jednak przy każdej sposobności nieprzyjaciół zawsze i wszędzie musi oprzeć swe działania na „siatce komunikacyjnej“.

Oto odpowiedź, w ramach pracy lotnictwa, na pytanie:

gdzie należy poszukiwać wiadomości o nieprzyjacielu?

* * *

Przechodzimy do następnego pytania: w jakich obszarach powinni poszczególni dowódcy poszukiwać wiadomości?

Poco poszczególni dowódcy poszukują wiadomości? Aby się ubezpieczyć od niespodzianek, aby móc uprzędzić zamiar nieprzyjaciela, aby wreszcie odparować skutecznie jego uderzenie.

„Ubezpieczanie“ to spotyka się na wszystkich szczeblach dowodzenia. Każdy z dowódców „się ubezpiecza“. Podczas pokoju ubezpieczają się na dalszą odległość, prowadząc wywiad agencyjny. Podczas wojny robią to bardziej szczerze, wprowadzając inne środki poszukiwania, przede wszystkim lotnictwo.

Aczkolwiek wszyscy dowódcy się ubezpieczają, jednak stopień zainteresowania się ich nieprzyjacielem jest różny. Innych wiadomości, innego „ubezpieczenia“ potrzebuje naczelny wódz, innego zaś dowódca dywizji. Celem każdego z nich jest otrzymanie wiadomości na czas, aby się móc przygotować lub odpowiednio zareagować. To pojęcie „n a c z a s“ jest bardzo rozległe. Na jednym szczeblu sięga ono niemal tygodni, na innym zwięża się do niewielu godzin.

To też w jednym wypadku należy sięgać, poszukując wiadomości, bardzo daleko (aby uzyskać czas), w innym zaś wypadku obszar zainteresowania się będzie bardzo bliski. Każdy jednak dowódca będzie szukał tylko tych wiadomości, które mu są potrzebne wyłącznie do jego zamierzeń, jego zadania. Dowódca, który wszystko chce wiedzieć i dopiero powziąć decyzję, reaguje wyłącznie

na posunięcia przeciwnika, stając się poniekąd narzędziem w jego rękach; w stosunku zaś do lotnictwa działa niszcząco, wymagając dostarczenia zbyt wielu wiadomości. Odwrotnie, dowódca, który powziął decyzję, chce wiedzieć tylko to, co może mu ułatwić jej wykonanie. A więc inicjatywa dowódcy oszczędza lotnictwo.

Jakie to będą wiadomości i o co chodzi poszczególnym dowódcom?

Rozpocznę od naczelnego wodza. Tu się rodzi pomysł wojny zaczepnej lub obronnej, w wyniku czego powstaje ten lub inny plan ugrupowania sił. Opiera się on na wiadomościach o nieprzyjacielu, uzyskanych w czasie pokoju. Czy słuszne były jednak przypuszczenia, dotyczące zamiarów nieprzyjaciela? Naczelnny Wódz szuka potwierdzenia posiadanych wiadomości, szuka jego obszarów koncentracji. Musi to zrobić na czas, aby w razie zmiany koncentracji nieprzyjaciela mógł odpowiednio bądź zmienić, bądź dostosować własny plan, t. j. przegrupowanie własnych sił.

Musi więc obserwować „siatkę komunikacyjną“ nieprzyjaciela jak najgłębiej, musi ją dozorować, musi mieć dokładne wiadomości o natężeniu ruchu. Musi sięgać do takich obszarów lub miejsc, których obserwacja daje istotną podstawę do stwierdzenia właściwych zamiarów przeciwnika. Idzie tu o proste, rzekomo, pytanie: gdzie się nieprzyjaciel koncentruje: tu czy tam? Należy więc sięgać do „węzłów rozdzielczych“, które wykażą, czy to będzie „tu“, czy „tam“. Odległość jednak od „tu“ do „tam“ w niejednym wypadku wyniesie nie kilka i nie kilkanaście, lecz setki kilometrów.

Wyobraźmy sobie, że się udało dowiedzieć, gdzie jest to „tam“ drogą „nieustannego“ (pojęcie względne) dozorowania odpowiednich odcinków „siatki komunikacyjnej“.

Z tą chwilą, nie ustając w dalszej obserwacji, naczelnny

wódz przekazuje swe wiadomości odnośnemu dowódcy armji.

Na jego teren płyną transporty. Idą koleją. Mogą dzięki „siatce komunikacyjnej“ zmieniać kierunki. Będą się gdzieś wyladowywały. Wyjdą z wagonów i przejdą na drogi. Może nawet wejdą na teren.

O co chodzi dowódcy armji? O to, żeby nie być zaskoczonym co do miejsca (już w pojęciu ścisłym) uderzenia nieprzyjaciela. Musi więc być uprzedzony na czas, aby mieć możność przygotowania się, aby móc wydać wytyczne podwładnym, aby podwładni mieli czas na zarządzenie przeciwśrodków i t. d. i t. d.

Kierunki poszukiwania wiadomości o nieprzyjacielu nie są już tak zwężone i ograniczone, jak u naczelnego wodza. Nieprzyjaciel wykorzystuje całą „siatkę komunikacyjną“: koleje, szosy, drogi, wreszcie nawet teren. To też wślad za nieprzyjacielem posuwa się poszukiwanie wiadomości przez dowódcę armji.

Przejdźmy do szczebla dywizji. Środki poszukiwania wiadomości wzrastają: dochodzi całe rozpoznanie naziemne, bojowe. Lecz wzrastają również i kierunki poszukiwania; wzrastają dlatego, że nieprzyjaciel jest już w terenie, że się nie trzyma kurczowo „siatki komunikacyjnej“. Nie jest więc co do dróg ograniczony. Trzeba badać cały teren.

Widać z tego, że na różnych szczeblach każdy z dowódców będzie się interesował pewnym obszarem, na którym będzie zbierał wiadomości. Chodzi obecnie o uświadomienie sobie, jakie obszary, t. z. głębiej czy płycej położone, będą obchodziły poszczególnych dowódców?

Obszar poszukiwania wiadomości, obchodzący danego dowódcę, zależy przede wszystkim od jego zadania, sposobu i głębokości ugrupowania jego oddziałów, rodzaju terenu i charakteru toczonych działań.

Oto kilka luźnych przykładów.

W działaniach zaczepnych — obszar znacznie się posuwa w głąb nieprzyjaciela, albowiem dobrze jest wiedzieć co się znajduje tam, dokąd mamy dojść.

W pościgu — obszar jeszcze się bardziej posuwa ku przodowi. Ważną rzeczą jest przecież, czy przypuszczalny popłoch ogarnął głębsze tyły albo, czy się nieprzyjaciel nie przegrupowuje, chcąc stawiać opór. Może z działań pościgowych trzeba będzie przejść zawczasu do działań zaczepnych, do bitwy spotkaniowej?

W odwrocie, w manewrze odwrotowym — obszar zmniejsza się na głębokość, co wynika z istoty działań.

W obronie na szerokim froncie — obszar zależy od ugrupowania własnych odwodów. Im głębiej są one rozmieszczone, tem dalej sięga rozpoznanie, gdyż trzeba mieć czas na podciągnięcie własnych odwodów.

We wszystkich prawie działaniach — obszar zależy od rodzaju terenu, pokrycia terenowego (lasy), „siatki komunikacyjnej“. Im słabsza jest sieć komunikacyjna, tem dalej należy się posunąć z rozpoznaniami.

Wreszcie charakter toczonych działań — wpływa na zwiększenie lub zmniejszenie zasięgu poszukiwania wiadomości. Wojna na szerokich frontach, działania szybkich broni (kawalerji, oddziałów zmotoryzowanych) zwiększa obszar; przeciwnie — walka pozycyjna znacznie go zmniejsza.

Widać więc, jak względne i płynne jest określenie obszaru, na którym poszczególni dowódcy będą poszukiwali wiadomości. Zależy on od całego szeregu okoliczności, które każdorazowo należy brać pod uwagę.

* * *

Przechodzimy do następnego pytania, t. j. jakich wiadomości z rozpoznania lotniczego będą poszukiwali poszczególni dowódcy?

Na każdym szczeblu dowództwa prowadzi się rozpoznanie i kieruje się je przede wszystkim na „siatkę komunikacyjną“ lub teren. To już wiemy. Wiemy też, że każdy dowódca ma „własny“ obszar, obchodzący go z punktu widzenia poszukiwania wiadomości. Trzeba się teraz zastanowić, czy przedmioty rozpoznania będą jednakowe dla wszystkich dowódców, t. j., czy poszczególni dowódcy będą poszukiwali jednakowych wiadomości?

Na szczeblu naczelnego wodza, aby wnioskować o zamiarach przeciwnika, wystarczy poprostu umieć liczyć. Tak! Tylko policzyć ilość transportów (pociągów), posuwających się na danej linii kolejowej. Ilość transportów, ich skład (ilość wagonów), odstęp w kilometrach (lub w czasie) między pociągami, stan stacyj węzłowych. Słowem ilościowe natężenie i kierunek ruchu.

Naczelnego wodza mniej będą obchodziły szczegóły, na przykład rodzaj transportu. Chodzi o wielkie jednostki, chodzi o normy strategiczne.

Im niżej się schodzi po szczeblach hierarchji wojskowej, tem więcej potrzeba szczegółów. Dowódcę armji będą już bardzo obchodziły rodzaje transportu (wojsko czy zaopatrzenie?), kolejność przybywania wojska, amunicji, jednostek zaopatrujących i ewakuacyjnych i t. d. Będzie on szukał na swej „siatce komunikacyjnej“ nie tylko transportów kolejowych, lecz i ruchów wojska w kolumnach na drogach. Będzie go obchodził skład tych kolumn. Zastanawiać się będzie nad ruchem zaopatrzeniowym na dofrontowych drogach szosowych i zwykłych. Interesować go będzie rodzaj przewożonego zaopatrzenia. Zwróci uwagę na sztaby, na łączność, na rozwinięcie umocnień, na rozmieszczenie składów, szpitali i t. d.

Wreszcie, na szczeblu wielkiej jednostki dowódca jest zapatrzony przede wszystkim w teren. Szuka rozmieszczenia oddziałów w terenie, drobniejszych nawet odwodów, oznak znamiennych użycia poszczególnych broni (artylerja bliżej lub dalej od pierwszej linii), szuka cech znamionujących to lub inne ugrupowanie, co pozwoli wywnioskować o tym lub innym zamiarze.

Słowem, im na niższy szczebel dowództwa schodzimy, tem większą ilość obserwowanych celów, przedmiotów trzeba przydzielić lotnictwu do wyświetlenia. Wreszcie, im więcej szczegółów, tem trudniejsza i żmudniejsza organizacja poszukiwania wiadomości, tem trudniejsze wykonanie, tem trudniejsze i ostrożniejsze powinno być wyciąganie tych lub innych wniosków.

Widać więc, że każdy szczebel dowództwa interesuje się czemś innem, przede wszystkim jemu tylko potrzebnem do wykonania własnego zadania. Taki sposób rozumowania i przyswajania sobie tych zasad, uchroni sztaby od rozrzutnego podważania pracy środków rozpoznawczych. Naczelny wódz nie będzie poszukiwał szczegółów, ważnych dla armji, wiedząc, że armja to robi, a armja nie będzie szukała szczegółów na polu walki, pozostawiając to dywizji.

* * *

Wreszcie czas, w jakim wiadomości te mają być dostarczone poszczególnym dowódcom.

Im wyższy szczebel, tem „dalej“ od linii frontu, tem „spokojniej“, tem więcej jest czasu, a zatem — można planować. Przestrzeń — to czas. Im niższy szczebel, tem mniej przestrzeni, tem mniej czasu, mniejsze planowanie. Już na szczeblu dywizji, gdzie dyktuje położenie,



gdzie jest nieprzyjaciel — czas jest drogi, bardzo drogi, a planowanie w czasie bardzo ograniczone.

Kilka — kilkanaście godzin na szczeblu naczelnego wo-
dza nic nie znaczy dla jego działań, jednak to już coś
na szczeblu armji, a jest to już bardzo dużo na
szczeblu dywizji. Obserwujemy więc względność
c z a s u.

Wiadomości o nieprzyjacielu, niedo-
starzone na czas — są bezwartościowe.

* * *

Garść tych oto luźno przytoczonych ogólników służy do
wprowadzenia w „istotę rozpoznania“ w zarysach ogólnych.
Szczegóły na później.

Uporządkuję myśli.

1) Poszukiwanie wiadomości jest najistotniejszą czynnością na wszystkich, bez wyjątku, szczeblach dowództwa. Daje ono bowiem dane do decyzji, nie pozwala działać na ślepo.

2) Zakres poszukiwania wiadomości, przedmioty do rozpoznania, obszary i t. d. są niezwykle różne na różnych szczeblach dowództw. Wpływa na to szereg najróżnorodniejszych warunków, na których czele zawsze staje zadanie.

Stąd więc chęć ujęcia rozpoznania (mówię ciągle o rozpoznaniu powietrznym) w pewne normy, ramy, schematy — bez wczucia się w zadanie, w położenie i teren, bez zbadania możliwości działań przeciwnika — da jak najujemniejsze wyniki, sprowadzając do niezupełnych, a nawet wręcz fałszywych, przesłanek.

3) Lotnictwo jest najgłówniejszym środkiem rozpoznania, ale nie jedynym. Rozpoznanie lotnictwa jest ograniczone i wymaga uzupełnienia lub kontroli zapomocą innych środków.

4) Kierować, nastawiać rozpoznanie może tylko ten, kto najdokładniej zna zamiary dowódcy, który ma już o nieprzyjacielu niektóre dane lub przypuszczenia. Stąd jest to praca wyłącznie sztabów dowództw, praca oddziałów II i III. Lotnictwo tylko wykonywa rozpoznanie.

5) Wreszcie — jeśli się chce rozsądnie i racjonalnie kierować rozpoznaniem, trzeba przed każdym planowaniem postawić sobie przedewszystkiem pytanie:

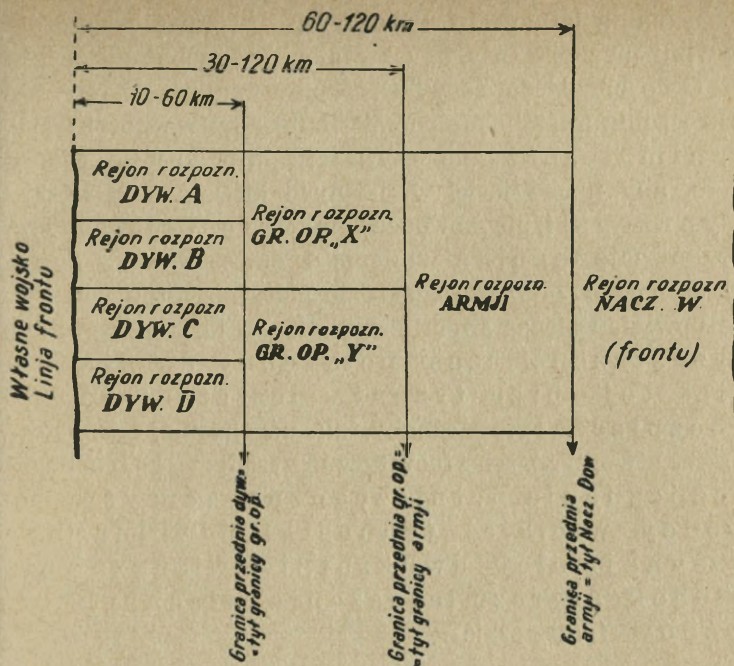
— co w tych warunkach może nieprzyjaciel zrobić? I nigdy nie wolno lekceważyć przeciwnika, przypisując mu działania lub zamiary dla siebie dogodne. Daleko posunięta bezstronność, niepoddawanie się nastrojom, zdolność do syntezy, spokój i opanowanie — oto prawdziwe zalety sztabowca, obciążonego odpowiedzialnym zadaniem poszukiwania wiadomości.

Nastawianie rozpoznania lotniczego.

Granice rozpoznania lotniczego na poszczególnych szczeblach dowództw.

Każde dowództwo, dysponujące lotnictwem, ma przydzielony pewien obszar, na którym poszukuje wiadomości. Dowództwo przełożone wyznacza podwładnym granicę przednią tego obszaru. Tak więc naczelny wódz wyznacza granicę przednią dla armji (t. z. wysuniętą w głąb nieprzyjaciela), armja dla grupy operacyjnej czy też dla dywizji. Graficznie wygląda to w sposób następujący (patrz szkic na str. 103).

(U w a g a. § 272 „Regulaminu lotnictwa“ zaznacza, że „granice rozpoznania lotniczego określa dowódca, na którego korzyść lotnictwo pracuje“. Należy to pojmować w ten sposób, iż dane dowództwo, zależnie od swych potrzeb i środków stawia dowództwu przełożonemu wnioski, dotyczące granic rozpoznania).



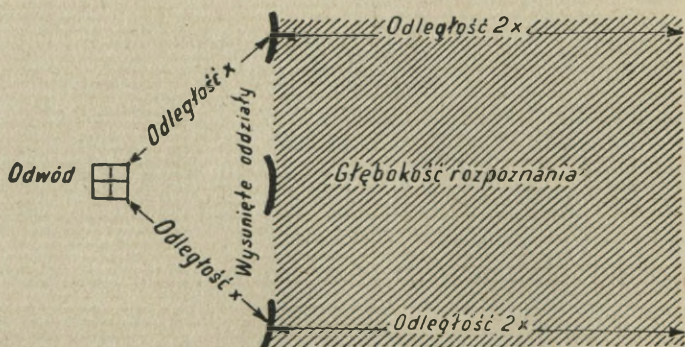
Głębokość obszaru, t. j. oddalenie przedniej granicy rozpoznania lotniczego, przede wszystkim zależy od zadania. Poza tem wchodzi w rachubę teren i położenie oddziałów własnych. Przy rozpoznaniach bardzo głębokich należy brać pod uwagę techniczne możliwości sprzętu lotniczego. Im doskonalszy sprzęt, tem mniej jesteśmy skrupowani.

„Regulamin lotnictwa“ daje bardzo ogólne wskazówki co do granic rozpoznania na głębokość, wyznaczając raczej pewne ramy. Co do granic bocznych — są one w zasadzie przedłużonymi granicami (pasami działania) na ziemi pod warunkiem, że zawsze zachodzą na siebie, aby na styku nie było przestrzeni nieobserwowanej.

Czem się więc należy kierować, wyznaczając granicę

rozpoznania lotniczego? Poruszmy tę sprawę osobno dla dywizji piechoty (brygady kawalerji) a osobno dla armji.

O co chodzi dowódcy? O to, aby miał czas i możność wkroczenia swemi skupionemi siłami do pewnego obszaru, zanim jeszcze nieprzyjaciel tam przybędzie. Chodzi o to, aby nieprzyjaciel w pewnych kierunkach go nie wyprzedził, aby dowódca miał czas przygotowaną swą organizację ogólną zmienić i dostosować do konkretnego zarysowującego się położenia. Stąd wniosek, że powinien sięgać swem rozpoznaniem tak daleko, aby przestrzeń i czas, potrzebny do przebycia tej przestrzeni, dostatecznie go ubezpieczały. Można by, dla uogólnienia, spróbować nawet stworzyć pewną teoretyczną zasadę: głębokość rozpoznania lotniczego na korzyść dowódcy wielkiej jednostki powinna być przynajmniej dwukrotnie większa niż głębokość rozmieszczenia własnych odwodów (patrz szkic).

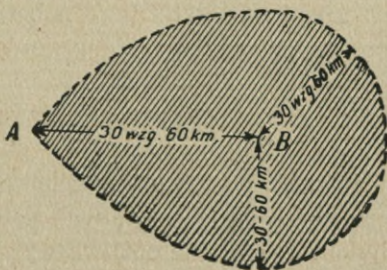


Głębokość ta będzie się zwiększała lub zmniejszała nie tylko w zależności od położenia własnych odwodów, lecz także w zależności od rodzaju terenu; tereny bardziej pokryte wymagają głębszego rozpoznania. Nie byłoby przeto

przesadą, gdybyśmy teoretycznie ustalili, że w działaniach na szerokich frontach, zwłaszcza gdy styczność z nieprzyjacielem jest jeszcze dość słaba, — głębokość rozpoznania lotniczego na korzyść dowódcy wielkiej jednostki (dywizji piechoty) powinna wynosić jeden przemarsz dzienny. Zasada ta będzie słuszna dla takich położzeń, jak: obrona na szerokim froncie, opóźnianie, pociąg.

Będziemy się starali określić zasadę rozpoznania na głębokość również przy działaniach wstępnych, t. j. w marszu ubezpieczonym, w działaniach oderwanych, zwłaszcza kawaleryjskich, na skrzydle i t. d. Dla zobrazowania przedstawię przykład.

Dowódca wielkiej jednostki otrzymał rozkaz przesunięcia się z punktu A do punktu B w ciągu jednego dnia. Narazie ma wiadomości, że teren jest zupełnie lub częściowo wolny od nieprzyjaciela. Dowódca chce ubezpieczyć swój dzienny przemarsz od niespodzianek ze strony poważniejszych sił nieprzyjaciela. „Towarzystwem ubezpieczeniowym“ jest w tym wypadku lotnictwo. Powinno ono objąć swym rozpoznaniem, dokonaniem jeszcze przed w y m a r s z e m, cały teren aż do punktu B. Czy tylko do punktu B? Nie — znacznie dalej (patrz szkic).



Konkretnie: jeśli się ma do czynienia z jednostkami kawalerji nieprzyjaciela, należy sięgać mniej więcej 60 kilometrów poza punkt B (jeden dzień marszu), jeśli z jednostkami piechoty — mniej więcej 30 km poza punkt B. To samo i na boki. Dopiero objęcie rozpoznaniem lotniczem całego pasa, zakreskowanego na szkicu, da niezbędne t. zw. ubezpieczenie dowódcy, lecz tylko na jeden dzień! (Należałoby podkreślić, że jest to obliczenie teoretyczne, albowiem trzeba rozpoznawać nie obszar, lecz drogi, wiodące do punktu B).

Może powstać pytanie, dlaczego sięgać tak daleko? Należy się przecież liczyć z nieprzyjacielem, który również ma możliwość skierowania swego ruchu do punktu B. Jeśli byśmy się nie ubezpieczyli przynajmniej o jeden dzień marszu naprzód (poza punkt B), nasza wielka jednostka mogłaby się natknąć na niespodziankę — nieprzyjaciela, który zajął punkt B jeszcze przed przybyciem sił własnych.

Z całym naciskiem należy podkreślić różnicę w rozpoznaniu na frontach szerokich i frontach stałych. Tam dowódca wielkiej jednostki nie potrzebuje się ubezpieczać w tym stopniu. Ubezpieczają go wyższe związki, w których skład wchodzi, ubezpieczają go wreszcie druty kolczaste i umocnienia, które obsadza. Nie jest inicjatorem rozpoczynającej się walki, lecz w wielu wypadkach tylko ślepym wykonawcą narzuconej mu woli. Jego „ubezpieczenie“ polega na ścisłym kontrolowaniu wykonywania codziennych zarządzeń przez podległe mu oddziały.

Ruch nieprzyjaciela obserwują przede wszystkim dowództwa wyższe. Gdyby go nawet obserwował dowódca wielkiej jednostki (dywizji piechoty lub brygady kawalerji), to nie dałby on mu żadnych danych do decyzji, albowiem byłoby rzeczą niemożliwą wywnioskować, że nieprzyjaciel, zauważony w odległości 35—40 km, skieruje się właśnie na te 3 czy 7 km pozycji, zajmowa-

nej przez niego. Stąd — głębokość rozpoznania lotniczego ogranicza się do pola bitwy, do stanowisk artylerji ciężkiej, które mogą swym ogniem zaskoczyć oddziały.

Widać stąd, jak w poszczególnych wypadkach o głębokości rozpoznania lotniczego stanowi zadanie, teren, wreszcie położenie oddziałów własnych.

Podobnie rzecz się przedstawia i na szczeblu wyższym. O głębokości rozpoznania lotniczego rozstrzygają te same czynniki, co i na szczeblu dywizji; dochodzi jeszcze jeden: „siatka komunikacyjna“ nieprzyjaciela, a w szczególności t. zw. „węzły rozdzielcze“.

Cóż to są te „węzły rozdzielcze“? Badając każdą „siatkę komunikacyjną“ obszaru przydzielonego rozpoznania, można zauważyć, że zbieganie się dróg w pewnym punkcie ułatwia obserwację natężenia i kierunku ruchu; jak gdyby rozdziela ten ruch, skierowując go na ten lub inny bieg komunikacyjny.

Są więc na obszarze rozpoznania lotniczego naczelnego wodza „węzły rozdzielcze“, które stanowią o skierowaniu ruchu na ten lub inny front. Na obszarze rozpoznania dowództwa frontu są węzły rozdzielcze, kierujące ruch na tę lub inną armję i t. d., aż do obszaru rozpoznania lotniczego na szczeblu dywizji, gdzie, wobec tego że nieprzyjaciel jest już w terenie, „węzłów rozdzielczych“ niema, lecz zastępują je „wycinki terenowe“.

Skoro takie „węzły rozdzielcze“ zostały przez nas ustalone (zapewne będzie ich kilka płycej lub głębiej rozmieszczonych), pozostaje nam jeszcze zwrócić uwagę na własne zadanie i własne ugrupowanie.

Im bardziej zaczepne jest nasze zadanie, tem głębiej musimy sięgać swem rozpoznaniem, poszukując ubezpieczenia już szczebla wyższego, ubezpieczenia operacyjnego. Musimy zdać sobie sprawę, który z węzłów rozdzielczych ma rozstrzygające znaczenie dla naszych działań i objąć go rozpoznaniem.

Jeśli „siatka komunikacyjna“ nieprzyjaciela jest słaba, jeśli ma małą ilość węzłów rozdzielczych, nie należy się obawiać sięgać dość głęboko; złapiemy go na znacznych odległościach, ubezpieczając przez to w dość znacznym stopniu dowódcę. Nieco inaczej się rzecz przedstawia, gdy nieprzyjaciel dysponuje bogatą „siatką komunikacyjną“, o dużej ilości węzłów rozdzielczych, w tym bowiem wypadku ma możliwość wykonywania dużej ilości zmian w kierunku ruchu, bądź głębiej, bądź płycej od frontu.

Chcąc więc sięgać rozpoznaniem dość głęboko, trzeba objąć obserwacją wszystkie węzły rozdzielcze, gdyż inaczej można stracić nieprzyjaciela z pod obserwacji i otrzymać niezupełny obraz położenia rzeczywistego. Bogata „siatka komunikacyjna“ wciąga rozpoznanie lotnicze; wciągając zaś, stawia lotnictwo przed olbrzymią ilością zadań, przed dużą ilością rozpoznawanych kierunków. To też w wielu wypadkach, przy bogatej sieci komunikacyjnej, lotnictwo nie będzie mogło dać dowódcy tego ubezpieczenia w czasie, albowiem siłą rzeczy ogranicza się do rozpoznania płytszego.

Powtarzam raz jeszcze: wyznaczając tę lub inną granicę rozpoznania na korzyść tego lub innego dowództwa, należy się zawsze kierować wytworzonym położeniem. Zarówno zadanie własne oraz ugrupowanie oddziałów, jak i badanie możliwości komunikacyjnych nieprzyjaciela, zawsze będą miały głos rozstrzygający.

Częstotliwość rozpoznania.

Wprowadzam nowe określenie do zagadnień rozpoznania. Nie jest ono przewidziane regulaminem, to też proszę zwrócić uwagę na jego znaczenie.

Dążenie do stałej obserwacji, stałego dozoru pewnego obszaru, przedmiotu czy celu, w zastosowaniu do lotnictwa:

- 1) jest nieoszczędne,

- 2) wymaga olbrzymich ilości lotnictwa,
- 3) wreszcie jest zbyt ciężkie.

O co bowiem chodzi? O to, aby przedmiotu raz zauważonego (cel, ruch) nie stracić następnie z oczu; aby nie zaginął bez śladu, nie znikł. Chodzi o to, aby ciągle trzymać rękę na pulsie, o ile możliwości, wszystkich przejawów życia nieprzyjaciela.

Potrzebna więc jest — ciągłość rozpoznania.

Normalnym, powiedziałbym stałym, błędem w pracy sztabowców jest niezrozumienie lub raczej zbyt dosłowne rozumienie słowa „ciągłość“. Powoduje to zbyt liczny wysyłek lotnictwa w chwilach, gdy zazwyczaj wystarcza cyrkiel, mapa i... tabliczka mnożenia. Nic ponadto lotnictwo nie przyniesie.

Oto tableau.

1) Lotnik, powracający z rozpoznania bliskiego o g. 7, melduje, że na szosie (miejscowość bez lasów) napotkał kolumnę różnych rodzajów broni, długości 15—18 km, czoło kolumny około miejscowości „x“ (± 40 km za frontem) — patrz szkic na str. 110.

Zarządzenia sztabowe: n a t y c h m i a s t wysłać rozpoznanie lotnicze.

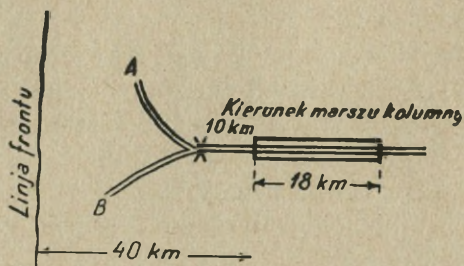
2) Lotnik, powracający z rozpoznania dalekiego, stwierdza, że na linii kolejowej X—Y, na przestrzeni 200 km napotkał 10—12 transportów w kierunku frontu; transport czołowy obok stacji Z (odległość ± 100 km od frontu).

Zarządzenie sztabowca: jak w wypadku pierwszym.

Te dwa przykłady wystarczą, aby wykazać, na czym polega błąd.

Wracam do przykładu pierwszego. Była to kolumna w marszu. Skoro tak, to posuwała się z szybkością $3\frac{1}{2}$ —4— $4\frac{1}{2}$ km na godzinę. Jest odległa od frontu o $1\frac{1}{2}$ dnia marszu. Zagrozić nam może dopiero j u t r o r a n o. Gdzie będzie ta kolumna za godzinę? O 4 km bliżej; za

dwie godziny — 8 km bliżej i t. d. Później wysłać drugie rozpoznanie *n a t y c h m i a s t*, skoro z punktu widzenia sztabów niemal z dokładnością do jednego kilometra, można określić, gdzie się ta kolumna znajdzie za 2—3—4 godziny (patrz szkic).



O przykładzie drugim można powiedzieć niemal to samo, przyczem nieoszczędne użycie lotnictwa w tym wypadku rzuca się jeszcze bardziej w oczy. Za godzinę — cały ruch transportów przesunie się ku frontowi o 15—20 km, za dwie o 30—40 km i t. d. Jeśli przewidywać stację wyladowczą, odległą o 30—40 km od frontu, to pierwszy transport (bataljon, bateria lub szwadron) będzie na stacji dopiero za 4 do 5 godzin. Później wysłać ponowne rozpoznanie *n a t y c h m i a s t*?

Takby się ta sprawa przedstawiała, gdybyśmy ją chcieli rozpatrywać jednostronnie. Lecz w grę wchodzi teren, a na terenie sieć komunikacyjna, biedniejsza lub bogatsza. Skoro sieć jest bogatsza, daje możliwość zastosowania większej ilości zmian kierunku. A jeśli tak, to istnieje obawa, że *z g u b i m y z a o b s e r w o w a n y* ruch, który może w tym czasie zmienić kierunek.

Jeżeli nieprzyjaciel będzie zmieniał kierunek, oprze się na „węźle rozdzielczym“ kolejowym lub drogowym. To trzeba mieć na uwadze.

Na szkicu do przykładu pierwszego — czoło kolumny

znajduje się o 10 km, czyli $2\frac{1}{2}$ godziny marszu, od „najbliższego węzła rozdzielczego“. A zatem za $2\frac{1}{2}$ godziny kolumna ta będzie musiała obrać kierunek A lub B. To znaczy, że czoło kolumny za $2\frac{1}{2}$ godziny będzie przechodziło przez punkt X (węzeł rozdzielczy). Czy wobec tego należy wysłać rozpoznanie już za $2\frac{1}{2}$ godziny?

Kolumna się posuwa jedną drogą. Czoło przejdzie za $2\frac{1}{2}$ godziny, a tyły dopiero za 7 godzin. To też, gdybyśmy się znaleźli za 7 godzin nad węzłem rozdzielczym, wówczas, bez względu na kierunek marszu A lub B, w punkcie X zastalibyśmy tyły kolumny.

W ten sposób zadośćuczyni się jednemu tylko warunkowi: nie stracimy z oczu kolumny. Lecz nie ubezpieczymy w należytych stopniu dowódcy. Albowiem przez te 7 godzin czoło kolumny zrobi 28 km i znajdzie się w odległości 12 km od linii frontu. Ponadto trzeba doliczyć czas obserwacji, dolotu do lotniska, złożenia meldunku, — co wyniesie razem ± 1 godzinę. W tym czasie czoło kolumny zbliży się jeszcze o 4 km i będzie już w odległości 8 km. Jest to już niepożądane dla dowódcy — zaskoczenie.

Trzeba więc wybrać czas średni tak aby nie stracić z oczu kolumny i ubezpieczyć w czasie dowódcę. W tym wypadku wyniesie to ± 4 godziny od chwili poprzedniego rozpoznania, a ponieważ szybkość samolotu jest prawie 50 razy większa od szybkości piechoty, jest wielki zysk na czasie!

W podobny sposób można rozumować na przykładzie drugim, co do transportów kolejowych. Jeśli niema na drodze „węzłów rozdzielczych“, można wysłać rozpoznanie później. Jeśli są, trzeba skierować rozpoznanie w takim mniej więcej czasie, aby można było wyjaśnić kierunek ruchu transportów po przejściu przez „węzeł rozdzielczy“.

Czy wobec tego istnieje jakiś szablon, jakaś wskazówka

co do tego, w jakich odstępach czasu wysyłać kolejne rozpoznania na obserwację raz zauważonego celu (przedmiotu), skoro jest on w ruchu?

W tej sprawie najmniejszej wskazówki niema. Wskazówką jest natomiast obliczenie oparte na:

- sieci komunikacyjnej,
- odległości od frontu,
- pokryciu terenu.

Omówimy kolejno wspomniane czynniki.

Sieć komunikacyjna. Z chwilą, gdy sieć komunikacyjna jest bogata (kolejowa, szosowa lub drogowa — rzecz obojętna), istnieje możliwość stosowania zmian kierunków ruchu. Im więcej „węzłów rozdzielczych“, tem częściej można ruch zmieniać. Skoro tak — łatwiej może ujść z pod obserwacji, a więc częściej, t. z. w mniejszych odstępach czasu, należy wysyłać rozpoznanie.

Pokrycia terenowe. Skoro teren nie obfituje w lasy, większe osiedla i t. d., utrudniające lub wręcz uniemożliwiające obserwację z powietrza, częstotliwość rozpoznania może być mniejsza. Przeciwnie, teren bogaty w lasy, o bogatej sieci komunikacyjnej, daje możliwość nieprzyjacielowi ujścia z pod obserwacji przez wchodzenie w lasy i zmiany kierunków. Należy więc tak często rozpoznawać, aby, pomimo lasów, pomimo zmiany kierunku, „ciągłość“ obserwacji zapewniła stałe posiadanie wiadomości o raz zauważonym nieprzyjacielu.

Odległość od frontu. Na każdym szczeblu dowództwa istnieje możliwość zaskoczenia. Na szczeblu naczelnego wodza będzie to zaskoczenie strategiczne, na szczeblu armji — operacyjne, na szczeblu dywizji — taktyczne.

W każdym z tych wypadków — odnośnego dowódcę ubezpiecza między innymi odległość. Odległość tę

można wyrazić w czasie, który jest potrzebny, aby tę odległość przebyć.

A więc — im większa odległość, tem większy czas do jej przebycia, tem mniejsze zaskoczenie, tem rzadsze rozpoznanie i odwrotnie.

Częstotliwość rozpoznania jest zatem w stosunku:

— prostym do sieci komunikacyjnej, t. j. im bogatsza siatka, tem częstsze rozpoznanie;

— odwrotnym do odległości od frontu, t. j. im większa odległość, tem rzadsze rozpoznanie;

— prostym do pokrycia terenowego, t. j. im obfitsze pokrycie, tem częstsze rozpoznanie.

Może się jeszcze nasunąć pytanie, czy ilość własnego lotnictwa nie odgrywa roli? Pomimo że na pierwszy rzut oka zdawałoby się to rzeczą słuszną, jednak tak nie jest.

Prowadzi się rozpoznanie nietylko dlatego, że istnieją środki do rozpoznania. Prowadzi się je dlatego, że wymaga tego położenie. Gdyby tylko ilość środków rozstrzygała o częstotliwości rozpoznania, zachodziłaby obawa, że będzie ono prowadzone zbyt rozrzutnie. Należy przeto postawić sobie przedewszystkiem zadanie: potrzebne są takie wiadomości, z tego terenu, w takich terminach. Lotnik obliczy ilość sił potrzebnych do tego. Gdyby środki były istotnie niewystarczające, możnaby przeprowadzić segregację co do kolejności ważności, zmniejszając lub odrzucając rozpoznanie w kierunkach mniej ważnych. W tych wypadkach należy pamiętać, że całośćtał wiadomości będzie co najmniej niezupełny.

W pracy szkolnej i w pracach pokojowych w sztabach (grach wojennych, ćwiczeniach aplikacyjnych) — częstotliwość rozpoznania będzie nastęrczała bardzo duzo trudności, jeśli, zarówno przez sztaby, jak i przydzielonego lotnika, sprawa nie będzie traktowana poważnie, t. j. jeśli się każdorazowo nie przeprowadzi obliczeń.

Powrócę jeszcze do tego zagadnienia.

Na wschodzie, gdzie sieć komunikacyjna (szosowa i kolejowa) na terenie operacyjnym i strategicznym (w stosunku do nas) jest stosunkowo słabo rozwinięta, rozpoznanie na szczeblu armji (dalekie i bliskie) nie napotka szczególnych trudności i nie będzie wymagało zwiększonej częstotliwości rozpoznania. „Węzłów rozdzielczych“, zarówno drogowych, jak kolejowych, jest stosunkowo mało, zmiany kierunków ruchu można rzadko stosować.

Na szczeblu dywizji, t. j. przy rozpoznaniu bojowym (a nawet częściowo i przy rozpoznaniu bliskim) — sprawa jest nieco trudniejsza. Tam, gdzie oddziały, schodząc ze znanych większych dróg i przechodząc na drogi polowe, gęste, napotykają dużą ilość „węzłów rozdzielczych“, konieczne będzie częste sprawdzanie kierunków ich marszu, „stalsze“ trzymanie ręki na pulsie. Do tego dochodzi jeszcze pokrycie terenowe (lasy, osiedla), co, łącznie z dużą ilością dróg, zwiększa możliwość ujścia nieprzyjaciela z pod naszej obserwacji. Częstotliwość rozpoznania będzie większa.

Na zachodzie, na wszystkich szczeblach dowództwa, sprawa ta jest niezwykle trudna.

Z mapy widać, że sieć komunikacyjna kolejowa oraz sieć drogowa (choćby tylko dróg szosowych) stanowi całość wielkiego systemu komunikacyjnego, który jest w rękach nieprzyjaciela i którym się on może posługiwać.

Stwarza to dla niego niezwykle giętkość w wyborze kierunków marszu, przy jednoczesnym natężeniu ruchu (dywizja kilkoma drogami, linjami kolejowymi i t. d.).

Może się więc znaleźć bardzo szybko, nieoczekiwanie, w większej sile, w kierunku dla siebie najdogodniejszym. Te czynniki stanowią o zaskoczeniu.

Jak już poprzednio mówiłem, okoliczności te zmuszają do rozpoznania płytszego, bo teren, sieć komunikacyjna, te „węzły rozdzielcze“ — wszystko to wciąga głębię rozpoznanie, nie zapewniając skuteczności a zmuszając do rozpoznania o silniejszym natężeniu, o większej częstotliwości. Ciągłość rozpoznania musi być za wszelką cenę utrzymana, inaczej będziemy mieli zawsze wiadomości sprzeczne, przypuszczenia niepotwierdzone i t. d. Rozpoznanie nie będzie się mogło ograniczyć do pory dziennej. Przeciwnie, należy się z tem liczyć, że przeciwnik, niezwykle bogaty w środki przewozowe i sieć komunikacyjną, zechce właśnie wykorzystywać noc.

Znane są wypadki z wojny światowej na zachodzie, gdy wyłącznie w porze nocnej przewieziono na obszar koncentracji około 20 dywizyj, które następnie marszami, również wyłącznie nocnymi, doszły do frontu.

Rzecz prosta, że tego rodzaju ciągłość rozpoznania, zwiększając znacznie częstotliwość, zwiększa niepomniernie zużycie sił lotnictwa i będzie wymagała o wiele znacznie większych sił lotnictwa, niż do zadań rozpoznania na froncie wschodnim.

O „rejonie — obszarze“.

Tradycyjnie się już przyjęło w języku sztabowym (a co gorsza i lotniczym) wprowadzanie do rozmów o rozpoznaniu określenia „obszar“ lub „rejon“. Zwyczaj ten tak się zakorzenił, że niejednokrotnie trzeba dużego wysiłku, aby zmusić przyszłych oficerów dyplomowanych do wyrzucenia z ich słownika określeń „rejon — obszar“.

Poprzednio mówiłem o istocie rozpoznania. Wspomniałem, iż nieprzyjaciel „kanalizuje“ swoje ruchy, że znajdujemy go na „siatce komunikacyjnej“. Wspom-

minałem, iż im dalej od frontu, tem bardziej ruch ten jest ograniczony co do miejsca.

To też, gdy na szczeblu naczelnego wodza, obserwującego ruchy głęboko na tyłach, rozpoznanie ogranicza się w zasadzie do linii kolejowych, na szczeblu armji (grupy operacyjnej) ruch się rozszerza, obejmując już sieć drogową. Dopiero na szczeblu dywizji, w pasie przyfrontowym, w zasięgu artylerji ciężkiej, nieprzyjaciel jest w terenie.

Skoro jest to już wiadome i wyjaśnione, czemu się więc używa określeń „obszar — rejon“ (wyłączając szczebel dywizji)?

Tę pomyłkę najczęściej się popełnia na szczeblu armji i grupy operacyjnej i tam jest ona najgroźniejsza, przeto rozważania moje ograniczą się do tego szczebla.

Zaznaczałem wiele razy, że obowiązkiem sztabów jest skierowywanie pracy rozpoznania, nastawianie jej. Zadania muszą być ściśle i dokładne. Nikt inny, prócz sztabu, który dokładnie zna zamiary dowódcy i ma już pewne przypuszczenia co do działań nieprzyjaciela, nikt inny dokładniej i ściślej nie będzie umiał skierować rozpoznania.

Omówię przykład zadania, rzuconego lotnikowi na szczeblu armji.

„Rozpoznać obszar A B C D“.

Lotnik oblicza, że stanowi to ± 2000 km². Odległość od frontu ± 50 km. Poprzez ten „obszar“ przechodzi kilka dróg dofrontowych (większych) i kilka rozszadowych. Gdzie, na jakie szlaki skierować rozpoznanie?

Lotnik ma więc wolną rękę! Zostawia się najzupełniejszą swobodę wyboru kierunku, miejsca, przedmiotu lotnikowi, który, będąc najlepszym nawet fachowcem lotniczym, nigdy nie będzie umiał tak zgłębić zamiaru dowódcy, nigdy nie będzie miał tak szerokiego dostępu do wszystkich obliczeń sztabowych, jak pracownicy sztabu.

Gorzej się sprawa przedstawi, jeśli lotnik będzie zbyt dokładny, a mniej wyrobiony.

Z chwilą, gdy otrzyma takie zadanie, np. rozpoznanie obszaru 40 km szerokości i 50 km długości, co stanowi 2000 km², (proszę się nie dziwić — te rzeczy zdarzają się bardzo, a nawet zbyt często!), co ma robić?

Albo zużyje ogromną ilość lotnictwa do zbadania wszystkich dróg, co będzie działaniem zbędnym i wysoce rozrzutnym, albo—po obliczeniu sprowadzi zadanie do jednego, dwóch lotów, na chybił-trafił obranych.

Taka dowolność da najgorsze wyniki pracy lotnictwa, powodując otrzymanie dużej coprawda ilości wiadomości, lecz oderwanych, niepowiązanych i urywkowych.

„Prawo“ do używania określenia „obszar do rozpoznania“ ma jedynie dowódca armji w stosunku do swego szefa sztabu. Już szef sztabu, powtarzając szefowi oddziału II polecenie dowódcy armji, ściślej je określa, wskazując drogi lub punkty, szczególnie obchodzące dowództwo. Rozmowa szefa oddziału II z lotnikiem, jak również „plan poszukiwania wiadomości“, są pozbawione słów „obszar — rejon“, natomiast pełno tam określeń:

„droga A—B, punkt C, skrzyżowanie A B i C D i t. d.“.
To też trzeba się umówić, że:

- 1) pracownicy sztabów, wykreślają ze swego słownika słowa: „obszar — rejon“ na szczeblu armji i grupy operacyjnej,
- 2) określają natomiast najdokładniej te drogi lub przedmioty, które chcą lub muszą rozpoznać.
- 3) Na szczeblu dywizji istnieje prawo używania słowa „rejon — obszar“ jeśli:
 - a) prowadzi się rozpoznanie w pasie przyfrontowym, w obszarze donośności artylerji ciężkiej, t. z., gdy nieprzyjaciel jest już w terenie;

- b) jeśli „rejon“ lub „obszar“ nie jest duży (± 400 km²);
- c) wyznaczając obszar, dobrze jest ponadto wskazać, co na nim szczególnie obchodzi sztab.

*
* *

Czas startu, obserwacji czy też dostarczenia wiadomości?

Przy rozważaniu zadania na rozpoznanie, na szczeblu armji, grupy operacyjnej, a najczęściej dywizji, zastanawiają się sztaby nad czasem, w jakim będą im wiadomości potrzebne. Znając możliwości lotnicze, obliczają pracę załogi w przestrzeni i w czasie, obliczają czas lotu, czas lądowania, dostarczenia wiadomości i t. d., i w wyniku tego do zadania rozpoznania dołączają tradycyjną formułkę-rozkaz:

„Start o g. X min. 30“.

Błąd. Oczywiście błąd ze strony sztabów. Zastępują one lotnika w pracy, którą tylko on dobrze może wykonać, gdyż zna dokładnie posiadany sprzęt, weźmie pod uwagę sposób rozpoznania (wzrokowy czy fotograficzny), zna warunki rozpoznania (obrona przeciwlotnicza nieprzyjaciela), reguluje wysokość rozpoznania i t. d.

Słuszne, konieczne jest jednak dążenie sztabów do dokładnego ujmowania, zarówno rozkazu do rozpoznania, jak i czasu, w jakim to rozpoznanie ma być wykonane. Możliwy więc używać następujących formułek:

1. „Startować“ o godzinie...
2. Obserwować dany przedmiot (drogę) o godzinie...
3. Dostarczyć wiadomości na godzinę...

Rozpatrzymy je kolejno.

Formułę pierwszą omówiłem. Jest ona zła dlatego, że sztab, nie mogąc głęboko wnikać w tajniki sprzętu lotniczego i sposobu działania, łatwo popełni błąd.

Co do drugiej formuły — ma ona niezaprzeczalne wartości dla dowództwa, zwłaszcza wtedy, gdy mu zależy na dużej dokładności. Naprzykład: na tyłach nieprzyjaciela jest most, przez który muszą przejść odwodowe jego jednostki na teren walki. Dowództwo oblicza, że jeśli między godziną 3 a 4 min. 15 przez most nie będzie przechodziło, można być spokojnym, że odwodowe jednostki nieprzyjaciela z głębi tyłów nie będą uczestniczyły w bitwie, która się obecnie toczy.

Najsłuszniejsza jednak jest formułka trzecia, t. j. „Dostarczyć wiadomości na godzinę...“. Załatwia ona wszystko; dowództwu przecież na tem tylko zależy, aby otrzymać wiadomości na czas. Na podstawie tej formułki zadaniem lotnika będzie obliczyć czas potrzebny na: 1) przygotowanie się, 2) start, 3) wykonanie zadania, 4) lądowanie, 5) dostarczenie wiadomości.

Jeśli lotnisko jest blisko lub jeśli jest doskonałe połączenie, dostarczenie wiadomości będzie szybsze. Mogą być jednak wypadki, kiedy lotnik, ze względu na termin dostarczenia, jaki mu sztab narzuci, będzie zmuszony dać rozkaz załodze, aby: 1) bądź przekazała tę wiadomość przez radio, 2) bądź zrzuciła ją pośrednio do sztabu w mel-dunku ciężarkowym podczas powrotu z rozpoznania.

Bardzo dobre wyniki daje połączenie formułki drugiej z trzecią, t. z. „Obserwować punkt X o godzinie..., wiadomości dostarczyć o godzinie...“. Będzie to konieczne, zwłaszcza w okresach niepewnych, kiedy istotnie godziny mają swe znaczenie. Jest to jakby szczyt dokładności ze strony sztabów.

Można mi zarzucić, że to są drobiazgi. Jest to jednak ta dokładność, która nas powinna cechować, o którą powinniśmy dbać, a która w przeciwieństwie do pewnej

„niechlujności“ sztabowej, przyzwyczajając zarówno kierujących, jak i wykonawców do solidnej pracy, daje dokładne i konkretne wyniki.

Rozpoznanie „czegoś“ czy obserwacja?

Pracownicy sztabów przyzwyczajają się powoli do pewnej ścisłości w układaniu rozkazów dla lotnictwa. Wzajemian za to mogą oczekiwać, że i lotnik równie dokładnie wykona ich żądania.

Otóż ta właśnie dokładność i ścisłość w wykonaniu może bardzo zawieść, jeśli się nie dołoży starań, aby lotnikowi należycie wyjaśnić swe zamiary.

Trzeba tę sprawę dokładnie wyjaśnić.

Dowództwu może zależeć bądź:

1) na obserwacji w pewnych odstępach czasu, pewnych dróg lub punktów, jeśli się przewiduje, że w ogóle może się tam ukazać nieprzyjaciel, lub jeśli chodzi o potwierdzenie, że przeciwnika tam nie ma, lub, wreszcie, jeśli chodzi o stwierdzenie tylko natężenia ruchu na danej drodze. Słowem — zwykła obserwacja, zwykłe „dozorowanie“¹, chęć dowiedzenia się, co się tam w ogóle dzieje;

2) na rozpoznaniu nieprzyjaciela już zauważonego, umiejscowionego, nękanego rozpoznaniem lotniczym. Chodzi o to, aby się dowiedzieć, co robi nieprzyjaciel, któregośmy zaobserwowali poprzednio. Gdzie się kieruje?

Dwa zadania: dwa odmienne rozkazy, dwa odmienne wykonania. Przytoczę fakt, który się zdarzył w jednej z podróży letnich Wyższej Szkoły Wojennej.

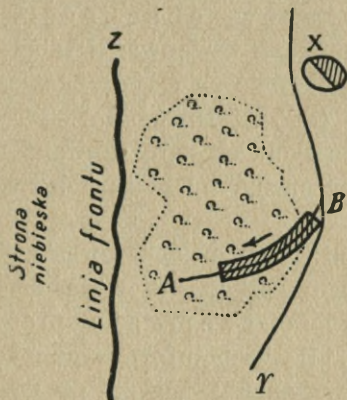
Strona niebieska miała wiadomości, że brygada kawalerji czerwonych wieczorem dnia poprzedniego znajdowała

¹ Ostrożnie z tem określeniem. Wprowadzam je warunkowo na wyższym szczeblu, aby wyjaśnić sprawę. „Dozorowanie“ ma swoje znaczenie regulaminowe na szczeblu dywizji.

się w miejscowości X. W związku z działaniem przypuszczała, iż brygada ta marszem nocnym lub rannym przejdzie rozszadową drogą z X do Y.

I oto lotnictwo otrzymało rozkaz: „Rozpoznać drogę X—Y w godzinach rannych“.

Rozkazowi stało się zadość. W wyniku rozpoznania stwierdzono: „Droga X—B pusta, około miejscowości B zauważono tabor długości ± 1 km w kierunku na A, wchodzący do lasów. Droga B—Y pusta“.



Okazało się, iż brygada kawalerji wyruszyła w nocy, szybko przeszła do punktu B i skręciła w kierunku na A w lasy. W ostateczności brygady nie odnaleziono; sztab przypuszczał, że wobec tego udała się lasami do Y. Natomiast brygada miała możliwość w lasach zmienić kierunek: niespodziewanie dla strony niebieskiej wyszła w godzinach popołudniowych w kierunku dla niebieskich najmniej dogodnym.

Lotnik wykonał ściśle zadanie. Czyż miał prawo na własną rękę zmieniać kierunek? Nie! Gdzież więc leży błąd?

Błąd leży w nastawieniu pracy przez sztaby.

Gdyby sztab, zamiast suchego określenia: „Rozpoznać

drogę X—Y“, poinformował lotnika o swem przypuszczeniu, że tą drogą może przejść kawalerja, którą „wczoraj o godzinie ... zaobserwowano w miejscowości X“, gdyby powiedział, że zależy mu na odszukaniu tej kawalerji i dowiedzeniu się, co robi, gdzie się kieruje, gdyby to zrobił — coby się stało?

Oto lotnik, znając zamiary dowódcy, szukałby najmniejszych, najdrobniejszych nawet przejawów obecności tej kawalerji i skoroby nad punktem B zauważył tabor, skrzyłby bez wątpienia w kierunku na A, przypuszczając, że to ogon jakiejś kolumny (tak, istotnie, było). Skrzywszy — znalazłby brygadę, aczkolwiek zamaskowaną w lesie, jednak artylerja i tabory musiałyby być widoczne, posuwając się po drodze.

Wniosek: jeśli się chce „dozorować“, obserwować coś, można dawać suchy rozkaz, bez wyjaśnień. Jeśli się chce szukać czegoś, o czym się ma już pewne wiadomości, trzeba poinformować o tem lotnika, dać mu swobodę w wykonaniu. Inaczej — wykona on rozkaz ściśle. Wykonywając w tym wypadku ściśle, wykona źle. A będzie to wina sztabu.

Techniczne skierowywanie rozpoznania.

Ten dział należy głównie do lotników, jednak częściowo i do sztabów.

Idzie mianowicie o to, aby sztaby (lotnik), kierując rozpoznaniem na sieć drogową nieprzyjaciela, uwzględniały jego, że tak powiem, „normalny“ i „naturalny“ bieg ruchu. Chcąc mieć jak najjaśniejszy obraz tego, co się dzieje u przeciwnika, trzeba właśnie uwzględniać ruch „naturalny“.

W razie bowiem rozpoznawania „nawyrywki“, t. z. przerzucania jednego i tego samego lotu z drogi d o f r o n-

towej na rozszadową, z głównej na drugorzędną, otrzymamy chaotyczny obraz z kilku rozpoznai i utrudnimy znacznie pracę załodze, która, nastawiwszy się na jeden rodzaj ruchu, po chwili będzie obserwowała ruch inny, niepodobny do poprzedniego.

Przecież sztab robi pewne przypuszczenia. A więc może dość dokładnie określić, jakimi drogami dofrontowemi będzie nieprzyjaciel sływał na jego odcinek z tyłów, t. z. ze stacyj wyładowczych, a jakimi drogami rozszadowemi będzie schodził z odcinków sąsiednich. Można wreszcie nawet częściowo wyodrębnić drogi zaopatrzeniowe i dla wojska. Po pewnej obserwacji da się ustalić ruch dofrontowy i ewakuacyjny.

Otóż chodzi tylko o to, aby dla otrzymania wiernej i całkowitej odbitki poruszeń nieprzyjaciela, nie dzielić tych naturalnych dróg marszu.

Okoliczność tę muszę podkreślić, gdyż nie jest to drobny błąd, jeśli w następstwie powoduje duże zamieszanie, a często i wręcz fałszywe wyniki.

Że tak jest, niech stwierdzi przykład z ćwiczeń międzydywizyjnych.

Położenie było takie:

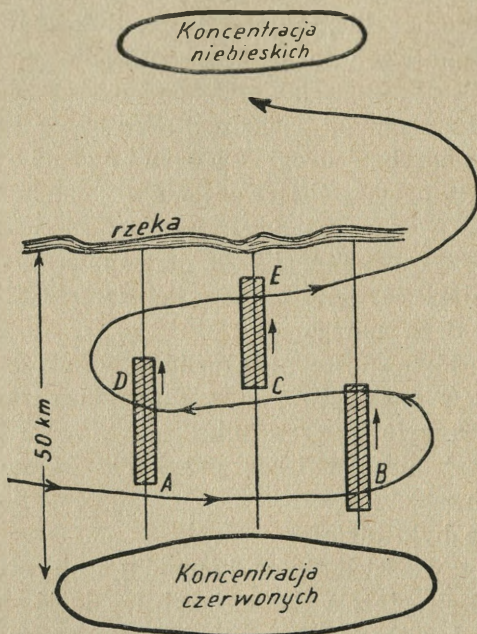
Niebiescy wiedzieli, że w kierunku rzeki strona czerwona będzie się starała jak najszybciej dojść swemi 3—4 wielkimi jednostkami. W tym kierunku prowadziły 3—4 dość znośne drogi.

Dowództwo niebieskie pozostawiło dość szeroką swobodę swemu lotnikowi, informując go tylko, że temi drogami mogą dojść czerwoni, i nakazując mu rozpoznać obszar.

Szkic na str. 124 przedstawia to schematycznie.

Lotnik strony niebieskiej, mając duży obszar do rozpoznania, postanowił rozprawić się z tem zadaniem za jednym zamachem i skierował rozpoznanie tak, jak jest to uwidocznione na szkicu, rozumując, że komo

słusznie, iż skoro się nieprzyjaciel posuwa ku rzece, to on trzykrotnie przecina wszystkie drogi, prowadzące ku rzece, a więc nieprzyjaciela bezwątpienia złapie.



Otóż wynik tego rozpoznania był niezupełny. Cóż bowiem za wiadomości mógł przynieść nawet najlepszy lotnik?

W punkcie A przecina tyły wielkiej jednostki. W wyniku meldunek: „Widziałem \pm 4 km taborów w ruchu w kierunku rzeki“.

W punkcie B może przeciąć kolumnę przez jednostki artylerji. W wyniku: „Widziałem \pm 4 km artylerji o zaprzęgach szóstkowych w kierunku rzeki“.

I tak dalej.

Taki meldunek lotniczy nie przyniesie żadnych korzyści sztabowi i lepiej nie wyciągać z niego żadnych wniosków.

Błąd sztabu polega na tem, że zadania nie określił ściśle; błąd lotnika, że technicznie źle skierował rozpoznanie, nie uwzględniając „naturalnego“ ruchu wielkich jednostek czerwonych.

Wina sztabu jest większa. Słynny wódz i wychowawca Dragomirow mawiał bardzo często: „Jeśli starszy nie kieruje, podwładny zbija się z tropu“.¹

Aby się nie ograniczyć jedynie do krytyki — wskażę, jak należało postąpić w tym wypadku.

Oto, w tak ważnym momencie, nie należało robić oszczędności i trzeba było wyznaczyć kilka lotów, w pewnych odstępach czasu. Co najmniej dwa loty należało skierować wzdłuż naturalnych kierunków dofrontowych, a trzeci — do obszaru poprzednio zauważonej koncentracji, aby zbadać, czy wszystko ruszyło. Z chwilą otrzymania pewnych wiadomości o ruchu, należało ruch ten ponownie umiejscowić oraz ponownie zbadać stary obszar koncentracji.

Na takim właśnie użyciu lotnictwa polega zasada oszczędzania sił. Dowództwo otrzyma dokładne dane, a lotnictwo nie będzie, nerwowo i doraźnie, bez planu pracowało.

Skoro się jednak zrobiło początkowy błąd i nakazało loty, jak wyżej, to, z chwilą otrzymania urywkowych wiadomości z rozpoznania, trzeba było wysłać nowe loty, któreby dokładnie zbadały zauważone ułamki kolumn w marszu. Rzecz prosta, że wiadomości te byłyby znacznie spóźnione.

* * *

¹ „Bolszoj nie prawit, małyj sbiwajetsia s puti“.

Streszczam więc całość rozważań nad nastawianiem rozpoznania lotniczego. Oto jego wytyczne:

1) Każde dowództwo, dysponujące lotnictwem, otrzymuje swój pas rozpoznania lotniczego, którego głębokość zależy przede wszystkim od zadania, następnie od terenu (pokrycia, sieci komunikacyjnej), wreszcie od własnego ugrupowania.

2) Częstotliwość rozpoznania ściśle zależy od „siatki komunikacyjnej“, pokrycia terenu i odległości oddziałów od frontu.

3) Na szczeblu armji i grupy operacyjnej należy ściśle wskazywać cele (przedmioty) do rozpoznania, nie uogólniając słowem „rejon — obszar“; dopiero na szczeblu dywizji, przy badaniu terenu, i to ograniczonego, można używać określenia „obszar“.

4) Pewne terminy (czas) dostarczenia wiadomości lub obserwacji należy postawić lotnikowi.

5) „Dozorowanie“ (obserwacja) różni się od rozpoznania, to też, dając zadania rozpoznania, trzeba informować lotnika o swych zamiarach i przypuszczeniach.

6) Trzeba umieć wskazać lotnikowi właściwe techniczne skierowanie rozpoznania, w zależności od „siatki komunikacyjnej“ nieprzyjaciela i pewnych przypuszczeń co do jego działalności.

Ponadto:

a) należy zdawać sobie sprawę z wiadomości, które są potrzebne do wykonania własnego manewru, t. z., szukać wiadomości na zasadniczym kierunku, interesować się, czy wyznaczone do zamierzonych działań przedmioty są w rękach nieprzyjaciela lub czy mogą być przez niego zajęte, interesować się terenem przywidywanego działania, jego „przepuszczalnością“, przeszkodami (dozorowanie, obserwacja);

b) trzeba wiedzieć, jakie wiadomości z jakich obszarów są konieczne, aby zdać sobie sprawę z możliwości nieprzyjaciela, t. z., opierając się na już posiadanych wiadomościach, należy dążyć, aby go nie stracić z pod obserwacji, obliczając kierunki możliwego posuwania się i t. d. (rozpoznanie);

c) trzeba określić, jakie środki należy przedsięwziąć w celu zapewnienia bezpieczeństwa przewidywanemu działaniu (rozpoznanie skrzydeł oraz utrzymanie łączności z sąsiadami).

Opierając się na tych wytycznych i pojawiwszy cały mechanizm obliczania nastawienia rozpoznania, można przystąpić do ukoronowania swych przemyśliwań, t. j. do opracowania:

— planu poszukiwania wiadomości i wynikających z niego

— rozkazów do rozpoznania dla lotnictwa, pamiętając jednak ściśle, że:

— każde nowe położenie wymaga poszukiwania nowych wiadomości.

Z tego wniossek, że plan poszukiwania wiadomości dla lotnictwa w zasadzie, zwłaszcza na szczeblu dywizji, będzie aktualny mniej więcej w ciągu $\frac{1}{2}$ dnia; w działaniach ruchowych — ten czas jeszcze bardziej się zmniejsza.

Wogóle — im niższy szczebel dowództwa, tem mniejsze „planowanie“ w czasie, tem więcej lotnictwa trzeba zostawić w dyspozycji do zadań w związku ze zmianą położenia.

Wobec tego rozkazy do rozpoznania lotniczego należy ograniczać jedynie do rozpoznań najbliższych, nakazanych już ostatecznie.

Pozostałoby powiedzieć słów kilka, i to dosłownie kilka, o zewnętrznej stronie tych opracowań. Otóż plan poszuki-

wania wiadomości przez lotnictwo stanowi integralną część ogólnego planu poszukiwania wiadomości, opracowywanego przez oddział II sztabu. Wzory są znane.

Jeśli chodzi o rozkaz rozpoznania lotniczego, pisze się go tak, jak się powinno mówić. Krótko, jasno i wyczerpująco.

Rozdział VI.

PRACA SZTABÓW NAD WYKORZYSTANIEM ROZPOZNANIA LOTNICZEGO.

Wiadomo już dokładnie, jak należy „nastawiać“ pracę rozpoznania lotniczego. Trzeba mieć całkowite zaufanie do wykonawców, iż, dzięki dobremu przygotowaniu jeszcze w okresie pokojowym, wykonanie zarządzeń sztabu pójdzie gładko. Otrzyma się więc wyniki, które muszą być wykorzystane. Jest to wybitny i podstawowy obowiązek sztabów, w przeciwnym razie cały wysiłek wykonawczy lotników pójdzie na marne, lotnictwo będzie się zużywało bez potrzeby; co gorsze: odczuje to, a przez to straci zaufanie do sztabów. Rzecz najniebezpieczniejsza!

Dział „wykorzystania“ rozpoznania lotniczego jest nieco zaniedbany, albowiem istnieją wielkie trudności w wyszkoleniu z powodu braku rzeczywistych warunków wojny.

Wykorzystanie rozpoznania lotniczego może przecież nastąpić wtedy, gdy rozpoznanie to jest rzeczywiście prowadzone. Kiedy i gdzie się to zdarza w okresie pokojowym?

— Na grach wojennych, gdy się rozpoznanie zarządza teoretycznie.

— Na manewrach, gdy się je przeprowadza praktycznie.

Rozważę gry wojenne.

Jeśli się nawet w grach wojennych (bez względu na to, gdzie i kto je przeprowadza) — kładzie dość duży nacisk na nastawienie rozpoznania, a w stosunku do lotników uczestniczących i na jego wykonanie (teoretyczne), to jednak same wyniki, podawane lotnikowi jako skutek jego lepszego, czy gorszego wykonania, nie dadzą się porównać z możliwościami dostarczenia istotnych wyników tego rozpoznania.

Wynika to z licznych trudności. Z jednej strony trudności są natury technicznej, polegającej na niezwykle mozolnej pracy kierownictwa w odtworzeniu sobie istotnego położenia danego terenu podczas lotu. Wymagałoby to uprzedniego, niezwykle drobiazgowego, zbadania całego szeregu szczegółów, dotyczących najdrobniejszych objawów woli przeciwnika. Nawet i w tym wypadku nie byłoby pewności, czy ucziwie wszystko zostało wzięte pod uwagę. Takie drobiazgowość badania wymaga bardzo dużo czasu. Biorąc pod uwagę ilość wykonywanych rozpoznań na różnych szczeblach i czas potrzebny do każdorazowego badania, należy przyjść do przekonania, że w grze wojennej (taktyki ogólnej) na to czasu nie ma.

Wobec tego trzeba się ograniczyć do podawania (z ramienia kierownictwa) faktów, wybitnie rzucających się w oczy, pomijając wszystkie inne, któreby, będąc zanotowane, w rzeczywistości nietylko nie uwypukliły rzeczy istotnie ważnych, lecz znacznie je zaciemniły. Podaje się więc je tylko jako skróty.

Stąd właśnie takie rzeczowe niewłaściwości, jak to, że całkowity wynik rozpoznania sprowadza się do dwóch wierszy meldunku: „Zauważono kolumnę długości 18 km w marszu na ... czoło przy m...” lub „Zauważono rozmieszczenie nieprzyjaciela w trzech ugrupowaniach, miejscowość... X... i Y...”. To też w grach wojennych zazwyczaj

używa się pojęcia „wielkich jednostek“ lub innych wyraźnych określeń.

Inna trudność jest ściśle rzeczowa. Oto, gdyby chcieć uwzględniać wszystkie dobrze skierowane i wykonane rozpoznania oraz wiernie podawać ich wyniki, zaszczyły obawa, że gra wojenna będzie grą, prowadzoną... w otwarte karty. Powstaje więc konieczność, w celu urozmaicenia rozgrywki, ze względów poprostu dydaktycznych, „fałszowania“ wyników rozpoznania, pomniejszania wartości wyników, wreszcie „zestrzeliwania“ lotnika, który za dużo chciał zobaczyć.

I jedno i drugie — w następstwie powoduje bardzo poważne skutki. Oto przyszli sztabowcy przyzwyczajają się do zbyt „wyraźnych“ meldunków, meldunków tak jasnych i prostych, że nie pozostawiają najmniejszej wątpliwości i nie potrzebują żadnego „deszyfrazu“. Pytanie sztabowca — znajduje zupełnie wystarczającą i zadowalającą odpowiedź lotnika. Cóż może być „dogodniejszego“? Jakże „cenna“ jest praca lotnika na grach wojennych! Z drugiej zaś strony, wskutek rzekomego „braku“ wiadomości od lotnictwa, siłą rzeczy, pomniejsza się zaufanie do, Bogu ducha winnego, w tym wypadku — lotnictwa.

* * *

Przejdźmy do manewrów.

Nie spotyka się tam już tego 100% niedociągnięcia. Lotnik rzeczywiście wykonywa rozpoznanie, sporządza meldunki i daje je do wykorzystania. Jest to już bardzo duży postęp, bo następuje zetknięcie się z rzeczywistością.

Jednak znowu brak pełnego obrazu wyników rozpoznania, gdyż działania są zawsze „skadrowane“. Jeśli oddziały są w pełnym składzie, to zawsze już są „skadrowane“ najbliższe tyły (służby), a tyły dalsze wogóle nie istnieje.

ją. Stąd wniosek, że praktyka sztabów w wykorzystywaniu rozpoznania lotniczego może dotyczyć jedynie pola walki, a więc na szczeblu niemal oddziałów walczących, i to najwyżej dywizji (brygady kawalerji).

Gdzie się więc można zapoznać z rozpoznaniem na szczeblu grupy operacyjnej i armji, najkorzystniejszym i (w rzeczywistości) najtrudniejszym do rozwikłania?

Widać z tego, jaki jest stan rzeczy i jak poważne trudności będą w przyszłości, w razie potrzeby rzeczywistego wykorzystania wyników rozpoznania.

Będziemy się więc starali dać pewne wskazówki praktyczne. Będą one dotyczyły jedynie sposobów myślenia, obliczania, słusznego podejścia do sprawy.

* * *

Teraz należy się zastanowić, jaką wartość, a raczej, jaki stopień wiarygodności, ma dla sztabu meldunek lotniczy, biorąc z góry pod uwagę, że istnieje całkowita „ścisłość“ ze strony wykonawcy, t. j. lotnika.

Przedewszystkiem należy zauważyć, iż od lotnictwa otrzymuje się dwa rodzaje meldunków: na piśmie (lub ustnie), w postaci szkicu i t. d., tak zwane wyniki rozpoznania wzrokowego, i fotografie, wyniki rozpoznania mechanicznego.

Co do fotografii — są one zupełnie wiarygodne, albowiem odzwierciedlają wszystko, co było widoczne. Nadają się one jedynie do wykorzystania technicznego, o czym będzie mowa później.

Teraz o meldunkach. Dla stwierdzenia prawdy należy podkreślić, iż wartość meldunków lotniczych co do istotnego stanu rzeczy jest niekiedy względna, pomimo pełnego zaufania do dokładności i ści-

słości wykonywającego. Wpływają na to pewne przyczyny, obniżające lub podające w wątpliwość wiadomości zawarte w meldunkach. Jako przykład może służyć chociażby stopień ostrości wzroku obserwatora (jeden widzi lepiej, drugi gorzej; jeden zobaczy więcej szczegółów, drugi mniej), następnie pora dnia (z rana i wieczorem da się zauważyć więcej niż w południe, ze względu na cienie), stan pogody, zachmurzenie miejscowe. Stopień widoczności, przejrzystości powietrza, odgrywa w obserwacji bardzo dużą rolę, tak samo, jak pokrycie terenu. Ilość lasów, osiedli, dróg obsadzonych drzewami — w znacznym stopniu zmniejsza wartość rozpoznania lotniczego. Co do rozpoznania nocnego, jest ono, siłą rzeczy, bardziej utrudnione niż dzienne i wyniki jego należy brać z wielką ostrożnością.

Poza tem wchodzą w grę jeszcze i inne przeszkody i względy, jak naprzykład maskowanie, zmieniające lub zacierające zarysy pewnych przedmiotów; stąd łatwość błędnego określenia obserwowanego przedmiotu. Wysokość, z której się prowadzi rozpoznanie, odgrywa też poważną rolę. Wysokość ta, co prawda, zależy od zadania, ale wpływa na nią również i obrona przeciwlotnicza. Dalej, nie należy zapominać o obronie przeciwlotniczej z ziemi, ani o walkach w powietrzu, odrywających obserwatora od bezpośrednich zadań obserwacji, co może spowodować pominięcie pewnych szczegółów lub niedość dokładne ich określenie. Wreszcie trzeba też wspomnieć i o wyszkoleniu obserwatora. Zrozumiałą jest rzeczą, że są wykonawcy lepsi i gorsi, że wyniki ich pracy mogą być pełniejsze lub skromniejsze, bardziej lub mniej udane.

Widać stąd, jak wiele przyczyn składa się na to, że, pomimo najszczerszych chęci, pomimo największych wysiłków, pomimo pokonywania największych trudności, meldunek lotniczy nie jest pełnem odzwier-

ciedleniem rzeczywistości. Meldunek lotniczy jest w dużym stopniu przyczynkiem do prawdy, bodźcem do jej poszukiwania, jest jej zapoczątkowaniem. To też meldunek negatywny, wobec powyższych przyczyn, bynajmniej nie świadczy, że tam istotnie nic niema.

Meldunek lotniczy jest swego rodzaju „zaszyfrowanem“ doniesieniem, do którego odczytania trzeba szukać klucza u spokojnych i wytrawnych „poszukiwaczy prawdy“.

* * *

Po omówieniu przyczyn, które utrudniają rozpoznanie, a przez to pomniejszają wartość i wiarygodność otrzymanych wyników, poświęcimy parę słów obowiązkowi sztabowców, którzy mają wykorzystywać meldunki.

Otóż do badań przy wykorzystywaniu meldunków, zwłaszcza lotniczych, można (i należy) dopuścić (szczególnie na wyższych szczeblach dowództw) jedynie oficera:

- mającego wyrobienie sztabowe i linjowe,
- pozbawionego wady trzymania się kurczowo myśli zgóry powziętej (t. zw. „idée préconçue“).¹

Aby bowiem móc wykorzystać meldunek lotniczy, trzeba przede wszystkim jasno i spokojnie zdać sobie sprawę z tego, co się u nieprzyjaciela w ogóle dzieć może. Bez względu na położenie na froncie (spokój czy bitwa), bez względu na ilość wprowadzonego wojska, faktem jest, że nieprzyjaciel będzie żył, będzie się ruszał. Inna sprawa dotyczy już intensywności tego życia; ale prawa

¹ Szerokie przewidywania co do możliwości zachowania się nieprzyjaciela są konieczne. Chodzi jednak o to, żeby nie wmawiać w siebie z uporem jednej tylko jakiejś możliwości.

do życia nie można mu odmawiać. Musi przecież zaopatrzyć w żywność i amunicję jednostki na froncie, musi przeprowadzić ewakuację rannych, chorych lub sprzętu; z kraju będzie dowoził bliżej lub dalej od frontu zapasy i będzie je magazynował, wszystko to wymaga ruchu i odbywa się zazwyczaj otwarcie, a więc lotnik widzi to i notuje. Zależnie od stopnia dokładności lotnika meldunek będzie dłuższy lub krótszy, obszerniejszy lub streszczony. Naprzykład lotnik otrzymał zadanie rozpoznania drogi długości około 50 km, stanowiącej dobiegową linię dofrontową. Gdyby rozpoznanie to prowadził z wysokości 1200—1500 m, t. j. z wysokości, z której znaczna ilość szczegółów daje się jeszcze zaobserwować gołym okiem, gdyby nikt mu w tym nie przeszkadzał, a on zechciał dokładnie zanotować wszystko, co widział, wówczas sztab otrzymałby prawdopodobnie olbrzymi meldunek, szczegółowe wyliczenie i zaznaczenie wszelkiego rodzaju ruchu i t. d. Byłyby w tym meldunku i ziarna, i plewy. Rola młynarza „przesiewacza“ przypadłaby w udziale sztabowi.

Trzeba więc umieć dostosować każdorazowo (na każdym szczeblu dowództwa) odpowiednie sito, ażeby wraz z plewami nie puścić i ziarna. Trzeba, aby sztab był niezwykle dokładnie zaznajomiony, zarówno z organizacją wojska nieprzyjaciela, jego taktyką, jak i z organizacją i działaniem tyłów.

Należy się dokładnie znać na szczegółach służby transportowo-komunikacyjnej, na jej obliczeniach i działaniu. Dopiero wtedy będzie można odróżnić zjawiska normalne od anormalnych, ruch zwykły od intensywnego, rozmieszczenie „codzienne“ od okolicznościowego, „nasylenie“ zwykłe od „szczególnego“.

Gdyby się przeniosło na mapę 1:100.000 dokładne rozmieszczenie wszystkich nawet najdrobniejszych oddziałów służb, gdyby się udało przenieść cały ruch

i uświadomić go sobie wyraźnie, — spostrzeżlibyśmy mrowisko, w które wtłoczono kij, t. j. oko obserwatora.

Jeśli przeto sztabowcy nie umieli zdać sobie sprawy z tego, co się normalnie u nieprzyjaciela dziać powinno, to po otrzymaniu dokładnego meldunku lotniczego — będą nastrojeni panicznie. Poprostu meldunek będzie zbyt obszerny i zbyt dużo zawierający szczegółów i przerazi stopniem ruchliwości nieprzyjaciela, będąc w rzeczywistości jedynie dobrym odzwierciedleniem normalnego biegu rzeczy u nieprzyjaciela.

A więc: głęboka znajomość przebiegu spraw operacyjno-zaopatrzeniowych oraz spokojne uzmysłowienie sobie pewnych „praw“ nieprzyjaciela — będą jednym z kamieni węgielnych przy podejściu do wykorzystania meldunku lotniczego.

Drugim kamieniem węgielnym — jest konieczność pozbycia się wady trzymania się uparcie myśli zgóry powziętej. Wobec tego jednak, że dotyczy to już wiadomości otrzymywanych ze wszystkich źródeł rozpoznania, nie będziemy się dłużej nad tem zatrzymywali. Ostrzegam jedynie, że, jeśli ktoś „zechce“ znaleźć w meldunku lotniczym potwierdzenie swego przypuszczenia — „o jeszcze jednej wielkiej jednostce“, „o jeszcze jednym pułku artylerji ciężkiej“ i t. d. —, wówczas z pewnością, zestawivszy nawet nieświadomie pewne fakty, osiągnie to bez większego wysiłku. Należy się więc wystrzegać tej wady.

* * *

Po tych wstępnych przemówieniach przejdziemy do samego wykorzystania meldunku lotniczego.

Wykorzystanie meldunków lotniczych zależy od cza-

s u, jakim sztab rozporządza; czas ten jest różny na różnych szczeblach dowództw. Im niższy sztab, im bliżej do nieprzyjaciela, tem mniej czasu, tem szybciej należy wykrywać meldunek. Przeto sposoby wykorzystywania rozpoznania lotniczego zależą od poszczególnych szczebli dowództw.

Bez względu jednak na szczebel dowództwa, ogólnie biorąc, wykorzystanie rozpoznania lotniczego polega na:

- porównaniu otrzymanych wiadomości z posiadanym materiałem, w celu stwierdzenia stopnia wiarygodności uzyskanych danych;
- natychmiastowem¹ zarządzeniu sprawdzenia otrzymanych wiadomości przez odpowiednie środki rozpoznania;
- przekazaniu otrzymanych wiadomości zainteresowanym podwładnym, przełożonym i sąsiadom, z zaznaczeniem stopnia wiarygodności, co Generał Sosnkowski na jednym ze swych omówień nazwał „dobremi zwyczajami wojennymi“;²
- bezstronnem zreferowaniu swemu dowódcy całokształtu wiadomości posiadanych

¹ Pojęcie „natychmiastowy“, co do czasu, jest względne. Inaczej należy rozumieć „natychmiast“ na szczeblu armji, inaczej na szczeblu dywizji. W każdym razie podkreślam, że rozumowania co do „częstotliwości“, omówione w poprzednim rozdziale, obowiązują również w tym wypadku.

² Rzecz prosta, że trzeba wogóle odróżniać wiadomości, które mogą być bezpośrednio wykorzystane przez nas czy też przez podległe jednostki (marsz kolumny blisko frontu, podsuniecie lub ściąganie artylerji itd.), i które muszą być natychmiast przekazywane; innych natomiast nie potrzeba natychmiast przesyłać, lecz podać je ewentualnie w meldunku (komunikacie).

i wysnuciu z nich syntetycznych wniosków o nieprzyjacielu.

Oto są najważniejsze zasady wykorzystywania wszystkich wiadomości, a szczególnie wiadomości rozpoznania lotniczego. Teraz przejdę do poszczególnych szczebli dowództw.

Oddział II sztabu armji uzyskuje z różnych źródeł wiadomości o nieprzyjacielu. W każdym razie ma wiadomości z tyłów głębszych, otrzymane od lotnictwa szczebla wyższego (nadesłane ze sztabu naczelnego wodza lub grupy armji). Z obszaru tyłów bliższych, przydzielonych lotnictwu armji, ma wiadomości, uzyskane od lotnictwa własnego i sąsiadów.

Tworzy się więc niejako „dossier“ tyłów nieprzyjaciela, t. j. mapę lub szkice, na których się notuje każdorazowo (zaznaczając czas obserwacji) uzyskane wiadomości z zaznaczeniem stopnia wiarygodności, i w ten sposób trzyma się rękę na plusie życia nieprzyjaciela.

Nowe informacje, uzyskane od lotnictwa, przekazuje oddział II dowództwu wyższemu i sąsiadom — do wiadomości, a podwładnym — do sprawdzenia.¹ Konieczną rzeczą jest zaznaczyć stopień wiarygodności, a przynajmniej wskazać, czy wiadomość już jest sprawdzona (ponowna), czy też ma dopiero ulec sprawdzeniu.

Obranie środka sprawdzenia wiadomości, uzyskanych od lotnictwa, w większości wypadków będzie zależało od rodzaju uzyskanych wiadomości, od charakteru „objektu“ nieprzyjaciela. Naprzykład: skoro lotnictwo melduje, że zauważyło dużą kolumnę wojska, posuwającą się na tyły, czyli w obszarze rozpoznania „przydzielonego“ podwładnym, nie pozostaje nic innego, jak zawiadomić o tem na-

¹ Lub nakazuje sprawdzenie własnymi środkami.

tych miast (pojęcie czasu bezwzględne) — odnośne zainteresowane dowództwo, które będzie musiało wyznaczyć własne środki do sprawdzenia (w celu zachowania ciągłości obserwacji) uzyskanej wiadomości.

Jeśli natomiast nadejdzie wiadomość, iż nieprzyjacieli organizuje składy, buduje mosty, urządzenia obronne i t. d. w granicach rozpoznania armji, obowiązkiem sztabu jest nakazać sprawdzenie, następnie zawiadomić wyższy szczebel dowództwa.

Znamiennym dla szczebla armji objawem jest to, że większość uzyskiwanych wiadomości pochodzi wyłącznie od lotnictwa i że sprawdzanie uzyskanych wiadomości przypada również niemal wyłącznie lotnictwu. Na tym szczeblu dowództwa rozpoznanie bojowe (broni) nie daje wyniku ze względu na płytkość rozpoznania, a rozpoznanie agencyjne nie daje wyniku ze względu na powolność i trudność w przekazywaniu wiadomości. Pozostaje więc jedynie lotnictwo oraz wywiad radjowy.

* * *

Nieco inaczej się ta sprawa przedstawia na szczeblu dywizji piechoty (brygady kawalerji).¹ Do sztabu dywizji piechoty lub brygady kawalerji będą napływały wiadomości od lotnictwa szczebla wyższego (drogą służbową), od sąsiadów, wreszcie od własnego lotnictwa i własnych oddziałów.

Z chwilą więc otrzymania wiadomości ze szczebla wyższego, że w granicę rozpoznania lotniczego dywizji wchodzi

¹ Szczebel grupy operacyjnej pomijamy, albowiem praca nad wykorzystaniem rozpoznania lotniczego na tym szczeblu będzie się odbywała tak, jak na szczeblu armji lub dywizji, zależnie od tego, jakiego rodzaju działania prowadzi grupa operacyjna i jak jest zorganizowany sztab grupy.

nieprzyjaciel, zadania sprawdzenia tych wiadomości, dalszej obserwacji tego nieprzyjaciela przypadną w udziale przede wszystkim lotnictwu. Jest to zarazem ubezpieczenie dowódcy, który będzie szukał potwierdzenia tych wiadomości jak najdalej, t. j. posunie swe rozpoznanie lotnicze jak najgłębiej, aby zyskać na czasie w przeprowadzaniu swych obliczeń i przygotowań.

Inną kategorię ubezpieczenia dowódcy będą stanowiły meldunki własnego lotnictwa (na szczeblu dywizji) i własnych oddziałów. Właściwie mówiąc, większość wiadomości będzie się uzyskiwało wyłącznie z tych źródeł.

W przeciwieństwie więc do szczebla armji, gdzie zadanie sprawdzenia uzyskiwanych wiadomości będzie przypadało niemal wyłącznie lotnictwu, na szczeblu dywizji (brygady kawalerji), sprawdzanie wszelkiego rodzaju wiadomości przypadnie w udziale również i broniom głównym. Powodów do tego wiele. Przede wszystkim na szczeblu dywizji nieprzyjaciel jest już w terenie, stosuje maskowanie taktyczne i techniczne, starannie wykorzystuje pokrycie terenowe, jak: lasy, osiedla i t. p. W tych warunkach rozpoznanie powietrzne napotyka poważne trudności. Poza tem — w rachubę wchodzi czas. Nieprzyjaciel jest już zbyt blisko, aby się można było ociągać ze sprawdzeniem tej lub innej wiadomości na przeciąg nawet kilku godzin. Natomiast dla lotnictwa noc stanowi przerwę w działaniu (szczególnie dla rozpoznania bojowego, a częściowo i bliskiego), a podczas nocy nieprzyjaciel ma możliwość wykonania przemarszów, przegrupowań i t. d.

Z całokształtu tych rozważań należałoby wyciągnąć wnioski, iż na szczeblu dywizji piechoty (brygady kawalerji) lotnictwo stanowi jeden ze środków rozpoznania, częstokroć równorzędny z innymi środkami. To też na szczeblu

tym tylko wzajemne uzupełnianie, wzajemne sprawdzanie uzyskiwanych wiadomości może dać dodatnie wyniki.

Z chwilą więc, gdy uzyskano wiadomości od własnego lotnictwa, trzeba je przekazać przedewszystkiem podwładnym, nakazując sprawdzenie wszystkimi, będącymi w dyspozycji, środkami. Otrzyma odpowiednie polecenie kawalerja dywizyjna i artylerja; dowódcy jednostek piechoty otrzymają polecenie przeprowadzenia rozpoznania bojowego. Będzie miała pracę i łączność: wywiad radjowy i podsłuch. Słowem — do sprawdzania uzyskanych wiadomości będą puszczane w ruch wszystkie środki rozpoznania, nie wyłączając lotnictwa, które również sprawdza uzyskane przez siebie wiadomości.

Podobnie rzecz się przedstawia, gdy wiadomości te napłynęły od broni (piechoty, kawalerji i artylerji). Do sprawdzania tych wiadomości będzie pociągnięte, prócz broni głównych, również i lotnictwo.

W każdym razie zawsze będą górowały już wskazane zasady: porównać uzyskany materiał z posiadanym; nakazać sprawdzenie i obiektywnie referować dowódcy; zawiadomić przełożonych, podwładnych i sąsiadów.

* * *

Po omówieniu wykorzystywania wyników wzrokowego rozpoznania lotniczego pozostaje jeszcze wspomnieć o wynikach rozpoznania mechanicznego, t. j. o fotografii lotniczej.

Na początku trzeba zdać sobie sprawę z tego, co mogą dać lotnicy, a jaka praca przypada w udziale sztabowcom.

Lotnik-obszernik, po wykonaniu swej pracy, powinien ją zgrubsza opisać, t. j. zorientować fotografję

według stron świata, zaznaczyć wysokość, z jakiej została wykonana, zaznaczyć odległość ogniskową swego aparatu („F“), dzień i godzinę wykonania, oraz ewentualnie podkreślić szczegóły szczególnie rzucające się w oczy.

Wykonane przez lotnika fotografie dadzą się podzielić na dwie kategorie: jedna z nich — to fotografie, wykonane z własnej inicjatywy lotnika, bądź dla potwierdzenia zauważonych szczegółów, bądź dla dokładniejszego zbadania przedmiotu, który nie dał się dobrze zaobserwować wzrokiem. Dotyczy to kolumn marszowych oddziałów, rozmieszczenia obozów, parków i t. d. Fotografie te wykorzystuje bezpośrednio lotnik i wyniki uwzględnia w meldunku lotniczym, zaznaczając, iż są to dane fotograficzne.

Inną kategorię zdjęć lotniczych stanowią fotografie wykonane z polecenia dowództw, zwłaszcza dowódców artylerji. Zdjęcia te, po opisanii ich przez lotnika, przedstawia się właściwym dowództwom i broniom, gdzie są dopiero wykorzystywane. W szczególności dotyczy to rejonów umocnionych, rozbudowanych składów, węzłów kolejowych, fotografowanych w pewnych odstępach czasu, terenu pola bitwy, obszarów rozmieszczenia artylerji ciężkiej nieprzyjaciela, fotografii, sprawdzających własne maskowanie i t. d. i t. d.

Zdjęcia lotnicze z najbliższego przedpola wykorzystuje się bezpośrednio (zgrubsza)¹ na szczeblu dywizji piechoty przez sztab i dowódców artylerji, co nakłada na nich obowiązek umiejętnego wykorzystywania tych fotografii. Sowiecki tymczasowy bojowy regulamin artylerji nadmienia, że *„umiejętność czytania i rozumienia zdjęć lotniczych przez dowódców artylerji jest podstawowym i najbardziej koniecznym warunkiem do wykorzystania przez nich zdjęć lotniczych“*.

¹ Wykorzystanie szczegółów przypada w udziale specjalistom.

Do dokładnego i całkowitego wykorzystywania zdjęć lotniczych wyższe sztaby mają specjalistów. W szczególności na szczeblu armji, w oddziale II lub w oddziale topograficznym, znajduje się specjalista w odczytywaniu zdjęć lotniczych.

Praca takiego specjalisty polega na mozolnem wyszukiwaniu najdrobniejszych przejawów życia nieprzyjaciela, na porównywaniu z poprzednimi zdjęciami lotniczymi, mapą, innemi doniesieniami i t. d. i t. d. Dopiero wynik długotrwałej pracy będzie stanowił podstawę do referatu u szefa oddziału II sztabu armji i wyżej.

Stanowiska oficerów-specjalistów w odczytywaniu zdjęć lotniczych (niezupełnie słusznie nazywanych fotogrametrystami) zostały utworzone już w r. 1915. W wojsku francuskim zajmowali je oficerowie dyplomowani, o wielkiem wyrobieniu sztabowem, współpracując ściśle z szefem saperów (w sprawach umocnień) oraz kwatermistrzem (ruch na komunikacjach, organizacja tyłów i t. d.).

Bez względu jednak na szczebel dowództwa, na którym się przeprowadza wykorzystywanie zdjęć lotniczych, ogólnie biorąc, techniczne wykorzystanie polega na:

1) porównywaniu zdjęć lotniczych ze zdjęciami poprzednio wykonanemi. Pozwala to spostrzec różnicę w przygotowaniach lub pracach nieprzyjaciela. Jeśli ponadto zdjęcia lotnicze były wykonywane w różnych godzinach, dadzą możliwość zauważenia urządzeń pozorowanych (wielkość cieni);

2) badaniu stereoskopowem,¹ oddającym najzupełniej dokładnie rzeźbę terenu, co wykrywa odrazu wszystkie urządzenia pozorowane, które w stereoskopie okażą się płaskimi;

3) zmniejszeniu podziałki, pozwalającej na najzupełniej dokładne określenie szczegółów;

¹ Wymaga to jednak specjalnie wykonywanych zdjęć.

4) naniesieniu poprawek na mapę — za pomocą porównywania ostatnich zdjęć lotniczych i mapy.

Po otrzymaniu wyników technicznego wykorzystania przystępuje się do wykorzystania taktycznego, t. j. na podstawie ujawnionych szczegółów na zdjęciach lotniczych oraz na podstawie porównania z innymi wiadomościami robi się pewne przypuszczenia co do zamiarów nieprzyjaciela.

* * *

Przedstawiam te trudności wykorzystania rozpoznania lotniczego jedynie w tym celu, aby się można było w chwili zetknięcia z rzeczywistością każdorazowo odpowiednio do niego ustosunkować.

Ponieważ się jednak obawiam, żeby z tych wywodów nie wyciągnięto niepożądanego wniosku, t. j. braku zaufania do rozpoznania lotniczego i chęci obniżenia jego wartości, przytoczę pewien przykład historyczny rozpoznania lotniczego bezpośrednio na korzyść naczelnego wodza, który powinien podnieść wartość tego rozpoznania. Działo się to 18 VIII 1920, gdy Naczelny Wódz, prowadząc zwycięską ofensywę, przesunął swe miejsce postoju z Dębłina na Garwolin wraz ze sztabem 4 armji.

W dniu 17 VIII wieczorem sztab Naczelnego Wodza posiadał następujące wiadomości o nieprzyjacielu (patrz szkic na str. 145).

W dniu 18 VIII rano zostało nakazane rozpoznanie lotnicze wzdłuż linii marszu, określonej w meldunku. Wskutek złych warunków atmosferycznych (gęsta mgła) rozpoznanie można było przeprowadzić dopiero w godzinach między 9 a 12.



Oto autentyczny meldunek z rozpoznania.

3. eskadra lotnicza.

Dnia 18/VIII. g. 12,30.

MELDUNEK LOTNICZY. ¹

Start: g. 9,20

Lądowanie: g. 12,30.

Marszruta: Dęblin — Żelechów — Latowicze — Kałuszyn — Liw — Węgrów — Sokółów — Drohiczyń — Mordy — Siedlce — Łuków — Dęblin.

W Dereczynie dużo własnych taborów na postoju. Część około 100 furmanek maszeruje ku Łomnicy. O g. 10-ej z Kałuszyna wychodziła grupa ludzi 10—12. O g. 10,10 mam wrażenie, że Kałuszyn zajęty przez własne oddziały. ² Z Karczewa do Liw duże kolumny wozowe, jedna 300—350 tuż za mostem, druga parę kilometrów przed Liwami. Przed tą ostatnią maszerował oddział piechoty

¹ Pilot — por. Romeyko; obserwator — por. Ratomski.

² Obserwator odniósł wrażenie na podstawie znajomości sytuacji własnej (rozkazów operacyjnych).

około 100 ludzi. O g. 10,30 kolumny te posuwały się bardzo pośpiesznie, mam wrażenie, że to była własna piechota. Poczynając od Liw i dalej szosą Węgrów — Sokółów aż do Drohiczyna olbrzymia kolumna cofającego się przeciwnika. Kolumna składa się z olbrzymiej ilości wozów, przypuszczalnie do 10.000—15.000, artylerji oraz kolumny piechoty idącej pieszo. Kolumna ta była zwarta. W niektórych zaś miejscach wozy posuwały się po szosie po dwa, a nawet trzy rzędy, poczynając od Górne aż do Sokółowa, szosa zastawiona wozami tak, że szosy prawie nie widać. Wszystko to stoi i chce posuwać się w kierunku Sokółowa i dalej prawdopodobnie na wschód.¹ O g. 10,50 z Mokobrodów tabor około 200 furmanek drogą przez Doune ku szosie z Potrzebowa do Kozudzina kolumny wozowe. Do Krzestina wchodził oddział około 60—70 jazdy ze strony Siedlec o g. 10,50, prawdopodobnie własny.

W Mordach o g. 10,55 nie zaobserwowano nic.² Mam wrażenie, że Mordy są opuszczone przez bolszewików, lecz nie zajęte przez nasze oddziały. Siedlce zajęte przez oddziały. Jest artylerja i piechota. O g. 11-ej oddział piechoty około 200 ludzi maszeruje przez miasto w kierunku wschodnim, prawdopodobnie skieruje się na Mordy. Znaczne oddziały własne odpoczywają na południowym skraju miasta. Z Łukowa do Siedlec nadciągają własne tabory.

Ogólne wrażenie: przeciwnik wycofuje się w kierunku na Bug przez Drohiczyn.

Jazdę własną należy rzucić na Drohiczyn celem odciążenia odwrotu bolszewików.

¹ Przesądzenie sprawy niesłuszne i bezpodstawne, czego należy unikać w meldunkach lotniczych.

² Jak ważna jest ta wiadomość negatywna! Aczkolwiek nie przesądza ona, że w rzeczywistości w miasteczku mogły być ukryte oddziały.

*Mam wrażenie, że oddziały, które zajęły Siedlce i nasza jazda działa zbyt wolno i zbyt ostrożnie.*¹

Obstrzał z k. m. ręcznych z kolumn bolszewickich.

Różne wiadomości: Na kolumny cofającego się przeciwnika rzucono 48 kg materiałów wybuchowych. Nadzwyczaj skutecznie trafiły bomby w same kolumny, rozpraszając części jego na wszystkie strony. Również kolumna ta została ostrzelana z karabinów maszynowych“.

* * *

Tego samego dnia sztab 4. armji, na podstawie rozpoznania lotniczego i innych wiadomości, wydaje komunikat informacyjny dodatkowy, treść którego przytaczam:

Dowództwo 4. armji.

Nr. 14001 a/III.

Poczta pol. Nr. 4. dn. 18/VIII. g. 20-a.

MELDUNEK SYTUACYJNY DODATKOWY.

.....

1) Nieprzyjaciel w braku orientacji cofa się w panicznym popłochu w różnych kierunkach.

Lotnik nasz stwierdził o g. 10,30, że począwszy od Lwów i dalej szosą przez Węgrów — Sokołów aż do Drohiczyna cofa się olbrzymia kolumna nieprzyjacielska w kierunku wschodnim. Kolumna ta składa się przypuszczalnie z 10.000—15.000 wozów, kawalerji, artylerji i piechoty.

¹ Zarówno forma, jak i treść niedopuszczalna. Poglądy lotnika mogą być wysłuchane przy ustnym raporcie, jeśli takowy zostanie zarządzone. Natomiast słusznym jest zaznaczenie ogólnego wrażenia, że „przeciwnik wycofuje się w kierunku na Bug przez Drohiczyn“.

Poczynając od Górna aż do Sokołowa szosa zastawiona tak, że jej prawie nie widać. Wszystko to stoi, chcąc posuwać się w kierunku Sokołowa. Lotnik odniósł wrażenie, że nieprzyjaciel cofa się na Drohiczyn, a rzucenie jazdy na Drohiczyn przyniosłoby mu klęskę.

(—) RYBAK

ppłk. Szt. Gen. i Szef Sztabu.

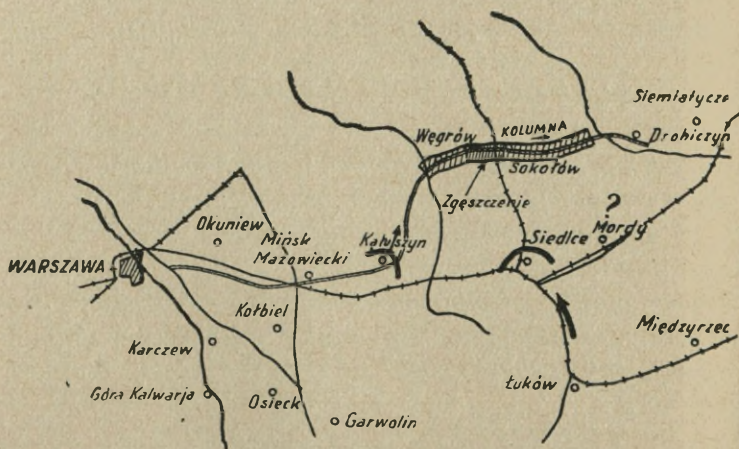
Za zgodność:

(—) KETTLING

major i Szef Oddz. III.

* * *

Wiadomości z rozpoznania lotniczego przeniesione na szkic wyglądają następująco:



Pozostaje mi zwrócić uwagę na pewien szczegół w wykorzystania meldunku lotniczego przez sztab 4. armji.

Oto na podstawie meldunku lotniczego i porównania z innymi wiadomościami, sztab 4. armji:

1) — przychodzi do przekonania, że „nieprzyjaciel cofa się w panicznym popłochu w różnych kierunkach“ (meldunek lotniczy wspomina natomiast tylko o kierunku na Drohiczyn);

2) — zaznacza stopień wiarygodności odnośnie ruchu na Drohiczyn, wskazując, iż są to wiadomości pochodzące od lotnika, a więc jeszcze nieoficjalne, t. j. niesprawdzone;

3) — wskazuje podwładnym, w jakiej sytuacji i ilości znajdują się nieprzyjaciel.

Meldunek lotniczy jest więc „przesiany“ na szczeblu sztabu 4-ej armji: nie znajdziecie Panowie już tych wiadomości w meldunku sytuacyjnym, które bądź nie stanowiły istotnej wartości, a były jeno przez skrupulatność lotnika odnotowane, — bądź tych wiadomości, które były wyłącznie potrzebne sztabowi 4-ej armji (np. położenie własnych oddziałów).

Na podstawie wyników rozpoznania lotniczego w południe, sztab 4. armji zarządza ponowne rozpoznanie wieczorne tych samych kierunków. Oto dosłowna treść:

„Lot bojowy dn. 18. sierpnia 1920 r., pilot szef lotnictwa 4-ej armji major Kossowski Jerzy, obserwator por. obs. Łaguna Aleksander...¹ (mowa jest o typie samolotu i warunkach atmosferycznych).

Zadanie: wywiad z bombardowaniem przez Kałuszyn — Węgrów — Sokołów — Drohiczyn — Łosice — Mordy — Łuków — Dęblin. Droga nakazana, jak wyżej.

Ruch na drogach: bolszewicy cofają się w kierunku na Sokołów — Drohiczyn. Od Węgrowa i przez Węgrów od Starej Wsi, skąd szło niezbyt wiele furmanek, około 100. Zapewne więc były to ostatnie cofające się stamtąd.

¹ Odpis depeszy Hughesa z dowództwa 4 armji do dowództwa frontu środkowego w dn. 18. VIII. g. 21'45.

Reszta taborów szła szosą na Sokołów — Drohiczyn. W samym Węgrowie pozostawało już względnie mało bolszewików i wozów. Zato na szosie aż do Drohiczyzna szło nie mniej jak około ośmiu tysięcy wozów. Gros sił bolszewickich znajduje się teraz, to jest o g. 17-ej, w rejonie Sokołowa i cofa się pośpiesznie wraz z całą kolumną idącą. Miejscami szosa aż w trzy rzędy równoległe. W kolumnie maszeruje także piechota, lecz bezładnie obok szosy stop. Widziano także artylerję w kolumnie tej. Czoło kolumny przeprawiło się przez Bug, odpoczywa na brzegu rzeki. Część niewielka zajęła Drohiczyn i wychodziła właśnie o g. 17,30 drogą na Sypki i Siemiatycze. Odchodzących wozów było tam jednak niewiele. Nasze wojska są pod Węgrowem i o g. 16,45 przeprawiły się wbród mniej więcej baon piechoty i 150—200 wozów. Maszerującą kolumnę przeciwnika obrzucono bombami i z małej wysokości atakowano z karabinów maszynowych kilkanaście razy w różnych miejscach drogi marszu, wywołując wszędzie nieopisany nieporządek. Artylerja zjeżdżała pędem z szosy w pole i uciekała. To samo było z taborami. Pod Drohiczynem oprócz mostu na szosie jest jeszcze most na wschód nieco od miasta cały, a zdaje się iż nie będzie spalony, bo leży na drodze odwrotu. W Łosicach stwierdzono obecność własnej kawalerji i w Mordach również nasi. W Zbuczynie baon maszeruje naszej piechoty i wozy.

Nader wskazanem byłoby wysłanie z Łosic choćby jednego szwadronu kawalerji na szosę pod Drohiczyn¹ z karabinem maszynowym, mógłby bowiem wywołać szalone zamieszanie wśród cofających się, którzy już zdają

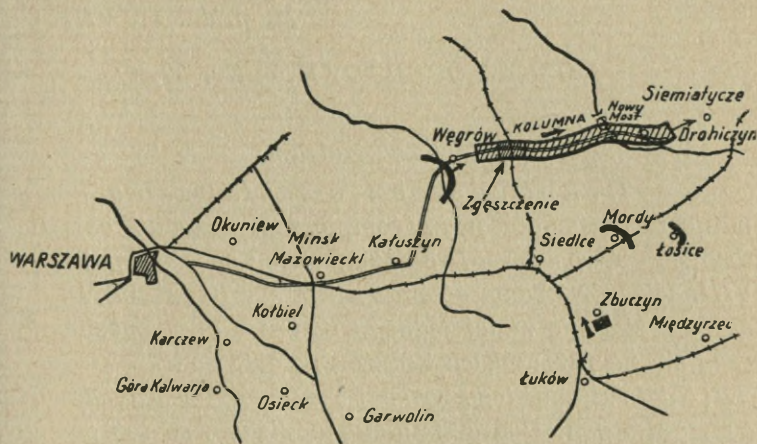
¹ Ponownie zauważają pewne „porady“ od lotnika. Wynika to stąd, iż ówczesny szemat meldunku lotniczego przewidywał rubrykę do wypełnienia „ogólne wnioski“ — co upoważniło lotnika do tego rodzaju „porad“.

się być bardzo zdemoralizowani. Można by ewentualnie przeprowadzić się przez Bug i zaatakować z tamtej strony.

Samolot otrzymał 5 kul w kadłub, ster i skrzydło.

Al. Łaguna por., Kossowski mjr.-pilot¹.

Na tej oto mapie proszę porównać kolejne sytuacje na podstawie meldunku lotniczego z godzin popołudniowych i wieczornych.



Oto na podstawie tych autentycznych dokumentów zechcą Panowie uświadomić sobie wartość uzyskanych danych z rozpoznania lotniczego, nawet na szczeblu tak wysokim, jak Naczelnego Wodza.

Czy wiadomości odnośnie własnych wojsk, nawet przy idealnej łączności, mogłyby napłynąć tak szybko? Czy można by innym środkiem uzyskać tak szybko wiadomości o nieprzyjacielu? Pozostawiam to do rozważenia.

Jak widzimy, obydwie meldunki przywiązują specjalną wagę do uderzenia na Drohiczyn. Niech mi przeto wolno będzie — poprostu już dla wyjaśnienia tego faktu hi-

¹ Na podstawie tego rozpoznania sztab 4. armji wydał dn. 18. VIII. wieczorem komunikat informacyjny.

storycznego — podać, jak się rzecz w rzeczywistości miała.

O Drohiczynie już uprzednio pamiętano. Oto w rozkazie poniżej przytoczonym, z dn. 17. VIII. znajdujemy:

Dowództwo Frontu Środkowego.

Sztab ścisły.

Nr. 3003/III.

M. p. dn. 17. VIII. 20.

ROZKAZ OPERACYJNY Nr. 39.

.....
„Wyniku tego zadania zarządzam:

A. — *Grupa uderzeniowa*: 1. dyw. Leg. kontynuuje w dotychczasowym tempie marsz wzdłuż osi Międzyrzec — Łosice — Drohiczyn w ten sposób, by już 18. VIII. wieczór opanować przeprawę na Bugu pod Drohiczynem siłą nie mniej jednego baonu z k. m., posuwającego się na furmankach i pluton dział⁶.

(Na bruljonie tego rozkazu, ręką ówczesnego dowódcy frontu gen. Rydza-Śmigłego dopisano, co też zostało włączone do rozkazu op.: „Szybkość marszu konieczna, by nieprz. odciąć drogi odwrotowe, rozbijając go, zabierając mu cofające się tabory — szybkość doprowadzi do zniszczenia nieprz.“).

W wyniku tego, w rozkazie 1 dyw. piech. Leg. znajdujemy:

Dowództwo 1. dyw. piech. Leg.

Oddz. Op. Inf.

L. 1187/Op.

M. p. dn. 18. 8. 20.

ROZKAZ OPER. OGÓLNY Nr. 42.

.....
III. — *Zamiarem moim jest szybkie skierowanie mar-*

szu na północ celem zajęcia przepraw na Bugu i odcięcia odwrotu nieprzyjaciela.

W tym celu zarządzam:

Grupa mjr. Jaworskiego pośpiesznym marszem ruszy na Drohiczyn, zawładnie tam przeprawami na Bugu i, odrzucając nieprzyjaciela śmiałymi atakami, powstrzyma dalszy jego odwrót za Bug, aż do nadejścia piechoty 1. dyw. piech. Leg.“.

.....

Drohiczyn został zajęty o świcie dnia 19. VIII. Oto pierwszy komunikat informacyjny:

Dowództwo 1. dyw. piech. Leg.

Oddział Op. Inf.

L. 1226/Op.

Niemojki, dn. 19. 8. 1820. g. 16.

MELDUNEK SYTUACYJNY PORANNY.

z dn. 19. 8. 1920.

I. i II. — Nieprzyjaciel bronił Drohiczyna słabymi siłami. W Drohiczynie znajdował się sztab 17. dyw. piech. bolsz. oraz część sztabu 8. dyw. piech. bolsz., jak również oddziały tejże dywizji oraz 27. dyw. piech. sow.

.....

Rozdział VII.

WALKA LOTNICTWA.

UŻYCIE LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO.

Omawiając działalność sztabów pod względem użycia lotnictwa, poświęciliśmy wiele miejsca na przetrwanie pracy lotnictwa, zwłaszcza linjowego i towarzyszącego.

Przystępując teraz do wskazania zasad użycia lotnictwa myśliwskiego, muszę stwierdzić, że nie należy wkraczać w sprawach użycia tego rodzaju lotnictwa w tym stopniu, w jakim trzeba to czynić w stosunku do rozpoznania.

Lotnictwo myśliwskie — jest poniekąd „państwem w państwie“. Jest to szczególny, bardzo „delikatny“, rodzaj lotnictwa, o odrębnej taktyce, odmiennej psychice. Dowodzenie niem należy do najtrudniejszych czynności dowódców lotniczych. Dowódcy lotnictwa myśliwskiego są to lotnicy z „bożej łaski“. Psychika pilota myśliwskiego, częstokroć oddanego samemu sobie (na samolocie jednomiejscowym), jest zupełnie odmienna od psychiki pilota linjowego. Żąda się przecież od niego, aby się świadomie rzucił na przeciwnika, częstokroć przeważającego ilościowo i pod względem uzbrojenia. Żąda się od niego prowadzenia walki w powietrzu, a więc pojedynku.

Widać z tego, jak wysoce ambitną musi być dusza lot-

nika myśliwskiego, jak silnie zahartowanym musi być jego duch, jakeimi najszlachetniejszymi zaletami: poczucia obowiązku, koleżeństwa, odwagi, musi się on odznaczać, wreszcie — jak musi być pełen zapału młodzieńczego, uniesienia niemal... straceńca.

Lotnictwo myśliwskie — to jego piloci. Piloci — to ich dowódca.

Nie należy jednak lekceważyć „udziału“ sprzętu. Sprzęt może jeszcze bardziej podnieść ducha myśliwców, może też go obniżyć. Lecz tu wkracza dowódca i dowódca d o b r y — wygrywa.

Działalność dowódcy myśliwskiego (mówię o walce powietrznej) polega bardziej na w ę c h u niż na przepisach. Są, rzecz prosta, pewne zasady, wpojone każdemu z pilotów, gdy zaczął „terminować“ w lotnictwie myśliwskim. Z biegiem czasu pod wpływem dowódcy wyrabiają się pewne właściwości działania, pewne „sztuczki“ bardziej lub mniej pomysłowe, które jednak w zgranej i koleżeńskieij paczce częstokroć stanowią o zwycięstwie.

Oto jest strona „moralna“ tego zagadnienia. Z tych względów nie należy nakazywać pewnych działań, jeżeli wykonawcy (z ich dowódcą na czele) nie mają poprostu „przekonania“ c o d o i c h s k u t e c z n o ś c i. I przeciwnie: trudno się nie zgodzić z zaproponowanemi przez nich sposobami działania, skoro nikt od nich lepiej nie wy-czuje i skuteczniej nie przemyśli w danej chwili przeciw-działania.

Aby zrozumieć, jak t r u d n e jest zagadnienie pro-wadzenia samej walki w powietrzu, niech posłuży jako wzór niezwykle prosta, zbyt prosta, odpowiedź, jaką dał słynny niemiecki lotnik myśliwski Boelke rów-nież słynnemu lotnikowi Richthofenowi z chwilą, gdy ten zaczął u niego „terminować“. — „Zapytujesz o moje sztuczki? Są one proste: podlatuję jak najbliżej, strze-lam i nieprzyjaciel spada“.

Oto część tych przesłanek, któremiśmy się kierowali, wskazując na konieczność zachowania pewnej ostrożności w nastawianiu pracy lotnictwa myśliwskiego przez dowództwo. Raczej więc przyjmować porady niż narzucać decyzje.

Rzecz prosta, że porady można przyjmować jedynie od dowódcy, który się głęboko wczuł i poznał zamiary swego przełożonego.

* * *

Zadania lotnictwa myśliwskiego, według regulaminu, są ujęte (w streszczeniu) w sposób następujący:

— „*Ułatwić zadania własnemu lotnictwu z jednoczesnym utrudnieniem zadań lotnictwu nieprzyjaciela*“,¹ co się wykonywa przez walkę w powietrzu z samolotami nieprzyjaciela.

To też walka w powietrzu nie jest celem lotnictwa myśliwskiego, lecz tylko środkiem do celu. Wynika więc z tego, iż nie zwalcza się samolotów nieprzyjaciela, lecz tylko ich działanie.

To nie jest sofistyka. Słuszne zrozumienie tej zasady w następstwie prowadzi do daleko idących wniosków, chociażby naprzykład takiego: jeżeli nieprzyjaciel lata w obszarze i w czasie, kiedy nie zależy na zachowaniu zbytnej tajemnicy (lub kiedy istnieje możliwość zastosowania innych środków ostrożności), tem samem niemal „działa nam na rękę“, przeto nie powinien być zwalczany. (!)

Z tego wynika, że zwalczanie działania nieprzyjaciela w powietrzu powinno być ograniczone, zarówno co do miejsca, jak i czasu. Działalność, którą nieprzyjaciel objawia poza tem, t. j. poza ważnem dla nas miej-

¹ Ograniczam się tu tylko do omówienia zasadniczych zadań lotnictwa myśliwskiego. O zadaniu ewentualnem „zwalczaniu nieprzyjaciela na ziemi“ — będę mówił na innem miejscu.

scem i czasem, nie „szkodzi“ nam, przeciwnie zużywa siły i sprzęt nieprzyjaciela.

Jeżeli zwalczanie nieprzyjaciela powinno być ograniczone, to się samo przez się rozumie, że i „ułatwienie zadań własnemu lotnictwu“ musi być również ograniczone i powinno być stosowane przede wszystkim tam i wtedy, gdy szczególnie zależy na wynikach użycia własnego lotnictwa, a ponieważ na tych wynikach zależy tam, gdzie się zamierza, przygotowuje, rozpoczyna lub prowadzi pewne działanie, stąd wypływa dalszy wniosek, że użycie lotnictwa myśliwskiego jest zawsze związane z działaniem na ziemi.¹

Działania na ziemi (t. zw. operacji większej) nie prowadzi się na całym froncie, ograniczając je do pewnego odcinka, gdzie się zbiera większość sił. Tam też się grupuje lotnictwo myśliwskie na korzyść pewnego działania bez obawy ogołocenia z niego innych odcinków, o znaczeniu chwilowo drugorzędnym, tem bardziej, że zasadą działania tego rodzaju lotnictwa — jest zmasowanie.

* * *

W związku z użyciem lotnictwa myśliwskiego powstały pewne techniczne określenia, jak: „opanowanie powietrza“, „panowanie w powietrzu“, „przewaga powietrzna“.

Damy tu pewne wyjaśnienia, aby te określenia odpowiednio oświetlić.

Przedewszystkiem „opanowanie powietrza“ lub „panowanie w powietrzu“ — w dosłownym znaczeniu jest nie dorzecznością, nieiszczalnym marzeniem nawet dla państw o lotnictwie bardzo potężnym.

¹ Pomijam tu udział lotnictwa myśliwskiego w obronie przeciwlotniczej kraju.

Zabronienie komuś przesuwania się w trójwymiarze, którego długość wynosi długość frontu, a wysokość aż do pułapu ± 8.000 m, o szerokości nieokreślonej, wymagałoby niezliczonej ilości samolotów myśliwskich, przy czym i ta nawet ilość nie dałaby pewności, że się ktoś nie prześlizgnął przez tę zasłonę.

Pozostaje więc omówić pojęcie „przewagi w powietrzu“. Jest ono również bardzo względne, albowiem, skoro w powietrzu znajduje się tylko jeden samolot, to bezsprzecznie ma „przewagę“. Przewagi w powietrzu nie da się określić ilością posiadanego lotnictwa, pozostającego bezczynnie na tyłach, na lotniskach. Silne ilościowo lotnictwo, lecz źle dowodzone, użyte w miejscu i czasie nieodpowiednim, nie będzie miało przewagi nad mniej liczebnym, lecz ruchliwszym i „zgrabnym“ w działaniu przeciwnikiem.

To też pojęcie przewagi w powietrzu dość trafnie określa nasz regulamin, jako — możliwość prowadzenia własnych działań lotniczych z jednoczesnym utrudnieniem prowadzenia podobnych działań przeciwnikowi. To określenie nazwałbym niejako „oficjalnym“. Mówiąc bardziej opisowo, na pojęcie przewagi w powietrzu w znaczeniu moralno-materjalnym składałyby się: świadomość nieprzyjaciela, że okres jego bezkarnej pracy minął, że się spotyka z zorganizowanym, silnym skupieniem, zarówno w powietrzu, jak i z ziemi, zarówno nad obcym terytorjum (obrona przeciwlotnicza naziemna), jak i na własnym (bombardowanie lotnisk), zmuszenie nieprzyjaciela do bardziej ostrożnych form działania, do nieoszczędzania sił, do przeprowadzania działań siłami większemi wtedy, gdy strona przeciwna prowadzi podobne działania siłami mniejszemi; wreszcie świadomość własnych lotników, że są silniejsi od nieprzyjaciela.

Mówiąc o przewadze, wspominam o obronie przeciw-

lotniczej naziemnej, o bombardowaniu lotnisk i t. p., stąd wypływa wniosek, że walka o przewagę w powietrzu nie jest działaniem prowadzonym wyłącznie przez lotnictwo myśliwskie, lecz wymaga uzgodnienia działań wszystkich rodzajów lotnictwa i środków obrony przeciwlotniczej czynnej.

Wynik pracy lotnictwa (różnych rodzajów), zmagającego się o uzyskanie przewagi w powietrzu, nie będzie polegał na luźnym krążeniu wielkich mas samolotów nad linią frontu w poszukiwaniu zadań lub celów, lecz na umiejętnym zorganizowaniu i wykonaniu szeregu działań jednolitych, uzgodnionych, mających na celu przemyślane systematyczne nękanie i obniżanie ducha przeciwnika, niszczenie jego sprzętu i urządzeń, wszelkimi rodzajami lotnictwa i przy każdej nadarzającej się sposobności.

* * *

Lotnictwo myśliwskie jest zorganizowane w dywizjony, składające się z 2 eskadr po 15 samolotów, lub 3 eskadr po 10 samolotów; całość w zasadzie w rękach naczelnego wodza. W pewnych wypadkach będzie się można spotkać na szczeblu armji z kilkoma dywizjonami, wskutek stosowania zasady skupiania sił. Na szczeblu grupy operacyjnej prawdopodobnie nigdy nie będzie organicznego lotnictwa myśliwskiego (jeśli grupa operacyjna nie będzie samodzielna).

Omówimy teraz dywizjon myśliwski z punktu widzenia sztabowego (dowództwa), t. z., co może wykonać czego można od niego żądać, jakie korzyści może przynieść.

Dywizjon myśliwski w naszej organizacji ma 30 samolotów. Regulamin wykonawczy narzuca użycie w zespołach

trójkowych, które są najmniejszą jednostką bojową, a więc dywizjon składa się z 10 jednostek bojowych.

Eskadra linjowa, działając pojedynczemi samolotami, składa się również z 10 jednostek bojowych. Z punktu widzenia sztabowego — dywizjon myśliwski daje 10 lotów i eskadra linjowa również 10 lotów.

Z regulaminu lotnictwa w stosunku do lotnictwa myśliwskiego wypływają następujące zasady:

- 1) Jeden klucz (po 3 samoloty) może przesłonić pewien odcinek szerokości 10—12 km wzdłuż frontu.
- 2) Czas przebywania samolotu myśliwskiego nad polem walki nie przekracza 2 godzin.
- 3) Chcąc skutecznie przesłonić pewien odcinek, trzeba stosować działanie zespołu patroli obronnych na różnych wysokościach (zasłona).
- 4) W wypadku 3 — odstęp między patrolami na wysokość powinien wynosić około 1000—1500 metrów.

Opierając się na tem, można sobie uświadomić, co może nam dać jeden dywizjon myśliwski, tworząc naprzykład zasłonę?

Oto obliczenie:

1. patrol na wysokości	1500 metrów	} ogółem po 1½—2 godzi- ny w powie- trzu.
2. „ „ „	2500—3000 „	
3. „ „ „ (t. zw. pułap bezpieczeństwa)	3500—4500 „	

Biorąc pod uwagę, że tylko 75% samolotów jest do użytku, t. j. z ogólnej ilości 10 trójek mamy tylko 7 lub 8 i, używając 3 trójek (na różnych wysokościach) do jednoczesnego lotu, dowiemy się, że:

- a) 1 dywizjon myśliwski jest zdolny przesłonić odcinek szerokości 10—12 km przez 4—6 godzin lub
- b) 24 km przez 2—3 godziny.

Idąc wślad za temi obliczeniami, można obliczyć, ile trzeba samolotów, żeby przesłonić działania armji, działającej na odcinku ± 120 km, przyczem chodzi tylko o przesłonięcie wysiłku głównego, na odcinku ± 40 km, ale na czas od świtu do wieczora, t. j. w ciągu ± 14 godzin.

Oto obliczenie:

14 godzin: $2 = 7$ wzlotów po 3 trójki (63 loty) na odcinku 10—12 km,

40 km : 10 = 4 odcinki po 10 km,

63 loty $\times 4 = 252$ loty na odcinku 40 km.

Potrzeba więc 252 lotów, aby ubezpieczyć zapomocą zasłony odcinek 40 km w ciągu całego dnia.

Co może dać 1 dywizjon myśliwski?

± 22 samoloty do dyspozycji 2 razy dziennie každy = 44 loty.

Aby więc wykonać zadanie i ubezpieczyć na cały dzień odcinek 40 km, potrzeba $252 : 44 = 6$ dywizjonów myśliwskich.

Czy mamy takie siły? Czy stać nas na podobny wysiłek? Wreszcie — jeśli nie, to czy regulamin źle ujmuje te zagadnienia?

Regulamin dobrze został ułożony, ale jest przeznaczony dla wykonawców. Daje pewne definicje oraz wskazuje ogólne sposoby wykonania. Natomiast nie narzuca stosowania tych lub innych sposobów ubezpieczenia czy osłony, pozostawiając to „operatorowi“, a więc przedewszystkiem dowódcy lotnictwa.

Zastosowanie tej lub innej zasady regulaminowej będzie zależało od szeregu czynników, wśród których podstawowemi będą zawsze:

— zamiar własny, stan i taktyka lotnictwa nieprzyjaciela.

Natomiast z tych oto kilku obliczeń arytmetycznych

uwidacznia się jaskrawie, że są pewne działania lotnictwa myśliwskiego dla nas nie do przyjęcia, że trzeba będzie szukać innych form operacyjnych (z punktu widzenia dowództwa) do ubezpieczenia działań własnego lotnictwa lub przeszkodzenia w działaniach lotnictwu nieprzyjaciela.

Jeszcze wyraziściej przedstawi się położenie, gdy sobie uświadomimy, iż ku końcowi wojny światowej, na froncie zachodnim o rozciągłości około 500—600 km, ze strony sprzymierzonych uczestniczyło około 1500 samolotów myśliwskich. Stanowi to arytmetycznie ± 3 samoloty na 1 km bieżący frontu. Biorąc pod uwagę skupienie lotnictwa myśliwskiego i w związku z tem ogołocenie drugorzędnych odcinków frontu na korzyść odcinków głównych, nasycenie jednego kilometru bieżącego frontu niejednokrotnie przekraczało liczbę 8 samolotów.

Jak mogą wyglądać warunki naszego położenia geograficzno-politycznego przy naszych środkach? Gdybyśmy na 1200 km frontu wschodniego mieli tylko około 120 samolotów myśliwskich (4 dywizjony), wówczas na 1 km frontu przypadłaby tylko $\frac{1}{10}$ samolotu. Bylibyśmy zatem arytmetycznie 30-krotnie słabsi niż sprzymierzeni w roku 1918.

Nie powinno nas to napawać pesymizmem. Aczkolwiek nasz przypuszczalny przeciwnik nie będzie tak słaby ilościowo jak my, lecz również nie będzie mógł dorównać temu u stosunkowi, jaki był w roku 1918 na froncie zachodnim.

Jakiż z tego wnioszek?

Szerokie fronty i małe nasycenie lotnictwem myśliwskim spowodują, jako normalne zjawisko, znaczną łatwość w działaniach lotnictwa obu stron, t. j.

nastąpi okres równowagi sił. Będą natomiast odcinki, o znaczeniu operacyjnym pierwszorzędnym a o rozciągłości bardzo niewielkiej, gdzie się należy liczyć ze wzmożoną działalnością lotnictwa, gdzie formy walki będą zbliżone do form walki z wojny światowej roku 1918.

Posłuchajmy na koniec, co mówią o nas Rosjanie (H. Bielajew).*„Copravda, przy obecnym stanie techniki, żadna ze stron nie może osiągnąć w zupełności panowania w powietrzu, gdyż wymaga to olbrzymich środków. Całego polskiego lotnictwa myśliwskiego zaledwie wystarczy, aby osiągnąć przewagę na odcinku 50—70 km, a przecież w razie wojny Polska będzie miała front do 600 km. To też zawsze, gdy jest mowa o przewadze w powietrzu, należy pojmować to jako rzecz względną i ściśle związaną z pewnym ograniczonym czasem i ograniczonym odcinkiem“*.

* * *

Przystępujemy teraz do rozważenia zagadnienia, w jakim stopniu zagraża lotnictwo myśliwskie już samymi wykonawcom (zagłębiamy się więc w taktykę walki) — i w związku z tem, jak dowództwo powinno oceniać położenie w powietrzu?

Pod tym względem poglądy (co do taktyki walki) różnią się: inną odpowiedź da lotnik myśliwski, a inną lotnik linjowy.

Utarło się przekonanie, że w walce powietrznej samolotu myśliwskiego z samolotem dwuosobowym, zwycięstwo (nie przewaga!) jest zawsze po stronie myśliwca. Ta teoria wydaje mi się błędną.

Dodatni wynik walki powietrznej zależy od:

- 1) zaskoczenia nieprzyjaciela,
- 2) umiejętnego manewrowania samolotem,
- 3) dobrego prowadzenia ognia,

4) wartości sprzętu i uzbrojenia.

Nie wspominamy o wartości moralnej lotnika, gdyż stanowi to przede wszystkim podstawę i o tem już mówiliśmy. Zresztą mniej więcej to samo stosuje się do każdego innego rodzaju lotnictwa.

To też, jeśli:

do 1) zaskoczenia nie uzyskano, bo załoga samolotu dwumiejscowego uważnie obserwowała powietrze,

do 2) obie załogi (myśliwska i linjowa) jednakowo dobrze opanowały swój sprzęt,

do 3) obie załogi jednakowo dobrze prowadzą ogień,

do 4) obie załogi mają sprzęt pełnowartościowy,

— komu teoretycznie przyznać zwycięstwo?

Coprawda lotnik myśliwski ma wielką przewagę w zwinności swego sprzętu, lecz samolot linjowy ma przewagę w sile i kierunku ognia.

Tak się już dzieje, że gry wojenne i ćwiczenia aplikacyjne przyznają, niemal nieodwołalnie, zwycięstwo lotnikowi myśliwskiemu. Niejednokrotnie jest to „dogodne“ dla kierownictwa (aby uniknąć konieczności podania zbyt wielu wiadomości z rozpoznania), niejednokrotnie daje się pierwszeństwo temu, kto dobrze skierował swe lotnictwo myśliwskie.

Twierdzimy, że jest to bezpodstawne i szkodliwe (jeśli nie chodzi o cel ściśle szkolny).

Zacniemy od szkodliwości.

Wychowywanie lotnika linjowego w tem przeświadczeniu, że ulegnie w walce z samolotem myśliwskim,—jest w ybitnie niewłaściwe, zwłaszcza w naszych warunkach, gdy większa część pracy naszego lotnictwa polega właśnie na działaniach lotnictwa linjowego (towarzyszącego). Większość wiadomości, czyli korzyści, jakie osiągną

dowództwa, otrzymuje się właśnie dzięki pracy tego lotnictwa. Otóż, jaki jest cel i jaka podstawa — poniżania załogi samolotu linjowego? Jeśli chodzi o podniesienie ducha lotnika myśliwskiego, byłby to krok fałszywy, bo, podnosząc ducha jednego, obniża się ducha drugiego, którego praca ma znaczenie pierwszorzędne.

Poza tem jest to bezpodstawne.

W półurzędowej historii lotnictwa francuskiego¹ jest rozdział o lotnictwie myśliwskim, gdzie są wymienione „asy“ lotnictwa myśliwskiego, które mają ponad 5 zwycięstw w powietrzu.

Jest ich raptem 78. Ogólna ilość zwycięstw przez nich dokonanych wynosi 1104.

Wiadomo dalej, że, po odliczeniu samolotów strąconych przez artylerję, francuscy i angielscy myśliwcy zestrzelili ogółem około 1540 samolotów niemieckich.² Wszystkich myśliwców było około 1200 (liczba niezupełnie ścisła).

Z ogólnej więc ilości 1200 pilotów — 78 „asów“ straciło 1104 samoloty. Na pozostałą liczbę pilotów myśliwskich przypada tylko 436 zwycięstw.

A więc?

78 „asów“ — dało 1104 zwycięstwa.

± 1100 pozostałych pilotów — dało 436 zwycięstw.

Odrzuca uwagę wielka dysproporcja! „As“ walczył z takim zacięciem, że średnio przypada na jednego około 14 zwycięstw, a przeciętny pilot (właściwie $\frac{9}{10}$ jest tylko przeciętnych), walcząc na takim samym sprzęcie,

¹ „L'Aéronautique pendant la guerre mondiale“ Maurice de Brunoff. Paris, 1919. Do wiadomości podaję, że na 29 asów angielskich przypada 691 samolotów zestrzelonych; Stany Zjednoczone A. Płnc. — na 10 asów przypada 142 samoloty, Włochy — na 9 asów 183 samoloty; Belgja — na 3 asów — 56 samolotów.

² „Die Deutsche Lufts. im Weltkrieg“. Neymann. Str. 588.

jak „as“, zaledwie zdołał uzyskać arytmetycznie tylko $\frac{1}{3}$ zestrzelonego samolotu!

Z tych prostych bezdusznych liczb można się przekonać o potędze ducha wśród lotników myśliwskich. Wszyscy umieją latać, wszyscy umieją walczyć, mają jednaki sprzęt, lecz nie wszyscy walczą z jednakowym wynikiem.

Liczby te, w porównaniu z innymi liczbami, powiedzą jeszcze więcej.

Lotnictwo obserwacyjne niemieckie latało intensywnie. Można liczyć (wszystkie liczby przytaczamy raczej na niekorzyść naszych twierdzeń), że średnio w działaniach przez 4 lata wojny uczestniczyło około 1000 samolotów obserwacyjnych, t. zw. linjowych. Nie mamy ogólnej liczby lotów, wykonanych przez lotnictwo niemieckie, lecz gdybyśmy przyjęli, że każdy z tych 1000 samolotów w ciągu 4 lat wykonał ogółem tylko 100 lotów, to razem lotnictwo niemieckie (rozpoznawcze i obserwacyjne) w ciągu 4 lat wojny wykonało $1000 \times 100 = 100.000$ lotów. (Liczba bardzo mała; w rzeczywistości o wiele więcej, biorąc choćby pod uwagę to, że nasze 20 eskadr w wojnie 1918—1920 ogółem wykonało 5172 loty).

Mamy więc:

— na 100.000 lotów obserwacyjnych i rozpoznawczych 1540 samolotów straconych (w tej liczbie są samoloty myśliwskie, któreby należało wyłączyć). Czyli — 1 samolot stracony na 65 lotów. To znaczy, że 64 loty odbyły się, rzekomo, „bezkarnie“. Szkoda, że nie mamy danych, dotyczących spotkań w powietrzu. Byłyby one bardzo pouczające.

Z tych obliczeń wynika bardzo ważny wniosek, że lotnictwo myśliwskie jest stosunkowo bardzo słabe jako środek niszczenia. Nie wszyscy dobrze walczą, nie wszystkim łatwo przypada zwycięstwo. Spotkań w powietrzu było zapewne o wiele więcej, walk powietrz-

nych było również dość dużo! Czem się skończyły? Utrudnieniem wykonania zadania przez samoloty linjowe, odpuśdzeniem ich, przeszkadzaniem im, zranieniem załogi, lecz —
— nie zwalczeniem (zniszczeniem).¹

Widać na podstawie tych liczb, jak bezzasadne jest przypisywanie zwycięstwa w walce powietrznej samolotowi myśliwskiemu i jak niesłuszne jest wychowywanie lotnika linjowego w tem przekonaniu, że ulegnie w walce.

* * *

Na tle tych rozważań przejdę do bardzo ważnej pracy na szczeblu dowództwa, do oceny zagrożenia w powietrzu, do oceny położenia lotniczego nieprzyjaciela.

Naogół często się popełnia błąd, który polega na tem, że istnieje nastawienie na niebezpieczeństwo w powietrzu (dla zadań rozpoznania) już z chwilą, gdy wiadomo, że nieprzyjaciel wogóle dysponuje lotnictwem myśliwskim.

Będę się przeto starał wyjaśnić, czego potrzeba, aby lotnictwo myśliwskie istotnie tak dalece zagrażało, żeby się dowództwo musiało liczyć z zagrożeniem w powietrzu. Jakich warunków potrzebuje lotnictwo myśliwskie, jakie oznaki będą o tem świadczyły?

Sprawa ta jest zagadnieniem pierwszorzędnem, szczególnie dla nas liczebnie słabszych w lotnictwo myśliwskie. Jeśli będziemy przejawiali położenie, wpoimy w siebie fałszywą i niebezpieczną za-

¹ W dniu 15 lipca 1918 r., gdy na odcinku około 100 km frontu zachodniego w ciągu jednego dnia wprowadzono do działania z obu stron około 2000 samolotów, wyniki były następujące: Francuzi wykonali 1021 lotów, zestrzeliwając 18 samolotów i 6 balonów niemieckich. Sami stracili 12 samolotów.

sadę, że nasze lotnictwo linjowe nie może działać, albowiem nieprzyjaciel ma lotnictwo myśliwskie. Ta zasada (na szczeblu dowództwa) może pociągnąć za sobą dalsze, nie mniej niebezpieczne następstwa. Oto, ze szkodą dla sprawy, zaprzestanie się lub będzie się ograniczało pracę swego lotnictwa w obawie przed jego zniszczeniem, a do wyższego dowództwa — będzie się kierowało alarmujące żądania przydzielenia lotnictwa myśliwskiego. Będą to więc żądania decentralizacji lotnictwa myśliwskiego, sprzeczne z zasadą jego skutecznego działania.

Należy się więc zastanowić, jakich ogólnych warunków potrzebuje lotnictwo myśliwskie, aby móc zagrażać?

Zastosujemy inny sposób rozumowania. Oto tezy:

- 1) zagrożenie lotnictwem myśliwskim z łatwością może się zdarzyć na froncie ustalonym;
- 2) fronty luźne, szerokie, słabo nasyczone, o działaniach ruchowych dają gorsze warunki do zagrożenia lotnictwem myśliwskim.

Aby nieprzyjaciel nam zagrażał (t. j. zagrażał pracy naszego lotnictwa), musi mieć:

- jakiś „cel“, intencję, (potrzebę operacyjną),
- możliwości techniczne.

Nieprzyjaciel wie dokładnie, że możemy latać na całym froncie. Jeśli mu to nasze latanie nie zagraża, nie będzie nas wszędzie ścigał, bo ani to nie jest mu potrzebne, ani nie ma na to środków. Z tego wynika, że będzie się starał skupić na odcinku ważnym, zarówno dla niego, jak i dla nas.

Przechodzimy do „celu“.

Oto przykład.

Dywizja piechoty w natarciu lub w obronie na umocnionej pozycji (3—12 km) będzie potrzebowała na tym odcinku pracy:

- samolotów dozorowania,
- „ artylerji,
- „ rozpoznania bojowego,
- „ „ bliskiego (na korzyść wyższego dowództwa),
- ewentualnie samolotów piechoty.

Widać więc, że na tym małym odcinku natężenie pracy lotnictwa jest bardzo znaczne (patrz szkic na str. 170). Słuszną przeto rzeczą będzie przeszkadzać mu, albowiem w wielu wypadkach od skutecznej pracy lotnictwa, zwłaszcza z artylerją, będzie zależało powodzenie.

Nieprzyjaciel ma więc cel, aby przeszkadzać, ma ponadto do zwalczania samoloty linjowe i towarzyszące, i to w znacznej ilości i zgrupowane na danym odcinku. Są więc warunki.

Jakże się inaczej sprawa przedstawia na frontach luźnych, szerokich, o słabem nasyceniu, o działaniach ruchomych!

Bierzemy najkorzystniejszy (dla nieprzyjaciela) wypadek: nasza dywizja piechoty w obronie na szerokim froncie na odcinku \pm 20—25 km.

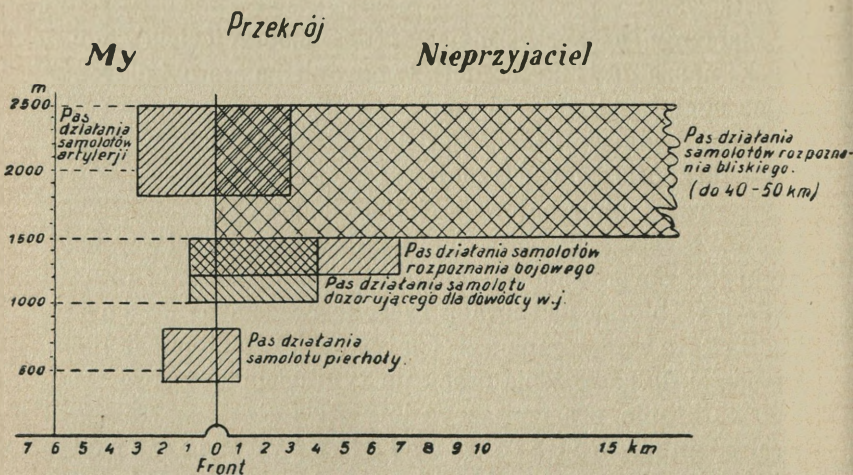
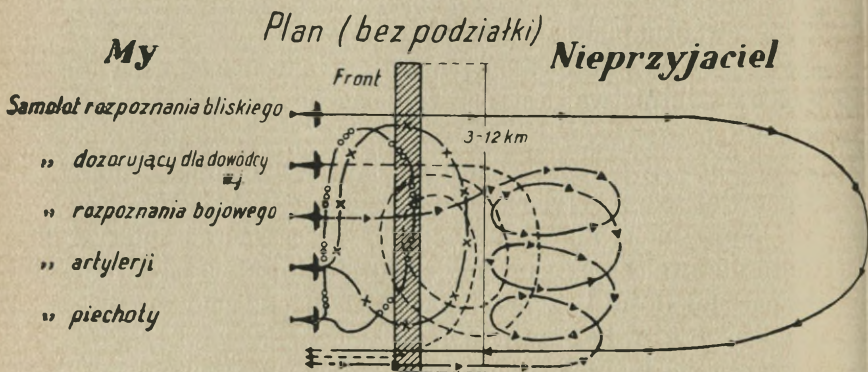
Czego będą wymagały te działania od lotnictwa?

- łączności wewnętrznej i
- rozpoznania bojowego i bliskiego.

To wszystko. W porównaniu z dywizją piechoty w natarciu lub obronie na pozycji umocnionej natężenie pracy lotnictwa (biorąc pod uwagę szerokość odcinka) — jest 8—10-krotnie mniejsze (patrz szkic). Natomiast nieprzyjaciel do zagrożenia pracy na tym odcinku, wobec słabego natężenia pracy naszego lotnictwa i znacznej szerokości odcinka, będzie musiał użyć niewspółmiernie dużych sił, aby osiągnąć wątpliwy skutek.

To też nieprzyjaciel (zresztą tak, jak i my) nie widzi potrzeby operacyjnej, t. j. „celu“ przeszkad-

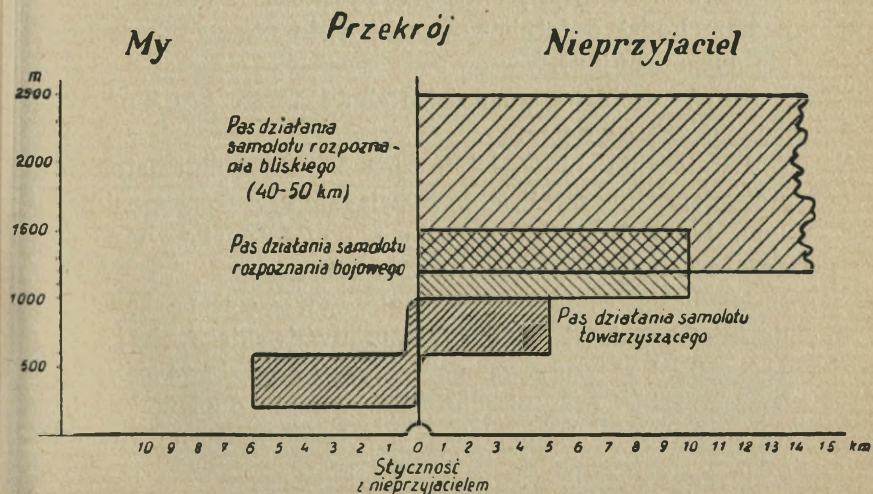
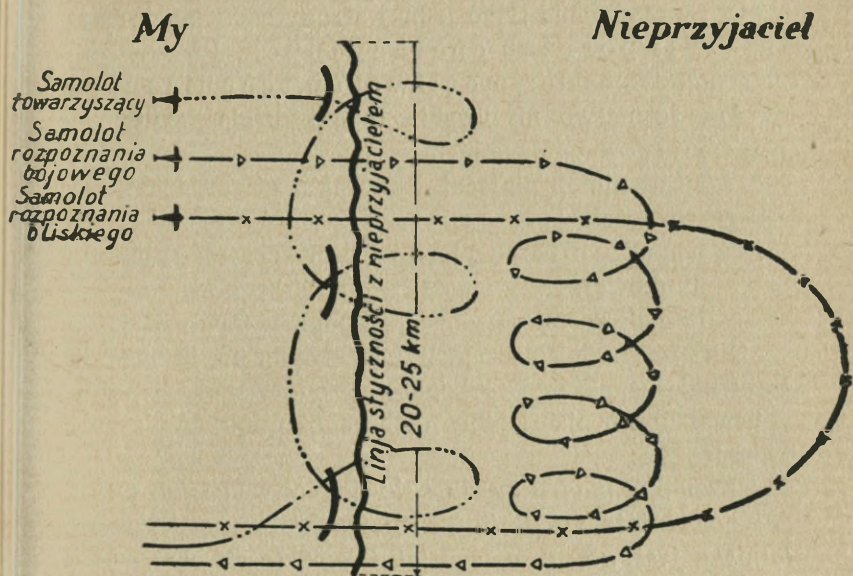
Nasylenie pracą lotnictwa odcinka natarcia lub obrony
na pozycji przygotowanej.



Działania wszystkich samolotów są prowadzone niemal jednocześnie, t. j. w czasie samego natarcia lub obrony.

Nasylenie pracą lotnictwa odcinka dyw. piechoty w obronie
(opóźnianiu) na szerokim froncie.

Plan (bez podziatki)



Działania samolotów uskutecznią się nie jednocześnie.

dzania. Raczej zastosuje środki bierne, utrudniające rozpoznanie, niż wprowadzi do tak nikłego działania swe lotnictwo myśliwskie.

Oto wyjaśnienie tylko jednej strony zagadnienia: celu, czyli potrzeb operacyjnych. Przechodzimy do drugiego punktu: możliwości technicznych.

Aby lotnictwo myśliwskie mogło działać skutecznie, potrzebuje przede wszystkim:

- sprawnie działającej i szeroko rozgałęzionej sieci łączności,
- ponadto specjalnej sieci obserwacyjno-meldunkowej,
- lotnisk rozmieszczonych w pobliżu frontu.

Nie można, jak sędzę, zarzucać Niemcom, iż nie mieli sprawnej łączności, i to bogato rozbudowanej. A jednak w powojennym nieoficjalnym ich regulaminie (Awiaticus) twierdzą, że:

„Naogół eskadry myśliwskie powinny być jak najbliżej podsunięte ku linii frontu. Idealem rozmieszczenia lotniska jest, aby z samego lotniska dało się obserwować powietrze nad linią frontu przez lornetkę“. (W tym wypadku chodzi o lotnictwo myśliwskie niższych szczebli, nie dyspozycyjne).

Oto te osobliwe trudności o charakterze techniczno-taktycznym.

Ostatecznie sprawa lotnisk jest zupełnie lub częstokroć prawie zupełnie możliwa do rozwiązania na froncie ustalonym, lecz bardzo trudna na frontach szerokich.

Nigdy na odcinku, gdzie działa wyłącznie kawalerja, nie rozmieści się dywizjonu myśliwskiego bliżej niż 50 km od wysuniętych oddziałów kawalerji. To samo zresztą i przy piechocie. Przenigdy nie będzie już nietylko specjalnej sieci obserwacyjno-meldunkowej,

lecz nawet sprawnej i szeroko rozgałęzionej telefonicznej sieci łączności.

A więc w tych warunkach lotnictwo myśliwskie nie może działać. Zarówno po naszej stronie, jak i po stronie nieprzyjaciela.

Skoro lotnisko jest naprzykład 50 km od linii frontu, niema mowy o racjonalnem zwalczaniu lotnictwa nieprzyjaciela, nawet gdyby była „idealna“ łączność. Trzeba zaalarmować, t. j. zatelefonować. Trzeba się wznieść w powietrze. Trzeba przelecieć 50 km. To wszystko wymaga czasu. Ile? Bardzo dobrze, jeżeli się to wykona w 20—30 minut. W tym czasie nieprzyjaciel zrobi to, co mu było nakazane i odleci, a lotnik myśliwski wpadnie w próżnię.

Jeszcze raz powtarzamy twierdzenia, że:

- fronty szerokie, luźne, słabo nasycone, ruchowe — przedstawiają znacznie mniej zainteresowania „operacyjnego“ z punktu widzenia użycia lotnictwa myśliwskiego;
- fronty szerokie, luźne i t. p. znacznie utrudniają możliwości techniczne do działania lotnictwa myśliwskiego;
- lotnictwo myśliwskie jest przyjacielem ciężkiej artylerji, okopów, drutów, małych odcinków, dużego natężenia pracy lotnictwa.

Skoro tak jest, należy przyjąć niemal za zasadę, że:

- praca lotnictwa towarzyszącego i linjowego, w warunkach wojny ruchowej jest znacznie mniej zagrożona przez lotnictwo myśliwskie i jest w dużym stopniu bezpieczna. Obowiązuje to i odwrotnie.

Rękojmi 100-procentowej nie można dać i nikt tego nie wymaga. Samo uczestniczenie w wojnie stawia każ-

dego wobec możliwości stałego narażania życia. W tym jednak wypadku narażenie jest minimalne.

Wpojenie tej zasady stanowi duży czynnik wychowawczy, zarówno dla sztabów, jak i dla lotników.

X

* * *

Omówiliśmy „tajniki“ lotnictwa myśliwskiego, zarówno z punktu widzenia lotniczego, jak i sztabowego. Przed przystąpieniem do porad konkretnych co do sposobów użycia tego lotnictwa w bitwie, streścimy w kilku zdaniach swe rozważania. A więc:

1. Olbrzymie znaczenie odegrywa psychika personelu lotnictwa myśliwskiego; jest ona odmienna; trudno jest wychować 100% lotnika myśliwskiego.
2. Zasady prowadzenia samej walki w powietrzu są naogół we wszystkich państwach przeważnie jednakowe (dla samolotów jednomiejscowych); natomiast sposoby użycia lotnictwa myśliwskiego (na froncie i w kraju), czyli działania tym rodzajem lotnictwa — są różne. Na sposoby działań wpływają zarówno cele wojny, jak i ilość sił oraz ciągłość frontów.
3. „Opanowanie powietrza“ i „panowanie w powietrzu“ — są pojęciami urojonymi. Można mówić jedynie o „przewadze w powietrzu“, chociaż i to pojęcie jest również względne. Stąd „przewaga w powietrzu“ jest możliwa nawet dla strony licznie słabszej w lotnictwo, lecz będzie ona ograniczona (i to ściśle ograniczona) zarówno co do czasu, jak i miejsca. Poza tem przewagę w powietrzu uzyskuje się w s z y s t k i e m i rodzajami lotnictwa oraz innymi środkami (obroną przeciwlotniczą); jest to więc dobrze zgrane i przemyślane działanie.
4. Lotnictwo myśliwskie występuje w większych ilo-

ściach (co najmniej po 3 samoloty). Stąd, ze względu na znaczne zużycie sił lotnictwa oraz krótkotrwałość działania w powietrzu, będzie ono dopiero wtedy groźne, gdy będzie występowało zwarcie, w dużej ilości, na wąskich odcinkach frontu. Odwrotnie: szerokie fronty i małe nasycenie lotnictwem myśliwskim spowodują, jako normalne zjawisko, znaczną łatwość w działaniach lotnictwa obu stron.

5. Mając mało lotnictwa myśliwskiego a dużą rozciągłość frontów, jesteśmy zmuszeni przestrzegać ściśle zasady, że działania lotnictwa myśliwskiego muszą być ściśle związane z głównym działaniem własnym, a w szczególności z polem bitwy. Stąd też: gdzie mamy główny wysięk, gdzie gromadzimy środki ogniowe, tam (na tem polu bitwy) znajdziemy słuszne podstawy do użycia lotnictwa myśliwskiego.
6. Lotnictwo myśliwskie (nie zważając na wysokie wartości techniczne sprzętu i doborowy personel), jako środek niszczenia, jest naogół słabe. Natomiast, występując zwarcie, w większych ilościach, na wąskich odcinkach, jest doskonałym środkiem utrudniania (nawet w dużym stopniu) działalności lotnictwa przeciwnika.
7. Ze względów zarówno technicznych, jak i taktycznych, działanie lotnictwa myśliwskiego jest najskuteczniejsze na frontach ustalonych. Dopiero tam, mając odpowiednie warunki techniczne (lotniska, łączność) i taktyczne (duża ilość przedmiotów do zwalczania), można uzyskać dodatni wynik pracy.
8. Wartość sprzętu odgrywa też niepoślednią rolę. Posiadanie sprzętu pełnowartościowego wpływa dodatnio na ducha lotników własnych, a przygnębiająco na przeciwnika.

Oto wynik naszych rozważań. Obecnie można już przystąpić do rozważań nad użyciem lotnictwa myśliwskiego w tych formach walki, gdzie może ono dać maksimum wydajności, t. j. w natarciu i obronie na pozycji ustalonej. Poza tem wspomnimy również o działaniach tego lotnictwa, ubezpieczających przemarsze, wyładowania wojska i t. p. Ograniczymy przeto rozważania do pola bitwy lub do bardzo bliskich tyłów; działalność lotnictwa myśliwskiego na tyłach, jako środka wybitnie obrony przeciwlotniczej, będzie przedmiotem osobnych rozważań.

* * *

Tuż przed przystąpieniem do omówienia użycia lotnictwa myśliwskiego w działaniu przypomnijmy sobie pewne postanowienia regulaminu. Oto zwalczanie nieprzyjaciela w powietrzu (co należy do głównych zadań lotnictwa myśliwskiego) — ma na celu:

— zapewnienie swobody działania własnemu lotnictwu i balonom na polu walki;

— utrudnienie, a w pewnych wypadkach uniemożliwienie działania lotnictwu nieprzyjaciela.

Działania, mające na celu zapewnienie swobody działania lotnictwu własnemu, należą do działań obronnych, w przeciwieństwie do zadań utrudnienia pracy nieprzyjacielowi, co należy do działań zaczepnych. Powtarzamy jednak, że są to działania t. zw. operacyjne. Mogą one być obronne lub zaczepne; natomiast taktyka lotnictwa myśliwskiego, t. j. taktyka walki samolotów, jest zawsze i jedynie zaczepna.

To też zapewnienie swobody pracy samolotom rozpoznania bojowego, dozorującym na korzyść dowódców, samolotom artylerji i piechoty, balonom oraz ewentualnie

samolotom rozpoznania bliskiego i t. d. należy do działań obronnych. Również do działań obronnych będzie należało ubezpieczenie oddziałów w ich obszarach skupienia, a w szczególności podczas przemarszów, wyładowań, przepraw i t. d.

Natomiast przeszkadzanie, a w pewnej mierze i uniemożliwianie działania lotnictwa i balonów nieprzyjaciela, zarówno na polu walki, jak i na tyłach, należy do działań zaczepnych.

Zarówno działania obronne, jak i zaczepne, mają szereg form wykonawczych, omówionych w regulaminie. Nie będziemy o nich już więcej wspominali przede wszystkim dlatego, że wybór tej czy innej formy działania wykonawczego zależy przede wszystkim od dowódcy lotnictwa. Dowództwo ogólne musi jedynie określić charakter działań: zaczepny czy obronny? Zapewnienie swobody pracy własnemu lotnictwu czy też przeszkadzanie w pracy nieprzyjacielowi? Tej oto tylko decyzji będzie się wymagało od dowództwa w stosunku do lotnictwa myśliwskiego. Decyzja „zaczepny czy obronny“ przejdzie poprzez wszystkie szczeble dowództwa ogólnego (dowódca, szef sztabu, szefowie oddziałów) bez potrzeby szczegółowego rozwinięcia; decyzja ta, prawdopodobnie bez rozwinięcia szczegółowego, przejdzie i poprzez szczebel nawet dowódcy aeronautyki armji. Dopiero na szczeblu dowódcy lotnictwa myśliwskiego (dowódcy ugrupowania lub dywizjonu) znajdzie swe rozwinięcie w tej lub innej formie wykonawczej. Rzecz zrozumiała, że, skoro dowództwo wyższe określiło charakter działań, dowództwo niższe, na którego korzyść lotnictwo myśliwskie już działało bezpośrednio, t. j. osłaniało jego obserwację powietrz-

ną, musi uzgodnić czas i obszar działania.

Wydaje mi się rzeczą potrzebną wyjaśnić tu pozorną nielogiczność. Można bowiem rozumować, że, skoro się zapewnia swobodę pracy lotnictwu własnemu, tem samem, rzekomo, utrudnia się pracę lotnictwu nieprzyjaciela, a więc tem samem spełnia się niejako podwójne zadanie. To samo — naodwrot: jeśli się utrudnia pracę lotnictwu nieprzyjaciela, ułatwia się przez to pracę własnemu.

Jest to tylko pozornie słuszne, jak wyjaśni przykład.

Zapewniamy swobodę pracy lotnictwu własnemu. W tym wypadku nasze lotnictwo myśliwskie, które osłania naszą pracę, w gruncie rzeczy nie powinno się interesować pracą lotnictwa nieprzyjaciela, jeśli ta praca nie przeszkadza naszemu lotnictwu. To też, rozumując po akademicku, niemal najzupełniej zgodnie mogłyby pracować dwa samoloty (nasz i nieprzyjacielski) na jednym odcinku i o jednej porze (np. przy kierowaniu ogniem artylerji), a w tym czasie własne lotnictwo myśliwskie nie powinno zaczepiać samolotu artylerji nieprzyjaciela, bo on nie przeszkadza w pracy naszemu samolotowi. Natomiast kto mu może przeszkadzać? Rzecz jasna: lotnictwo myśliwskie nieprzyjaciela, wysłane do zwalczania go; to też nasze osłaniające lotnictwo myśliwskie powinno niejako wyczekiwać tego ewentualnego przeciwnika (normalnie — jest to zjawisko bardzo rzadko spotykane).

Podobnie się sprawa przedstawia z chwilą, gdy własnemu lotnictwu myśliwskiemu damy polecenie zwalczania pracy lotnictwa i balonów nieprzyjaciela; będzie ono działało zaczepnie. Rozumując i w tym wypadku po akademicku, nasze lotnictwo myśliwskie powinno się rzucić na samoloty obserwacyjne nieprzyjaciela, t. j. wstrzeliwujące artylerję, dozorujące, współpracujące z piechotą, roz-

poznające i t. d., bez potrzeby wnikania w położenie, co się dzieje w tym czasie z pracą lotnictwa własnego.

Daliśmy próbkę rozważań daleko posuniętych na płaszczyźnie „idealnej“, akademickiej. W rzeczywistości jednak, aby uniknąć tak daleko idącego rozgraniczenia, pewne formy działań, zarówno zaczepnych, jak i obronnych, zazębiają się nieco w wykonaniu, jednak nie na tyle, aby się dały objąć zadaniem łącznym: „Zapewnić swobodę nam i utrudnić nieprzyjacielowi“. W każdym wypadku musi być postawione przez dowództwo jedno z tych zadań. Jeśli dowództwo stawia jednocześnie dwa zadania, musi być przygotowane, że będzie to wymagało niemal podwójnych sił lotnictwa myśliwskiego.

* * *

Wyjaśniliśmy, że od dowództwa musimy żądać ścisłości jedynie co do decyzji: działania zaczepne czy obronne. Z drugiej zaś strony należy pamiętać, że działania lotnictwa myśliwskiego mogą być jedynie skuteczne w walce pozycyjnej, t. j. w natarciu lub obronie pozycji umocnionej. Pozostaje więc uświadomić sobie, jaką formę działań lotnictwa myśliwskiego należy zastosować w natarciu lub obronie. Kiedy działać zaczepnie, a kiedy obronnie? Omówimy dwa szczególne wypadki.

Przechodzimy do natarcia.

Skoro się decydujemy na natarcie na pozycję umocnioną, musimy przygotować odpowiednio silne środki. Gromadzimy je. Czynimy pewne, większe lub mniejsze, przygotowania. Wreszcie, gdy przygotowania są ukończone, decydujemy się na akt brutalnej siły, t. j. na złamanie woli nieprzyjaciela, jego urządzeń, jego sprzętu, jego ognia — również siłą i to siłą ogniową, t. z. przede wszystkim ogniem artylerji.

Współczesne natarcia na umocnioną pozycję mają to do siebie, że są uzależnione od możliwości silnego wsparcia artylerji i od skuteczności ognia tejże.

Obliczając przeto powodzenie dobrze przygotowanego i zorganizowanego natarcia, przychodzimy do przekonania, że osiągnie ono wtedy skutek, gdy nasza artylerja będzie mogła strzelać, t. z., będzie miała dobre rozpoznanie i dobrą obserwację.

Jeśli teren nie obfituje w dobre punkty obserwacyjne (co bywa najczęściej), potrzebna jest obserwacja powietrzna. Nawet teren, obfitujący w dobre punkty obserwacyjne, t. z. teren pagórkowaty, w wielu wypadkach przez to samo stwarza pewne trudności dla artylerzysty: daje mu wgląd w pewne odcinki terenu, a przesłania mu szereg innych. Co się zaś tyczy działania artylerji ciężkiej dalekonośnej, to, pomimo nawet dobrych punktów obserwacyjnych, wymaga ona bezpośredniej obserwacji powietrznej.

Streszczam się: potężne natarcie wymaga potężnego ognia. Skuteczność ognia zależy od dobrej obserwacji. W nowoczesnem potężnem natarciu musi uczestniczyć obserwacja powietrzna. Rozumując odwrotnie, doszlibyśmy do wniosku, że skoro obserwacji powietrznej niema lub źle działa, to niema ognia skutecznego, to wątpliwy jest wynik nawet dobrze zorganizowanego natarcia.

Za wszelką więc cenę trzeba ułatwić pracę obserwacji powietrznej. Należy dać jej możność względnie spokojnej pracy. Do tego służy lotnictwo myśliwskie, nie dopuszczające przeciwnika do przeszkadzania nam w pracy.

Można zadać pytanie, czy w okresie natarcia — dla naszego lotnictwa myśliwskiego istotnie najważniejsze będzie — „stróżowanie“ działań własnego lotnictwa? Czy nie korzystniej byłoby przeszkadzać w pracy lotnictwu nieprzyjaciela? Trzeba to rozpatrzyć.

Mamy zamiar złamać opór nieprzyjaciela ogniem artylerji. W tym samym czasie nieprzyjaciel będzie się starał powstrzymać nas również ogniem swej artylerji. Czyli, zarówno my, jak i on, będziemy prowadzili ogień przy pomocy obserwacji powietrznej. Jeśli jednak nasze przygotowania i wstępne obliczenia były słuszne i jeśli mamy odpowiednią ilość sił, to już na wstępie unieszkodlimy ogień nieprzyjaciela ogniem własnej artylerji. Wobec tego rzeczą zbędną jest rzucać się na jego środki obserwacji powietrznej, skoro nie mogą kierować już przytłumionym przez nas ogniem artylerji. To też w dobrze zorganizowanym natarciu — w stosunku do działań lotnictwa nieprzyjaciela — należałoby sobie postawić zasadę: „Rób, co chcesz. Moje obliczenia są dobre. Skoro moja obserwacja działa, t. z., ogień mój jest skuteczny, zgnębię cię pomimo twego rozpoznania i twej obserwacji“.

To też wyznaczenie lotnictwu myśliwskiemu działań obronnych będzie znamiennym zjawiskiem w natarciu. Cały wysiłek na ziemi taktycznie i operacyjnie zaczepny; natomiast w powietrzu — operacyjnie obronny, a taktycznie, jak zwykle, zaczepny.

Odwrotnie rzecz się przedstawia w obronie. Dla brojącego się najważniejszą rzeczą będzie — uniemożliwić nieprzyjacielowi prowadzenie skutecznego ognia, pokrzyżować jego przygotowania. Chcąc uniemożliwić mu prowadzenie ognia artylerji, trzeba przedewszystkiem zgnębić jego obserwację powietrzną. Stąd w tym wypadku głównym zadaniem dla lotnictwa myśliwskiego będzie — przeszkodzić lub uniemożliwić pracę lotnictwu i balonom nieprzyjaciela; są to działania zaczepne.

Możnaby się w tym wypadku zastanowić, co jest ważniejsze, czy dać możliwość pracy własnemu lotnictwu, czy przeszkadzać w pracy lotnictwu nieprzyjaciela. Należałoby

ponadto wyjść z tego słusznego założenia, że obrona jest poniekąd w lepszym położeniu niż nacierający. To właśnie obrona narzuciła teren nacierającemu. Skoro tak, to wszystkie terenowe pluse są po stronie obrony. Obrona miała możliwość zamaskowania swych urządzeń, poznania terenu, lepszego przygotowania się. Można by przeto ustami broniącego się postawić tezę: „Jestem tak dobrze przygotowany, t. j. wkopany, zamaskowany, zapoznany z terenem, wstrzelany i t. d., że, jeśli mi się uda pokrzyżować przeciwnikowi plany prowadzenia ognia skutecznego, — to jego natarcie się nie uda“.¹

To też, prowadząc na ziemi obronę operacyjną i taktyczną, w powietrzu będziemy prowadzili lotnictwem myśliwskim działania zacząpne operacyjnie i taktycznie.

Aby zakończyć te rozumowania, chcielibyśmy doprowadzić do momentu walki w powietrzu. Oto mamy dwie wole: nacierającego i broniącego się. Jeden z nich nakazał swemu lotnictwu myśliwskiemu działania obronne, drugi zacząpne.

Nacierający rozpoczyna działanie. Jego samoloty dowództwa, artylerji, piechoty — są w powietrzu, wykonywają swą pracę. Nieco wyżej nad niemi, w mniejszych lub większych zgrupowaniach, stróżuje własne lotnictwo myśliwskie, nie dopuszczając do przeszkodzenia w pracy lotnictwu linjowemu.

W tym czasie broniący dowiaduje się o rozpoczętem natarciu. Wysyła więc własne lotnictwo myśliwskie z zadaniem przeszkodzenia w pracy lotnictwu linjowemu nie-

¹ „...Potężna artylerja, dobrze wstrzeliwana przez lotników, przy olbrzymiem zużyciu pocisków, zmusiła naszą artylerję na Sommie do milczenia...“ (E. Ludendorff. „Moi wojennyja wspomnienia 1914—18“). Przekład z niemieckiego. Wydanie jugosłowiańskie, str. 255).

przyjaciela. Lotnictwo myśliwskie się zbliża i stara się dojść do samolotów dowództwa, artylerji, piechoty. Zagradza mu drogę wrogie lotnictwo myśliwskie. Musi przeto przyjąć walkę, aby dopiero po zwalczeniu otworzyć sobie drogę do właściwego celu. Stąd więc pierwsze walki nad polem bitwy będą zawsze między lotnictwami myśliwskimi obu stron. Dopiero po zwalczeniu lotnictwa myśliwskiego można dojść do samolotów linjowych. To też, jeśli lotnictwo myśliwskie może prowadzić działania obronne nawet mniejszemi siłami, wówczas działania zaczepne należy prowadzić gwałtownie i większemi siłami, albowiem zależy na jak najszybszem zwalczeniu osłony i dojściu do sedna, t. j. do samolotów dowództw, artylerji, piechoty.

* * *

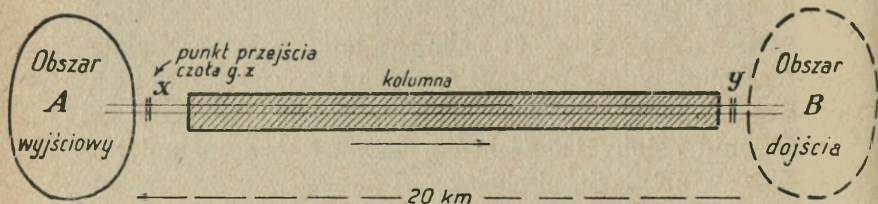
Przejdźmy obecnie do innych działań lotnictwa myśliwskiego, w szczególności do ubezpieczenia oddziałów: w obszarach skupienia, przemarszów, wyładowań, przepraw i t. d. Są to ulubione przez sztabowców zadania dla lotnictwa myśliwskiego, nakazywane szczególnie podczas gier wojennych. Zastanówmy się nad nimi.

Nakazując lotnictwu myśliwskiemu ubezpieczenie oddziałów, trzeba odrazu wyraźnie zadać sobie pytanie: przed czym ubezpieczyć — przed rozpoznaniem czy przed napadem z powietrza? Jak wynika z dalszych wyjaśnień, kryje się w tem dość duża różnica.

Omówimy ubezpieczenie przed rozpoznaniem. W tym wypadku chodzi o to, aby naszego ruchu nie zaobserwował nieprzyjaciel. To znaczy, że, gdyby nieprzyjaciel chciał rozpoznawać w czasie i w miejscu, gdzie przeprowadzamy nasz ruch, należy się temu siłą sprzeciwić i rozpo-

znanie mu uniemożliwić. W jakim stopniu jest to możliwe?

Najczęstszym zjawiskiem na grach wojennych jest ubezpieczenie przemarszu wielkiej jednostki (dywizji piechoty) w dzień. Oprzemy się na tym przykładzie. Wyobraźmy sobie, że nasza dywizja piechoty z obszaru A (jak na szkicu) ma wykonać przemarsz ± 20 km (tylko) i rozmieścić się w obszarze B. Teren otwarty.



Przedewszystkiem obliczmy, jak długo trwa ruch, czyli jak długo jest potrzebne ubezpieczenie. Błąd w obliczeniach sztabowców polega na tem, że poprostu arytmetycznie dzielą oni $20 \text{ km} : 4 \text{ km} = 5$ godzin, sądząc, że tylko pięć godzin trwa ruch! Niestety, tak nie jest!

Oto przez punkt przejścia X o godzinie Z przechodzi czoło kolumny. Jeszcze przed tym czasem już cała dywizja ruszyła ze swych leż, kierując się różnemi drogami ku punktowi przejścia X. Ruch zaczął się wcześniej o 1—2—3 godziny. Ten okres trzeba również ubezpieczyć przed rozpoznaniem!

Po upływie zgorą 5 godzin istotnie czoło kolumny, długości około 18—20 km, znajdzie się w punkcie Y, przy obszarze nowego rozmieszczenia. Ale tyły kolumny będą jeszcze do tego punktu dochodziły przez 4—5 godzin! Ten okres musimy również ubezpieczyć przed rozpoznaniem!

Całokształt więc ruchu (tylko 20-kilometrowego) bę-

dzie wynosił nie 5 godzin, lecz $5 + 4 - 5 + 1 - 2 - 3 = 10 - 13$ godzin. Ubezpieczenie więc dotyczy całego ruchu w okresie 10—13 godzin. Są to badania wstępne.

Przejdę dalej. Chcemy ubezpieczyć przed rozpoznaniem. Jakie to może być rozpoznanie i na jakiej wysokości prowadzone? Jeśli się znajdujemy na bliskich tyłach (20—50 km za frontem), to nieprzyjaciel może jednocześnie prowadzić:

— rozpoznanie bliskie, na wysokościach od 1200 do 2000 m,

— rozpoznanie dalekie, na wysokościach od 2500 do 5000 m.

Chcąc więc dobrze ubezpieczyć, trzeba wziąć pod uwagę obie okoliczności. Z regulaminu wykonawczego wiadomo, że patrol myśliwski na wysokość ubezpieczy strefę tylko 1500 m. Stąd wniosek, że nasze ubezpieczenie na wysokość musi być co najmniej w dwóch piętrach: piętro pierwsze gdzieś na wysokości 1500—2000 m, drugie na wysokości 3000—4000 m.

Dalej: z regulaminu wykonawczego wiadomo, iż patrol skutecznie ubezpiecza przestrzeń 10—12 km. Długość naszej kolumny wynosi około 18—20 km, a więc wymaga podzielenia na dwa odcinki do ubezpieczenia.

Przeprowadzę obecnie obliczenia, ile lotów potrzeba, aby ubezpieczyć ten 20-kilometrowy przemarsz.

2 odcinki po 2 patrole po 3 samoloty po 2 piętra = 12 lotów na okres 2 godzin.

Na okres 10—13 godzin — potrzeba 60—72 lotów, czyli całodzienniej pracy $1\frac{1}{2}$ —2 dywizjonów myśliwskich!

Widać teraz, co to kosztuje i czy nas stać na podobnego rodzaju przedsięwzięcia.

Gdyby chcieć ubezpieczyć przemarsz tej dywizji przed napadem z powietrza, ilość sił lotnictwa myśliwskiego, po-

trzebnego do tego rodzaju działania, wzrosłaby niewspółmiernie. Jasne jest przecież, że, skoro nieprzyjaciel zdecyduje się wykonać napad w dzień, użyje dużej ilości zwartych sił lotnictwa. Aby się skutecznie przeciwstawić dużej ilości sił, trzeba mieć również dużą ilość sił w powietrzu. Trzebaby się przeto ubezpieczać w kilku piętrach i nie kluczami po 3 samoloty, lecz znacznie większemi ugrupowaniami. Na to nas też nie stać.

Pozornie wynika z tych rozważań, że jesteśmy w niezgodzie z regulaminem, ale tej rozbieżności niema. Regulamin mówi o formach wykonawczych, o taktyce, ja zaś wprowadzam czynniki operacyjne: potrzebę i możliwości, o tych więc czynnikach będziemy mówili.

Przechodzimy ponownie do ubezpieczenia przed rozpoznaniem, zwłaszcza marszów. W naszych warunkach nie jest to możliwe. Nie mamy sił. Ponadto nie jest to środek skuteczny. Trudno jest zabronić komuś przesunąć się w trójwymiarze. Ubezpieczanie przemarszów przed rozpoznaniem, a więc zachowanie tajemnicy, powinno się w naszych warunkach odbywać inaczej. Albo dowództwo nakazuje marsze nocne, albo maszerują oddziałami rozczłonkowanemi, albo wybierają drogi dłuższe, lecz pokryte (lasy, osiedla, drogi obsadzone), albo poprostu należy się z tem liczyć, że, skoro tych oto możliwości nie zastosowano lub nie można było zastosować, tajemnica marszu nie będzie zachowana (rzecz prosta, jeżeli nieprzyjaciel w tem miejscu i czasie będzie prowadził swe rozpoznanie). I na to niema rady w naszych warunkach. Zbyt mało mamy sił; znajdują one lepsze zastosowanie na polu bitwy.

Zresztą dobry sztabowiec powinien zawsze znaleźć rozwiązanie możliwe do przyjęcia dla obu stron. Jeśli noc nie wystarcza na przemarsz całej jednostki, t. z., jeśli jeszcze o świcie będzie widoczny ogon dociągającej kolumny,

można ubezpieczyć przemarsz tego ogona na ten krótki okres czasu. Na to nas stać. Wreszcie można zarządzić wy-marsz wcześniej, jeszcze przed zmierzchem, ubezpieczając ten krótki okres lotnictwem myśliwskim.¹ Nie przeczę, że mogą być położenia z g o ła w y j ą t k o w e, gdy do-wództwu, bez względu na wysiłek lotnictwa myśliwskiego, będzie zależało przedewszystkiem i wyłącznie na zachowa-niu tajemnicy przemarszu. W tym wypadku lotnictwo my-śliwskie musi dać maksimum wysiłku. Na tym jednak wyjątkowym wypadku nie należy opierać codziennych po-trzeb i, pojmując, jak wielkiego wysiłku żądamy, należy się umieć obywać bez ubezpieczenia przez lotnictwo my-śliwskie.

Nieco inaczej przedstawia się sprawa, jeśli chodzi o ubezpieczenie przed napadami z powietrza. Chodzi tu już o sprawę poważniejszą niż zachowanie tajemnicy, chodzi o zdolność bojową wojska. Należy przeto uznać, że dzia-łania tego rodzaju powinny stać w pierwszej kolejności.

Lecz i tu się na pierwszy plan wysuwa poważna trud-ność: brak środków. Należy przeto wynaleźć pewien kom-promis między potrzebą a możliwością. Kompromisem tym będzie obowiązek i możliwość obrony oddziałów przed na-padami z powietrza, w chwili, gdy się te oddziały znajdu-ją, siłą rzeczy, w położeniu najniebezpiecz-niejszem, naprzykład: podczas przeprawy przez most, podczas przemarszu przez długie i otwarte drogi na ba-gnach, podczas przejścia przez cieśniny i t. d. Będą to okresy czasu niezbyt rozciągłe, co pozwala na zastosowanie ubezpieczenia oddziałów przed napadami z powietrza. Poza temi, że tak powiem, przeszkodami tere-nowemi — lotnictwo myśliwskie nie może ubezpieczać od-

¹ Zawsze jednak lepiej jest wymaszerować ze zmierzchem, a dociągać nad ranem. Lotnictwo zazwyczaj prowadzi wieczorem ustalenie wieczornego położenia, a nad ranem o świcie ma utrud-nione rozpoznanie ze względu na mgłę.

działów. Muszą się ubezpieczać same, bądź przez rozczłonkowanie, bądź maskowaniem, bądź własnymi środkami obrony przeciwlotniczej, bądź wreszcie marszami nocnymi, w lesie i t. d.

Aby wyczerpać temat, należy wspomnieć o jeszcze jednej możliwości ubezpieczenia oddziałów. To, o czym dotychczas mówiłem, dotyczy wypadku, gdy lotnictwo ubezpiecza bezpośrednio przemarsze, t. j. podczas przemarszu, bez względu na nieprzyjaciela, stale się znajduje w powietrzu, nad lub w pobliżu ubezpieczonych oddziałów. Otóż — można stosować jeszcze inną formę — ubezpieczenia pośredniego. Polega ono na tem, że lotnictwo nie jest w powietrzu, lecz wyczekuje w pogotowiu na pobliskiem lotnisku. Skoro otrzymało wiadomość, iż lotnictwo nieprzyjaciela przekroczyło front, niezwłocznie się wznosi w powietrze i udaje do zagrożonych napaDEM oddziałów. Ten sposób ubezpieczenia pośredniego jest o wiele oszczędniejszy, albowiem lotnictwo nie prowadzi działań, że tak powiem, biernych, w oczekiwaniu na nieprzyjaciela, który się może ukazać, lecz wylatuje dopiero wtedy, gdy zagrożenie przez nieprzyjaciela staje się rzeczywistem. Poza tem — w tym wypadku — lotnictwo myśliwskie może jednocześnie przeciwstawić nieprzyjacielowi znacznie większe siły.

Jednakże z całym naciskiem podkreślam, że ten sposób ubezpieczenia pośredniego, t. j. dopiero na alarm, jest możliwy jedynie wtedy, gdy:

— lotnisko lotnictwa myśliwskiego znajduje się blisko od ubezpieczanych oddziałów (nie dalej jak 20 km),

— istnieje specjalna sieć łączności, t. j. istnieją zorganizowane posterunki obserwacyjno-mel-dunkowe na froncie i łączność bezpośrednia od lotnictwa myśliwskiego,

— przemarsz ubezpieczanych oddziałów jest odległy od linii frontu co najmniej o 40—50 km, gdyż w przeciwnym wypadku lotnictwo nieprzyjaciela znajdzie się nad niemi wcześniej, niż własne lotnictwo myśliwskie.¹

Takie warunki są możliwe wyłącznie na odcinkach frontu ustalonego na dobre. Niema mowy o podobnych warunkach w wojnie ruchowej. To też nie trzeba się ludzić, aby ten sposób ubezpieczenia pośredniego dał się stosować.

Wogóle trzeba pamiętać, że ubezpieczenie wojska, t. j. przemarszów, obszarów skupienia i t. d., przed rozpoznaniem jest dla nas prawie niewykonalne. Ubezpieczenie wojska przed napadami jest niekiedy możliwe i pożądane, lecz musi być ograniczone co do czasu i miejsca. Ubezpieczać będziemy mogli jedynie najgroźniejsze momenty, trwające niedługi okres czasu (do 3—4 godzin).

¹ Dodatkowo wyniki może dać stosowanie zasadzek, jako ubezpieczenia pośredniego.

Rozdział VIII.

WALKA LOTNICTWA.

UŻYCIE LOTNICTWA BOMBARDUJĄCEGO.

Na szczeblach bardzo wysokich dowództw (naczelný wódz i armja) lotnictwo bombardujące jest przeznaczone, zgodnie z postanowieniami naszego regulaminu, do wykonywania swych zadań zasadniczo w nocy.

Do działań lotnictwa bombardującego dzisiejsze powagi wojskowe przywiązują olbrzymią wagę. Wspomnienia z wojny światowej są jeszcze dość świeże, a rozwój tego rodzaju lotnictwa jest zbyt potężny, aby z jednej strony nie zabezpieczyć się przed skutkami jego działania (stąd powstanie obrony przeciwlotniczej), z drugiej zaś strony, aby nie szukać sposobów najbardziej racjonalnego zastosowania.

Chcąc dać na wstępie definicję tego rodzaju lotnictwa, należałoby go nazwać bronią wybitnie zaczepną. Jest to jakby dalekonośna artylerja dyspozycyjna.

Dysponując tak potężnym środkiem, wyższe dowództwa powinny umieć odpowiednio go wykorzystać, t. j. użyć. Jak w wielu wypadkach, tak i w tym, wkroczenia dowództwa co do sposobów użycia jest bardzo dużo i może właśnie najsilniej i najjaskrawiej przejawia się w stosunku do lotnictwa bombardującego.

Następuje podział pracy: dowództwo powinno

określić zadania, wyznaczyć cele, postawić wymagania; praca zaś lotnika sprowadza się do przeprowadzenia obliczeń, przygotowania i wykonania. Elastyczność użycia lotnictwa bombardującego jest szczególnie jaskrawa: tylko konkretne położenie może podyktować konkretne rozwiązania. Ta okoliczność znacznie utrudnia pracę dowódców oraz potęguje odpowiedzialność za decyzję. To też pod kątem tej „elastyczności“ należy korzystać z regulaminu, który, poza suchym wyliczeniem sposobów i celów do bombardowania, t. j. poza określeniem pewnego „obramowania“, pozostawia dość dużą swobodę, zarówno inicjatorom (dowództwom), jak i wykonawcom (lotnikom).

* * *

Lotnictwo bombardujące jest środkiem niszczenia. Można więc go użyć do tych lub innych potrzeb. Aby jednak zapewnić istotnie racjonalne wykorzystanie, należy przede wszystkim postawić sobie cel. Jeśli chodzi o ogólne rozważania, z punktu widzenia bardzo wysokiego szczebla dowództwa (w zasadzie wyłącznie naczelnego wodza), cele (zamiary) mogą być dwa:

- 1) polityczny (zasadniczo moralny),
- 2) wojskowy (zasadniczo materialny).

Aczkolwiek nie będę się zajmował użyciem lotnictwa na tak wysokim szczeblu, jak naczelny wódz, jednak dla informacji nie od rzeczy będzie wspomnieć, jak duże wyniki polityczne (moralne) można osiągnąć bombardowaniem lotniczym.

Dotychczasowa (do r. 1914) psychika wojenna odgrdzała ściśle front i tyły. Na froncie była krew, a na tyłach biegło normalne życie. Wprowadzenie do działania lotnictwa bombardującego wyłączyło pojęcie linii frontu, zagroziło tyłom, zagroziło życiu

i pracy ludności cywilnej, nieprzyzwyczajonej, nieprzygotowanej, wreszcie nieobyczej i popłochowo usposobionej wobec możliwości zagrożenia jej własnemu życiu.

Podobne psychiczne nastawienie mas w obliczu niebezpieczeństwa przeradza się szybko i prawie zawsze — w popłoch. Popłoch jest burzycielem wszelkiej organizacji pracy. W dzisiejszych warunkach wiadomo, jak wielkiego wysiłku pracy trzeba będzie żądać od tyłów; wiadomo, że prowadzenie wojny wymaga potężnej wytwórczości i sprawnie działających organów transportowych i zaopatrujących.

Dezorganizacja pracy na tyłach — przedewszystkiem powoduje dezorganizację materialną i moralną. Wymiana wrażeń „tył — front“ przenosi popłoch na front, przenosi upadek ducha.

Otóż, bez względu na to, jaki cel dowództwo sobie postawiło przy bombardowaniu, polityczny czy wojskowy, t. j. gnębienie ducha czy niszczenie obiektów, fakt bombardowania ludności cywilnej na tyłach powoduje bardzo poważne skutki.

Te sprawy nie są nowe. Dziś, w związku z zagrożeniem ludności cywilnej, zagadnienie obrony przeciwlotniczej stało się dość modnem. To też wspominam o tem tylko dlatego, żeby z punktu widzenia użycia zrobić kilka uwag. Nie każde państwo ma „prawo“ rozpocząć bombardowanie ludności cywilnej, jako pierwsze! Istnieje prawo odwetu. Jeśli się ktoś czuje na tyle silnym, że się nie obawia odwetu, jeśli zdoła pomścić go wielokrotnie, może sobie pozwolić na bombardowanie tyłów, mając na myśli cele polityczno-moralne.

W r. 1917 tajny radca Haber zaproponował generałowi Ludendorffowi wprowadzenie nowego gazu „Gelbkreuz“, jednak pod warunkiem, że się wojna skończy w ciągu jednego roku. „*Profesor Haber*

sądził, że, gdyby wojna potrwała dłużej, to, wprowadziwszy „Żółty Krzyż“ (iperyt), musielibyśmy przegrać ją bezwzględnie, gdyż prawdopodobnie po roku udałoby się nieprzyjacielowi naśladować ten gaz... Wprowadzając „Żółty Krzyż“, generał Ludendorff ryzykował zatem wiele...“ — pisze generał Hoffmann w swoim dziele „Wojna wśród niewyzyskanych sposobności“.

Przemawiała o b a w a o d w e t u. A oto przykład już lotniczy, zaczerpnięty z dzieła gen. v. Hoepfnera, byłego dowódcy sił powietrznych niemieckich w czasie wielkiej wojny: ¹

..., „W tym właśnie czasie (r. 1918) stolica Anglii odczuła skutki bomby 1000 kg...“

..., „Dwa narody (Anglicy i Francuzi) w odmienny sposób reagowały na bombardowanie lotnicze. Prasa angielska oświadczyła się za nowym potężnym odwetem ze strony Anglików. Paryż, który bardziej odczuwał skutki bombardowania niż Londyn, przemawiał za porozumieniem z Niemcami w sprawie napadów bombardowych. W parlamencie posłowie socjaliści zaproponowali rządowi wejście w układy z Niemcami, aby ograniczyć bombardowania“.

..., „Dnia 21 marca 1918 r. Naczelne Dowództwo wojska niemieckiego zostało powiadomione przez Reichstag o konieczności zmniejszenia napadów lotniczych na tyły sprzymierzonych, bowiem ludność południowej i południowo-zachodniej części cesarstwa jest narażona na ciągle bombardowanie przez sprzymierzonych; znajduje się w straszliwym położeniu i wzywa pomocy“.

Przytoczone zdania dobitnie wskazują, że odwet jest czasami silniejszy w skutkach niż napad.

Na tem zakończymy uwagi o „celach politycznych“

¹ „Niemcy i wojna powietrzna“.

bombardowania, przechodząc wyłącznie do właściwego tematu, t. j. do rozważań nad „celami wojskowemi“ na szczeblu armji.

* * *

Jak już wspominałem, racjonalne użycie lotnictwa bombardującego zależy wyłącznie od wyższych dowódców. Odpowiednio obrany cel, odpowiedni „czas“ dają już co najmniej $\frac{1}{3}$ powodzenia. Następna $\frac{1}{3}$ przypadnie w udziale lotnikom. Dotyczy to obliczania sił, środków, dokładnego przygotowania się i wykonania. Wreszcie pozostała $\frac{1}{3}$ przypada na dobre warunki atmosferyczne, sprzęt, obronę przeciwlotniczą nieprzyjaciela i t. d.

Przez rozpatrzenie kilku urywków wskażę sposób pracy nad tem zagadnieniem. To będzie wszystko. Żadnego przepisu ogólnego niema. Jeśli się nie oprzeć na głębokich rozważaniach, jeśli nie zbadać potrzeby w związku z wytworzonym położeniem i zadaniem, lotnictwo bombardujące będzie skierowane źle, będzie zużyte, a wysiłek, któryby mógł być bardzo skuteczny, pójdzie na marne.

Racjonalne użycie lotnictwa bombardującego zależy od umiejętności dania trafnej odpowiedzi na pytania:

Co, kiedy, jak i czem bombardować?

Te cztery pytania dzielą się na dwie grupy. Pierwsza grupa: „Co i kiedy?“ — jest pracą wyłącznie sztabów z uwzględnieniem porady lotnika. Następna grupa: „Jak i czem?“ — jest pracą wyłącznie lotnika z uwzględnieniem porady sztabu. Jest więc podział kompetencyj.

Co i kiedy bombardować?

Natura ludzka jest bardzo szeroka i na to pytanie odpowiedziałyby: „Jak najgęściej, jak najczęściej“. Regulamin to przewidział i ograniczył objekty. Oto słowa regulaminu (§ 213):

„Objektami bombardowania nocnego są cele, położone zazwyczaj na dalszych i dalekich tyłach przeciwnika, jak stacje kolejowe, zwłaszcza węzłowe, lotniska, magazyny, składy materiałów wojennych, ośrodki przemysłu wojennego i t. d.“

Jak widać, to rzekome „ograniczenie“ jest bardzo szeroko pojęte. Ogranicza ono objekty tylko co do ich przeznaczenia, pracy, nazwy, lecz nie co do ilości. Gdybyśmy sobie uprzytomnili tyły armii nieprzyjaciela, bezpośrednio nas obchodzące (te, które leżą na obszarze nam „przydzielonym“), tobyśmy łatwo sobie uświadomili, że:

— stacyj kolejowych jest bardzo dużo, w tem stacyj węzłowych kilka lub kilkanaście,

— lotnisk — co najmniej kilka, i to dla różnych rodzajów lotnictwa,

— magazynów, składów — co najmniej kilkadziesiąt,

— ośrodków przemysłu wojennego zazwyczaj niema na obszarze przyfrontowym,

— wreszcie, „i t. d.“ — pozostawia duże pole do działania.

W tem wyliczaniu obiektów najznamienniejszą rzeczą jest, że regulamin nie wspomina o celach na polu bitwy, wychodząc z założenia, że obiektami dla lotnictwa bombardującego (nocnego) mogą być jedynie cele, które się nie dadzą osiągnąć przez artylerję.

W tej powodzi obiektów dowództwo musi dokładnie wskazać cele dla niego najważniejsze. Czemuże się ma kierować?

Analiza położenia, t. j. własnych zamiarów i położenia nieprzyjaciela w danej chwili, oto jedyne przesłanki, które dadzą dowództwu trafną odpowiedź na pytanie: „co i kiedy“?

Obliczanie sił i środków, analiza przeciwdziałania nieprzyjaciela — oto przesłanki

ki, których trzeba żądać od lotnika w odpowiedzi na pytania: „czem i jak“?

* * *

Przed dalszym rozważaniem należałoby jeszcze omówić sporne zazwyczaj pojmowanie „zniszczenia“ czegoś. Co to znaczy zniszczyć? Zburzyć zupełnie — jak to może robić artylerja? Unieruchomić? — a jeśli tak — to na jak długi czas? Uszkodzić? — jaki się tem osiągnie cel?

W pojmowaniu naszych możliwości (ilość i jakość środków i sił) należy być ostrożnym i oględnym. Zupełne zburzenie, zwłaszcza przedmiotu dużego, trwałego, jest dla lotnictwa wogóle prawie nie do wykonania. Typowym zadaniem dla lotnictwa bombardującego — będzie unieruchomienie danego obiektu na krótszy lub dłuższy przeciąg czasu. Im większych sił się użyje, im przedmiot jest mniejszy, im mniej trwały (w pojęciu budowy) i czuły, — tem czas trwania unieruchomienia będzie dłuższy. Wymiary przedmiotu, przeznaczonego do bombardowania, mają swoje granice: przedmiot o bardzo małej powierzchni jest tak trudny do trafienia (w nocy), że się nie opłaca bombardowanie. To też słusznie nasz regulamin pominął mosty, których bombardowanie jest tak na rękę dowództwu, zwłaszcza przy grach wojennych!

Obliczenia należy przeto opierać na pojęciu unieruchomienia obiektu na pewien przeciąg czasu. W wypadkach, gdy się bombarduje cele stałe, większe, nieruchome (np. urządzenia kolejowe, składy, lotniska), unieruchomienie ich będzie połączone ze zniszczeniem, które, jeśli będzie duże, pociągnie za sobą konieczność ponownego zaopatrzenia lub przeprowadzenia naprawy, niekiedy długotrwałej i żmudnej.

Skądinąd mogą zajść wypadki, że dowództwu będzie

zależało przede wszystkim na przeszkadzaniu nieprzyjacielowi w pracy, na utrudnianiu normalnego działania pewnego obiektu — przez bombardowanie go w pewnych nieregularnych odstępach czasu.

Regulamin nasz przewiduje podobną możliwość, określając te działania — jako nękanie. Naogół nękanie nie jest działaniem niszczącym, lecz raczej jest obliczone na skutek moralny.

„Nękające“ działanie bombardowania ma dużo zalet. Zużywając znacznie mniejsze siły lotnictwa, w wielu wypadkach powoduje poważne skutki. Należałoby jednak podkreślić, że stałe posiłkowanie się działaniami wyłącznie nękającymi — mało odnosi skutku. Konieczną rzeczą jest dać przedtem odczuć prawdziwe bombardowanie, przeprowadzone dużą siłą, które wywołało poważne skutki zniszczenia. Dopiero z chwilą, gdy nieprzyjaciel odczuł i pamięta groźne skutki potężnego napadu, — dalsze, nawet drobne, napady na tenże obiekt, prowadzone już wybitnie w celu wywołania popłochu, w celu „utrudnienia normalnego działania pewnego obiektu“ — odnoszą niepoślednie skutki.

Właściwie mówiąc, każde bombardowanie powinno być w najbliższym czasie, t. j. następnej nocy, „przypieczętowane“ nękaniem. Wydaje się to celem chociażby dlatego, że zniszczenia, spowodowane bombardowaniem, będą w szybkim czasie naprawiane. Skierowanie więc ponownego bombardowania, o charakterze nękającym, na obiekt, gdy wre praca nad jego naprawą, wywoła niechybnie popłoch i przerwę w pracy, przynajmniej na okres nocy.

Najodpowiedniejszymi do nękania są objekty zmuszone do wykonywania regularnej pracy w nocy, jak np.: węzły kolejowe, stacje regulujące, niekiedy stacje wyładownicze, sztaby. Lecz raz jeszcze zaznaczam: nękanie jest dobre

wtedy, gdy zostało poprzedzone prawdziwym bombardowaniem.

Jeśli mowa o przybliżonym obliczeniu sił, potrzebnych do tego lub innego rodzaju działań, należy pamiętać, że wszelka działalność lotnictwa bombardującego, mająca na celu zniszczenie (unieruchomienie lub poważne uszkodzenie), tylko wtedy jest wydajna, to znaczy skuteczna, gdy ją prowadzi się dużymi siłami, gdy się tych sił nie rozproszkuje i nie stosuje półśrodków.

Dokładne zapoznanie się z pracą lotnika, t. j. z obliczaniem sił i środków do bombardowania określonego obiektu, zaprowadziłoby zbyt daleko. Po pierwsze: są to obliczenia bardzo względne, zależne od posiadanego sprzętu, od odległości od frontu, stanu pogody, rodzaju celu, wyglądu (widoczności, szczególnie w nocy), powierzchni i t. d. Każdy cel wymaga odmiennych obliczeń. Po drugie: należy przyznać, że obliczenia te są jeszcze bardzo względne (nie tylko u nas).

Ogólnie mówiąc, ilość samolotów, potrzebnych do bombardowania tego lub innego obiektu, zależy od nośności tych samolotów, niezbędnej ilości bomb, normalnego odsetka trafienia (co znowu zależy od rozmiarów i rodzaju celu, wyszkolenia załogi), a wreszcie i od tego, w jakich warunkach będzie się wykonywało bombardowanie.

Przy obliczaniu niezbędnych środków naogół nie będzie pomyłek, jeśli się zastosuje „sztabową“ zasadę, że, chcąc osiągnąć zniszczenie lub poważne uszkodzenie należy na jeden obiekt skierować co najmniej jeden nalot całego dywizjonu bombardującego. Dywizjon przedstawia potężną już siłę ogniową, co daje rękojmię, że sprostą stawianym przez dowództwo żądaniom.

Ta „doraźna“ rada, w związku z przypuszczalnym wyposażeniem armji w lotnictwo bombardujące, jeszcze bar-

dzień uwypukli trudności pracy sztabów. Na szczeblu armji do dyspozycji będzie jeden dywizjon, w wyjątkowych wypadkach dwa; będzie to już koncentracja odwodów naczelnego wodza. To też, mając jeden tylko dywizjon, a bardzo dużo celów do zniszczenia, trzeba istotnie bardzo głęboko przeżyć i przetrawić ten odpowiedzialny wybór celu, to pojęcie „najważniejszego — w danym położeniu celu“. Z dalszych rozważań się okaże, że objekty, które jeszcze rano były ważne „najważniejsze“, już po kilku godzinach w związku z nowym położeniem mogą się odsunąć na plan dalszy.

Co się tyczy obliczania sił, potrzebnych do działań „nękających“, to, jak już poprzednio wspominałem, działania te będą wymagały środków stosunkowo słabszych. Zgóry nie da się określić charakteru działań nękających; w jednym wypadku wystarczy wysłanie w ciągu całej nocy tylko kilku samolotów w odstępach 2—4-godzinnych, w innym — położenie będzie wymagało większej „częstotliwości“ nękania. Zazwyczaj siła i częstotliwość wypraw nękających będą zależały zarówno od intensywności pracy nocnej danego obiektu i jej rodzaju (kto pracuje: wojsko czy cywilni), jak i od skutku, wywołanego poprzednio wykonaniem bombardowaniem i t. d.

* * *

Te oto ogólne przesłanki pozwolą przystąpić do rozpatrzenia kilku przykładów operacyjnych na szczeblu armji. W każdym jednak wypadku z a w s z e należy wychodzić z zagadnienia:

— o c o c h o d z i w t y m w y p a d k u d o w ó d z t w u ?

Najpierw wezmę jako przykład koncentrację.

Mamy pierwsze dni okresu mobilizacji (terenu przeciwnika). Co się tam dzieje? Są puszczane w ruch nie-

liczne transporty osłonowe, nieliczne transporty mobilizacyjne. W garnizonach przeprowadza się mobilizację.

O co nam chodzi? O szybkie przeprowadzenie własnej mobilizacji i rozpoczęcie własnej koncentracji. Poza tem dobrzeby było przeszkodzić w mobilizacji przeciwnikowi.

Czy to jest możliwe? Wydaje mi się, że niebardzo. Zbyt wielka ilość garnizonów, zbyt różne terminy mobilizacyjne, poza tem zbyt ograniczone cele. Garnizony nadgraniczne, któreby najłatwiej dało się osiągnąć, już się bardzo szybko zmobilizowały (w osłonie), a oddziały wyszły z garnizonów. Ryzykuje się więc, że się wpadnie w próżnię lub będzie musiało bombardować pozostałe, stosunkowo słabe, zawiązki nowych formacyj. Możeby się tak skierować na węzły kolejowe? Trzeba się nad tem zastanowić.

Bibl.
Wojsk.
63 p. p.

Kolejowy ruch mobilizacyjny jest stosunkowo słaby, albowiem poza nielicznymi pociągami, przewożącymi powołańców, ruch ten polega na ściągnięciu w głąb kraju pustych transportów. Gdyby bombardowanie węzłów kolejowych rozpocząć już obecnie (obliczając unieruchomienie ich na okres koncentracji), popełni się błąd, albowiem, jeśli zostaną w tym okresie znacznie uszkodzone, nieprzyjaciel ma możliwość już z a w c z a s u :

— albo skutecznie naprawę, jeśli czas na to pozwala,

— albo zastosować inną zmianę kierunku ruchu kolejowego, jeśli brak czasu na naprawę.

Widać więc, że bombardowanie kolei zarówno w celu przeszkodzenia samej mobilizacji, jak i w przewidywaniu trudności koncentracji, nie osiągnie celu.¹

Badajmy dalej. Dowództwo oblicza, że w krótkim czasie rozpocznie własną koncentrację, co do której chce zachować tajemnicę. Przeciwnik ze swej strony

¹ Natomiast skutki moralne mogą być bardzo duże.

chciałby wydrzeć tę tajemnicę zapomocą rozpoznania powietrznego, które niebawem rozpocznie. Jakiż więc wniosek?

Utrudnić nieprzyjacielowi rozpoznanie lotnicze. Bombardować więc znane nadgraniczne lotniska lotnictwa obserwacyjnego (rozpoznawczego, linjowego). Zniszczy mu się częściowo sprzęt, zepsuje na pewien przeciąg czasu pole do lądowania, zmuszając, być może, do zmiany lotniska, osłabiając w ten sposób jego pracę.

Znaleźliśmy więc przedmiot do bombardowania w tym okresie. Zaraz jednak dowiodę, że decyzja ta nie jest jeszcze ostateczną.

Gdyby tuż przed rozpoczęciem lub w chwili rozpoczęcia własnej koncentracji otrzymano wiadomość, że przybyła na front lub zmobilizowała się na jednym z nadgranicznych lotnisk potężna grupa lotnictwa bombardującego nieprzyjaciela, — co robić? Czy dążyć w dalszym ciągu do utrudnienia rozpoznania nieprzyjacielowi, t. j. do bombardowania jego lotnictwa obserwacyjnego, czy skierować się na coś innego?

A co może zrobić nieprzyjaciel, dysponując lotnictwem bombardującym? Może przecież bardzo poważnie utrudnić przeprowadzenie naszej wcześniejszej koncentracji kolejowej, która stanowi dla nas w tym czasie najistotniejsze zadanie.

Są więc dwa zadania:

- nie dopuścić nieprzyjaciela do rozpoznania naszej koncentracji,
- nie pozwolić na przeszkodzenie nam w koncentracji.

A zatem — bombardować oba przedmioty, t. j. w dalszym ciągu lotnictwo obserwacyjne, a prócz tego i lotnictwo bombardujące.

Słuszna jest więc decyzja dowództwa: bombardować

oba przedmioty. Lecz w grę wchodzi obliczenie sił i środków, przeprowadzone przez lotnika; udział lotnika, jako doradcy fachowego, staje się nieodzownym. Dopiero wspólne przemyślenie, wspólna ocena potrzeb i możliwości, doprowadzi do konkretnej decyzji: oba cele, czy jeden? Doprowadzi do ułożenia kolejności celów pod względem ich ważności.

Wspominając o bombardowaniu lotnisk, należy podkreślić, że jest ono skuteczne, jeśli:

— przeprowadza się je tuż (sprawa dosłownie kilku godzin) przed przewidywanym działaniem lotniczym własnym lub przed działaniem, które zamierza rozpocząć nieprzyjaciel tem właśnie lotnictwem;

— ilość lotnictwa nieprzyjaciela jest ograniczona (jeśli niema „zastępczych“ jednostek);

— zaopatrywanie w sprzęt lotniczy jest utrudnione (bazy daleko na tyłach, słabe uprzemysłowienie i t. d.).

Jeśli więc działanie bombardowania lotnisk jest skuteczne, słuszne i najważniejsze w niektórych wypadkach (analiza przeciwnika), to w innych, gdy przeciwnik jest, zarówno pod względem przemysłu, jak i ilościowo, potężny, działanie takie, nie dając oczekiwanych wyników, tylko zużywa nasze lotnictwo.

Poza tem wchodzi w grę konieczność różnicowania lotnisk, jeśli się weźmie pod uwagę, że nie chodzi nam tylko o zniszczenie byle jakiego terenu, lecz o uniemożliwienie lub utrudnienie działania temu rodzajowi lotnictwa, który wykorzystuje dane lotnisko. To też trzeba zawsze obliczyć, które z lotnisk należy zniszczyć, t. j., jaki rodzaj lotnictwa nieprzyjacielskiego w danem położeniu najbardziej nam zagraża?

Oto przykład już z rozwoju działań wojennych.

Armja nasza w obronie na pozycji umocnionej. Nieprzyjaciel ma wszystkie rodzaje lotnictwa. Lotniska nieprzyjaciela są rozpoznane. Są wiadomości, że nieprzyjaciel rano rozpocznie natarcie. Teren natarcia — z punktu widzenia artyleryjskiego — niedogodny. Które z lotnisk należy bombardować (jeśli lotniska stoją w pierwszej kolejności co do ważności celów do bombardowania)?

Zaleciłbym lotniska lotnictwa obserwacyjnego korpusu lub armji (jeśli korpus nie ma lotnictwa). Uzasadnienie: jeśli nieprzyjaciel naciera, musi mieć podtrzymanie ogniem artylerji. Teren wymaga obserwacji powietrznej, to też prawdopodobnie artylerja już się przygotowała do strzelania z lotnikiem. Skoro lotnictwo obserwacyjne, będąc zniszczone, nie będzie mogło o świcie współdziałać z artylerją, jak to było ułożone, natarcie nieprzyjaciela straci na sile i celności ognia.

Inny przykład.

My nacieramy na umocnioną pozycję. Nieprzyjaciel ma wszystkie rodzaje lotnictwa, lotniska jego są rozpoznane. Teren natarcia, z punktu widzenia artyleryjskiego, niedogodny. Co bombardować (jeśli lotniska stoją w pierwszej kolejności co do ważności celów do bombardowania)?

Zaleciłbym lotniska lotnictwa myśliwskiego, rozmieszczone najbliżej od odcinka naszego natarcia. Uzasadnienie: natarcie pójdzie, jeśli będzie miało siłę ognia, jeśli artylerja będzie wstrzeliwana przez lotnika. W tej współpracy może przeszkodzić lotnictwo myśliwskie, a więc trzeba mu już zawczasu uniemożliwić pracę, gdyż nazajutrz może utrudnić nam współpracę z artylerją.

Widać stąd, że każde położenie wymaga odmiennego rozwiązania.

Mówi się dużo o bombardowaniu kolei, t. j. stacyj ko-

lejewych węzłowych i zwykłych, a nawet torów kolejowych. Dla prowadzenia wojny zagadnienie sprawnego transportu jest sprawą pierwszorzędną, sprawą najważniejszą. Słusznie więc, że i zainteresowanie osobami przeszkodzenia sprawnemu działaniu nabiera powagi właściwej temu zagadnieniu.

I tu, jak we wszystkich zresztą wypadkach, dotyczących użycia lotnictwa bombardującego, wynikają pewne sprawy, wymagające każdorazowo — odrębnego rozwiązania. Lecz obranej decyzji zawsze będzie przyświecało położenie, t. j. zamiar własny, przy głębokim rozważeniu możliwości nieprzyjaciela.

Wspomina się dość często o bombardowaniu węzłów kolejowych, szczególnie w koncentracji (lub przy transportach operacyjnych).¹ Jest to sprawa niezwyklej doniosłości.² Jak się ona przedstawia przy bliższem obliczeniu? Oprę swe rozważania na dwóch przykładach: pierwszy w warunkach posiadania słabej sieci kolejowej, drugi przy gęstej sieci kolejowej.

Oto szkic, przedstawiający schematycznie pewne oderwane położenie w koncentracji, gdy nieprzyjaciel dysponuje słabą siecią kolejową.

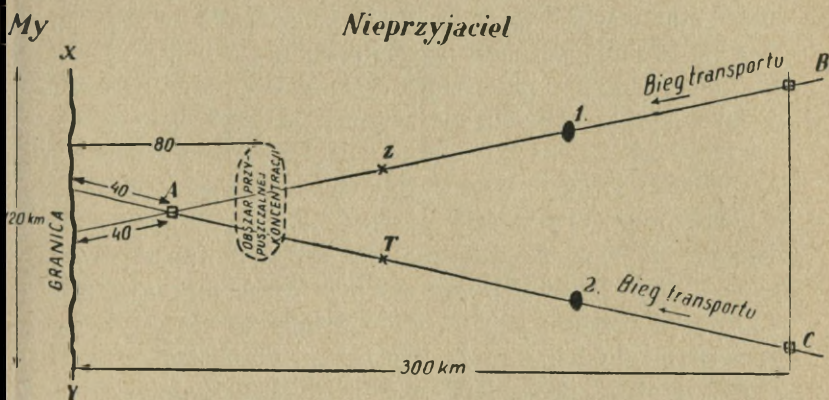
Koncentracja nieprzyjaciela kieruje się na odcinek frontu X—Y liniami kolejowymi A, B i C. Przypuśćmy

¹ O możliwościach przeszkadzania transportom mobilizacyjnym wspominałem poprzednio, uświadamiając, iż przedstawia to małą wartość dla dowództwa (z punktu widzenia zużytych sił).

² „Napał na komunikacje jest jednym z najpoważniejszych działań niszczycielskich. Ma on na celu przeszkodzenie strategicznym przegrupowaniom nieprzyjaciela i jego zaopatrywaniu. Ten rodzaj pracy jest dla lotnictwa niszczycielskiego zadaniem podstawowem, ponieważ bombardowanie dróg komunikacyjnych, pod warunkiem użycia znacznych sił, jest bardzo skuteczne“ (§ 171 „Tymczasowej instrukcji użycia bojowego sił powietrznych Z. S. R. R.“).

teoretycznie,¹ że obszar koncentracji będzie się znajdował w odległości 60—100 km od granicy.

Zamiarem naszym jest wykorzystać opóźnioną w stosunku do nas koncentrację nieprzyjaciela i bić częściami nieskoncentrowane jeszcze jego oddziały (osłonowe). Aby to zrobić, trzeba: 1) samemu się szybciej skoncentrować lub mieć odpowiednie siły, 2) mieć wiadomości o nieprzyjacielu i 3) opóźnić koncentrację nieprzyja-



ciela. Na podstawie posiadanych wiadomości o przeciwniku obliczamy, że opóźnienie przybycia głównych jego sił o 3—4 dni dałyby nam powodzenie.

Przypuśćmy, że dysponujemy dywizjonem lotnictwa bombardującego. Mamy wiadomości (przekazane od lotnictwa naczelnego wodza), że się ruch transportów rozpoczął i niebawem skieruje się na linje B—A i C—A.

Chcąc więc opóźnić przybycie transportów z głównymi siłami, możemy bądź („c o?”) bombardować:

- węzły A, B i C,

¹ W rzeczywistości odległość obszaru koncentracji od granicy będzie uzależnioną od szeregu czynników, jak: cel działań, terminy ukończenia koncentracji, zarys linii komunikacyjnych.

- stacje przejściowe na tych linjach,
- stacje wyładowcze;
- bądź („kiedy?“):
- natychmiast, skoro pierwsze transporty przejdą węzły B i C,
- po pewnym czasie, gdy linje nasiąkną transportami.

Rozpoczynamy od „c o?“.

Skoro przypuszczamy, że obszar koncentracji leży przed stacją węzłową A, to siłą rzeczy odpada potrzeba jej bombardowania. Szukamy innego celu. Co obrać? Węzły B i C czy stacje przejściowe? Bombardowanie zarówno, jednych, jak i drugich, ma pewną podstawę, byle jednak odległość ich od obszaru wyładowań była dość znaczna. Jeślibyśmy bowiem zniszczyli (unieruchomili) przejściową stację Z lub T, powstałaby jedynie konieczność wcześniejszego wyładowania i związane z tem trudności, jak wyładowanie improwizowane (a więc z powodu braku przewidzianych ramp niezbyt sprawne) i dojście marszami pieszemi do obszaru koncentracji. Istotnie, nastąpiłoby opóźnienie 1—1½-dniowe, lecz nie zadowoliliby to nas całkowicie, albowiem nasze obliczenia wymagają opóźnienia 3—4-dniowego.

Musimy więc sięgać do unieruchomienia obiektów kolejowych, odległych o 3—4 dni marszu od obszaru koncentracji, t. j. o 90—120 km. W ten sposób zmusimy nieprzyjaciela bądź do:

- wyładowania wcześniejszego i przebycia 90—120 km marszami pieszemi,
- wyczekiwania na naprawę uszkodzeń.

Korzystne dla nas są obie możliwości, rzecz prosta, pod warunkiem, że siły i środki przez nas posiadane istotnie są (teoretycznie) zdolne do zadania takich strat lub uszkodzeń, których naprawa potrwałaby właśnie 3—4 dni, biorąc pod uwagę, że po-

nadto mamy możliwość przeszkodzenia w naprawie, nekając nawet drobnymi siłami poprzednio bombardowane przedmioty.¹

Zachodzi więc konieczność zbadania stanu transportowo-kolejowego nieprzyjaciela, t. j. przelotności jego linii, istotnego natężenia ruchu, stanu ramp na poszczególnych stacjach, zaopatrzenia w wodę i t. p. Przytaczam te okoliczności, aby wskazać na trudności przygotowania danych do decyzji, wymaganej od dowódcy. Jeśli więc oficer oddziału II, rozporządzający temi danymi, nie czuje się w zupełności powołanym do oceny położenia transportowego nieprzyjaciela, powinien zasięgnąć opinii fachowca z kwaterymistrzostwa.

Po przeprowadzeniu obliczeń w sztabie, nabrano przekonania, że z punktu widzenia opóźnienia koncentracji, t. j. opóźnienia transportów, przerwanie ich biegu jest korzystne, zarówno w punktach 1 lub 2, jak i w węzłach B i C (patrz szkic).

Dochodzi teraz do głosu lotnik, który przystępuje do obliczeń „czem?” i „jak?”, opierając się na:

- 1) planach lub fotografjach stacji i
- 2) wiadomościach o obronie przeciwlotniczej nieprzyjaciela, a w szczególności omawianych obiektów.

Obliczając swe siły i środki, lotnik musi się dobrze zastanowić, czy daje rękojmię spowodowania

¹ Urywek z § 177 „Tymczasowej instrukcji użycia bojowego sił powietrznych Z. S. R. R.“: „Zatrzymanie ruchu pociągów z wojakiem lub ładunkiem może być wywołane przez następujące działania lotnictwa:

-
- 5) Teroryzowanie służby kolejowej na dworcach wzdłuż linii transportowych w celu przeszkodzenia w przyjęciu i wysyłce pociągów i wywoływania zderzeń manewrujących pociągów (jako skutek popłochu między zwrotnicznymi, nastroju popłochowego i t. p.).“

takich strat, aby nastąpiło pożądane opóźnienie? Jeśli cele B i C są bardzo duże i nie dadzą się pokryć przez bombardowanie posiadanymi siłami, lepiej jest przenieść bombardowanie na cele 1 i 2, które, jako mniejsze, łatwiej ulegną poważniejszym uszkodzeniom. To samo może być w tym wypadku, gdy na węzłach B i C zastosowano silną obronę przeciwlotniczą: lepiej obrać mniejsze, lecz niebronione stacje 1 i 2.¹

Bombardowanie stacyj przejściowych 1 i 2 daje następujące korzyści: transporty są wpuszczone na biegi transportowe A—B lub A—C. Skoro będą zatrzymane na linii i będą czekały przez pewien czas pod parą — zabraknie im wody, gdyż nie na wszystkich stacjach można się zaopatrzyć w wodę. Poza tem na małych stacjach brak odpowiedniego materiału do napraw, niema brygad kolejowych, brygad łączności i t. p. W razie więc zniszczenia lub uszkodzenia stacji — trzeba wszystko dopiero sprowadzić z najbliższej stacji węzłowej. Przy skutecznem bombardowaniu łączność będzie napewno unieruchomiona (linje telefoniczne są bardzo czułe na wybuchy bomb w pobliżu) — stąd trudność w przekazaniu wiadomości, w zameldowaniu. Ta trudność powstaje nie tylko dla biegu transportów po B—A i C—A (transportów pełnych), lecz i dla transportów pustych, powracających po biegu A—B i A—C.

Bombardowanie węzłów (w tym wypadku B, C) daje duże korzyści, znacznie przewyższające korzyści bombardowania stacyj przejściowych. Unieruchomienie na pewien

¹ „Jeśli nieprzyjaciel ma silną obronę przeciwlotniczą danej stacji kolejowej, można bombardować sąsiednią stację na tejże magistrali, albowiem osiąga się tem jednaki wynik: zahamowanie transportu kolejowego na pewnym kierunku.“

(§ 374. „Tymczasowego regulaminu musztry lotnictwa Z. S. R. R.“).

okres czasu węzła w B lub C nie tylko przerywa bieg transportów po B—A, B—C i C—A, lecz przerywa ich dopływ ze wszystkich stron, zarówno z głębi kraju (z kierunków, przedłużających biegi A—B i A—C), jak i z rozszady B—C. Powoduje więc zamieszanie w planie transportowym na bardzo głębokiej przestrzeni. Uniemożliwia lub znacznie utrudnia zastosowanie zmiany kierunku ruchu kolejowego. Takie uderzenie trafia w najbardziej czuły punkt planu transportów kolejowych. Jeśli będzie dobrze skierowane i mocno wykonane, może spowodować nie tylko dezorganizację transportów na wielu szlakach, lecz i znaczne straty materialne w parowozach, wagonach, warsztatach i t. p., nie mówiąc już o uszkodzeniu torów.

Jeśli jednak siły lotnictwa są słabe, a węzeł kolejowy jest duży i wskutek tego daje możliwość uskuteczniania wewnątrz zmian kierunków ruchu (duża ilość torów głównych, zapasowych, dobre rozstawienie torów wejściowych i wyjściowych), ponadto jeśli taki węzeł ma silną obronę przeciwlotniczą, wówczas powstaje słuszne pytanie, czy lotnictwo sprosta stawianym żądaniom? Wtedy, po obliczeniach lotnika, po wywodach fachowca kolejowca, nie zważając na potrzeby operacyjne, lepiej jest obrócić przedmiot mniejszy, lecz zapewniający skuteczny wynik działania.

Wracając do przykładu, w razie pomyślnych okoliczności jeden dywizjon bombardujący, skierowany — jednej nocy na węzeł B lub stację 1, — następnej zaś na węzeł C lub stację 2, skutecznym bombardowaniem a następnie nekaniem mógłby przerwać bieg transportów, zmusić nieprzyjaciela do wcześniejszego wyładowania się lub do straty czasu na naprawę uszkodzeń. Zarówno jedno, jak i drugie — wywołałoby opóźnienie przybycia sił głów-

nych nieprzyjaciela na teren walki, czyli wytworzyłoby położenie, na którym nam zależało.

Pozostawałoby wspomnieć jeszcze o innych możliwościach w tym konkretnym wypadku, a mianowicie o bombardowaniu torów kolejowych i stacyj wyładowniczych.

Co do bombardowania torów kolejowych (na linii) w nocy jest to rzecz bardzo trudna. W dzień lotnictwo bombardujące zasadniczo nie działa, ponadto tor kolejowy, przedstawia cel zbyt mały, technicznie trudno do trafienia. Bombardowanie małej stacji kolejowej zawsze da lepsze skutki: więcej jest przedmiotów do zniszczenia. Mogą to być tory wejściowe lub wyjściowe, zwrotnice, pompa wodna, budynek stacyjny wraz z aparaturą łączności i sygnalizacyjną i t. p.

Za bombardowaniem torów kolejowych na linii przemawia bezpieczeństwo lotu, albowiem obrona przeciwlotnicza wzdłuż linii nie istnieje. Lecz zazwyczaj niema jej i na małej stacji, zwłaszcza obrony czynnej.

Rozpatrując korzyści bombardowania stacyj wyładowniczych w okresie koncentracji, należy uznać, że dają one tylko wynik miejscowy.¹ W najlepszym wypadku trafi się na chwilę wyładowania dwóch transportów, t. z. dwóch bataljonów, dwóch baterij lub dwóch szwadronów. W ostateczności — zada się pewne straty w ludziach i sprzęcie oraz, być może, spowoduje się przesunięcie stacji wyładowniczey o jedną stację w głąb lub zmusi do prowizorycznego wyładowania. Całości sprawy, a więc opóźnienia przybycia sił głównych na teren walki, nie załatwi to w takim stopniu, w jakim nam zależało.

Poza tem bombardowanie stacyj wyładowniczych, z natury rzeczy położonych bliżej frontu, powinno przypaść w udziale lotnictwu linjowemu, dzia-

¹ Bombardowanie stacyj wyładowniczych w okresie działań wojennych omówię później.

nego z biegów transportowych mogłoby co prawda wprowadzić pewne zamieszanie, lecz nie należy oczekiwać, aby na długo. Gdybyśmy unieruchomili punkt węzłowy E, wówczas transporty z B skierowałyby się przez A—D lub C—F. Byłoby pewne zamieszanie dla transportów, już znajdujących się na linii B—E, lecz zamieszanie to nie wpłynęłoby rozstrzygająco na całokształt koncentracji.

Aby zadośćuczynić wymaganiom operacyjnym w wypadku pierwszym, należałoby bombardować jednocześnie kilka węzłów kolejowych na jednej rozsadzie, a nawet i po cięciwie. W drugim wypadku należałoby skierować uderzenie na węzły D, E i F, a nawet na S i R. Dopiero jednoczesne unieruchomienie wszystkich tych węzłów wstrzymałoby bieg transportów ku odcinkowi granicy X—Y.

Mierz siły na zamiary.

Skoro siły nie pozwalają na tego rodzaju działanie, lepiej go zaniechać, a nie łudzić się, że się osiągnie powodzenie operacyjne. Zbyt jest bowiem kosztowne, aby mogło być nakazane bez nadziei na powodzenie „operacyjne“.

Na tych dwóch przykładach, przy jednakowym położeniu (koncentracja), przy jednakowym zadaniu (opóźnić przybycie transportów), przy równych siłach (dywizjon), lecz przy różnych warunkach „terenowych“ (sieci komunikacyjnej) — widać, że to, co jest dobre i wykonalne w jednym wypadku, w innym staje się bezwartościowe.

Przy zadaniach zniszczenia sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę, że: im bogatsza sieć kolejowa, tem więcej środków potrzeba do niszczenia, i że ta ilość środków wzrasta w stosunku geometrycznym do wzrostu sieci komunikacyjnej kolejowej.

Skoro dochodzi do tego jeszcze możliwość trans-

portu samochodowego (dzięki dobrej i bogatej sieci szosowej), — ilość środków potrzebnych do wykonania zadania, t. j. opóźnienia transportów, wzrasta tak niepomrotnie, że odpada wszelka możliwość skutecznego wykonania zadania przy słabych stosunkowo siłach.

* * *

Podaję sposób obliczania i rozwiązania sztabowego w stosunku do użycia lotnictwa bombardującego w okresie koncentracji, do celowości skierowania go na ten lub inny przedmiot. Obecnie przejdę do działań wojennych, w miarę rozwijania się ich.

Zarówno tu, jak i przy studjum koncentracji, trzeba rozróżniać położenia przy słabej i gęstej sieci komunikacyjnej, gdyż okoliczność ta zmusza do powzięcia odmiennych decyzji.

Będę nadal rozpatrywał działania na szczeblu armji, licząc się z tem, że armja rozporządza jednym dywizjonem lotnictwa bombardującego.

O co może chodzić dowódcy armji w czasie działań? Zwyczaj potrzeby operacyjne w stosunku do nieprzyjaciela (jeśli chodzi o użycie lotnictwa bombardującego) — sprowadzają się do dwu zagadnień:

— opóźnić przybycie na pole bitwy nowych jednostek, których obecność wpłynęłaby niekorzystnie na przebieg toczącego się działania;

— utrudnić, przeszkodzić, wreszcie opóźnić zaopatrywanie oddziałów walczących nieprzyjaciela.

Zarówno w jednym, jak i w drugim wypadku, wzrok dowódcy armji sięga dość głęboko. Dysponując lotnictwem bombardującym, musi szukać dlań przedmiotów

o znaczeniu operacyjnym, t. j. na tyłach dalszych lub dalekich. Na polu bitwy w zasadzie nie użyje się go wogóle. Na bliskie tyły—skieruje przedewszystkiem zawsze lotnictwo linjowe, którego ewentualnem zadaniem jest bombardowanie dzienne bliskich tyłów.

To jest zazwyczaj zasadą. Lecz mogą się zdarzyć położenia wręcz odmiennie. Oto nieprzyjaciel w przewidywaniu bitwy zebrał się, poczynił duże przygotowania materiałowe, słowem skupił się ku frontowi. Rozmieścił swe odwody w pobliżu frontu, skąd nadejdą na pole bitwy już marszami pieszemi, w pobliżu frontu zorganizował duże składy amunicji, żywności i t. d. Wytworzyło się więc położenie, że tych tyłów „dalszych“ lub „dalekich“, właściwie mówiąc, niema, lub, jeśli działają, to natężenie jest dość niskie i wyraża się jedynie w normalnem uzupełnianiu zapasów i przeprowadzaniu ewakuacji. W tych też wypadkach słuszne będzie szukanie celów operacyjnych, z punktu widzenia dowódcy armji, nawet na tyłach położonych stosunkowo blisko od frontu. Taka lub inna decyzja, rzecz prosta, jest poprzedzona rozpoznaniem, czyli jest oparta na wiadomościach o nieprzyjacielu.

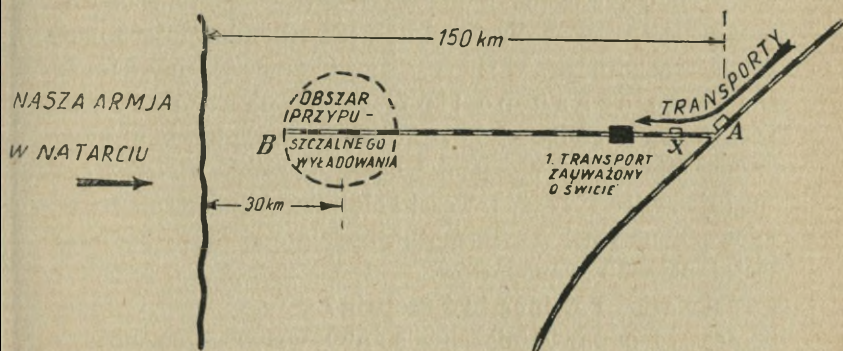
Rozpatrzę pierwszy wypadek, t. j. potrzebę operacyjną opóźnienia na pewien czas (okres ten nie przekracza zazwyczaj 1, najwyżej 3 dni) przybycia na front nowej jednostki. Obliczenia swe przeprowadzę początkowo na słabo rozwiniętej sieci komunikacyjnej.

Przedstawmy sobie schematycznie położenie operacyjne. Nasza armja w natarciu. Całokształt wojska nieprzyjaciela i jego organów zaopatrywania skupił się, według posiadanych wiadomości, ku przodowi. Działanie, któreśmy rozpoczęli, jest obliczone na 2—3 dni. Dowódca armji, mając dość dokładne wiadomości o nieprzyjacielu, przewiduje, że, jeśli w tym okresie nie nadejdą z głębi kraju po-

siłki dla przeciwnika, powodzenie działania jest zapewnione.

I oto w pierwszym dniu rozpoczęcia działania lotnictwo szczebla wyższego (frontu) przekazuje wiadomości, iż od świtu zauważono transporty w kierunku na odcinek naszej armji.

Schematyczne ujęcie położenia na szkicu przedstawia się tak:



Sztab powinien obliczyć, kiedy ta jednostka będzie mogła uczestniczyć w bitwie? Przelotność linii A—B wynosi 18. — Pierwszy transport, zauważony o świcie, będzie się mógł wyładować na przypuszczalnych stacjach wyładowczych, odległych od frontu o 30 km, w godzinach przedpołudniowych, t. j. około g. 10—11 tegoż dnia. Następne będą przychodziły w odstępach 75-minutowych (wyładowania mogą być zarządzane na kilku stacjach lub rampach jednocześnie). Jeśli się na front kieruje cała wielka jednostka, t. j. 40 transportów, ostatnie transporty mogą być wyładowane dopiero na trzeci dzień. Natomiast część oddziałów może uczestniczyć w bitwie jeszcze pierwszego dnia wieczorem, całość zaś na trzeci dzień w godzinach południowych.

Na podstawie tego obliczenia, śpiesznie przeprowa-

dzonemu przez sztab i referowanego, dowódca przychodzi do przekonania, że ta nowa jednostka zagraża prowadzeniu toczącego się działania, albowiem części swych sił będzie mogła użyć w bitwie już pierwszego dnia wieczorem lub nazajutrz rano. To też słuszną jest decyzją dowódcy — opóźnienia jej przybycia.

W przewidywaniu możliwości użycia lotnictwa bombardującego sztab oblicza, że przerwanie biegu transportowego możliwie głęboko może znacznie opóźnić przybycie transportów. Lecz lotnictwo bombardujące może działać zasadniczo w nocy, a więc od godziny 21—22. Do tego czasu po linii A—B przejdzie już 14—15 transportów, które, po wyładowaniu, mogą przejść marszami pieszemi i uczestniczyć w walce. Bombardując więc tyły, t. j. węzeł kolejowy A lub stację przejściową X na linii A—B, można będzie opóźnić jedynie pozostałe 28—30 transportów.

Jaką więc powinna być decyzja?

Jest to odpowiednia chwila, aby wskazać, że możliwe jest pewne odstępstwo od zasad. Jeżeli nieprzyjaciel nie dysponuje lotnictwem myśliwskim w dość znacznej ilości, jeśli lotnictwa myśliwskiego na tym kierunku nie ma, jeśli obrona przeciwlotnicza z ziemi jest słaba, t. j. na tym kierunku wzdłuż linii kolejowej nie ma artylerji przeciwlotniczej, wreszcie, jeśli istotnie położenie jest bardzo groźne, — to użycie lotnictwa bombardującego w dzień — jest możliwe. Wziąłem na siebie dość dużą odpowiedzialność, wskazując nie na zasadę, lecz na wyjątek. Sądzę jednak, że należyście zostały ocenione okoliczności, które powinny poprzedzić tę wyjątkową decyzję.¹

¹ Oto oficjalna opinja rosyjska: „Biorąc pod uwagę ogromne znaczenie szybkich i dobrze zorganizowanych transportów i skró-

Powracając do danych decyzji dowódcy, t. j. do określenia „c o?” i „k i e d y?”, — otrzymaliśmy na podstawie obliczeń:

— cel — stację przejściową X, albowiem jest ona oddalona o ± 120 km od frontu, niema obrony przeciwlotniczej, jest niewielka w swych wymiarach;

— czas — t. j. natychmiast, aby odciąć jak największą ilość transportów.

Należałoby wskazać jeszcze na inne możliwości. Oto gdyby armja dysponowała ponadto kilkoma eskadrami linjowemi, możnaby ich użyć do bombardowania dziennego, pozostawiając działanie lotnictwa na porę nocną. Nie należałoby jednak dawać lotnictwu linjowemu celów zbyt odległych w obawie przed lotnictwem myśliwskim. Natomiast jeśli lotnictwo myśliwskie jest słabe, lotnictwo linjowe mogłoby się skierować nawet na odległość 100 km od stacji przejściowej X. Możliwość ponadto zastosować jeszcze inny sposób: lotnictwo bombardujące skierować w dzień na bombardowanie stacji X, a lotnictwo linjowe skierować na bombardowanie stacyj wyładowczych. W ten sposób jednocześnie:

a) odcinamy transporty, które nie zdołały jeszcze przejść przez stację X, a

b) transporty, które już przeszły, częściowo ulegną bombardowaniu na stacjach wyładowczych.

Jak widać, sposobów użycia jest dużo i — w gruncie rzeczy — bez „zapachu prochu“, t. j. bez zetknięcia się z rzeczywistością, trudno jest wskazać, który z nich byłby najodpowiedniejszy. Jedno tylko rzec można, że przestu-

lenie do minimum czasu ich trwania, należy uznać za nader ważne dla nacierającego, w chwilach przełomowych działań na ziemi, użycie wszystkich rozporządzalnych środków posiadanego lotnictwa w celu możliwego przedłużenia czasu trwania transportów“. (§ 174. „Tymczasowej instrukcji bojowego użycia sił powietrznych Z. S. R. R.“).

djowanie położenia, wczucie się w potrzebę i możliwości — doprowadziłoby nas do rozwiązania słusznego.

Omówiłem wypadek słabej sieci kolejowej, gdy na odcinek armji nieprzyjaciel ma skierowaną tylko jedną linię transportową, nie mającą na długości około 150 km żadnych odgałęzień. Znaleźliśmy sposób na zadośćuczynienie potrzebom operacyjnym. Zupełnie inaczej wyglądałoby położenie, gdyby nieprzyjaciel dysponował bogatą siecią komunikacyjną.

Wówczas na teren armji prowadziłaby nie jedna, lecz kilka linii kolejowych dobiegowych. W takim wypadku bombardowanie stacji, odległej o 150 km od frontu, chybiałoby celu, albowiem nieprzyjaciel z łatwością zastosowałby do tej, stosunkowo nielicznej, ilości transportów, odpowiednią zmianę kierunku ruchu transportów.

Gdybyśmy więc dysponowali jedynie szczupłymi siłami, należałoby uznać, że żądanie dowództwa jest nie do spełnienia. Działanie pólśrodkami zużyje jedynie nasze lotnictwo bombardujące, narażając je na działanie silnej obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela, a skutku nie osiągnie. Lepiej więc go zaniechać.

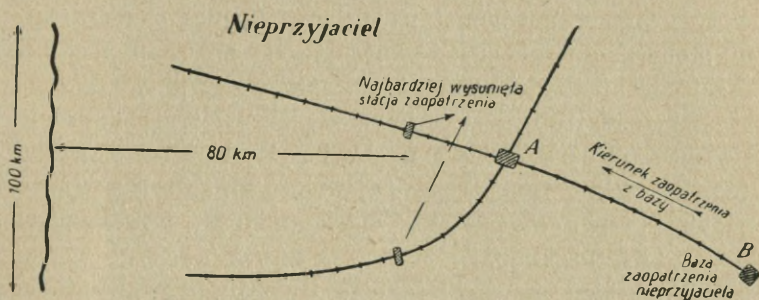
W podobnych warunkach, znacznie większe skutki da bombardowanie stacyj wyładowczych. Rzecz prosta, że nie może ono opóźnić przybycia oddziałów na front w takim stopniu, w jakim to nam zapewnia przerwanie transportów na głębszych tyłach, jednak natrafi zawsze na konkretny przedmiot, utrudni wyładowanie, przyczyni się do strat materialnych, do obniżenia zdolności bojowej i ducha wojska, które, zbliżając się dopiero do frontu, zostało tak przywitane.

* * *

Nie od rzeczy będzie wskazać na jeszcze jeden wypadek użycia lotnictwa bombardującego, dotyczący utrudnienia zaopatrywania.

Rozpatrzmy położenie armji, która dotąd opóźniała nieprzyjaciela, a obecnie organizuje obronę na pewnej linii, chcąc przejść w niedługim czasie do działań zaczepnych. Nieprzyjaciel znalazł się w położeniu niekorzystnym. Idąc wślad za opóźniającą armją dość szybko, nie zdążył odbudować linii kolejowej i obecnie odległość stacyj zaopatrywania od linii frontu wynosi około 80 km.

Oto schemat położenia:



Rozpatrując położenie transportowo - zaopatrzeniowe nieprzyjaciela, sztab oblicza, że nieprzyjaciel jest obecnie już u kresu swych możliwości transportowych. Odległość 80 km od stacji do frontu znacznie mu utrudnia zaopatrywanie, a, biorąc pod uwagę, że wszystko musi dowieźć ze swych baz (albowiem na zajęтым obecnie terenie nie ma jeszcze wysuniętych składów), trudności w zaopatrywaniu potęgują się znacznie. Potęguje je również fakt, że prowadzi on intensywne działania zaczepne, wymagające znacznej ilości amunicji.

W podobnym wypadku słuszną byłaby decyzja dowódcy (oparta na badaniu możliwości zaopatrzeniowych nieprzyjaciela), aby, przez bombardowanie linii transpor-

towych, dowożących zaopatrzenie z baz, utrudnić mu zaopatrywanie, przerwać linię kolejową, wreszcie zwiększyć odległość od wojska do stacyj zaopatrywania tak dalece, aby normalne zaopatrywanie go stało się niemożliwe.¹

Decyzja więc dowódcy w stosunku do „co?” i „kiedy?” byłyby następująca: „Zniszczyć stację węzłową A lub przejściowe stacje na linii A—B jeszcze w dniu dzisiejszym“.

Na podstawie tej decyzji lotnik przeprowadzi obliczenia, czy istniejące siły i środki pozwolą mu na zniszczenie stacji węzłowej A. Jeśliby to było wątpliwe, skieruje swe uderzenie na jedną ze stacyjek na linii A—B.² Mogą zajść w tym wypadku również pewne sprzyjające okoliczności, np.: obliczenia lotnika wykażą, że do zniszczenia stacji przejściowej zbędne jest użycie całego dywizjonu, a wystarczy jedna lub dwie eskadry. Będzie więc można rzucić się jednocześnie na dwie kolejne stacje (co jeszcze bardziej utrudni naprawę uszkodzeń), a w nocie następne, systematycznym nękanie przeszkadzać w naprawie uszkodzeń.

Skutek „operacyjny” takiego rodzaju przedsięwzięcia może się okazać nadzwyczajnym. Oddziały, niezaopatrywane przez 2—3 dni, o przemęczonych środkach przewozowych, przy braku amunicji i żywności, stracą na „parciu” naprzód, ułatwiając zarówno zadanie obrony, jak i późniejsze wyjścia do działań zaczepnych. Chodzi więc jedynie o obranie właściwej chwili do tego rodzaju działań. W jednym wypadku, gdy bazy zaopatrzeniowe nieprzyjaciela są daleko odsunięte, gdy odległość stacyj zaopatrywania od wojska na froncie jest duża, wy-

¹ Odległość ta wynosi przeciętnie 100 km.

² Skierowanie uderzenia bezpośrednio na stacje zaopatrywania odniosłoby skutek wybitnie miejscowy, t. j. utrudniłoby zaopatrywanie pewnej części wojska na czas niezbyt długi.

nik kilkodniowego przerwania zaopatrywania może pociągnąć za sobą następstwa dla toczącego się działania. W innym znów wypadku, gdy nieprzyjaciół oddawna się usadowił w terenie, gdy zorganizował wysunięte bazy materiałowe, gdy sprawnie działają jego organa zaopatrujące, — bombardowanie, t. j. kilkodniowe przerwanie jego linii zaopatrzeniowych, nie wywrze żadnego lub prawie żadnego wpływu. Jedyne, w ciągu tych kilku dni, będzie zmuszony czerpać swe zaopatrywanie z zawczasu wysuniętych składów przyfrontowych.

* * *

7

Te urywki, schematycznie przedstawione, miały uwykulić konieczność przeprowadzania obliczeń przez dowódcę przy użyciu lotnictwa bombardującego. Miały posłużyć za podstawę do wyciągnięcia wniosków, dotyczących użycia tego rodzaju lotnictwa. Jakież to będą wnioski?

1) Należy pamiętać, że lotnictwo bombardujące jest środkiem niszczenia. W naszych warunkach nie występuje samodzielnie, t. j. nie może mieć „własnych“ celów, prowadzić własnej wojny. Może działać w ramach zamiarów dowódcy, prowadzącego działania na ziemi. Stąd wniosek, że tylko ten dowódca może określić, jakie objekty podlegają zniszczeniu.

2) Ilość obiektów, nadających się do zniszczenia, jest bardzo wielka, a ilość sił i środków szczupła. Stąd wypływa konieczność uszeregowania obiektów do niszczenia pod względem ich ważności, z tem zastrzeżeniem, że uszeregowanie to nie jest sztywne i że każde nowe położenie wskaże objekty najważniejsze w danej chwili.

3) Chcąc coś zniszczyć, chcąc osiągnąć poważny sku-

tek, nie wolno używać półśrodków. Z chwilą zdecydowania się — użyć wszystkich rozporządzalnych, a koniecznych do działania środków.

4) Nękanie ma dopiero wtedy szczególne znaczenie, gdy jest poprzedzone potężnym bombardowaniem.

5) Bombardowanie linii kolejowych należy do najistotniejszych zadań lotnictwa bombardującego. Jeśli jednak obliczenia wykazują, że sieć kolejowa jest gęsta, a posiadane siły słabe, należy bez wahania wyrzec się mało celowych działań.

6) Przy bombardowaniu linii kolejowych należy się starać sięgać jak najgłębiej (jeśli położenie kolejowe nieprzyjaciela na to pozwala a położenie operacyjne tego wymaga). Bliskie tyły pozostawić lotnictwu linjowemu.

7) Bombardowanie lotnisk daje wyniki krótkotrwałe i odnosi wtedy skutek, gdy jest uskutecznione bezpośrednio przed zamierzonymi działaniami i gdy położenie sprzętowe nieprzyjaciela utrudnia mu w dość znacznym stopniu wymianę sprzętu.

8) Utrudnianie nieprzyjacielowi zaopatrywania jest celowe dopiero wtedy, gdy system zaopatrujący go jest oparty wyłącznie na codziennym dowozie z głębi kraju lub z baz. Bombardowanie systemu transportowo-zaopatrującego bliskich tyłów — jedynie w celu przeszkodzenia nielicznym codziennym transportom zaopatrywania, skierowanym już do odbiorców, — chybia celu.

9) Bombardowanie sztabów może odnieść poważny skutek, jeśli została obrona odpowiednia chwila, np.: w przeddzień zamierzonych przez nieprzyjaciela działań. Przez pojęcie sztabu — należy zawsze rozumieć kwaterę główną, ściągającą ku sobie, siłą rzeczy, dużo organów tyłowych. Bombardowanie sztabów dywizyj piechoty, brygad kawalerji, wreszcie nawet grup operacyjnych (korpusów) — powinno przypaść w udziale lotnictwu linjowemu.

10) Lotnictwo bombardujące jest wyszkolone, zorganizowane, uzbrojone i wyposażone odpowiednio do swych zadań, t. j. działań zasadniczo w nocy. Mogą zajść jednak wyjątkowe wypadki, gdy własne położenie nakazuje lub położenie nieprzyjaciela pozwala na użycie tego rodzaju lotnictwa w dzień.

x

Rozdział IX.

WALKA LOTNICTWA.

Użycie różnych rodzajów lotnictwa do zwalczania nieprzyjaciela na ziemi.

Mówiłem już o zwalczaniu nieprzyjaciela w powietrzu (użycie lotnictwa myśliwskiego), o niszczeniu celów stałych (użycie lotnictwa bombardującego); teraz przejdę do omawiania zwalczania celów żywych nieprzyjaciela — jego oddziałów.

Działania tego rodzaju, jako działania ewentualne, przypadają w udziale trzem rodzajom lotnictwa: linjowemu, myśliwskiemu i bombardującemu. Zwracam raz jeszcze uwagę, że są to zadania ewentualne. Lotnictwa, przeznaczonego wyłącznie lub w głównej mierze do tego rodzaju działań, nie mamy.

To, napozór niewiele mówiące, słowo „ewentualne“, stwarza w następstwie pewne obowiązki dla dowództwa, przypominając mu, że posiadane przez nie siły lotnictwa są w zasadzie przeznaczone, zorganizowane i wyszkolone do zadań głównych, zadań innego rodzaju. To też zadania ewentualne należy dopiero wtedy nakazywać, gdy są całkowicie zaspokojone zadania główne lub gdy powstanie, siłą rzeczy położenie „wyjątkowo wyjątkowe“.

Jedynie lotnictwo towarzyszące jest „zwolnione“ od udziału w tego rodzaju działaniach. Lecz i tu należałoby

podkreślić, że samo zwolnienie jest „ewentualne“, albowiem § 12 „Regulaminu lotnictwa“, opracowany w przewidywaniu wyjątkowych położań, wskazuje, że:

„Podział lotnictwa na rodzaje z określeniem ich zadań w zasadzie nie wyłącza użycia w pewnych wyjątkowych wypadkach (pościg, odwrót) każdego samolotu do wykonania zadań, nie wchodzących w zakres jego właściwego przeznaczenia. Jedynie sprzęt oraz wyszkolenie jednostek ograniczają możliwości ich wykonania“.

Oto, istota tego zagadnienia w ogólnem ujęciu. Chodziłoby mi jeszcze w tem miejscu o przypomnienie, jak w pojęciu wykonawczem należy rozumieć zwalczanie żywych sił nieprzyjaciela na ziemi? Regulamin określa kilka sposobów działań. Naogół prowadzają się one do czynności obrzucania wojska bombami lekkimi i średnimi (odłamkowemi) oraz do ostrzeliwania go z karabinów maszynowych samolotu.

Czynności, które ma spełniać lotnictwo, są więc wybitnie bojowe. Lotnictwo występuje tu jako broń główna, której zadaniem jest bezpośrednio przyczynianie strat nieprzyjacielowi. Co więcej: ważność działania tej broni głównej potęguje się jeszcze przez to, że ma ona możność rozwinięcia bitwy w miejscu zupełnie nieoczekiwanem dla nieprzyjaciela, w chwili, gdy nie jest na to przygotowany, t. j. poza „oficjalnem“ polem bitwy, poza pojęciem linii frontu, poza donośnością (a częstokroć nawet i odgłosami artylerji) — w miejscu, gdzie zasadniczo „należy“ się wojsku spokój.

Cóż więc było powodem, że, nie zważając na tak „korzystne“, z punktu widzenia dowództwa, działania lotnictwa przeciwko wojsku, żaden z rodzajów naszego lotnictwa nie otrzymał tych zadań, jako głównych? Gdy z dalszych rozważań wynikną powody tego, wówczas jasnymi już się

wydadzą wytyczne, które przy tego rodzaju działaniach powinny przyświecać dowództwu, dysponującemu lotnictwem.

Sięgając do historii po przykłady tego rodzaju działań, naprawdę nie przesadziłbym, wskazując wiek X i XI. Oto kronikarze wspominają o latawcach ze smołą i ogniem, puszczanych w powietrze w razie pomyślnego wiatru nad obóz nieprzyjaciela.¹ Wskazując na ten oderwany wypadek, chcę podkreślić, że myśl prowadzenia wojny w trójwymiarze nie jest nowa i że chęć „dokuczenia“ nieprzyjacielowi, nie tylko od czoła, skrzydeł i tyłu, lecz i z góry, znalazła tylko naśladowców.

Wojna światowa, szczególnie w latach 1916—1918 na froncie zachodnim i austriacko-włoskim, zaczyna obfitować coraz częściej w wypadki zwalczania wojska z powietrza. Taktyki zwalczania — we właściwym tego słowa znaczeniu — niema. Są indywidualne brawurowe wyczyny lotników, bez względu na potrzeby taktyczno-operacyjne, czyniące zadość jedynie duchowi sportowemu i brawurze. Wojsko na ziemi jest atakowane (t. j. zazwyczaj tylko ostrzeliwane z karabinów maszynowych) przez poszczególnych śmiałków. Skutki, wywoływane przez przedsięwzięcia podobnego rodzaju, aczkolwiek łechtały narazie tylko ambicję lotników, zwróciły uwagę dowództwa na skuteczność tego rodzaju działań, w razie ujęcia ich w pewne ramy.

Ze sprawozdań śmiałków, opisujących bezpośrednie wrażenia, jakie wywarły ich napady na wojsko, oraz ze sprawozdań już oddziałów własnych, ulegających napadom pojedynczych lotników nieprzyjacielskich, uświadomiono

¹ Oblegając w roku 906 Bizancjum, książę Oleg „stworzył papierowych ludzi i konie, pozłocił, uzbroił i puścił w powietrze nad miasto, co zobaczyli Grecy i przestraszyli się“. („Sotwori koni i ludi bumażny, woorużemyi, pozłaszczemyi i pusti na wozduch na grad, widiew on greci i ubojaszasia“.)

sobie, że działania te, wyzyskane przez dowództwo przyniosą duże skutki. Stąd datuje się powstanie taktyki zwalczania wojska przez lotnictwo w r. 1917, powstanie taktyki lotnictwa szturmowego.

Wyciąga się lotników, znanych ze swej brawury, z różnych jednostek lotnictwa, tworzy się organizacyjne zespoły, wreszcie konstruuje się w tym celu specjalny sprzęt i w ten sposób powstaje nowy rodzaj lotnictwa — lotnictwo szturmowe.

Jeśli chodzi o szczegóły organizacyjno-taktyczne nowego tworu, to inaczej rzecz się przedstawiała u Niemców, inaczej u Francuzów. Stwarzając lotnictwo dosłownie szturmowe, wyposażając je w specjalny sprzęt, Niemcy dążyli do związania działań tego rodzaju lotnictwa z samem polem bitwy. Francuzi poszli w nieco innym kierunku, stwarzając wielkie jednostki (dywizje) bombardowania dziennego, skierowane swemi działaniami nieco poza front, na bliższe tyły; dywizje te wyposażono w niemal ten sam sprzęt, co i do zadań rozpoznawczo-obszernych (ówczesny samolot Breguet XIV). Z różnicy sprzętu wynikała pewna różnica w uzbrojeniu, a co zatem idzie, i w działaniach: samolot niemiecki, obciążony już opancerzeniem, wykonywał w zasadzie tylko ostrzeliwanie z karabinów maszynowych z bardzo niskich wysokości — w przeciwieństwie do francuskiego samolotu bombardowania dziennego, zdolnego do zabrania bomb (około 250 kg), a którego karabin maszynowy był zasadniczo bronią obronną (przeciwko napadom z powietrza), a nie zaczepną, jak niemiecki. Poza tem i w użyciu tych rodzajów lotnictwa była pewna różnica: Niemcy działali pojedynczemi eskadrami opancerzonymi, natomiast Francuzi skupili je w wielkie związki lotnicze, pozostające w dyspozycji naczelnego wodza.

Jeśli chodzi o skutek tego rodzaju działań, po jednej

i po drugiej stronie, był on różny, zarówno co do okresów wojny (rok 1916—17, czy 1918), jak i rodzaju napadniętego wojska (piechota, bronie jezdne czy tabory) oraz miejsca napadów (front czy tyły). Na końcu niniejszego rozdziału omówię dość szczegółowo jeden dzień bitwy francuskiej dywizji lotniczej.

Bardziej szczegółowe zapoznanie się z tą bitwą uważam za potrzebne, nie tylko dlatego, że stanowi ona ciekawy przyczynek historyczny wybitnie aktywnych działań lotnictwa, — lecz przede wszystkim w celu wykazania zasadniczej różnicy co do możliwości prowadzenia podobnego rodzaju działań przez nas. To też nad dalszemi badaniami działań szturmowych lotnictwa przejdę pobieżnie, przytaczając jednak urywek z dzieła Ludendorffa, omawiający wpływ działań „szturmowych“ lotnictwa na ówczesny stan duchowy wojska.

..., *W tym czasie (r. 1916) użycie samolotów do zwalczania wojska na ziemi nie było tak unormowane, jak w roku 1917, a zwłaszcza 1918. Lecz już podczas walk nad Sommą samoloty nieprzyjaciela, zniżając się bardzo nisko, ogniem karabinów maszynowych wywierały olbrzymie wrażenie na naszej piechocie. Chodziło tu nie o straty w ludziach, lecz o psychikę żołnierza, nadłamaną tem, że nieprzyjaciel wykrył go nawet tam, gdzie się dotychczas uważał za zupełnie bezpiecznego. Początkowo to nader ciężkie wrażenie było tak potężne, że ani karabiny, ani karabiny maszynowe częstokroć nie były stosowane w tych wypadkach, kiedy mogłyby przynieść istotną korzyść“.*¹

* * *

Działania naszego lotnictwa w okresie wojny polsko-bolszewickiej pozostawiły wyjątkowo dużo wspomnień, do

¹ E. Ludendorff: „Moi wojennyja wspomnianija 1914—18 r.“. Przekład z niemieckiego. Wydanie jugosłowiańskie, str. 258.

tyczących wystąpień lotnictwa przeciwko wojsku na ziemi. Na wstępie wypadałoby zaznaczyć, że całe doświadczenie wojny światowej, czyli cała już ustalona taktyka, zupełnie nie była brana pod uwagę: zbyt różniliśmy się możliwościami podobnego rodzaju działań, zarówno ze względu na sam ich charakter, jak i na ilość lotnictwa. To też działania naszego lotnictwa były zbliżone do działań „dzikich“ z r. 1916, t. j. do indywidualnych, brawurowych wyczynów poszczególnych załóg. Mieliśmy po temu warunki ze strony nieprzyjaciela; mieliśmy przed sobą ówczesnego przeciwnika, skłonnego do popłochu, źle uzbrojonego, niekarnego. Nie dziw przeto, że do ambicji każdej załogi (bez względu na rodzaj wykonywanego zadania) — należało bezwzględne zaatakowanie (bez względu na potrzebę taktyczną) wojska na ziemi. Nie było lotu bez zabrania ze sobą bomb;¹ bomby wyrzucano tam, gdzie zauważono nieprzyjaciela. Bardziej śmiałe załogi nie poprzestawały na bombardowaniu, lecz zniżały się, ostrzeliwując wojsko z karabinów maszynowych, traktując to poprostu jako „sztukę dla sztuki“ i lubując się skutkami swego działania, w zasadzie — bardzo nie „śmiercionośnego“ ze względu na małą zazwyczaj ilość wojska oraz niewielką ilość amunicji.

Trzeba było ująć w karby te „dzikie“ działania. Trudno było jednak — ze względu na brak lotnictwa — nakazać działania planowe. To też „dzikie harcowanie“ naszego lotnictwa trwało mniej więcej do połowy czerwca 1920, gdy nastął okres, kiedy potrzeby operacyjne zmusiły nasze dowództwa do zwrócenia uwagi na konieczność ujęcia tych działań lotnictwa w pewne ramy i wykorzystania go do działań bezsprzecznie wówczas najważniejszych, do współpracy w opóźnianiu marszu i zwalczaniu oddziałów wojsk bolszewickich, a zwłaszcza kawalerji Budiennego.

¹ Dotyczy to także samolotów myśliwskich jednoosobowych.

Próby ujęcia „dzikich“ działań w pewne normy były zapoczątkowane na szczeblu 3 armji, gdzie położenie nakazywało przeciwdziałanie siłom bolszewików, przeprowadzającym się przez Dniepr pod Rzysszczowem i pod Czarnobyłem.¹ Po raz pierwszy wystąpiła formacja z 8 samolotów w szyku. Po raz drugi zaszła potrzeba wystąpienia silniejszej formacji do działań wybitnie szturmowych, aby wyrzucić (dosłownie) na wschodni brzeg Bugu bolszewików, którzy się przeprawiali na północ od Chełma, w odległości 6 km od lotniska armji.²

Konieczność walki z Budiennym zmienia charakter działań: ku końcowi lipca od działań dzikich przechodzimy do działań zespołowych, zorganizowanych. Wydzielamy nawet pewne jednostki w tym celu (III dywizjon lwowski: eskadry 5, 6, 7 kościuszkowska, 15 myśliwska wielkopolska i 21 niszczycielska). Pomimo to położenie wywraca taktykę. Przy zwalczaniu kawalerji Budiennego pod Lwowem odczuwano wielką potrzebę zachowania ciągłości działań opóźniających ze strony lotnictwa, to też trzeba się było wyrzec działania zespołowego i używać samolotów pojedynczo, byle tylko stale ktoś niepokoił, byle zachować ciągłość wrażenia.

Historja udziału naszego lotnictwa w wojnie polsko-bolszewickiej nie ujrzała jeszcze światła dziennego. To też dla udokumentowania pewnych działań można się posługi-

¹ Tam oto bodajże pierwszą próbę robi mjr. Kossowski, ówczesny szef lotnictwa 3 armji. Do wyprawy bombardjerskiej nad przeprawą pod Rzysszczowem udaje się mu jednocześnie zorganizować grupę 8 samolotów, w tem 5 Breguetów XIV z 3 eskadry, 3 Albatrosy D III (myśliwskie) z 7 eskadry kościuszkowskiej. Wynik tej wyprawy był aż nadto pomyślny: na podstawie przejętych radjotelegramów ujawniono, że jeden statek został zatopiony bombami, a inne odeszły wdół rzeki do Kaniowa, zaniechawszy desantu.

² Zadanie to, w zespole eskadrowym, wykonała również 3 eskadra pod dowództwem mjr. Kossowskiego.

wać jedynie urywkami. Oto taki „urywek“, jak przejęty telegram Budiennego:

...,18 VIII g. 15. W ostatnich dniach nieprzyjacieli w szerokim zakresie zastosował w walce z kawalerją samoloty, w ten sposób kompensując zbyt szczupłe siły. W dniu 16 i 17 sierpnia eskadry nieprzyjacielskie, w liczbie dochodzącej do 9 samolotów, krążyły nad nacierającymi kolumnami konnej armji. Zuchwale, zniżając samoloty, nieprzyjacieli ostrzeliwał nasze oddziały i zarzucał je bombami. Oddziały atakowane z powietrza, nie mniej jak trzy razy na dzień, mają ogromne straty w ludziach i koniach. W jednej tylko 6-ej dywizji kawalerji w dniu 17 VIII zabito i raniono przeszło 100 ludzi i 100 koni.

Jedno z natarć 6 dywizji odbito wyłącznie samolotami. Proszę o rozkaz natychmiastowego wysłania do mojej dyspozycji jednej baterji przeciwlotniczej, któraby podążyła za armją. L. 41|tj. Pol.

Dowódca 1. konnej armji: Budienny.

Członek R. W. S.: Woroszyłow.

Szef polowego sztabu armji: Zotow.“

Ten oto dokument przytaczam w całości, nietyłe dla wykazania, że lotnictwo nasze „dobrze się zasłużyło Ojczyźnie“, ile żeby dowieść, iż takie działania były usprawiedliwione, słuszne i wydajne.

Żałować należy, że stan naszego lotnictwa nie pozwolił na użycie większych, odpowiednio wyposażonych, zgrupowań lotniczych w walce z kawalerją Budiennego.

Wspominałem już, żeśmy rozpoczęli od działań „dzikich“. Poprostu „opłacały się“ one lotnikom. Dając ujście brawurze i zaspokajając ambicję, początkowo nie były zbyt niebezpieczne. Rzecz naturalna, że nie były też i bezpieczne, lecz stopień niebezpieczeństwa był stosunkowo tak niski, że gra była warta świeczki. Jeśli mowa o kawalerji Budiennego, to taki stan trwał bardzo krótko. Odporność kawalerji Budiennego z maja i początków czerwca a odpor-

ność z lipca i sierpnia — to są dwie różne sprawy. Co uchodziło bezkarnie w końcu maja — i osiągało swój skutek, w końcu lipca kończyło się co najmniej przedziurawieniem samolotu w kilkunastu miejscach, raniem załogi lub wreszcie zestrzeleniem samolotu. W jednym tylko dniu (pod koniec lipca) straciliśmy pięć załóg, bądź zabitych, bądź zestrzelonych i wziętych do niewoli przez Budiennego.

Budienny przyzwyczajają się do działań lotnictwa. Co więcej: wojsko ustala sposoby (i to bardzo skuteczne) przeciwdziałania. Zarówno ogień karabinów maszynowych z taczanek, jak i ogień ze zwykłych karabinków wzmacnia się i staje się coraz celniejszym. Pułki kawalerji wydzielają specjalne oddziały z karabinami maszynowymi do zwalczania samolotów. Słowem — warunki zbliżają się do sposobów wojny „europejskiej“, co też kosztowało nasze lotnictwo bardzo drogo. Jednak straty były usprawiedliwione istotnymi potrzebami oraz okupione takimi powodzeniami, których nikt naszemu lotnictwu nie odbierze. Były zatem położenia wyjątkowe; stworzyły naglące potrzeby, wyszukano więc odpowiednie możliwości, aby, bez względu na straty, zaspokoić te potrzeby.

Widać stąd, że działania naszego lotnictwa w pewnych wypadkach wywoływały nietylko potężne skutki moralne — jak: popłoch, dezorganizację dowództwa, lecz i materialne w postaci dość znacznych nawet strat oraz taktyczno-operacyjne, a mianowicie: opóźnienie marszów, utrudnienie prowadzenia samej walki i t. d.

* * *

Przejdę teraz do obecnego stanu wojska i lotnictwa, należy bowiem zdać sobie sprawę, jak czas wpłynął z jednej strony — na zdolność lotnictwa do działań zwalczania,

z drugiej strony — na wojsko, na jego odporność i zdolność obronną.

Na wstępie wypadałoby zaznaczyć, że czas był stronny i swych dobrodziejstw nie rozdzielił sprawiedliwie.

W piechocie, kawalerji i artylerji, jeśli chodzi głównie o odporność, o zdolność obronną przed napadami z powietrza, dokonano w przeciągu tych kilkunastu lat wielkich zmian.

Drogą nieustannego uświadamiania zapoznano wojsko w dużej mierze z niebezpieczeństwem z powietrza. Zapoznano je również i praktycznie zapomocą wspólnych ćwiczeń. Wpojono zasady karności przeciwlotniczej. Ustalono organizację obrony w jednostkach. Podniesiono znaczenie naturalnego maskowania, przystosowywania się do terenu.

Dotyczyłoby to zarządzeń w zakresie obrony przeciwlotniczej biernej.

W dziale obrony czynnej zrobiono również niemało. Ilość środków obrony ogniowej znacznie wzrosła. Oddziały, np. artylerja polowa, które nie miały specjalnych środków obrony ogniowej, dziś już je mają. Sprzęt obrony stał się bardziej precyzyjnym. Wyszkolenie w strzelaniu przeciwlotniczem stało się chlebem powszednim i jest na odpowiednim poziomie. Nie wspominam już szczegółowiej o wprowadzeniu specjalnej broni maszynowej, wielkokalibrowej, zarówno do zwalczania lotnictwa na większych wysokościach (ponad 1000 m), jak i do zwalczania broni pancernej. Nie wspominam też o tem, że coraz częściej wojsko będzie mogło liczyć na dodatkowe, potężne siły obrony przeciwlotniczej czynnej w postaci nowoczesnej artylerji przeciwlotniczej.

Mówiąc o organizacji obrony przeciwlotniczej wojska, nie mam na myśli jedynie naszego wojska. Podobny stan rzeczy, jeśli nie w większym jeszcze stopniu jak u nas, istnieje we wszystkich europejskich wojskach. Słowem — pod względem

obrony przeciwlotniczej wojska, sprawę uporządkowano. Dziś każdy szeregowiec, wyruszający na wojnę, dokładnie jest uświadomiony o zagrożeniu ze strony lotnictwa, i o formach przeciwdziałania, jak ongiś był uświadomiony o działaniu pocisku karabinowego i o wykorzystaniu nierówności terenu.

Można więc zaobserwować zasadniczą przemianę.

* * *

Jakże ten czas wykorzystało lotnictwo, pomne swych pięknych powodzeń, lub jakież przynajmniej były wpływy dowództwa na lotnictwo ze względu na przyszłe potrzeby operacyjno-taktyczne?

Rozpocznę od sprzętu. Co działo się? Jeśli mówić o sprzęcie obecnym, przeznaczonym do tego rodzaju działań, to niewiele się on różni od sprzętu z przed lat 12. Zwiększyła się szybkość, zwiększono siłę silnika. Uzbrojenie pozostało to samo lub prawie to samo; nośność, t. j. ilość zabieranych bomb, zwiększyła się w nieznacznym stopniu. Powtarzam, że mówię o obecnym serijnym sprzęcie. Nadziei i widoków jest aż za dużo. Są naprawdę samoloty znacznie odpowiedniejsze do tego rodzaju działań, silnie uzbrojone, o znacznie większej nośności, lecz pozostają one dotychczas, bądź w granicach pojedynczej fabrykacji (prototypy), bądź w teczkach poszczególnych konstruktorów.

„Uporządkowano“ taktykę. Uporządkowano ją w ten „sposób“, aby jak najogólniej mówić o działaniach tego rodzaju, aby nie precyzować dla wykonawców, albowiem nic jeszcze nie wiadomo, jakim sprzętem będzie się dysponowało i jaką będzie w rzeczywistości obrona przeciwlotnicza wojska. To też dziś mamy więcej rozmów na ten temat, więcej dyskusyj, bardziej lub mniej akade-

mickich, niż materiału rzeczowego w postaci określonych postanowień.

Sposób działania naogół nie odbiega od działań w okresie wielkiej wojny. Jedynie jeszcze bardziej uwypuklono i niejednokrotnie podkreślono, że działania takie będą miały podstawę bytu jedynie przy użyciu wielkich, bardzo wielkich mas lotnictwa.

Co do wykonania — regulaminy poszczególnych państw różnią się nieco, a zwłaszcza w następujących punktach: a) co jest skuteczniejsze przeciw wojsku: karabiny maszynowe czy bomba, b) gdzie działania są skuteczniejsze: pole bitwy czy tyły, c) na jaką odległość są możliwe takie działania: bliskie czy dalsze tyły.

Zaszła jednak w ostatnich dwu latach pewna zmiana taktyczna, bardziej lub mniej oficjalna, co do sposobu wykonania. Oto wzrost odporności i obronności wojska, zwrócił wreszcie(!) uwagę lotnictwa, że zadania, które ono sobie tak pięknie przygotowuje, nie dadzą się tak łatwo wykonać, że będą straty; że się należy liczyć ze stratami bardzo poważnymi.

Drogą praktycznych doświadczeń uświadomiono sobie, że ogień broni maszynowej jest najgroźniejszy na pewnych wysokościach; powyżej i poniżej zaś pewnych ilości metrów znacznie się zmniejsza jego skuteczność, lub zupełnie znika. To „powyżej“ było przy wysokości ponad 1000 m (i ta wysokość nie jest już realną — wobec wprowadzenia specjalnej broni przeciwlotniczej), co się zaś dotyczy „poniżej“, to wysokość 10—30 m nad ziemią, nad oddziałami, nad karabinami maszynowymi — stanowi bodajże „najbezpieczniejszy“ pas powietrza. Wobec tego, że nie było celu sięgać „powyżej“, ze względu na nieskuteczność działań z tej wysokości, — sięgnięto „poniżej“ i ustalono nowy sposób działań szturmowych z pomocą „lotów koszacych“.

Ten sposób daje lepsze warunki do zaskoczenia,

albowiem lotnictwo przy podchodzeniu do atakowanego przedmiotu wykorzystuje zasłony terenowe (las, osiedla); daje większe bezpieczeństwo od ognia przeciwlotniczego z ziemi, albowiem na tej wysokości, ze względu na szybkość i zmianę odległości kątowej, strzelanie z karabinów maszynowych jest znacznie utrudnione. Powtarzam, że są to jeszcze doświadczenia, aczkolwiek myśl ta stała się niezwykle modną i znajduje gorących zwolenników, szczególnie w lotnictwie włoskiem i rosyjskiem.

Nie mogąc bezpodstawnie krytykować tego sposobu działania, bezstronnie wypadałoby zaznaczyć, że nasuwa on dla lotnictwa poważne trudności wyszkoleniowe. Umiejętność działania w dużych, zwartych szykach (jak tego wymagają te działania), dosłownie tuż nad ziemią — należy już do wielkiego kunsztu. Z drugiej zaś strony bombardowanie z tak małej wysokości wymaga specjalnego typu bomb.

Tak oto wykorzystało czas powojenny wojsko naziemne i lotnictwo. Aktywność jednych i odporność drugich wzrosły się w niejednakowym stopniu.

* * *

Opierając się na tych rozważaniach, a znając obecny stan lotnictwa i wojska, należy się zastanowić nad tem, co nam może dać lotnictwo w działaniach przeciwko wojsku?

Dla ułatwienia odpowiedzi na to pytanie, należy sobie uświadomić, co to jest „wojsko“; rozumie się przez nie wszystkie żywe siły nieprzyjaciela. Czy zwiększenie odporności, zarówno pod względem moralnym, jak i uzbrojenia, — można stosować jednakowo do wszystkich rodzajów broni i służb? Wydaje się to niesłusznem.

Bez względu na podniesienie karności, na zwiększenie

ognia obronnego, każde „wojsko“ dałoby się podzielić na dwie kategorie: walczących i nie walczących, broni głównej i broni służby. Otóż, jeśli ta odporność obronna, moralna i ogniowa, występuje szczególnie jaskrawo w broniach głównych, to niema jej lub prawie niema w broniach pomocniczych i służbach. To też już odrazu wydaje się rzeczą konieczną zaznaczyć, że działania lotnictwa przeciwko służbom (przedewszystkiem taborom) będą w dużym stopniu przypominały stare, prawie bezkarne, dzieje. Nie należy wyciągać z tego fałszywego wniosku: „hejże na Soplicę“ i, ze względu na pewną bezkarność, stale tak kierować uderzenia naszego lotnictwa. Natomiast będą pewne okresy, gdy tabory będą najważniejsze i skierowanie na nie uderzenia da dowództwu istotnie realne wyniki. Będzie to np. w okresach, gdy nieprzyjacielowi zależy na terminowym zaopatrywaniu, gdy oderwał swe wojsko znacznie od stacji zaopatrywania. Będą to okresy pościgu, o ruchu zazwyczaj chaotycznym, gdy łatwe są zakorkowania dróg. W tych okresach (mogą być i inne, bardziej lub mniej sprzyjające okoliczności, t. j. możliwości oraz potrzeby operacyjno-taktyczne) — skierowanie napadów lotniczych na „broni-służby“ da skutek oczekiwany, ponadto będzie względnie bezpieczne. Można więc śmiało liczyć zarówno na skutek moralny, jak wywołanie popłochu, pociągającego za sobą dezorganizację marszu, zakorkowanie drogi i t. d., jak i na poważne straty materialne, wywołane bombardowaniem i ostrzeliwaniem zazwyczaj dość skupionych broni-służb.

Rzecz jasna, że stopień popłochu i wysokość strat materialnych będą stały również w stosunku prostym do ilości użytego w tym celu lotnictwa i do stopnia jego wyszkolenia (celności ognia karabinów maszynowych i skuteczności bombardowania). W żadnym jednak wypadku nie

należy wyciągać fałszywego wniosku, że przeciwko broniom-służbom można działać „półśrodkami“, sposobem „dzikim“, t. j. pojedynczemi samolotami.

* * *

Jeśli chodzi o wynik napadów na bronie główne, to wiadomo, jakie jest ich przygotowanie obronne—bierne i czynne. Trzeba sobie uświadomić, jaki może być wynik naszych działań w walce z przeciwnikiem pełnowartościowym, co jest zresztą podstawą wszelkich obliczeń.

Aczkolwiek wspomniałem poprzednio, że bronie główne (piechota, artylerja, kawalerja) w jednakowym stopniu podniosły zdolność odporną — bierną i czynną, — to w rzeczywistości, ze względu na samą organizację tych broni, sprawa przedstawia się nieco inaczej.

Bronie główne — w pojęciu odporności — dadzą się podzielić na dwie grupy: broń piesza (piechota) i bronie jezdne (kawalerja i artylerja). W piechocie — szeregowiec „odpowiada“ sam za siebie i tylko za siebie; skoro może zapanować nad sobą — wszystko jest w porządku. W broniach jezdnych sprawa jest trudniejsza. Jeździec nietylko musi panować nad sobą, lecz opanować zdenerwowanie konia, wywołane wybuchem bomb, strzałami z karabinów maszynowych, łoskotem silników, — zdenerwowanie poprostu instynktowne. Często-kroć z tych dwóch żyjących istot jedna drugą raczej zdenerwuje niż uspokoi. Stąd — wywołanie popłochu w broniach jezdnych jest zasadniczo łatwiejsze, nawet w oddziałach zgranych, dowodzonych i karnych. Natomiast wywołanie popłochu w karnych oddziałach piechoty — jest prawie nie do pomyślenia.

Przypuszczalny wynik strat materjalnych — bez względu na rodzaj broni głównej — zależy od położenia,

w jakim się znalazło wojsko. Zgóry rzecz można, że, im bardziej oddziały są rozczłonkowane, im mniejszą stanowią zwartość, tem mniej ulegają skutkom napadu, tem mniejsze ponoszą straty. Chcąc więc mówić bardziej konkretnie o stratach materialnych, trzeba rozróżnić napady na bronie główne, dokonywane na tyłach i na froncie, t. j. na polu bitwy.

Napady na polu bitwy — w szczególności na piechotę w walce — zdaniem taktyków są naogół mało skuteczne. Nie można oczekiwać większego upadku ducha, niż jest już w ogniu karabinów, karabinów maszynowych, artylerji, moździerzy piechoty i t. p. Nie można się spodziewać znacznych strat materialnych, ze względu na nieodpowiedni cel: w walce piechota jest przecież poto rozczłonkowana, żeby nie tworzyć celu dla ognia artylerji. Natomiast — przy tak wątpliwym wyniku — niebezpieczeństwo dla lotnictwa jest bardzo duże. Odrazu więc trzeba odrzucić to działanie jako bezcelowe.

Nieco inaczej przedstawia się sprawa z działaniami przeciwko kawalerji (w szyku konnym) na polu bitwy. Lotnictwo ma „cel“ — wyraźny przedmiot, może więc zadać straty materialne. Z drugiej strony wywołanie pewnego popłochu, dezorganizacji dowództwa, może być niezwłocznie wykorzystane przez własne oddziały. Możliwe więc jest uzgodnienie działań lotnictwa z broniami własnymi w samej walce, co zasadniczo może dać dobre wyniki. W każdym razie cel jest ponętny — a potrzeba taktyczna niejednokrotnie narzuci ten rodzaj działania. Dlatego też w celu wyjaśnienia pewnych szczegółów „naruszającym“ te działania, t. j. do wództwom, — trzeba by wskazać, iż są to działania dla lotnictwa bardzo trudne, a częstokroć nawet dla własnych oddziałów kawalerji niebezpieczne. Jeśli na pole bitwy nadlatuje wyprawa lotnicza, a więc większa ilość sa-

molotów w zwartym szyku, — nie ma ona czasu i nie może rozpoznawać celów, t. j. krążyć nad celem (choćby ze względu na trudność manewrowania zwartym szykiem w powietrzu i uzgadniania działań w czasie). To też, chcąc działać skutecznie — a skuteczność działania polega na zaskoczeniu, wyprawa musi się rzucić gwałtownie na cel dobrze dla lotnika widoczny. Na polu walki: kawalerja przeciw kawalerji; tam, gdzie przed chwilą były oddziały własne, jest nieprzyjaciel i naodwrot. Stąd dla lotnictwa jest prawie niemożliwością odrazu odróżnić oddziały własne od nieprzyjacielskich, albowiem wyprawa lotnicza, formowana na tyłach, nie ma możliwości śledzenia przebiegu bitwy, której obraz zmienia się jak w kalejdoskopie, nie ma więc możliwości odróżnienia swoich od przeciwnika; przeto omyłkowy napad na swoich jest zupełnie możliwy. Chcąc postawić jeszcze kropkę nad „i“, wskażę, że, rzekomo, są na to środki: oto można nakazać dyżury samolotu nad polem bitwy w oczekiwaniu przybycia wyprawy. Zadaniem tego samolotu jest spotkać i naprowadzić wyprawę na właściwy cel. Działania takie naogół świetnie się udają na „carskich“ manewrach, po trzykrotnych próbach generalnych.

Przejdę do zwalczania artylerji na polu bitwy. Na polu bitwy artylerja przestała być bronią jezdną i dlatego postanowienia i rozważania na temat zwalczania piechoty w walce mają niemal to samo zastosowanie i do artylerji. Powiedziałem „niemal“, albowiem artylerja, pomimo że jest spieszona, daje jednak lepsze warunki do zwalczania. Po pierwsze: „cele“ są umiejscowione — stanowią zgrupowanie czterech dział w niewielkiej odległości jedno od drugiego wraz z obsługą; po drugie: obsługa musi pracować i bezpośrednio nie

może się bronić. Zagrożenie z powietrza może więc wywołać nietylko straty materialne, ale przeszkodzenie w pracy obsłudze, a co zatem idzie, zwolnienie tempa pracy, a nawet zmniejszenie dokładności ognia. Mówiąc o artylerji na polu bitwy, należałoby wskazać cele dosłownie jezdne. Oto w niedalekiej odległości od bateryj, w lepszym lub gorszym ukryciu, znajdują się zaprzęgi artyleryjskie. Zazwyczaj nie mają one własnej obrony przeciwlotniczej czynnej. Poza tem — ze względu na zmniejszoną ilość obsługi przy koniach — łatwiej poddadzą się popłochowi. Jeśli więc chodzi o skutki, zarówno moralne, jak i materialne, to, przy skierowaniu napadu na te cele, będą one pierwszorzędne.¹ Inna sprawa, jakie to miejsce zajmie w naszych potrzebach taktycznych, t. j. jak dalece się przyczyni do prowadzenia samej bitwy. Należałoby więc wskazać, że w wypadkach, kiedy nieprzyjaciel będzie musiał czynić przegrupowania swej artylerji, uderzenie lotnictwa na te cele będzie bardzo słuszne. Działając pośrednio, dość bezpiecznie, otrzymamy poważne wyniki moralne i materialne, które natychmiast odczujemy na przebiegu bitwy.

* * *

Oto, w całokształcie rozważań, takby się przedstawiała sprawa przy zwalczaniu broni głównych na polu bitwy. Przechodząc z kolei do omówienia tyłów, wypadałoby zaznaczyć, że trzeba znowu różnicować postoje i marsze.

¹ To samo bywa przy napadzie na kawaleryjskie koniowiązy. Szczególnie skuteczne może być działanie lotnictwa przeciwko dużej ilości koni, skierowanych do wodopoju, zwłaszcza w dni upalne. Chwilę taką należy wykorzystać, nękać i niszczyć w ten sposób żywe siły kawalerji.

Mówiąc o postojach, należy ponownie rozróżnić (co do skutków napadu lotniczego) — bronie piesze i bronie jezdne. Napad na postój piechoty, lepiej lub gorzej zamaskowany i urządzony, może mieć pewien wpływ moralny, lecz skutki materialne zazwyczaj nieduże. Nicco inaczej rzecz się przedstawia przy napadzie na postój broni jezdnych, jeśli jeszcze ponadto konie nie są umieszczone w stodołach, lecz uwiązane przy płotach. Wywołanie popłochu jest nieuniknione; zrywanie się koni z koniowiazów jest również prawie nieuniknione. Znane są przecież wypadki, że nawet burza wywoływała popłoch, zrywanie się koni i rozproszenie oddziału. Wydaje się, że i skutki materialne mogą być dość znaczne. To też z całym naciskiem należy zaznaczyć, że działania lotnictwa przeciwko broniom jezdnym, skupionym dość zwarcie na postojach, dają najlepsze wyniki. Zbombardowanie postojów kawalerji lub artylerji przed świtem na pewno opóźni w marsz.

Rozważając skuteczność działania lotnictwa podczas marszów broni głównych, należałoby znowu uwzględnić podział na bronie piesze i jezdne oraz teren. Wyniki rozważań nad broniami nie odbiegają w zasadzie od poprzednich, t. z., że napady wywierają o wiele większy wpływ na bronie jezdne, niż na piechotę. Pozostaje sprawa terenu.

Teren odgrywa niepoślednią rolę w marszu. Jakgdyby reguluje ten ruch. W pewnych wypadkach ułatwia marsz, w innym ścieśnia go, ogranicza, sprawia trudności, zmuszając do przyjęcia pewnej tylko formy marszu.

Będzie to w miejscach przejść przez rzekę, przez mosty, długie drogi na otwartych, równinnych mokradłach, ciałinach różnego rodzaju i t. d. Te terenowe przeszkody ograniczają ruch oddziałów, nie dając im „luzu“

w marszu. Ograniczając, stwarzają najdogodniejsze — z punktu widzenia lotnika — przedmioty do napadu. Jeśli dla skuteczności działań lotnictwa wymaga się naogół zaskoczenia (bo w przeciwnym wypadku oddziały mają czas i możliwość przejścia do ugrupowań luźniejszych, które nie są dobrym przedmiotem do napadów lotnictwa), to w tym wypadku, gdy ruch oddziałów jest ograniczony przez sam teren, nawet zaskoczenie jest zbędne, albowiem siłą rzeczy oddziały nie mają możliwości przybrania innego, bardziej luźnego, ugrupowania. W podobnych więc warunkach mogą ponieść bardzo duże straty.

Rzecz inna, że „złapanie“ podobnego położenia nie jest łatwe: oddziały o tem doskonale wiedzą i starają się skrócić ten niebezpieczny czas marszu (zwiększając tempo), poza tem zarządzają specjalne środki obrony przeciwlotniczej czynnej i t. d. Wszystko to jednak sprowadza się do jednego: marsz nie jest spokojny, musi być rozczłonkowany.

Skoro tak, to jest powolniejszy, a więc się opóźnia. Jeśli się ponadto przeprowadza napady z powietrza i stosuje pewną ich ciągłość, zmusza się przeciwnika do przybrania na czas dłuższy ugrupowania niedogodnego, bardziej uciążliwego dla marszu. Zmuszając go do rozczłonkowania się, opóźnia się jego marsz. Pewne straty w ludziach i koniach, które niechybnie powstaną, jeszcze bardziej spotęgują opóźnienie oraz niejednokrotnie osłabią ducha.

Natomiast z całym naciskiem należy podkreślić, iż żądanie od lotnictwa, żeby było zdolne rozbić w marszu dywizję piechoty lub brygadę kawalerji, jest zupełnie niesłuszne i nierealne. Bez wątpienia, zada ono pewne straty materialne, będące w prostym stosunku do ilości użytych sił, jego wyszkolenia, oraz po-

łożenia terenowo-marszowego, w jakim udało mu się zaskoczyć wojska.

Takich skutków można oczekiwać w różnych położeniach od lotnictwa, prowadzącego działania zwalczania wojska na ziemi.

* * *

Streszczając te rozważania, wyprowadzam wnioski, iż w obecnym stanie rzeczy, t. j. przy obecnej odporności i uzbrojeniu wojska, oraz przy obecnej aktywności lotnictwa:

1) Zwalczanie broni głównych, nowocześnie uzbrojonych i karnych, może dać wyniki moralne i materialne, jeśli:

- bronie są zaskoczone (skupione),
- bronie znajdują się w niedogodnym położeniu terenowym,
- siły lotnictwa, użyte do tego rodzaju działań, są znaczne.

2) Ze względu na wysoką obronność broni głównych, zarówno moralną, jak i materialną, lotnictwo jest narażone na wielkie straty w swych działaniach.

3) Natomiast działania lotnictwa są potężne i nadzwyczaj skuteczne oraz stosunkowo bardziej bezpieczne, jeśli:

- nie napotykają odporności wojsk (służby),
- natykają się na oddziały pobite, już częściowo zdemoralizowane.

4) Działania lotnictwa mogą się bardziej lub mniej przyczynić do obniżenia ducha wojska, do uszczuplenia jego stanów, jednak nie w takim stopniu, aby były zdolne pozbawić oddziały wartości bojowej (ze względu na wysokość zadanych strat).

5) Typowym wynikiem dobrze przeprowadzonych działań będzie mniejsze lub większe opóźnienie działań piechoty przeciwnika — zwłaszcza jego marszu — przez zmu-

szenie go do przybierania niedogodnego ugrupowania lub uciążliwego rozczłonkowania w terenie.

6) Działania lotnictwa zwalczającego wojsko na ziemi dadzą się zróżnicować na:

- atakowanie wojska przy pomocy karabinów maszynowych, bardziej demoralizujące wojsko, lecz bezpieczniejsze dla niego, a bardzo niebezpieczne dla lotnictwa;
- bombardowanie — mniej demoralizujące wojsko, lecz bezpieczniejsze dla lotnictwa, a bardziej niebezpieczne dla wojska;
- działania kombinowane, czyli połączenie atakowania z bombardowaniem, co daje największy skutek, zarówno materialny, jak i moralny, naraża jednak lotnictwo na duże straty.

7) Poza wszystkimi innymi sprzyjającymi okolicznościami, jak: zaskoczenie, mniejsza odporność wojska, dogodne warunki terenowe i t. d., jedyną rękojmią skuteczności działań jest ilość lotnictwa, użytego do tego działania. Nawet w naszych warunkach, przy szczupłej naogół ilości lotnictwa, siłę podobnej wyprawy należałoby obliczać w zasadzie najmniej na dwie eskadry linjowe (1 dywizjon).

8) Stąd wniosek, że działania, prowadzone pojedynczymi samolotami, a nawet mniejszymi zespołami, nie osiągając celu i narażając w dużym stopniu samo lotnictwo, są niedopuszczalne.

9) Wobec konieczności użycia większych sił lotnictwa do tego rodzaju działań, niezbędne jest poczynienie odpowiednich przewidywań, aby dać czas lotnictwu na przygotowanie się.

10) Wykorzystanie odpowiedniej chwili do zwalczania (zaskoczenie na postoju, na terenie niedogodnym) — jest niezwykle trudne ze względu na czujność nieprzyjaciela. To też, aby nie wpaść w próżnię, należy prowadzić dro-

białogowe rozpoznanie i dokładnie umiejscowić przedmiot tuż przed rozpoczęciem samego działania.

Wynika z tego, że zwalczanie wojska na ziemi przez lotnictwo jest zjawiskiem niecodziennym, naogół bardzo trudnym, bardzo kosztownym, wymagającym dużej ilości sił — a w ostateczności przynoszącym pożądany skutek jedynie w sprzyjających warunkach. Nie należy zaprzeczać, że w pewnych wypadkach działania te wynikną wprost z nieodzownej konieczności, z nakazu chwili.

Oto przesłanki, któremi się kierowały nasze władze, ustalając, że zadania zwalczania wojska na ziemi narazie przypadną naszemu lotnictwu, jako zadania ewentualne. Odwrotnie rzecz biorąc, gdyby wprowadzono te zadania jako główne, trzeba by stworzyć nowy rodzaj lotnictwa — a, być może, nawet i nowy sprzęt. W naszych warunkach, gdy ma się do pokonania tyle jeszcze trudności, związanych z rozpoznaniem i współpracą z bronią, należy przede wszystkim dążyć, aby zadania te były na głównym planie i, dopiero po zaspokojeniu ich, można sobie pozwolić na taki zbytek, jak tworzenie — poza zaspokojeniem potrzeb dowództwa i oddziałów — większej ilości lotnictwa, przeznaczonego zasadniczo do zadań wybitnie bojowych.

* * *

Na końcu tych rozważań poruszę sprawę, czego należy wymagać od dowództwa (czem się dowództwo powinno kierować) przy użyciu lotnictwa do zadań zwalczania wojska na ziemi.

Są to zadania ewentualne; wymagają dużych sił i mogą spowodować duże straty dla lotnictwa. Wynika z tego, że i decyzja dowództwa co do użycia lotnictwa powinna być niecodzienna, lecz wyjątkowa.

Przedewszystkiem należy zdać sobie sprawę z tego, na

jakim szczeblu dowództwa można zarządzać działania zwalczania wojska. Odpowiedź na to jest jedna: tylko na tym szczeblu, który dysponuje (lub może dysponować) lotnictwem, odpowiednio silnem i nadającym się do tego rodzaju zadań. To też w zasadzie najniższym szczeblem, na którym mogą być zarządzane te działania, będzie armja. Jedyne armja może dysponować odpowiednią ilością lotnictwa liniowego i myśliwskiego.

Pozostaje teraz określenie kompetencji dowództw i lotnika. Jak i przy bombardowaniu, całość obliczenia dzieli się na dwie grupy: do decyzji dowódcy będzie należało określanie — „co i kiedy?“, a do lotnika — „jak i czym?“

Jeśli chodzi o „co“ (cele), z punktu widzenia dowódcy armji, cele powinny być „godne“ dowódcy armji, będą to więc cele, z którymi nawet dowódca armji musi się liczyć. To też stanowczo, raz na zawsze, należy zaniechać bombardowania przygodnych kolumn, mniejszych oddziałów broni głównych, mniejszych sztabów, taborów, składów i t. d., nawet gdyby się znajdowały w najdogodniejszych położeniach, jeśli nie wpływają na przebieg działań, prowadzonych przez dowódcę armji. Nie można używać lotnictwa do zwalczania oddziałów tylko dlatego, że działanie wydaje się łatwem lub położenie dogodnem. Musi zająć przedewszystkiem potrzeba z punktu widzenia dowódcy, a w tym wypadku z punktu widzenia bardzo wysokiego dowódcy — dowódcy armji, a więc potrzeba operacyjna.

Nasze lotnictwo nie jest jeszcze „artylerją“, której zadaniem jest niszczenie siły materjalnej przeciwnika; lotnictwo więc nie może zwalczać jedynie dla samego zwalczania, dla zadawania większych lub mniejszych strat.

Muszą być wzięte pod uwagę dopiero skutki tych strat; jeśli skutki te nie odbijają się echem na bardzo wysokim szczeblu, uderzenie będzie skierowane w próżnię, pociągając za sobą zarówno nieuniknione straty, jak i ogólne normalne zużycie.

Co do pytania następnego („kiedy?“), na które decyzję powinno dać dowództwo, wiadomo już, że działań tych nie można zarządzać codziennie, lecz wyjątkowo, to znaczy wtedy, gdy, z punktu widzenia dowódcy:

- napewno się opłaca,
- są konieczne ze względu na położenie.

To też typowymi okresami działań lotnictwa przeciwko wojsku na ziemi będą dni „radości“ lub „tragedji“, t. j. gdy:

— przeciwnik jest już pobity i, dla spotęgowania klęski, dla dopełnienia zwycięstwa, należy rzucić wszystko, co jest możliwe, bo się to stokrotnie opłaca (pościg),

— znajdujemy się w położeniu tak groźnym, że, bez względu na straty, należy rzucić ostatnie siły do walki (odwrót),

— wreszcie, gdy szybkie zasilenie przez nieprzyjaciela pola walki może zasadniczo zmienić korzystne dla nas położenie.

W pościgu nieprzyjaciel, z punktu widzenia użycia lotnictwa, przedstawia mniejszą wartość obronną, albowiem należy się liczyć z nadszarpnięciem jego ducha. To też działania lotnictwa są bezpieczniejsze, biorąc pod uwagę możliwe straty, zadane przez obronę przeciwlotniczą naziemną. Są one również bezpieczniejsze pod względem zagrożenia lotnictwem myśliwskim, albowiem w odwrocie nieprzyjaciel musiał zawczasu skierować swe lotnictwo myśliwskie na głębsze tyły. Pozostając więc w dużej odległości od pola bitwy, nie ma ono dobrych warunków

działania. To też ze względu na obronę przeciwlotniczą naziemną i bezpieczeństwo w powietrzu lotnictwo ma dość dogodne możliwości.

Z drugiej zaś strony należy wziąć pod uwagę poważne skutki, jakie może spowodować działanie lotnictwa w pościgu. Jest to jakgdyby „dobicie“ nieprzyjaciela. Trudno jest zgóry przewidywać rodzaj celów (wojsk), nadających się do zwalczania. W jednym wypadku mogą to być pozostałe jeszcze dość zwarte jednostki broni głównych, w innym zaś — nawet odpływające tabory. W położeniu pościgowym przedmiotem zwalczania mogą być cele pozorne nie operacyjne, lecz wybitnie taktyczne, które jednak, zwalczone lub zdeorganizowane, przyczynią się do powodzenia całości działań.

Trudno jest przewidzieć charakter działań lotnictwa w pościgu: działania nawet najbardziej improwizowane mogą spowodować nadzwyczajne skutki. To też na pytanie, skierowane do lotnika „czem i kiedy?“ — słuszną byłaby odpowiedź — „wszystkimi posiadanymi siłami“. Nie znaczy to, aby należało dopuszczać do działań „dzikich“; wręcz przeciwnie, działania lotnictwa należy uregulować. Natomiast działania w okresie pościgu pozwolą na szereg wprost rażących odchyień od postanowień regulaminu (co zresztą przewiduje § 12 „Regulaminu lotnictwa“), jak np.: wysłanie lotnictwa bombardującego w dzień, zezwolenie na improwizowane bombardowanie przez lotnictwo myśliwskie (a nawet i towarzyszące!), dokonywanie znacznie głębszych rozpoznań przez lotnictwo towarzyszące, wykorzystanie lotnictwa myśliwskiego do zadań rozpoznania i t. d.

Podobnego rodzaju działania mogą przypaść lotnictwu w okresie dla nas ciężkim, w okresie odwrotu, gdy dowódca zużył wszystkie swe środki, gdy zależy mu na powstrzymaniu za wszelką cenę nieprzyjaciela. Działania tego rodzaju w okresie odwrotu są dla lotnictwa nie-

zwykle uciążliwe i powodują olbrzymie straty, albowiem stykają się z przeciwnikiem zdecydowanym, w dobrej postawie bojowej, dobrze zorganizowanym, z przemyślanymi i przygotowanymi środkami obrony przeciwlotniczej. To też, rzucając całe lotnictwo, bez względu na straty, przeciwko wojsku nieprzyjaciela trzeba sobie zdawać sprawę, czy to pomoże. Jeśli przesilenie jest krótkotrwałe i ofiary lotnictwa pozwolą je przetrwać, wówczas decyzja rzucenia lotnictwa będzie słuszna i usprawiedliwiona; jeśli natomiast nawet bohaterskie poświęcenie lotnictwa nie może zaważyć na szali i nie pomoże, t. j., jeśli przesilenie oblicza się na czas dłuższy, trzeba się bardzo zastanowić, czy warto, nawet w tem położeniu, zniszczyć tak drogą broń, jak lotnictwo, i czy nie lepiej zaniechać w ogóle tego działania, przenosząc lotnictwo jak najszybciej na głębsze tyły, gdzie, po przegrupowaniu, armja podejmie nowe działanie świeżymi siłami.

Bibl.
Wojsk.
63 p. p.

Działania lotnictwa przeciwko wojsku w okresie samej bitwy, w szczególności, gdy zachodzi możliwość zasilenia pola bitwy nowymi siłami, należą do działań najbardziej planowanych.

Dowódca, rozpoczynający bitwę, powinien się liczyć z możliwością podejścia nowych sił nieprzyjaciela. Prowadząc drobiazgowo rozpoznanie lotnicze, ubezpiecza się co prawda w znacznym stopniu przed niespodziankami.

Lecz nawet chwilowa nieobecność na tyłach — większych, umiejscowionych przez lotnictwo, sił nieprzyjaciela, nie powinna utwierdzać dowódcy w przekonaniu, że w czasie samej bitwy nie nadejdą nowe siły lub że nieprzyjaciel nie ma odwodów, nieujawnionych jednak przez lotnictwo. To też, rozpoczynając bitwę, dowódca powinien zwracać baczną uwagę na tyły, przewidując zawczasu możliwość potrzeby powstrzymania sił nieprzyjaciela, któreby

się skierowały na pole bitwy. O tego rodzaju przewidywaniach należy zawczasu zawiadomić lotnika, aby miał czas na przygotowanie ewentualnej wyprawy, aby zbadał możliwości terenowe, aby prowadził specjalne rozpoznanie bezpośrednio już na korzyść wyprawy.¹

Dlatego też w tym wypadku pytanie „kiedy?” należy brać w znaczeniu bardziej ogólnym, uzależniając samą chwilę rozpoczęcia wyprawy wyłącznie od decyzji lotnika, który objął swem rozpoznanem zagrożające oddziały, który śledzi ich poruszenia i bada warunki terenowe.

Wydaje się, że w naszych warunkach, w zasadzie, nie powinno być innych położzeń, wymagających udziału lotnictwa w zwalczaniu broni. Albo mamy bardzo dogodne warunki i potrzeby (pościg), albo jest to deska ratunku (odwrot), albo wreszcie przewidujemy pewne możliwości, do których jesteśmy zupełnie przygotowani.

Z powyższych okoliczności będą wpływały odpowiedzi lotnika na pytania „czem i jak?”, a niekiedy i na pytanie „kiedy?”. Jeśli chodzi o pierwsze dwa wypadki (pościg i odwrot), to użyje się wszystkich sił („czem?”), byle działanie ich było unormowane („jak?”); w wypadku trzecim, jeśli jest czas, użyje się do tych działań sił specjalnie przeznaczonych i odpowiednio przygotowanych.

* * *

Na początku rozdziału zazaczyłem, że, w celu przedstawienia ogólnych możliwości użycia lotnictwa do zadań zwalczania wojska, na ziemi, zobrazuję udział francuskiej dywizji lotniczej w bitwie na froncie zachodnim w dniu 15 lipca 1918 roku.

¹ To, co Rosjanie nazywają „rozpoznanem dla siebie”. (Razwiedka na siebie).

Chodzi mi o zwrócenie uwagi na różnicę, jaka zachodzi w możliwościach użycia wielkich ilości lotnictwa, t. j. lotnictwa jako broni głównej, a lotnictwa szczupłego, wykonywającego w zasadzie pracę na korzyść dowódców i oddziałów.

Ku końcowi wojny Francuzi mogli całkowicie zaspokoić potrzeby dowództwa i oddziałów mając olbrzymią ilość lotnictwa obserwacyjno-wywiadowczego (jak to jest uwidocznione w O. de B. grupy armij środkowych). To też mogli sobie pozwolić na rozbudowę lotnictwa, jako broni głównej, tej wielkiej siły odwodowej w rękach naczelnego wodza, przeznaczonej wyłącznie do zadań bojowych. Rozpatrując przeto lub stykając się z zachodnio-europejskimi możliwościami użycia lotnictwa, nie należy ich bezkrytycznie przenosić w nasze warunki.

Rozdział X.

FRANCUSKA DYWIZJA W BITWIE DNIA 15 LIPCA 1918 r.¹

Ogólny rzut oka na położenie w końcu czerwca i początku lipca 1918.

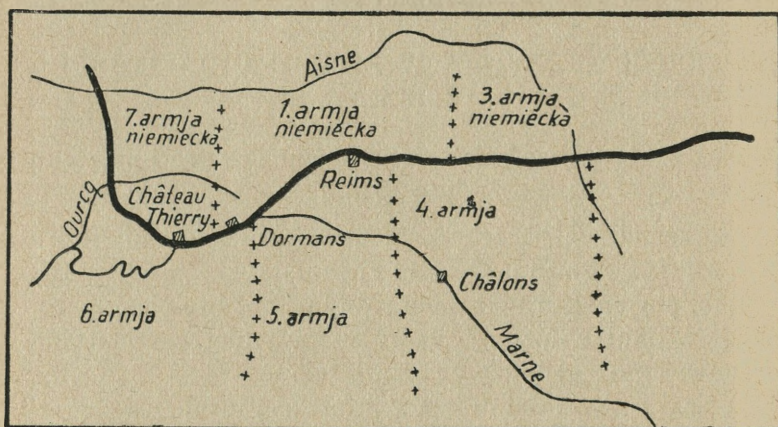
Sprzymierzeni oczekują ofensywy niemieckiej, która jest w przygotowaniu. Generał Foch ustawił swe siły w ten sposób, aby móc stawić czoło różnym możliwościom, określając w dniu 1 lipca, że „odwody sprzymierzonych wejdą do bitwy tam, gdzie się ona zawiąże“.

Dzięki sprawności organów informacyjnych, a w szczególności dzięki lotnictwu obserwacyjnemu, które dokładnie przestudjowało między Château-Thierry a Argonne każdy szczegół frontu i bezpośrednich tyłów (między lotnictwem 4 armji a lotnictwem 5 armji istniała ścisła łączność, co pozwalało każdej z nich korzystać z wiadomości o nieprzyjacielu, zdobytych przez drugą), odkryto pewne oznaki przygotowanego natarcia, które, po zestawieniu z wiadomościami zupełnie pewnymi, pozwalały, poczynawszy

¹ Opracowane na podstawie artykułu mjr. H. Langevin „Action de masses aériennes dans une bataille défensive“. *Revue des Forces Aériennes*, styczeń 1930 i na podstawie artykułu gen. Voisin „La doctrine de l'aviation française de combat en 1918. L'aviation de combat indépendante“. *Revue des Forces Aériennes*, wrzesień, październik, listopad 1931. (Szkice wzięte z tychże artykułów, prócz O. de B.)

od 6 lipca, przypuszczać, że nieprzyjaciel przygotowuje w Szampanji olbrzymi wysiłek. Generałowie Foch i Pétain decydują się przystąpić bezzwłocznie do poważnej koncentracji środków materialnych w Szampanji, jako to: artylerji, czołgów i lotnictwa.

Dnia 5 lipca wydano rozkaz, skierowujący połowę dywizji lotniczej w okolice Saint-Dizier; reszta pozostała



w okolicy Oise. Następnie 7 lipca wydano rozkaz, nakazujący dokończenie koncentracji dywizji lotniczej do Szampanji. Dnia 9 lipca dywizja ta zostaje podzielona na dwa zgrupowania: jedno w kierunku Saint-Dizier, drugie w kierunku na Esternay; całość gotowa do działania między Château-Thierry a Argonne. Dywizja lotnicza zostaje oddana do dyspozycji grupy armij środkowych, która między Ourcq a Argonne ma trzy armje w linii: 4-tą, 5-tą i 6-tą.

Począwszy od 10 lipca, zamiary przeciwnika coraz bardziej się krystalizują. Fotografja lotnicza stwierdziła obecność taboru pontonowego, zamaskowanego w lesie na północ od Marny. W tych właśnie dniach, poprzedzających ofensywę niemiecką, niebo było pokryte chmurami, wi-

doczność zła, mimo to lotnicze rozpoznania nocne stwierdziły „niezwykłe oświetlenie dworców i kolei oraz wzmożony ruch na drogach“.

Na podstawie tych danych Naczelne Dowództwo, poczynawszy już od 12 lipca, było dokładnie poinformowane. Bitwa się zbliżała. Miały to być działania na dużej przestrzeni, obejmujące front 4, 5 i części 6 armji, prowadzone przez dwie armje niemieckie, liczące 18 dywizyj w linii. Byłaby to ofensywa główna bez działania wspomagającego na innym froncie.

Generałowie Foch i Pétain są zdecydowani na przyjęcie bitwy wszystkimi zebranymi siłami i kończą między 10 a 13 lipca zamierzone przygotowania do bitwy.

Podział i rozmieszczenie jednostek lotnictwa.

4 armja, rozmieszczona w obszarze Châlons i Champagne Poullense, nie miała żadnych trudności w przygotowaniu pewnej liczby lotnisk, natomiast lotnictwo 5 armji, nie mogąc umieścić swoich jednostek zbyt blisko niepewnego frontu, prócz tego krępowane górzystymi terenami obszaru Reims i lasami na południe od Epernay, musiało rozmieścić swe lotniska daleko na tyłach (do 50—60 km za linjami).

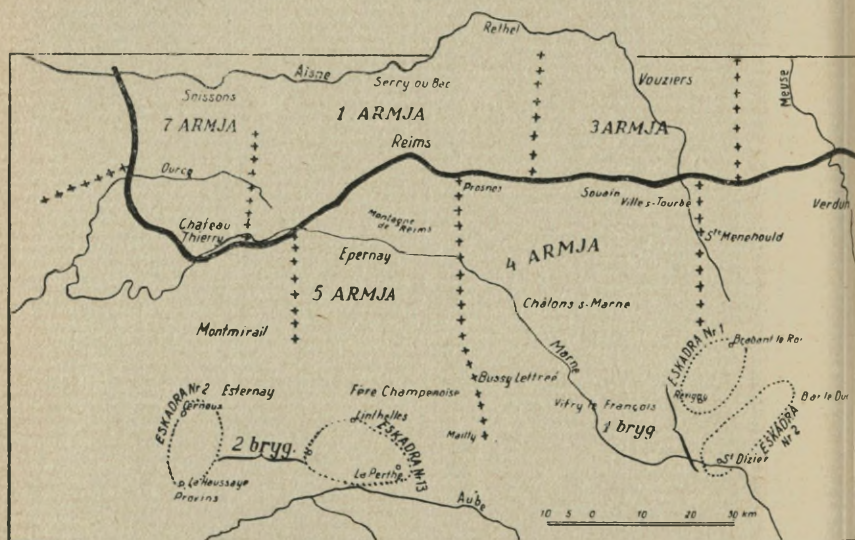
Przybycie dywizji lotniczej z 6 dywizjonami myśliwskimi, 5 dywizjonami bombardującymi i jednym dywizjonem wywiadowczym, jeszcze bardziej utrudniło rozczłonkowanie lotnictwa armji.

Sprawa lotnisk jest jednym z najważniejszych zagadnień, jakie stawia odwodowej masie lotniczej koncentracja do bitwy. W razie zamierzenia działań zaczepnych można bez pośpiechu obrać tereny i, mając czas, odpowiednio je przygotować. Natomiast w działaniach obronnych nieprzyjaciel jest właśnie tym, który wybiera miejsce i czas, i jeżeli się samemu nie przygotowało tych urządzeń

na całym froncie (co jest praktycznie bardzo trudne), wówczas się ryzykuje, że w chwili rozstrzygającej nie będzie do dyspozycji odpowiednich urządzeń, co czyni warunki pracy uciążliwymi.

Dywizja lotnicza.

W dniu 22 lipca rozmieszczenie dywizji, która się koncentrowała między 5 a 9 lipca, przedstawia się, jak na szkicu.



Uwagi, dotyczące przygotowań jednostek lotnictwa do bitwy w dniu 15 lipca.

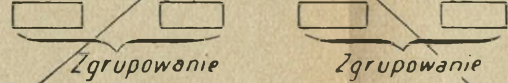
Zgęszczenie jednostek lotnictwa jest wielkie. Na obszarze szerokości 100 km i głębokości 70 km, jest zebranych blisko 100 eskadr, w tej liczbie prawie całe lotnictwo bombardujące nocne, całe lotnictwo bombardujące dzienne i większa część lotnictwa myśliwskiego (patrz O. de B.

O. de B. lotnictwa organicznego grupy armij środkowych

Dtwa gr. arm. srądk.

Lotnictwo bombardujące nocne

1 dyon bomb. 7 dyon bomb. 2 dyon bomb. 8 dyon bomb.



Stany :

4 dyony bomb. nocne

po 2 esk. po 6 s. = 48 samol.

3 dyony myśl. po 4 esk. po 15 s. = 180 samol.

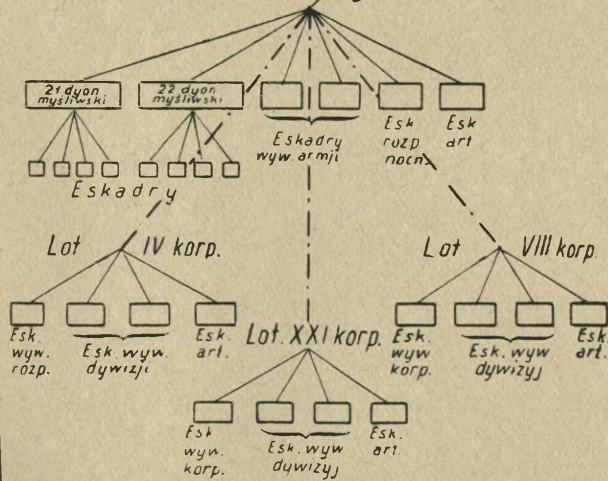
22 esk. wyw. po 10 samol. = 220 samol.

2 esk. rozp. nocne po 10 samol. = 20 samol.

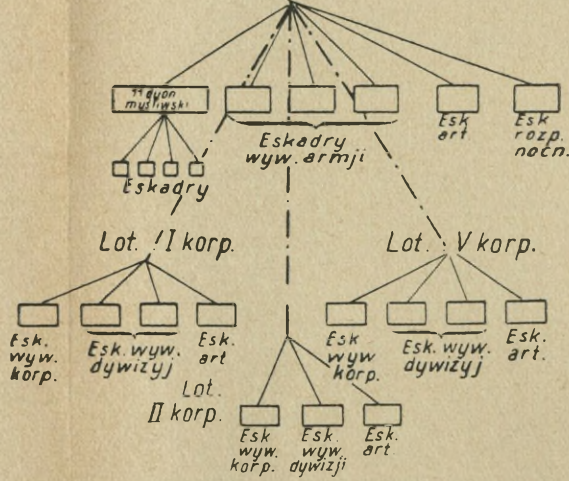
8 esk. art. po 6 samolotów = 48 samol.

Razem samolotów 516

4 armja

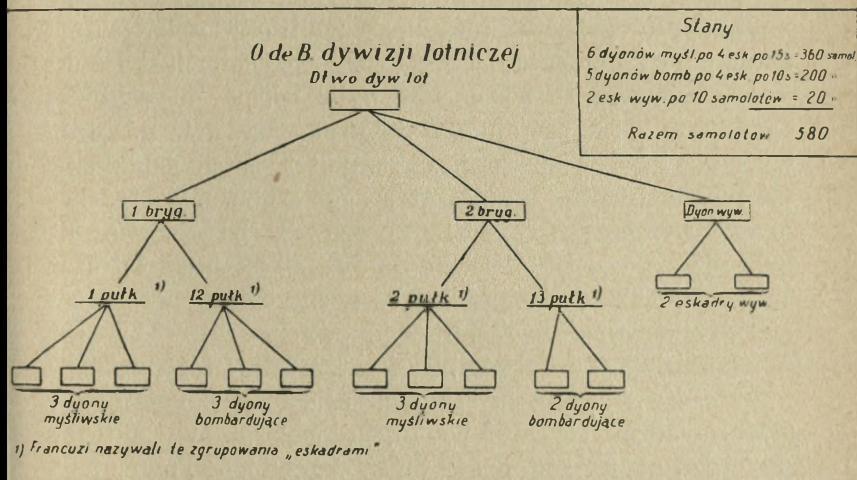


5 armja



organicznego lotnictwa grupy armij środkowych i O. de B. dywizji lotniczej).

Podobna koncentracja była jednak zgóry w tym szczególnym wypadku usprawiedliwiona, albowiem posiadano dokładne wiadomości o nieprzyjacielu i o dacie rozpoczęcia ofensywy. Począwszy od 7 lipca nie istniała obawa za-



skoczenia strategicznego. Koncentracja taka dawała najlepszą rękojmię przeciwko taktycznemu zaskoczeniu w powietrzu, ponieważ pozwalała na określonym froncie przeciwstawić koncentracji sił powietrznych nieprzyjaciela większą część własnych środków.

Dywizja lotnicza była zmuszona rozmieścić się bardzo głęboko na tyłach. Okoliczność tę spowodowała trudność znalezienia lotnisk (bez pozbawiania oczywiście lotnisk lotnictwa organicznego armji) oraz aktualne położenie na froncie. Pamiętano o walce pod Chemin-des-Dames, gdy zgrupowania Féquant i Chabert były zmuszone do pośpiesznego opuszczenia swoich lotnisk pod groźbą dostania się w ręce nieprzyjaciela. Wyciągnięto z tego następu-

jącą naukę: jeśli wielka jednostka lotnictwa ma uczestniczyć w bitwie obronnej, należy wybierać lotniska dostatecznie daleko za pozycją głównego oporu, żeby się nie znaleźć, w razie przerwania frontu, w pasie zagrożonym przez nieprzyjaciela.

Dywizja lotnicza wyzbyła się lotnictwa bombardującego nocnego. Od chwili utworzenia dywizji lotniczej można było zaobserwować dużą ruchliwość lotnictwa myśliwskiego i bombardującego dziennego, natomiast lotnictwo bombardujące nocne nie było zdolne do szybkiej zmiany miejsca postoju. Powodowało to, że, w pewnych wypadkach, dywizja lotnicza, wskutek swego oddalenia, nie mogła mieć na nie dostatecznego wpływu. To też lotnictwo bombardujące nocne, począwszy od czerwca nie było już organicznie wcielone do dywizji lotniczej. Istotnie 15 lipca lotnictwo bombardujące nocne było w bezpośredniej dyspozycji grupy armij środkowych.

Natomiast dywizja lotnicza zachowała swój dywizjon wywiadowczy. W wielu studjach o roli dywizji lotniczej, przeprowadzonych już po ukończeniu wojny, autorzy stwierdzają naogół dość dużą korzyść, wypływającą z istnienia takiego zgrupowania.

„Zaopatrzona w wyborne środki wywiadu, dzięki stworzeniu dywizjonu eskadr wywiadowczych, którego załogi umiały obserwować przejawy działań nieprzyjaciela, dywizja lotnicza miała za zadanie nadzorować tyły frontu nieprzyjacielskiego w pasie grupy armij w celu wykrycia zamiarów przeciwnika“.

Ten punkt widzenia wydaje się dość spornym. Dywizja lotnicza tworzyła masę manewrową. Z chwilą użycia jej do wywiadu, który już przeprowadzały armje i grupy armij, narzucono jej zadanie, do którego wypełnienia trzeba było przedewszystkiem znać bardzo dobrze odcinek i przestudjować drobiazgowo front oraz tyły frontu.

Przybywszy 10 lipca do walki, wiszącej już w powie-

trzu, nie mogła się dywizja lotnicza łudzić, że wraz ze swym dywizjonem eskadr wywiadowczych dostarczy grupie armij środkowych nowych wiadomości.

Pomysł wcielenia na stałe dywizjonu wywiadowczego do masy manewrowej, nazwanej „lotnictwem bojowym“, znajduje zupełne usprawiedliwienie jedynie w tym wypadku, kiedy armje przeciwnika nie są jeszcze skoncentrowane lub niema jeszcze bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem. Dywizjon wywiadowczy w bitwie może służyć jedynie jako organ bezpośredniego wywiadu na korzyść dowództwa dywizji lotniczej.

Dywizja lotnicza została podzielona na dwie grupy, umieszczone na dwóch skrzydłach pola bitwy.

Było to umyślnie zrobione z powodu niepewnego jeszcze położenia w dniu 7 lipca, kiedy to uszykowanie zostało przybrane. Miało ono na celu przeciwstawienie się bądź natarciu w Szampanji, bądź też natarciu na Château-Thierry. Odpowiadało ono prócz tego organizacji dywizji lotniczej, złożonej z brygad mieszanych.

Należy się zastanowić, jakie mogły być możliwości użycia lotnictwa myśliwskiego i bombardującego na podstawie wiadomości, jakie miano 14 lipca, t. j. w przeddzień bitwy, o rozciągłości i jednoczesności natarcia na wschód i zachód od Reims. Czy lotnictwu myśliwskiemu należało polecić otworzyć drogę dla lotnictwa bombardującego dziennego? Z pewnością nie.

Bitwa, która się miała rozegrać, była bitwą armij (można powiedzieć 4 i 5 armji, ponieważ los III korpusu 6 armji był ściśle związany z losem 5 armji). Było więc do przewidzenia, że pułki myśliwskie przedewszystkiem zostaną użyte do wzmocnienia zapory, zwalczającej uderzenie przeciwnika, t. j. do zapanowania na froncie własnych armij nad lotnictwem nieprzyjaciela, aby w ten sposób zapewnić swobodę działania własnemu lotnictwu obserywacyjnemu. Inaczej mówiąc, uważano za pożądanę

stworzenie częściowych skupień na całym froncie 4 i 5 armji, zamiast skupienia całego lotnictwa myśliwskiego na jakimś jedynym odcinku.

Co do lotnictwa bombardującego, to już w przeddzień bitwy było rzeczą jasną, że jego zadanie będzie polegało na masowym skupieniu się na jednym lub kilku przedmiotach w pasie toczącej się bitwy. Układ odcinków 4 i 5 armji zmuszał do skierowania większej uwagi na pas 5 armji niż 4. To też 12 pułk stał o 115 km od Dormans. W każdym razie tabor pułków bombardujących należało przybliżyć do płaskowzgórza, zajętego przez 5 armję.

Możnaby stąd wysunąć wniosek, że zasada brygad mieszanych, możliwa do przyjęcia w dniu 7 lipca, nie nadawała się do położenia, które się wytworzyło 14 lipca i że dywizja lotnicza byłaby lepiej rozmieszczona, gdyby jeden pułk myśliwski stał na wschodzie, drugi na zachodzie, a dwa pułki bombardujące w punkcie ciężkości pola bitwy na osi Fère—Champenoise—Reims. Na wschodzie były Argony, nie można więc było pułku myśliwskiego nr. 1 umieścić w innym miejscu, niż to, gdzie się znajdował. Na zachodzie 5 armja zajmowała niedostępne obszary gór Reims i lasów d'Epemay. Ale pułk myśliwski nie potrzebuje być tak ściśle związany z armją. Zarys linii frontu powinien był skłonić grupę armij środkowych do umieszczenia pułku nr. 2 na skrzydle 5 armji, np. w okolicy Montmirail, t. j. między Montmirail, Ferté-Gaucher i Esternay. Pułk nr. 2 byłby w ten sposób wysunięty o 25 km ku przodowi w stosunku do miejsca, które zajmował, coby mogło mieć bardzo szczęśliwe następstwa dla współpracy z lotnictwem 5 armji. Zmiana taka nie mogłaby zresztą przeszkodzić w zachowaniu i utrzymaniu w dobrym stanie na tyłach pułku nr. 2 tych lotnisk, na których się faktycznie umieścił. Stwierdza to, na co już zwróciłem uwagę, że w obronie urządzenia naziemne powinny być przedmiotem szczególnej uwagi. Lepiej jest

przygotować nadmiar lotnisk, niżby się ich ilość miała okazać niedostateczną.

System łączności dywizji lotniczej.

Dywizja lotnicza, jako jednostka potężna, ale rozciągnięta na olbrzymiej przestrzeni, musiała mieć doskonały system łączności, aby mogła być dowodzona.

Radjotelegraficzne środki łączności, przewidziane przez główną kwaterę, zostały całkowicie wprowadzone w życie z chwilą przybycia sztabu dywizji lotniczej do Frécul.

Składały się one z:

1) sieci dowództwa między poszczególnymi miejscami postoju dowództwa dywizji lotniczej;

2) sieci obrony przeciwlotniczej, podającej okresowe wiadomości o działalności lotnictwa nieprzyjacielskiego na odcinkach tych armij, na których rzecz mogłaby dywizja lotnicza interwenjować;

3) sieci, łączącej dywizjony poszczególnych pułków z szefami lotnictwa armij;

4) służby meteorologicznej;

5) samolotów dozorujących w nocy (z dywizjonu eskadry wywiadowczej), zaopatrzonych w radjostacje.

Obok sieci radjotelegraficznej i sieci telefonicznej działał jeszcze stale system styczności osobistej.

Sztab grupy armij środkowych znajdował się w Sézanne bardzo blisko Frécul, łączność więc z tym sztabem była bardzo łatwa.

Począwszy od 15 lipca g. 8 rano, został przydzielony do każdej z armij, a mianowicie 4, 5 i 6, jeden oficer ze sztabu dywizji lotniczej.

Nadto łączność z brygadami lotniczymi została zapewniona przez radjo, telefon, meldunki ciężarkowe i gońców.

Codziennie o g. 18 odbywała się odprawa w dywizji lotniczej, na której oficerowie, przydzieleni do poszczególnych armij, zdawali dokładnie sprawę z położenia, z za-

mierzeń armij na dzień następny oraz z przypuszczalnych zamiarów nieprzyjaciela. O g. 18 min. 30 dowódca dywizji udawał się do dowódcy grupy armij środkowych, gdzie otrzymywał wytyczne na dzień następny. Po skończonej odprawie sporządzano plan działania dywizji lotniczej, po czem dowódca wydawał swe rozkazy oficerom łącznikom brygad.

Rozkazy operacyjne.

W czasie, kiedy dywizja lotnicza przybyła na teren operacyjny, zamiary przeciwnika nie były jeszcze dokładnie znane wyższemu dowództwu. To też dowódca dywizji lotniczej, wydając pierwsze zarządzenia, miał się na baczności. W instrukcji do brygad z dnia 9 lipca przewidział dwie możliwości:

„Na podstawie zebranych wiadomości i poszlak Niemcy mogą wykonać natarcie: 1) między Château-Thierry a Reims, 2) w Szampanji. Mogą zająć dwa wypadki:

- a) nieprzyjaciel wykonywa jedno z tych dwóch natarć,
- b) nieprzyjaciel naciera jednocześnie na oba zagrożone punkty.

Wypadek a). Dywizja lotnicza interwenjuje wszystkimi swymi siłami w zagrożonym punkcie.

W tym celu najbardziej oddalona brygada wykorzysta lotnisko w Villeneuve-les-Vertus, jako lotnisko pomocnicze. Obaj dowódcy brygad zbadają to lotnisko i wydadzą wszelkie zarządzenia, aby praca na niem mogła się rozpocząć dnia 10-go.

Działania brygad mają być opracowane na podstawie następujących wytycznych.

Pułki myśliwskie. — Działanie uzgodnione w czasie, pułk pracujący jako pierwszy — na wyznaczonem miejscu.

Zadanie:

— ubezpieczyć lotniska własnego lotnictwa,

- paraliżować działanie lotnictwa nieprzyjaciela,
- atakować oddziały na ziemi.

Dowódca dywizji lotniczej określi, na podstawie otrzymanych wytycznych od dowódcy grupy armij środkowych, które z tych zadań należy postawić na pierwszym miejscu.

Pułki bombardujące. — Należy ich użyć przeciwko przedmiotom, które się ukażą w czasie natarcia; każdy z pułków ma mieć dywizjon gotowy do działania w przeciągu minimum czasu; następne dywizjony w godzinę później.

Wypadek b). Pułki myśliwskie. — Dywizja wzmocni lotnictwo myśliwskie armij w ten sposób, aby wprowadzić do 2 dywizjonów lotniczych dla każdej z zainteresowanych armij.

Rozporządzalne jednostki, postawione w stanie alarmowym, mają być gotowe do ześrodkowania swych działań na froncie najbardziej zainteresowanym w tych działaniach, według instrukcji, którą dowódca dywizji lotniczej otrzyma od dowódcy grupy armij środkowych, oraz na podstawie wiadomości, otrzymanych własnymi środkami (oficerowie łącznikowi przy armjach, samoloty nocnego dozoru, radjostacje obrony przeciwlotniczej, meldunki patroli).

Pułki bombardujące. — Należy użyć w ten sam sposób, jak w wypadku a).

Zarządzenia alarmowe.

Brygady trzymać w pogotowiu, począwszy od dnia 10-go g. 0, zdolne do natychmiastowego działania w razie ujawnienia się jednego z dwóch wymienionych przypuszczeń.

A zatem:

w każdej brygadzie mają być od świtu w stanie alarmowym gotowe do bezzwłocznego działania:

1 dywizjon myśliwski

1 dywizjon bombardujący.

Pozostałe jednostki mają być gotowe do działania w 1½ godziny po zarządzeniu alarmu.

Jeśli się awizo nie ukaże przed południem, brygady odzyskują swobodę działań na rozkaz dowódcy dywizji lotniczej, z zastrzeżeniem zachowania jednego dywizjonu bombardującego i jednego dywizjonu myśliwskiego w gotowości do działania w ciągu jednej godziny. Brygady uregulują pracę podległych sobie jednostek, stosując się do niżej podanych wytycznych.

Dywizjony myśliwskie wykonają loty małemi, oddzielnymi patrolami, w celu zapoznania pilotów z frontem, jednak w ten sposób, aby nie zwrócić na siebie uwagi nieprzyjaciela i nie zdradzić obecności dywizji. Front, na którym pułki będą miały pracować, będzie codziennie określany przez dowódcę dywizji lotniczej. Dowódcy brygad uregulują loty patroli drogą bezpośredniego porozumienia się z szefem lotnictwa zainteresowanej armji. Dywizjony bombardujące przeprowadzą swe ćwiczenia na własnym terenie“.

* * *

Tymczasem między 9 a 14 lipca rozdarła się zasłona. Wiarogodność uzyskanych wiadomości, a z drugiej strony wielkość stanu liczebnego własnego lotnictwa, wprowadzonego na teren działań, wyłączały możliwość zaskoczenia powietrznego ze strony nieprzyjaciela, natomiast pozwalały grupie armij środkowych od samego początku bitwy na użycie dywizji lotniczej do gwałtownych działań zaczepnych w celu wywalczenia przewagi w powietrzu, następnie w celu zabezpieczenia własnego lotnictwa obserwacyjnego, wreszcie w celu zwalczania oddziałów na ziemi zapomocą karabinów maszynowych i bomb.

A oto rozkaz operacyjny, który został zredagowany 13 lipca:

Sztab nr. 1966.

Rozkaz operacyjny nr. 66 na dzień J.

1) W przewidywaniu natarcia nieprzyjacielskiego na froncie Château—Thierry—Argonne działania dywizji lotniczej w pierwszym dniu natarcia zostają uregulowane w sposób następujący:

a) Pułki myśliwskie.

1) Cel: uzyskać od samego początku przewagę nad nieprzyjacielem przez gwałtowne działanie zaczepne przeciwko samolotom obserwacyjnym, balonom obserwacyjnym i samolotom ochraniającym je, przenosząc walkę nad linje nieprzyjacielskie.¹ W celu przeprowadzenia tego działania dowódcy pułków będą rozporządzali wszystkimi swojemi siłami. Przeprowadzą oni działania w ten sposób, ażeby osiągnąć pożądaný cel, nie wahając się przytem użyć wszystkich swych sił.

2) Pasy działania: pułk 1. na wschód od Reims, pułk 2 na zachód od Reims.

3) Rozpoczęcie działań: pułki rozpoczną swoje działania po otrzymaniu umówionego sygnału z dywizji lotniczej, podanego przez radjo i powtórnego kilkakrotnie. Sygnał ten zostanie potwierdzony telefonicznie; pułki potwierdzą odbiór.

4) Skoro tylko pierwsza część działania zostanie ukończona, postarają się dowódcy brygad, ażeby ich jednostki były jak najwcześniej zdolne do ponownego działania, stosownie do wskazówek, które zostaną im podane przez dowódcę dywizji. W miarę jak dowódcy brygad będą dyspo-

¹ Zwracam uwagę: działanie grupy armij środkowych jest obronne, a działanie lotnictwa myśliwskiego zaczepne. Cel: pozbawić nacierającego obserwacji powietrznej.

nowali jednostkami zdolnymi do wysłania ich po raz drugi, podadzą te jednostki do wiadomości dowódcy dywizji.

b) Pułki bombardujące.

1) Będą działały w pasach niżej podanych w porządku nagłości:

— miejsca przejścia na Marnie między Château—Thierry a Dormans (w razie usiłowania sforsowania rzeki działanie obu pułków zostanie ześrodkowane na mosty i kładki, zbudowane przez nieprzyjaciela),

— między Dormans a Reims,

— na wschód od Reims.

W dwóch ostatnich pasach działanie pułków przeniesie się na miejsca skupień i na kolumny niemieckie. Załączona mapa wskazuje prawdopodobne pasy miejsc skupień i drogi szczególnie nadzorowane.

2) Pas, w którym będą pracowały pułki, zostanie wyznaczony przez dowódcę dywizji lotniczej na podstawie instrukcji, którą otrzyma od dowódcy grupy armij środkowych, oraz na podstawie wiadomości, które mu zostaną dostarczone.

3) Miejsce napadu, odlot jednostek oraz cele do bombardowania zostaną podane przez dowódców brygad na podstawie wskazówek, dostarczonych im przez samoloty dozorujące, oraz na podstawie wiadomości, które otrzymają od zainteresowanych armij, z którymi powinni być w ścisłej łączności.

W każdym pułku po otrzymaniu sygnału alarmowego, wskazanego powyżej (patrz paragraf: pułki myśliwskie, pkt. 3), jeden dywizjon powinien być gotów do odlotu w najkrótszym czasie, a następne dywizjony w godzinę później.

W zasadzie piloci wykonają lot dwukrotnie. W tym celu dowódcy pułków przedsięwzją wszelkie stosowne środki, ażeby jednostki, które powróciły z pierwszego za-

dania, były zdolne do powtórnego działania jak najwcześniej.

c) Dywizjon eskadr wywiadowczych.

Przeprowadzi stałe dozоровanie pola bitwy na wschód i zachód od Reims w ciągu pierwszych 6 godzin trwania bitwy; następnie — działania swe będzie przeprowadzał na podstawie wskazówek, któremu zostaną podane przez dowódcę dywizji lotniczej. Cel: podawać przedmioty, wymagające interwencji pułków bombardujących, oraz przejawy działań lotnictwa nieprzyjacielskiego.

Nadzоровanie należy przenieść głównie na miejsca, nadające się do przejścia przez Marnę, między Château—Thierry a Dormans, na pasy przypuszczalnych skupień oraz na drogi, zaznaczone na załączonych mapach.“

* * *

Rozkaz operacyjny nr. 66 sprowadzał się, ogólnie rzecz biorąc, do skierowania lotnictwa myśliwskiego w równych ilościach na wschód i zachód od Reims, w celu wywalczenia od samego początku przewagi nad nieprzyjacielem, oraz do utrzymania dwóch pułków bombardujących w gotowości do działania w pasie, który miał być określony w czasie bitwy.

Inaczej mówiąc, dywizja lotnicza rozdzieliła się na kilka części: jeden pułk myśliwski na lewym skrzydle (na froncie 5 i 6 armji); drugi pułk myśliwski na prawym skrzydle (na froncie 4 armji); dwa zgrupowania bombardujące, należące do różnych brygad, ale otrzymujące wspólne zadania, skierowane na lewo od pola bitwy.

Takie były warunki przygotowania bitwy, która się miała niebawem rozpocząć. „Wszystko było przygotowane do tej strasznej bitwy, od której początku walczyło 68 dywizyj sprzymierzonych. Armja francuska odgrywała za-

sadniczą rolę. W dniu 13 lipca za frontem od Argonów do Szwajcarji nie było ani jednej dywizji w odwodzie; a w czasie, kiedy rozpoczniemy kontrofensywę między Oise a Somme, będziemy mieli w odwodzie tylko jedną dywizję angielską“.¹

Wszystko było przygotowane również do bitwy powietrznej, której obowiązkiem było przedłużyć i wzmocnić zaporę, przeciwstawioną nieprzyjacielowi przez oddziały na ziemi.

Bitwa.

„Noc z 13 na 14 lipca upłynęła bez ważniejszych wydarzeń, ale na schyłku dnia 14-go obserwatorzy stwierdzili przed frontem 5 armji prawdziwe mrowisko piechoty nieprzyjaciela; wreszcie na początku wieczora o g. 20 na froncie IV korpusu oddział 366 pułku piechoty wykonał bardzo szybko i energicznie wypad, w czasie którego wzięto 27 jeńców. Z przeprowadzonego badania tych ludzi okazuje się, że Niemcy rozpoczną swoje natarcie w nocy, a przygotowanie artyleryjskie rozpocznie się o północy minut 10 i będzie trwało 3 lub 4 godziny. Wiadomości te zostały natychmiast przekazane wszystkim armjom. Między g. 23 a 23 min. 40 na całym froncie grupy armij środkowych rozpoczyna swą pracę artylerja francuska, zwalczając baterje przeciwnika i burząc pierwsze linje, gdzie jest zebrana piechota niemiecka“.²

Istotnie o g. 0 min. 15 dywizja lotnicza zostaje zawiadomiona przez swego oficera łącznikowego przy 4 armji, że nieprzyjaciel rozpoczyna przygotowanie artyleryjskie. Umówiony telegram zostaje natychmiast wysłany przez radio, stosownie do poprzednich rozkazów. Potwierdzenie jest nadane telefonicznie do dowódców brygad lotniczych:

¹ Raport marszałka Pétain.

² Raport marszałka Pétain.

„Przypuszczenie 2a. Natarcie na wschód i zachód od Reims należy uważać za rzeczywiste. W tym celu pułki myśliwskie rozpoczną działania od świtu, pułki bombardujące mają być gotowe do działania o g. 8“.

O g. 1 przygotowanie artyleryjskie nieprzyjaciela dochodzi do swego najwyższego natężenia. Uczestniczą w niem, zwłaszcza w obszarze Marny, moździerze piechoty wszelkich kalibrów.

Na nieszczęście są to jedyne wiadomości, jakie można było otrzymać, ponieważ z powodu chmur i mgły rozpoznanie nocne, zarówno w 5 jak i 6 armji i w grupie armij środkowych, staje się niemożliwe do przeprowadzenia.

Otóż, podczas gdy odcinek 4 armji znajduje się podczas godzin nocnych jedynie pod działaniem ognia artylerji, na lewem skrzydle i na końcu prawego skrzydła 6 armji piechota nieprzyjacielska rozpoczyna już w nocy forsowanie Marny na łodziach: liczne oddziały saperów pracują nad przerzuceniem przez rzekę mostów i kładek. Skoro zaczęło świtać, słabe ubezpieczenie, wystawione na samym brzegu rzeki znikło pod działaniem strasznego ognia artylerji i moździerzy piechoty, a na jego miejscu umieściły się oddziały nieprzyjaciela. Czoła kolumn forsujących rzekę ukazały się na mostach i kładkach.

Między g. 4 min. 15, a 5 min. 30, na olbrzymim, 90 km froncie, piechota niemiecka rzuca się do natarcia. Bitwa przybiera nieco inny wygląd na froncie 4 armji, a inny na froncie 5 i 6 armji.

* * *

Począwszy od g. 4 min. 30 trzy dywizjony myśliwskie 1. pułku wylatują kolejno małemi patrolami nad front. Chmury są nisko, balony obserwacyjne nieprzyjaciela znikają we mgle, lotnictwa nieprzyjacielskiego mało lub wcale niema; własne patrole 4—6 samolotowe krążą nad

linjami, piechota nieprzyjaciela się posuwa, ale ogień francuskiej artylerji stale towarzyszy nieprzyjacielowi, który — wskutek zburzonych lub zagazowanych schronów — jest zmuszony do pozostawania w otwartym polu lub do zagrzebania się w rowach. O g. 5 min. 25, t. j. w godzinę i 10 minut po opuszczeniu pozycji wyjściowej nieprzyjaciel, nie mający samolotów obserwacyjnych ani też lotnictwa myśliwskiego nad frontem, został zatrzymany przed pierwszą pozycją. „Wszystkie nasze środki łączności i obserwacji działają w dobrych warunkach, a nasza artylerja pracuje niezamordowanie“ — podaje telegram 4 armji o g. 6 min. 10.

Na krótko przed godziną 8 nieprzyjaciel przeprowadza gwałtowne działanie po obu stronach doliny Suippe przeciwko IV i XXI korpusowi. Działaniu temu towarzyszy większa ruchliwość lotnictwa. Mgła przyziemna się rozeszła, natomiast utworzył się na 600 metrów dość gęsty zwał chmur; powyżej — jasne niebo. Silne patrole myśliwskie 4 armji zapewniają ciągłość działania w powietrzu. Oto wyciąg ze sprawozdania 157 eskadry myśliwskiej: „Patrol z 13 samolotów. Odlot o g. 7 min. 30. Wysokość od 2000 do 4000 metrów. Bezskuteczne natarcie na 2 balony nieprzyjacielskie (6 km za linjami nieprzyjacielskimi); balony zostały szybko ściągnięte. Walka z silnymi patrolami niemieckimi. Patrol z 9—10 Fokkerów (dwupłatowce i trzypłatowce) przeszkadza nam w natarciu na balony obserwacyjne.¹ Fokkery zostają zaatakowane, jednak się wycofują i wznoszą się na 4000 m. Nowa walka. Schodzą w chmury...“

Dowódca dywizji lotniczej wydaje 1. pułkowi rozkaz współpracy w ścisłej łączności z 4 armją w ciągu reszty dnia, począwszy od g. 8.

¹ W chwili, gdy armja niemiecka prowadzi działania z a c z e p n e, niemieckie lotnictwo myśliwskie działa obronnie, ubezpieczając własne środki obserwacji powietrznej.

Od g. 8 do 12 pułk współdziałała półdywizjonami myśliwskimi. Nieprzyjaciel drepcze w miejscu, co znajduje swój wyraz w znanym powiedzeniu kronprinca: „Mam wrażenie, żeśmy zabrnęli w błoto“. Natarcia na IV i XXI korpus pozostają bezowocne. Francuska artylerja ostrzeżliwa „kolumny nieprzyjacielskie, które przechodzą bez koniecznych środków ostrożności, jakgdyby były pewne, że nacierająca piechota posunęła się dostatecznie daleko w nasze pozycje. Na krótko przed g. 10 nasze dywizjony myśliwskie przystępują do ogólnego ataku na balony niemieckie“.¹ „Samoloty do ochrony tych balonów zostały odpędzone, a same balony ściągnięte na ziemię...“ Działania te wywołują reakcję ze strony lotnictwa nieprzyjaciela, które między g. 10 a 11 przekracza linje bez działań zaczepnych i zapewnia osłonę własnym samolotom piechoty.

Rozpęd nieprzyjaciela jest poważnie zachwiany. Wytyczenie pierwszej linii IV korpusu stwierdza o g. 10 min. 45, że się nie można wgrzyźć w francuską pozycję głównego oporu. Od g. 11 następuje chwilowe uspokojenie. Gen. Gouraud wywnioskował, że: „Nieprzyjaciel zdezorjentowany naszą obroną przygotowuje się do natarcia na pozycję głównego oporu“.

4 armja wykorzystuje chwilową przerwę. Całe lotnictwo, a w szczególności dywizjony myśliwskie armji i 1. pułku myśliwskiego, które świetnie wykonały swe zadanie, przegrupowują się. Pierwszy akt dramatu jest skończony, następane się przygotowują.

* * *

Na froncie 5 i na prawem skrzydle 6 armji w czasie pierwszej fazy bitwy wydarzenia były mniej pomyślne.

¹ Znowu francuskie lotnictwo myśliwskie działa zaczepnie, t. j. zwalczą obserwację powietrzną nieprzyjaciela.

Piechota niemiecka przeprowaiała się podczas nocy przez Marne na wschód od Château-Thierry, a saperzy budowali pośpiesznie mosty i kładki.

O wschodzie dnia warunki atmosferyczne okropne. Mgła i chmury na małej wysokości hamują działanie francuskiego lotnictwa obserwacyjnego i myśliwskiego. Działalność lotnictwa nieprzyjaciela jest intensywna, zwłaszcza w okolicy Marny, na prawem skrzydle 6 armji i lewem skrzydle 5 armji; nieprzyjaciel stale patroluje samolotami myśliwskimi, które się przedzieraają przez chmury i działają bardzo zaczepnie przeciwko lotnictwu obserwacyjnemu; szturmowe samoloty dwusiedzeniowe, latając całemi dywizjonami na małej wysokości, ostrzeliwują z karabinów maszynowych piechotę i tabory artyleryjskie. Cały 2 pułk, zaalarmowany o świcie, znajduje się nad linjami; 11 dywizjon myśliwski na froncie V korpusu i II korpusu włoskiego oraz 1 dywizjon myśliwski amerykański na prawem skrzydle 6 armji, osłaniają francuskie lotnictwo obserwacyjne. Działanie tego lotnictwa jest niejasne, a przede wszystkim jałowe.

O g. 5 min. 30 wypiera nieprzyjaciel III korpus (4 armja) z jego pozycji głównego oporu. O g. 6 przechodzą kolumny niemieckie szybkim krokiem kładkę, wystawioną w Courthiezy. Artylerja nie interwenjuje, tylko samoloty ostrzeliwują oddziały z karabinów maszynowych.

O g. 6 min. 15 melduje 5 armja grupie armij środkowych, „że nieprzyjaciel zajął Chaumuzy. Bardziej na południe posunął się naprzód między lasami Eclisses a Courton. Cuchery zostają zajęte. Doszedł do Orcourt“. Inaczej mówiąc nieprzyjaciel nadwerężył już pozycje głównego oporu II korpusu włoskiego i V korpusu. Szef lotnictwa 5 armji próbuje wysłać patrol w celu przeprowadzenia wywiadu poza linjami nieprzyjaciela; pułap jest niski; patrolowi myśliwskiemu, przeznaczonemu do osłony, nie udaje się dołączyć do 4 Breguetów, udających się na wy-

wiad (spotkanie w powietrzu zostało źle wyznaczone). 4 Breguety lecą same. W odległości 5 kilometrów za frontem nieprzyjacielskim zostają gwałtownie zaatakowane i zmuszone do powrotu. Wywiad nie może być dokonany.

Około g. 8 sygnalizują obecność 6 mostów i kładek na zachód od Dormans, między Treloup a Reully, oraz brak własnej interwencji artyleryjskiej na tych przejściach.

III korpus (4 armja) zostaje wyparty o kilka kilometrów poza swoje pozycje. 8 dywizja piechoty V korpusu (5 armja), skurczona do 5 bataljonów (wskutek stracenia 4 bataljonów, pozostawionych jako ubezpieczenie przednie), straciła również poparcie swej artylerji, ustawionej początkowo na południowym brzegu Marny.

W ten sposób o g. 10 na froncie, na południe od Marny, o rozciągłości 14 km i głębokości 5 do 6 km jest worek ze skłonnością do powiększania się. Nieprzyjaciel pcha w ten worek oddziały dzięki mostom na Marnie, które nie są ani pod ogniem piechoty, ani pod ogniem artylerji.

Grupa armij środkowych dysponuje, jeśli chodzi o potęgę ognia, tylko dywizją lotniczą.

O g. 8 zostaje nadany telefonicznie następujący telegram do 2 brygady: „Opóźnić w marszu kolumny nieprzyjacielskie na południe od Marny nietylko zapomocą bomb, ale i zapomocą karabinów maszynowych“.

13 pułk z 2 brygady (dywizjon bombardujący 3 i 4) zostaje zaalarmowany o g. 8 min. 50. Zadanie: „Bombardować przejścia na Marnie oraz miejsca zgrupowań nieprzyjaciela między Dormans a Vézy“.

Około g. 10 wylatują 52 samoloty, pułap około 600 m. „Chmury przeszkadzają w wykonaniu zadania; liczne samoloty, nie mogąc odnaleźć swych celów powracają z bombami“. 12 pułk z 1. brygady (dywizjon bombardujący 5, 6 i 9) zostaje zaalarmowany o g. 8 min. 50. Zadanie: „Zbombardować mosty na Marnie i oddziały nieprzyjacielskie, forsujące rzekę“. Pomimo startu z miejsca oddało-

nego o przeszło 100 km od wyznaczonych celów i takich samych niekorzystnych warunków atmosferycznych, w jakich działał 13 pułk, wyprawa złożona z 88 Breguetów i 10 R. 11 w zupełności się udaje. W czasie od g. 10 do 11 wyrzucono 17.000 kg bomb i wystrzelono 6.000 naboji z wysokości od 400 do 1500 metrów.

Dwa mosty są zniszczone, a tabor, znajdujący się na jednym z nich, rozbity, przyczem wozy powpadały do Marne; bardzo zacięte walki zostają stoczone z lotnictwem nieprzyjacielskim, 3 samoloty nieprzyjaciela strącono, 2 własne nie powróciły.

Działanie dywizjonów bombardujących dywizji lotniczej kończy się około g. 11 min. 30. Z drugiej strony 2 pułk myśliwski jest przemęczony i musi przyjść do sił. O g. 10 min. 40 9 brygada angielska zluzowuje 2 brygadę dywizji lotniczej. Ostrzeżliwa ona od g. 11 do 13 zapomocą karabinów maszynowych kolumny, przekraczające Marne między Château-Thierry a Dormans, oraz miejsca skupień oddziałów na północ od Marne.

Pomimo wszystko jednak nieprzyjaciel pcha się w dalszym ciągu w ten worek na południe od Marne.

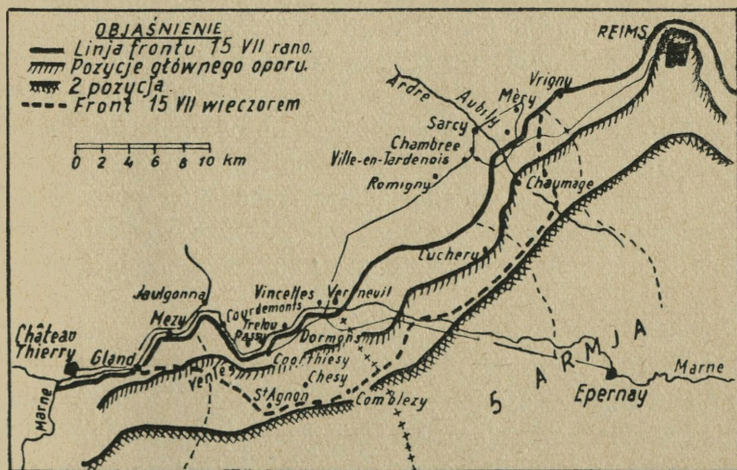
Pogoda się polepsza, niemieckie lotnictwo myśliwskie działa gwałtownie dużemi patrolami, poczynawszy od g. 13 starając się ochronić przejścia na rzece przeciwko napadom naszego lotnictwa; zostają stoczone liczne, bardzo ostre walki.

Nacisk nieprzyjaciela na drugą pozycję daje się ciągle odczuwać. II korpus włoski, V korpus i III mają poważne straty. Grupa armij środkowych wprowadziła wszystkie swoje odwody. Dąży się „do zatrzymania wszędzie nieprzyjaciela“. I podczas gdy dowódca grupy armij środkowych, będąc bezustannie w łączności z generałem Pétain, ustala zarządzenia, które pozwolą na zahamowanie posuwania się nieprzyjaciela i odzyskanie utraconych pozycji, zaoszczędzając wszystkie swoje siły odwodowe do przeciw-

natarcia, dywizja lotnicza zostaje powołana do ześrodkowania swego ognia jeszcze jeden raz na mostach Marny.

„Okolo g. 15 nasza artylerja, zmuszona w ciągu przedpołudnia do względnej bezczynności (wskutek powstałego nieładu w jej uszykowaniu, wywołanego posuwaniem się nieprzyjaciela), zaczyna energiczne działanie, ostrzeliwując miejsca przejść, mosty i kładki, które jej sygnalizują samoloty. Od tej chwili spada lawina pocisków na dolinę Marny; jeden gołąb pocztowy, złapany w linjach francuskich, miał taki telegram: „Przebycie Marny jest prawdziwym piekłem“. Jednocześnie gwałtowne działanie piechoty wskazuje nieprzyjacielowi, że się zetknął z przeciwnikiem, którego nie zdezorganizowały jego natarcia“.

O g. 16 cały 12 pułk, t. j. 3 dywizjony bombardujące, zostaje użyty przeciwko tym samym celom, co przed południem: „Wyrzucono 18 ton bomb, jedna kładka na południe od Treloup zburzona, jeden samolot nieprzyjacielski zestrzelony“.



O g. 18 przychodzi kolej na pułk 13. „Liczne wybuchy rozlegają się we wsiach Verneuil, Vincelles i Dormans; dwie walki, jeden samolot strącony“.

Nieprzyjaciel wykazuje mniej zapału, niż przed południem i w samo południe. Bez wątpienia jest bezwzględnie zmuszony do przewiezienia na południe rzeki swej artylerji i swoich odwodów, zanim rozpocznie dalsze natarcie na pozycje francuskie. Ale działania lotnictwa przeciwko mostom, jak również działanie artylerji, potężnie teraz prowadzone, krępują znacznie jego ruchy. W końcu dnia lotnictwo myśliwskie „opanowuje zupełnie i wstrzymuje nad jego linjami“ — lotnictwo nieprzyjaciela.

Walka zapewne się nazajutrz rozpocznie na froncie 5 i 6 armji z nową gwałtownością, ale — dzień 15 lipca jest skończony.

* * *

Na froncie 4 armji nieprzyjaciel wyczerpał się podczas ostatniego natarcia (przed południem) na pierwszą linję pozycji głównego oporu. Jego lotnictwo wykazało intensywną działalność; począwszy od g. 15 min. 30, patrole z 7, 10, 15, a nawet i 20 samolotów, przenikały do linii francuskich. O g. 18 sygnalizowano 50 samolotów, przelatujących jednocześnie ponad odcinkiem w Monts.

A tymczasem oddziały nieprzyjacielskie pozostawały bezsilne przed pierwszą pozycją. Późnym wieczorem za-brnęły one w sposób nie do naprawienia — „w błoto“.

Bilans.

W dniu tym dywizja lotnicza używała swego lotnictwa myśliwskiego w sposób zupełnie jednakowy na całym froncie i skupiała swe niszczycielskie działania na jednym tylko obszarze szczególnie zagrożonym. W dniu tym praca lotnictwa armij i korpusów odbywała się regularnie, bądź

wspomagana przez dywizję lotniczą, bądź też armje zapewniły sobie bezpieczeństwo własnym lotnictwem myśliwskim.

Dlatego też praca lotnictwa tworzy całość, a bilans tej pracy można zestawiać również jedynie w całości.

B I L A N S O G Ó L N Y.

Wyszczególnienie	Dywizja lotnicza	Dywizjony myśliwskie 4 i 5 armji	Eskadry armji	Eskadry korpusów	Ogółem
Ilość lotów	723	238	61	199	1221
Ilość walk	78	69	—	—	147
Samoloty nieprzyjaciela zestrzelone	16	2	—	—	18
Samoloty nieprzyjaciela prawdopodobnie zestrzelone	8	6	2	—	16
Balony obserwacyjne nieprzyjaciela zestrzelone	1	5	—	—	6
Balony obserwacyjne nieprzyjaciela prawdopodobnie zestrzelone	—	2	—	—	2
Ilość ton bomb wyrzuconych	45	—	—	—	45
Straty: załogi zestrzelone, albo które nie powróciły	5	3	2	2	12
Własne balony obserwacyjne spalone	—	—	—	2	2

Wnioski i spostrzeżenia z bitwy w dniu 15 lipca.

Aczkolwiek liczby są wymowne, jednak nie wystarczają do wyrażenia wyników istotnie uzyskanych, a tem bardziej sposobów, jakimi je osiągnięto.

Przedstawię więc w kilku słowach dzieło, dokonane

przez dywizję lotniczą w dniu 15 lipca, i postaram się zbadać, czy użycie tej masy lotnictwa doprowadziło do uzyskania największej wydajności.

Jest rzeczą niezaprzeczoną, że działania dywizji lotniczej w dniu 15 lipca były niezmiernie ważne. Istotnie, nieprzyjaciel od samego początku swego natarcia zetknął się na całym froncie z lotnictwem myśliwskim licznym, nastliwym i zaciętem, które mu nie pozwoliło na objęcie w posiadanie nieba, natomiast umożliwiło pracę francuskiemu lotnictwu obserwacyjnemu, o czym najlepiej świadczą ilość lotów tegoż lotnictwa oraz małe jego straty.

Armje 4 i 5, wytrzymując natarcia nieprzyjaciela, nie ucierpiały od zaskoczenia powietrznego, któreby mogło sparaliżować działanie ich artylerji oraz pracę dowództwa.

Tymczasem na odcinku 6 armji zaporą się łamie. Od g. 4 do 7 nieprzyjaciel przełamuje pierwsze pozycje i dezorganizuje obronę. Piechota czepia się poomacku terenu, odepchnięta artylerja — jest w marszu, a przeciwnik pcha się na mosty na Marnie. Zamieszanie i niezdecydowanie panują na lewym skrzydle 5 armji i prawem skrzydle armji 6.

O g. 8 nieprzyjaciel jest o 5 km na południe od Marny. Do zatkania tego wyłomu pozostaje jedynie dywizja lotnicza. Zostaje też ona wprowadzona do bitwy.

Niema wątpliwości, iż w tej chwili, pomimo że jeden z pułków bombardujących nie wykonał częściowo swego zadania, dywizja lotnicza — przez kolejne użycie swych karabinów maszynowych i bomb, przyczyniła się poważnie do podcięcia nóg piechocie niemieckiej, która z całym pośpiechem pakowała się w to „piekło“, jakim było forsowanie Marny. Niewątpliwie lotnictwo przyczyniło się również do ochłodzenia zapału szturmowego piechoty niemieckiej.

O g. 15 położenie jest w dalszym ciągu poważne, ale się przynajmniej nie pogorszyło. Artylerja mogła znowu

zająć stanowiska, a dowództwo mogło przegrupować swe środki. Odtąd — ogólne działanie na całym froncie grupy armij środkowych jest prowadzone planowo. Dywizja lotnicza, która się przegrupowała i zaopatrzyła, uczestniczy w dalszym ciągu w działaniu, wysyłając jeden pułk myśliwski na front 6 armji, a drugi pułk myśliwski i dwa pułki bombardujące na worek Marny.

Jakże się więc stało, że dywizja lotnicza, która przybyła w całości jako wielka jednostka, została wprowadzona częściami, i to tylko w samym pasie walki? W tej bitwie dywizja lotnicza była w zasadzie wielkim „zasobem sił“, a nie „wielką jednostką“.

Inaczej nie mogło być, ponieważ — z jednej strony masa lotnicza, dzięki swym zaletom szybkości i promieniowi działania, ma możność wkraczania jednocześnie lub kolejno w różnych punktach pola bitwy; może ona wejść do bitwy w całości lub częściowo — wycofać się z niej i powtórnie wziąć udział. Nadanie tej masie formy sztywnej, w rodzaju brygad mieszanych, równa się stworzeniu zgrupowań sztucznych, których organizacyjny związek zostaje rozbity pod działaniem konieczności operacyjnych pola bitwy.

Z drugiej strony, bitwa, która się zawiązała, była bitwą armij. Lotnictwo myśliwskie miało pracować na froncie tych armij, a lotnictwo bombardujące — w pasie bitwy tych armij. Dywizja lotnicza była więc „zasobem sił na użytek armij“.

Otóż stanowi to szczytowy punkt tych rozważań. Jeśli się na chwilę zapomni o wynikach, osiągniętych przez samą dywizję lotniczą, a natomiast spojrzy pod kątem całości wyników na wysiłki, dokonane przez całość lotnictwa (t. j. dywizję lotniczą i lotnictwo armij), wówczas należy stwierdzić, że, zarówno z jednej, jak i z drugiej strony, szukano rozwiązania w działaniu masą. Szef lotnictwa 4 armji starał się usilnie złączyć swe lotnictwo myśliwskie

z 1. pułkiem myśliwskim już z chwilą, gdy ten pułk miał działać na froncie 4 armji; natomiast szef lotnictwa 5 armji, nie mogąc uzyskać wzmocnienia swego organicznego lotnictwa myśliwskiego — zwięża pas działania dla swego dywizjonu myśliwskiego. Aczkolwiek zasada działania masą nie była rozważana, jednak w praktyce każdy ją chciał zastosować na swoją korzyść.

Co do lotnictwa bombardującego dziennego, to wyćwiczyło się ono w działaniu masą w pasie bitwy. Pas ten jednak należał prawie wyłącznie do 5 armji, która się musiała oprzeć gwałtownym natarciom w kierunku Epernay. Wydawałoby się rzeczą logiczną, żeby armja ta zbadała cele, wyznaczone do bombardowania, i poleciła uzgodnić działanie artylerji z działaniem bombardującym lotnictwa. Nie tylko, że się to nie stało, ale przeciwnie — konieczność zmusiła dywizję lotniczą do zmiany wewnętrznego składu brygad mieszanych i do stworzenia jednolitego zgrupowania bombardującego. Być może, uprzednia jednolitość dowództwa w tym kierunku pozwoliłaby uniknąć np. takiego faktu, jak uderzenie w próżnię jednego z pułków w czasie działań przed południem.

Chociaż doprowadziłem studjum do nadejścia zmroku w dniu 15 lipca, to jednak sprawy lotnictwa bombardującego nocnego nie mogę pozostawić na uboczu. W czasie bitwy w Szampanji lotnictwo bombardujące nocne nie należało organicznie do dywizji lotniczej. Wszelako względy techniczne, które ten fakt spowodowały, nie odgrywały już swej roli, ponieważ lotnictwo bombardujące nocne zostało rozmieszczone dokładnie w pasie rozmieszczenia dywizji lotniczej. Otóż lotnictwo bombardujące nocne, które jest główną siłą lotnictwa, podlega bezsprzecznie, dzięki swemu dużemu promieniowi działania, kompetencji najwyższej władzy armji (w tym wypadku grupy armij). Ono też powinno było bezwzględnie wejść w dniu 15 lipca do składu dywizji lotniczej, któraby w ten sposób zapew-

niła w ramach grupy armij środkowych — dalszy ciąg działania armij.

* * *

W ten oto sposób przewodnią myślą użycia lotnictwa w bitwie 15 lipca — było działanie masą.

Dywizja lotnicza powstała z tej zasady. Była ona pierwszą próbą użycia odwodów ogólnych.

Jednak skład dywizji lotniczej, przewidziany zgóry i utrzymany sztywno, pomimo jej szybkości i potęgi ogniowej wywołał u lotnictwa armji wrażenie „ciężkości“, chociaż dywizja lotnicza uważała się za lepszą od niego. Z trudności, jakie się nastroczały przy stosowaniu działania odwodów lotniczych w dużym stylu, wyłaniają się dwa wnioski:

1) Grupowanie według specjalności w jednolite jednostki, oddane do dyspozycji armij.

2) Określanie zgóry „odvodu dowództwa“, t. j. sztabów dywizyj zdolnych — w czasie rozwijającej się bitwy na szerokim froncie — do zapewnienia jednolitości działania sił powietrznych na tym froncie przez podporządkowanie sobie wszystkich sił lotnictwa tam działającego oraz podporządkowanie sobie odnośnego dowódcy aeronautyki armji.

Rozdział XI.

UŻYCIE WOJSKA BALONOWEGO (KOMPANIJ BALONÓW OBSERWACYJNYCH).

Nie potrzebuję się zbyt długo zatrzymywać nad znaczeniem użycia w walce balonów obserwacyjnych. Pod tym względem balon ma już ustaloną opinię z przed lat wielu. Oto w bitwie pod Fleurus w r. 1793 po raz pierwszy zastosowano ten środek obserwacji, aby po upływie 70 lat „nieufności“ — wydobyć go na nowo i odtąd bez przerwy stosować w walce.

W nowoczesnej bitwie, gdy się wojsko przyzwyczało kryć przed obserwacją „płaską“, naziemną, rola balonu znacznie się potęguje. W gruncie rzeczy, balon jest właściwie bardzo wysokim punktem obserwacyjnym, zapewniającym ciągłą obserwację, niezwykle oszczędnym w użyciu, sprzętem mało kosztownym i t. d. Ma tylko jedno „ale“ — w obecnych warunkach, niestety, dość znaczne: jest niezwykle „czuły“, łatwo zwalczany przez lotnictwo nieprzyjaciela. Nie chodzi tu o personel, t. j. o obserwatorów, lecz dosłownie o sam sprzęt, mianowicie o bardzo łatwopalny wodór, którym balon jest napelniony, a co wyzyskują lotnicy, strzelając do niego zapalającymi pociskami z karabinów maszynowych. To też, gdyby nie ta okoliczność, balon stałby się najcenniejszym i najtańszym środkiem obserwacji pola nowoczesnej bitwy.

Poniżej podam w streszczeniu ogólne wiadomości o organizacji, sprzęcie i t. d. jednostek balonowych, a następ-

nie wskażę na najbardziej typowe przykłady użycia kompanji balonowej w poszczególnych okresach walki.

Organizacja wojska balonowego. Skład na różnych szczeblach dowództw. Sprzęt. Zaopatrywanie.

W czasie pokojowym wojsko balonowe jest zorganizowane w bataljony, składające się z kompanij balonów obserwacyjnych oraz z kompanij balonów zaporowych. W razie wojny wydziela samodzielne kompanje balonowe, które mogą być łączone w bataljony.

W naszych warunkach kompanje balonów obserwacyjnych są jednostkami dyspozycyjnymi, w zasadzie przydzielanymi nie poszczególnym dowództwom, lecz pułkom artylerji ciężkiej.

Kompanja balonowa jest tworem dość dużym, liczy dużą ilość obsługi, potrzebnej do manewru balonem (ręcznego transportu). Dzieli się na 2 rzuty: a) bojowy i b) zaopatrywania. W rzucie bojowym znajduje się balon z dźwigarką oraz samochody z obsługą i karabinami maszynowymi przeciwlotniczymi. Pozostała część kompanji tworzy rzut zaopatrywania, który podczas pracy balonu jest rozmieszczony na tyłach.

Kompanja balonów obserwacyjnych ma 2 balony (powłoki), z których tylko jeden może być czynny, drugi zaś jest zapasowy. Balon napełnia się wodorem (około 1000 m³) — ze specjalnych butli stalowych, z których każda zawiera około 5—6 m³ sprężonego wodoru. Do całkowitego więc napełnienia balonu potrzeba około 180—200 butli. Kompanja balonów obserwacyjnych ma zapas butli tylko na jedno napełnienie balonu. Zapas wodoru na drugie napełnienie znajduje się w najbliższej czołówce.

Czas napełnienia balonu wynosi od 2 do 4 godzin. Balon napełniony gazem może pracować 4—6 tygodni pod warunkiem codziennego dopełniania go świeżym gazem.

Balon wznosi się w powietrze na linie stalowej, uwiązanej na specjalnej dźwigarce samochodowej; szybkość wznoszenia się wynosi 8—12 m/sek. Ściąga się go mechanicznie (silnik samochodowy), przyczem szybkość ściągania wynosi 5—8 m/sek.

Kompanja balonów obserwacyjnych ma sprzęt łączności tylko do łączności wewnętrznej, t. j. od kosza balonu do dźwigarki i od miejsca wzlotu do biwaku lub rozmieszczenia kompanji. Dołączanie więc do sieci dowództwa, sieci ogniowej, lub do jednostek lotniczych należy uskutecznić środkami bądź dowództwa, bądź artylerji. Telefon jest zasadniczym środkiem łączności z koszem. Ponadto w pewnych wypadkach można zastosować radjo czy też środki wzrokowe lub tarce (sygnały umówione).

Zaopatrywanie w wodór odbywa się na zapotrzebowanie dowódcy aeronautyki armji, skierowane zasadniczo do składów lotniczych armji. Nowe powłoki balonowe otrzymuje się z głównych składów balonowych w kraju.

Marsze. Biwaki. Miejsca wzlotów.

Z chwilą, gdy balon jest nienapełniony, kompanja balonowa wykonywa marsze jak normalna jednostka zmotoryzowana. Długość kolumny wynosi około 400 m. Przy regulowaniu ruchu powinno się brać pod uwagę, że posuwa się ona na samochodach, a więc nie należy jej włączać do marszu broni pieszych lub jezdnych, lecz skierować wcześniej lub później (w zależności od położenia).

Z balonem napełnionym kompanja balonowa może wykonywać marsze, przesuując go bądź:

- na dźwigarce,
- ręcznie.

Przeszkody na drodze marszu, jak: linje telefoniczne, wiadukty i t. d., jedynie opóźniają marsz; kompanja ma od-

powiednie środki do pokonywania tych trudności (przerzucanie lin przez przeszkody).

Podczas transportu na dźwigarce balon musi być wzniesiony w powietrze przynajmniej na 100—150 m (w zależności od siły wiatru). Z tej więc wysokości jest dobrze widoczny i zdradza marsz. Szybkość marszu balonu, transportowanego na dźwigarce, wynosi po szosie około 12 km na godzinę, a po drogach polnych około 8 km na godzinę. Przesunięcia do 30 km, a nawet i dalsze, w celu zaoszczędzenia wodoru, odbywają się w zasadzie zawsze na dźwigarce.

Przy transportowaniu ręcznym — szybkość marszu wynosi 3—4 kilometry na godzinę, a wysokość wzniesienia około 10—80 m. Transport ręczny jest możliwy, jeśli wiatr nie przekracza 7—8 m na sekundę. Transport ręczny należy stosować na małe odległości; zazwyczaj więc będzie to przeniesienie balonu z biwaku do miejsca wzlotu.

Biwakiem balonu nazywamy miejsce rozmieszczenia napelnionego balonu na tyłach oddziałów własnych, a więc z chwilą, gdy balon nie pracuje. W tym okresie balon jest ściągnięty na samą ziemię, przytwierdzony do ziemi i dokładnie zamaskowany. Wobec tego, że biwak balonu wymaga szczególnych warunków (poza zasięgiem ognia artylerji nieprzyjacielskiej, dobre warunki maskowania, zakrycie od wiatrów, brak ognia w pobliżu), dowództwo nie powinno narzucać samego miejsca biwaku, określając jedynie obszar. Miejsce biwaku obierze dowódca kompanji balonów obserwacyjnych. Odległość biwaku od linii czołowych wynosi od 7 do 10 km. Biwak jest połączony siecią telefoniczną z dowództwem i artylerją. Połączenia są wykonane środkami dowództwa lub artylerji.

Miejscem wzlotu balonu — nazywamy miejsce, skąd się balon wznosi w powietrze w celu wykonania pracy bojowej. Wybór miejsca wzlotu zależy zarówno od położenia, terenu, zadania, jak i warunków atmosferycz-

nych. Miejsce wzlotu obiera dowódca kompanji w ścisłym porozumieniu z dowódcą, na którego korzyść pracuje.

W zależności od kierunku wiatru, terenu, odległości od frontu, wreszcie zadania — miejsc wzlotu może być kilka, przyczem jedno z nich, skąd balon prowadzi obserwację, nazywa się zasadniczem, pozostałe pomocniczymi.

Odległość miejsca wzlotu od czołowych oddziałów zależy przede wszystkim od zadania. Naogół wynosi ono około 6 km, przyczem w natarciu zmniejsza się do 4 km, a w obronie zwiększa się do 8 km od czołowych oddziałów.

Miejsce wzlotu (dźwigarka) powinno być ukryte przed obserwacją naziemną (ogniem artylerji) i zamaskowane przed obserwacją powietrzną. W pewnej odległości od miejsca wzlotu (w zależności od siły i kierunku wiatru) ustawia się własną obronę przeciwlotniczą czynną w postaci 3—6 ciężkich karabinów maszynowych przeciwlotniczych.

Przy dźwigarce (na miejscu wzlotu) znajduje się centrala telefoniczna, bezpośrednio połączona z obserwatorem w koszu, oraz z siecią dowództwa i artylerji, a niekiedy i jednostek lotnictwa (ostatnie połączenie środkami dowództwa i artylerji); poza tem powinna być nawiązana łączność telefoniczna do miejsca biwaku.

Transport balonu na miejsce wzlotu uskutecznia się bądź na dźwigarce, bądź ręcznie; w każdym razie z chwilą przybycia na miejsce wzlotu balon powinien być gotów do działania. W razie nakazanego działania o świcie, trzeba transportować balon ręcznie nawet i w nocy, co wymaga więcej czasu.

W razie przegrupowania artylerji ku przodowi lub tyłom albo przesunięć dowództwa, na którego korzyść balon pracuje, miejsce jego wzlotu automatycznie się przesuwa wślad za niemi; przyczem zasadniczo nie należy ściągać balonu, transportując go na dźwigarce, aby mógł nieustannie obserwować. Niemal jednocześnie z ukończeniem prze-

grupowania artylerji i zajęciem przez nią stanowisk, powinna być nawiązana łączność.

W razie potrzeby przesunięcia balonu wzdłuż frontu (na sąsiedni odcinek) — i jeśli miejsce wlotu znajdowało się dość blisko czołowych oddziałów, należy dla bezpieczeństwa marszu dźwigarek przesunąć balon na tyły, poczem drogą tyłową przenieść go na odpowiedni odcinek. Podczas rozszadowego przesunięcia balon zasadniczo powinien prowadzić obserwację. Do tych przesunięć można wykorzystać porę nocną, co pozwala na dokonanie przesunięć nawet w pobliżu czołowych oddziałów, bez potrzeby cofania balonu na głębsze tyły.

Warunki wykonywania zadań przez balony obserwacyjne.

Mniejszy lub większy wpływ na wydajność pracy balonu mają następujące czynniki:

- wysokość wzniesienia balonu,
- warunki atmosferyczne,
- ukształtowanie terenu,
- lotnictwo nieprzyjacielskie i jego artylerja.

Naogół przy sprzyjających warunkach atmosferycznych i przy możliwości wykorzystania maksymalnej wysokości wzniesienia się (co wynosi przy jednym obserwatorze — 1600 m, a przy dwóch — 1200 m), obserwując z balonu, można zauważyć:

- wybuchy pocisków własnej artylerji lekkiej — do 10 km,
- wybuchy pocisków własnej artylerji ciężkiej — do 16 km,
- umiejscowienie czynnych baterji nieprzyjacielskich — do 15 km,
- ruchy większych oddziałów na drogach — do 15 km,
- ruch pociągów rozpoznanych po dymach z parowozu — do 25—30 km.

Przy normalnem oddaleniu miejsca wzlotu balonu od czołowych oddziałów najskuteczniejszy do obserwacji będzie pas terenu na głębokość do 7—8 km w głąb linii nieprzyjaciela.

Jeśli chodzi o najdogodniejszy czas do obserwacji (pod względem widoczności), to naogół w porze zimowej, przy dobrej pogodzie, w ciągu całego dnia widoczność jest dość dobra; natomiast w lecie, ze względu na opary i inne zaburzenia (powietrze nagrzane słońcem), najdogodniejszy czas będzie zazwyczaj od świtu do g. 10—12 i od g. 15—17 do zmierzchu.

Warunki atmosferyczne mogą znacznie zmniejszyć wyniki obserwacji z balonu, a niekiedy wręcz je uniemożliwić (porywisty wiatr ponad 20 m na sekundę). Deszcz, mgła, nierówne wiatry znacznie utrudniają obserwację. Położenie słońca (obserwacja pod słońcem) zmniejsza głębokość i osłabia dokładność obserwacji.

Obrona przeciwlotnicza i artylerja nieprzyjaciela — naogół znacznie utrudniają, a w pewnych wypadkach uniemożliwiają prowadzenie obserwacji z balonu. Należy o tem uprzednio pamiętać, aby obliczeń swych, dotyczących obserwacji powietrznej, nie oprzeć wyłącznie na pracy balonu, lecz przewidzieć środki zastępcze (lotnictwo).

Ponadto, jeśli obserwacja z balonu jest dla dowództwa szczególnie cenna (np. w natarciu na umocnioną pozycję lub w obronie rzeki), nie należy oszczędzać środków ubezpieczających pracę balonu, jak: lotnictwa myśliwskiego, a niekiedy i artylerji przeciwlotniczej oraz ciężkich karabinów maszynowych.

Ukształtowanie terenu, w razie swej nieprzejrzystości, może znacznie zmniejszyć wyniki obserwacji z balonu. Z chwilą więc otrzymania pewnego odcinka do obserwacji, dowódca kompanji balonów obserwacyjnych powinien natychmiast zameldować odnośnemu do-

wódcy o obszarach lub pasach, nieobjętych obserwacją, mianowicie w celu podziału zadań między lotnictwem a balonami. Praca lotnictwa i balonów nie powinna się podwajać, lecz uzupełniać. To też zgóry już trzeba określić, dokąd sięga obserwacja z balonu, a gdzie będzie potrzebna obserwacja z samolotu.

Użycie balonu do pracy na korzyść dowódcy i do współpracy z broniąmi.

Do zasadniczych zadań balonu należy:

- współpraca z artylerją, w zasadzie ciężką,
- dozorowanie na korzyść dowódcy.

Do ewentualnych zadań balonu należy:

- współpraca z piechotą,
- utrzymywanie łączności,
- sprawdzanie własnego maskowania,
- rozpoznawanie przedpoła bitwy, szczególnie w nocy.

Jeśli tylko warunki na to pozwalają, należy zadania łączyć; da się to uskuteczyć przez jednoczesną obserwację z balonu dwóch obserwatorów: jednego dla dowództwa, a drugiego dla artylerji. Niekiedy, na spokojniejszym odcinku, pracę tę może wykonać jeden obserwator.

Zarówno dozorowanie na korzyść dowódcy, jak i współpraca z artylerją, w zasadzie, nie odbiegają od sposobów obserwacji z samolotu, z tem, że, w razie dogodnego ukształtowania terenowego, wyniki obserwacji z balonu, jako stałego punktu obserwacyjnego, są cenniejsze, a sama obserwacja jest ciągła, długotrwała i łatwiejsza do wykonania.

Zadania ewentualne, jak: współpraca z piechotą, utrzymywanie łączności, będą możliwe jedynie w rzadkich wypadkach, gdy pokrycie terenowe umożliwi obserwację z balonu ruchów posuwającej się lub broniącej się piechoty.

Bardzo cenną pracę może wykonać balon podczas przygotowania do obrony, nieustannie kontrolując, zarówno

maskowanie własnych oddziałów i urządzeń, jak i zachowanie się oddziałów w samej obronie.

Rozpatrując użycie balonu w poszczególnych okresach walki, będę mówił jedynie o dywizji piechoty (brygada kawalerji zasadniczo nie współpracuje z balonem); balon przy grupie operacyjnej lub przy armji zasadniczo będzie współpracował z artylerją ciężką grupy lub armji i jego praca nie będzie się różniła od pracy na szczeblu dywizji piechoty, ograniczając się jedynie do współpracy z artylerją.

W marszu ubezpieczonym dywizji piechoty — balon weźmie udział zazwyczaj wtedy, gdy dywizja dysponuje artylerją ciężką. Jeśli artylerja ciężka została częściowo przydzielona do straży przedniej, to w wypadkach wyjątkowych, gdy warunki terenowe są bardzo dogodne, istnieje możliwość posuwania się balonu na dźwigarce po dobrej drodze w odstępie między siłami głównymi a strażą przednią. W tym wypadku należy jednak pamiętać, że balon wzniesiony w powietrze zdradza marsz. Jeśli się już zdecydowano na ujawnienie marszu, wówczas dobrze jest wsadzić do kosza dwóch obserwatorów, z tem, żeby jeden rozpoznawał dla artylerji, drugi zaś dla dowództwa.

Jeśli artylerja ciężka maszeruje w siłach głównych, balon, bez względu na to, czy jest napełniony, czy nie, należy w zasadzie pozostawić na tyłach sił głównych, aby mu dać możność wykonania spokojnego marszu. Nie należy włączać kompanji balonowej do uregulowanego ruchu dywizji. W razie niepewnego położenia marsz kompanji balonowej należy osłonić oddziałem piechoty.

W boju spotkaniowym — jeśli się już balon posuwał za strażą przednią, obserwując na korzyść artylerji ciężkiej straży przedniej, a czasem i na korzyść dowódcy dywizji, — natychmiastowe wejście jego do działania nie ulega żadnej wątpliwości. Ważne będzie wyko-

rzystanie jego pracy jednocześnie dla artylerji i dla dowódcy dywizji. Gdyby balon (napełniony) był umieszczony na ogonie sił głównych, wówczas obowiązkiem dowództw wszystkich szczebli jest ułatwić dojście balonu do pola bitwy, aby mógł natychmiast rozpocząć dozorowanie (nawet przed zajęciem stanowisk przez artylerję ciężką). W tym wypadku należy uprzednio pomyśleć o zapewnieniu łączności drutowej od dowództwa do przyszłego miejsca wzlotu balonu.

W natarciu na umocnioną pozycję — balon odegra bardzo ważną rolę, zarówno w przygotowaniu do natarcia, jak i przy wykonaniu. W przygotowaniu do natarcia do prac balonu będzie należało rozpoznanie przedpola, ewentualnie wykonanie zdjęć perspektywicznych i sprawdzenie maskowania oddziałów własnych. W okresie samego natarcia należy balon przydzielać do współpracy z artylerją, chociażby nawet artylerją organiczną dywizji (ogólnego działania). W pewnych wypadkach dobrze będzie wykorzystać pracę balonu jednocześnie i do dozorowania na korzyść dowódcy dywizji lub, co rzadziej nastąpi, do współpracy z piechotą. Przy rozdzielaniu zadań między balony a lotnictwo należy zwracać uwagę na ukształtowanie przedpola (pokrycie terenowe i nierówności terenu) w ten sposób, aby się praca lotnictwa i balonów uzupełniała, a nie podwajała. W obliczu intensywnego działania ze strony nieprzyjacielskiego lotnictwa myśliwskiego, należy przewidywać zastępstwo pracy balonu przez lotnictwo; to też opieranie współpracy z artylerją jedynie na wykorzystaniu balonu będzie niesłuszne. Ważną rzeczą staje się zapewnienie skutecznej łączności od balonu do dowództwa i artylerji oraz jednostek lotnictwa, co w zasadzie powinno się stać troską organów łączności, dowództwa i artylerji.

W obronie stałej — balony są jednym z najskuteczniejszych środków obserwacji powietrznej, które,

w razie braku przeciwdziałania ze strony nieprzyjaciela zapewnią istotną ciągłość w obserwacji poruszeń przeciwnika. W przygotowaniu do obrony balony ponadto będą mogły wykonać kontrolę własnego maskowania lub zdjęć perspektywicznych. Na okres samej walki należy balonom powierzać pracę przede wszystkim na rzecz artylerji, wykorzystując je w razie możliwości i do dozorowania na korzyść dowódcy dywizji (dwóch obserwatorów w koszu). Należy jednak mieć na uwadze, że lotnictwo nieprzyjacielskie może zmusić balon do zaprzestania pracy, to też należy już z góry przewidywać środki zastępcze (lotnictwo).

W obronie na szerokim froncie — balony zasadniczo mogą okazać pewną pomoc, lecz będą współpracowały niemal wyłącznie z dowództwem, wskutek decentralizacji artylerji. Możliwość objęcia z balonu długotrwałą obserwacją dość znacznego przedpoła pozwala dowódcy dywizji na mniejsze rozproszenie oddziałów ubezpieczających, zwłaszcza, jeśli ukształtowanie i pokrycie terenowe ułatwiają obserwację z balonu, jak to bywa np. przy obronie rzeki.

W opóźnieniu, — jak w obronie na szerokim froncie, balony wobec decentralizacji artylerji będą użyte do dozorowania przedpoła na korzyść dowódcy oraz niejednokrotnie do łączności z oddziałami wydzielonemi zapomocą środków wzrokowych.

W pościgu — balony zapewniają jak najdłuższą obserwację dla dział dalekonośnych, a niekiedy będą współpracowały w pościgu z artylerją, zwłaszcza ciężką. Zmiany miejsca wzlotu i przesunięcia balonów na nowe miejsca ku przodowi zależą od przegrupowania artylerji, z którą współpracują.

Współpraca z pociągami pancernymi.

Współpraca balonu z pociągiem pancernym polega zarówno na ubezpieczeniu dowódcy pociągu pancernego, jak i na współpracy z artylerją pociągu.

Naogół do tego rodzaju działań są wyznaczane specjalne kompanje balonów obserwacyjnych, albowiem współpraca z pociągiem pancernym wymaga pewnych technicznych przygotowań. Przy tej współpracy balon może się znajdować bądź na samym pociągu pancernym (na torze), bądź też dźwigarka może być umieszczona na pomocniczym pociągu, posuwającym się w odległości 2—3 km wślad za pociągiem pancernym, bądź wreszcie — balon może się posuwać na dźwigarce wzdłuż toru kolejowego. W wypadku drugim i trzecim wyniki skutecznej współpracy zależą od możliwości utrzymywania łączności między balonem a pociągiem pancernym.

Balon, wzniesiony na pociągu pancernym lub na pociągu pomocniczym, może się posuwać z szybkością do 15 km, a z wiatrem nawet i szybciej.

Współpraca balonu z pociągiem pancernym może dać jak najlepsze wyniki, albowiem zapewnia bezpieczeństwo posuwania się pociągu pancernego, przez obserwację toru kolejowego na tyłach i wysuniętej artylerji nieprzyjaciela do zwalczania pociągu pancernego i t. d.; z drugiej zaś strony niezwykle ułatwia prowadzenie ognia artylerji pociągu pancernego, która, z powodu braku punktów obserwacyjnych, niekiedy jest zmuszona do prowadzenia ogni wyłącznie bezpośrednich.

Współpraca balonu z flotyllą rzeczna.

Współpraca z flotyllą rzeczna opiera się na tych samych zasadach, co i z pociągiem pancernym. Dźwigarka balonowa może być umieszczona bądź na statku, bądź na krypie holowanej przez motorówkę.

Przy współpracy z flotyllą, działającą na rzekach wąskich, krętych, o brzegach porośniętych, niskich i bagnistych, z przyległymi dużymi łąkami (na wzór naszej Piny i dopływów), balon może oddać nieocenione usługi, zarówno uniemożliwiając zaskoczenie własnej flotylli, jak i dokładnie kierując ogniem. Wobec tego zaś, że w podobnych warunkach nieprzyjaciół zazwyczaj nie ma możliwości działania swym lotnictwem, praca balonu obserwacyjnego jest niemal zupełnie bezpieczna i wydajność jej zwiększa się w dużym stopniu.

Rozdział XII.

UŻYCIE RÓŻNYCH RODZAJÓW LOTNICTWA NA SZCZEBLU RÓŻNYCH DOWÓDZTW W POSZCZEGÓLNYCH OKRESACH WALKI.

Rozdział niniejszy będzie krótkim ujęciem poprzednich rozdziałów. Podane są w nim najbardziej typowe przykłady użycia lotnictwa.

Te ogólne wskazania będą pomocne jedynie przy nstawianiu pracy myślowej, aby w powodzi ciekawych zagadnień pozornie nie zagubić pewnych szczegółów w stosunku do lotnictwa.

Rzecz zrozumiała, że wskazania te mogą mieć zastosowanie jedynie do obecnego stanu lotnictwa, przede wszystkim do jego ilości;¹ to też — z chwilą dalszego rozwoju naszego lotnictwa — będziemy mogli sobie pozwolić na rozszerzenie zakresu przewidywanych działań i w związku z tem niniejsze wskazania ulegną pewnym zmianom.

I. DYWIZJA PIECHOTY.

A. Marsz ubezpieczony.

Ogólnie. Lotnictwo trzymać w rękach dowódcy dywizji. Walka przed nami — należy więc oszczędzać lotnictwo dla walki. Aż do chwili zawiązania się walki — każdy lot wykorzystywać do wykonania jak najróżnorod-

¹ Przyjmuję, już dla celów wyszkoleniowych, że wielka jednostka dysponuje organicznie plutonem lotnictwa towarzyszącego.

niejszych zadań, t. j. zadania łączyć, przede wszystkim na korzyść straży przedniej. W tym okresie, dysponując własnym lotnictwem towarzyszącym, należy umieć zaspokoić wymagania dywizji bez potrzeby przydziału lotów lub samolotów, co jest naogół zbędne, a zazwyczaj mało prawdopodobne. Ponadto w tym okresie łączność działa gorzej, przeto szybkie wykorzystanie tych lotów byłoby bardzo wątpliwe.

Pomoc lotnictwa wyższego szczebla. Pomoc ta wyrazi się jedynie pośrednio, a mianowicie w przeprowadzaniu rozpoznania bliskiego na korzyść dowódcy dywizji piechoty. Trzeba nawiązać styczność z lotnictwem linjowym armji (grupy operacyjnej), żądając, aby podczas przeprowadzania rozpoznania na przedpolu dywizji — wyniki rozpoznania były rzucane w meldunkach ciężarkowych do dowódcy dywizji na jego osi marszu.

Rozpoznanie na korzyść dowódcy. Własnym rozpoznaniem sięgać dość głęboko. Dla lotnictwa towarzyszącego, zwłaszcza w działaniach ruchowych, głębokość rozpoznania może wynosić nawet do 15—25 km. Należy rozpoznawać przede wszystkim te obszary lub drogi, które leżą na kierunku naszego ruchu, lub skąd obawiamy się zaskoczenia. Wobec tego, że rozpoznanie bliskich tyłów trwa dość krótko, należy się starać wykorzystywać lot i do zadań innych, jak: nawiązanie łączności z sąsiadami, nawiązanie łączności z oddziałami wydzielonymi, (ubezpieczenie boczne, kawalerja dywizyjna, straż przednia i t. d.). Jeśli spotkanie z przeciwnikiem jest prawdopodobne, starać się wykorzystywać lot również i dla dowódcy artylerji dywizyjnej, dając mu wiadomości o artylerji nieprzyjaciela. W wyniku tego lot na korzyść dowódcy, trwający zazwyczaj krótko, przerodzi się w lot długi, w czasie którego samolot będzie spełniał zadania: rozpoznania, dozoru, nawiązywania łączności. Skoro tak, to już w rozkazie operacyjnym należy wskazać przybliżone godziny

nawiązywania łączności z oddziałami wydzielonemi oraz przypuszczalną współpracę z dowódcą artylerji dywizyjnej.

Praca na korzyść oddziałów wydzielonych. Jeżeli dowódca dywizji przewidział pracę samolotu dowódcy na korzyść oddziałów wydzielonych, należy się z tem liczyć, że samolot dowódcy będzie zrzucał im w meldunkach ciężarkowych położenie na najbliższem przedpolu oraz położenie sąsiadów. Należy przeto być przygotowanym do wytyczenia swoich stanowisk, jak również i do przekazania meldunku zapomocą przekazywacza. Samolot dowódcy ma wiele zadań, to też, aby go nie zmuszać do zbędnego krążenia nad oddziałami, należy już uprzednio przygotować meldunek, tem bardziej, że w rozkazie operacyjnym będą zaznaczone przybliżone godziny nawiązywania łączności.

W wyjątkowych wypadkach dowódca oddziału wydzielonego może ponadto zażądać od samolotu dowódcy przeprowadzenia krótkiego wypadu rozpoznawczego na swoją korzyść, pamiętając jednak, że wobec mnogości zadań, wykonywanych przez samolot dowódcy, tylko zadania istotnie ważne mogłyby go pobudzić do wykonywania dodatkowej, narzuconej mu pracy.

Dozorowanie na korzyść dowódcy — w tym wypadku jest zbędne, albowiem nie mamy jeszcze okresu prawdziwej walki, w którejby nieprzyjaciel „zapełnił“ teren.

Samolot artylerji. Przydzielanie tego samolotu jest zbędne. Jeżeli lot na korzyść dowódcy da się połączyć z zadaniami, które temu samolotowi może postawić dowódca artylerji dywizyjnej, należy to wykorzystać. Dowódca artylerji dywizyjnej mógłby zażądać, aby, przy rozpoznaniu wykonywanem na korzyść dowódcy dywizji, załoga zwróciła szczególną uwagę na pewne szczegóły artyleryjskie, jak: ilość, rodzaj i rozmieszczenie artylerji w kolumnie czy też w terenie; miejsca artylerji w kolumnie (na przo-

dzie, w środku czy na ogonie) i ilość artylerji wysuniętej ku przodowi.

Samolot piechoty — wyznaczanie jego jest zbędne: jeszcze nie prowadzimy walki.

Ubezpieczenie pracy własnego lotnictwa przez lotnictwo myśliwskie. W tym okresie zasadniczo nie należy tego żądać, natomiast należy się poinformować co do działań lotnictwa myśliwskiego wogóle, aby wykorzystać czas i obszary, w których lotnictwo myśliwskie będzie prowadziło działania nad pasem marszu dywizji.

Lotniska — dla plutonów towarzyszących należy zmieniać mniej więcej co 15 km. Jeśli się przewiduje, że w czasie marszu ubezpieczonego zajdą możliwości spotkania się z przeciwnikiem i zawiązania walki, — co wywoła potrzebę natychmiastowego użycia lotnictwa, wówczas przesunięcia plutonu należy zorganizować w ten sposób, aby niemal na każde żądanie conajmniej jeden samolot mógł lądować przy dowódcy dywizji. Obecność oficera łącznikowego przy dowódcy dywizji jest obowiązkowa; wraz z motocyklistą lub szoferem samochodu półciężarowego będzie on tworzył patrol lotniskowy, posuwający się przy dowódcy dywizji, t. j. na wysokości oddziałów straży przedniej. Niekiedy patrol lotniskowy można wysłać nawet z kawalerją dywizyjną (jeśli działa ona na osi marszu dowódcy dywizji), w celu wcześniejszego przesunięcia plutonu.

Łączność. Do obowiązków zarówno lotnika, jak i szefa sztabu, należy uprzedzenie szefa łączności o konieczności zachowania łączności telefonicznej z plutonem, pozostającym jeszcze na tyłach, dotąd, dopóki starego lotniska nie opuszczą zarówno wszystkie samoloty, jak i tabor. Przy zakładaniu linji telefonicznej za marszem dywizji należy przede wszystkim mieć na uwadze możność natychmiastowego porozumienia się z lotniskiem na tyłach.

B. Bój spotkaniowy.

Ogólnie. Lotnictwo trzymać w rękach dowódcy dywizji. Załogi powinny się znajdować tuż pod ręką dowódcy dywizji i być dokładnie poinformowane o zamiarach dowódcy i położeniu oddziałów własnych. Zadania łączyć, t. j. każdy lot wykorzystywać do różnych zadań, przechodząc od rozpoznania do dozorowania, od dozorowania do współpracy z artylerją, łączności z oddziałami własnymi i sąsiadami. Nie należy żądać pomocy od lotnictwa wyższego szczebla. Zresztą pomoc ta byłaby bezcelowa wobec konieczności natychmiastowego wykorzystania samolotu, co jest niewykonalne przy przekazywaniu żądań samolotom linjowym, znajdującym się daleko na tyłach, zazwyczaj bez szybko działającej łączności (lub wogóle bez łączności). W tym okresie szczególne znaczenie ma dokładna znajomość położenia i duża inicjatywa ze strony lotników.

Pomoc lotnictwa wyższego szczebla. Pomoc ta, jak w marszu ubezpieczonym, będzie polegała jedynie na rzucaniu meldunków z rozpoznania bliskiego, prowadzonego na korzyść wyższego dowódcy.

Rozpoznanie na korzyść dowódcy. W boju spotkaniowym nie należy sięgać rozpoznaniem głęboko, ograniczając się w zasadzie do rozpoznania przeciwnika, z którym nawiązano styczność. Aby uniknąć niespodzianek, trzeba pamiętać o rozpoznaniu skrzydeł lub obszarów, skąd możemy być zaskoczeni w czasie rozwijania się bitwy, oraz o łączności z sąsiadami. Rozpoznanie na korzyść dowódcy będzie bardzo krótkotrwałe i w zasadzie bardzo szybko przejdzie w dozorowanie. Wykorzystanie każdego lotu, szczególnie dla artylerji, jest obowiązkiem dowódcy; to też należy pamiętać, aby zawczasu przynajmniej ogólnie uprzedzić artylerję, żeby ściśle określiła żądania i żeby wykonawcy mogli się uprzednio porozumieć.

Praca na korzyść oddziałów wydzielonych. Szczególnie

ważną rzeczą jest dokładne poinformowanie bardziej lub mniej odległych oddziałów o bitwie, jaka się zawiązuje, o położeniu nieprzyjaciela, o położeniu i zamiarach oddziałów własnych. Jeśli się przy tem wykona krótki wypad rozpoznawczy na korzyść tych oddziałów, to się w wielu wypadkach ułatwi skupienie wszystkich sił do walki bez obawy zaskoczenia.

Dozorowanie na korzyść dowódcy. Krótkotrwałe rozpoznanie przerodzi się zazwyczaj w długotrwałe dozorowanie dojrzewającego pola bitwy. Lotnictwo umiejscowia nie tylko oddziały nieprzyjaciela, lecz i oddziały własne. Szczególnie ważne będzie podawanie wiadomości dla dowódcy dywizji o pasach wolnych od nieprzyjaciela lub o odcinkach, gdzie się nieprzyjaciel wyraźnie grupuje. Inicjatywa lotnika ma olbrzymie pole do popisu: jest to okres, w którym meldunki ciężarkowe, zrucane do dowódcy oraz bezpośrednio do oddziałów walczących, mają najdonioślejsze znaczenie dla działania.

Bibl.
Wojsk.
63 p. p.

Samolot artylerji. Uprzednie przydzielanie tego samolotu jest mniej ważne, a nawet zbędne, i wobec szczupłych sił nie powinno być stosowane. Samolot, dozorujący na korzyść dowódcy, powinien być wykorzystywany do potrzeb artylerji, z tem jednak, aby nie ograniczył swej pracy jedynie do rozpoznawania celów, lecz po ich rozpoznaniu przeszedł przynajmniej do obserwacji wstrzeliwania lub kontroli ognia skutecznego. Aczkolwiek uprzednie porozumienie się z artylerzystami może ustalić pewne sposoby tej doraźnej współpracy, to jednak w boju spotkaniowym jest wymagana wielka inicjatywa, zarówno ze strony lotnika, jak i artylerzysty, w wykorzystywaniu wszystkich sposobów współpracy, nawet najprostszych (poza łącznością radjową). Współpracując w tym okresie z artylerją, lotnik powinien pamiętać, że artylerję przede wszystkim będą obchodziły cele artyleryjskie nieprzyjaciela; to też szybkie umiejscowienie artylerji nieprzy-

jaciela będzie należało do zasadniczych obowiązków lotnika.

Samolot piechoty. Wyznaczanie jego jest zbędne. Zadania samolotu piechoty będzie wykonywał dozorujący samolot dowódcy, przekazując bezpośrednio piechocie wiadomości najbardziej ją obchodzące i określając jednocześnie jej rozmieszczenie. To też szczególnie ważną rzeczą jest, aby piechota, bez straty czasu i bez oddzielnych żądań, wykazywała dużą inicjatywę w wytyczaniu swego rozmieszczenia, ułatwiając i przyspieszając w ten sposób tempo pracy lotnika.

Ubezpieczenie pracy lotnictwa przez lotnictwo myśliwskie. Wskazania podobne, jak w marszu ubezpieczonym, t. j., nie należy żądać ubezpieczenia, lecz wykorzystywać przypuszczalne działania lotnictwa myśliwskiego nad pasem własnego działania.

Lotniska. Jeśli zarządzenia, dotyczące szybkiej zmiany lotnisk w marszu ubezpieczonym, były odpowiednie to, z chwilą nawiązania styczności można przypuszczać, iż przynajmniej jeden samolot towarzyszący znajdzie się pod ręką dowódcy dywizji. Najważniejszym obowiązkiem oficera łącznikowego będzie natychmiastowe przeniesienie (z rozkazu dowódcy dywizji) całego plutonu towarzyszącego, o ile możliwości w pobliże miejsca postoju dowódcy dywizji.

Łączność. Natychmiastową czynnością oficera łącznikowego będzie uprzedzenie szefa łączności dywizji o miejscu obranego lotniska i przypilnowanie doprowadzenia bezpośredniej łączności telefonicznej.

Balony. Skoro się balon posuwał za strażą przednią (obserwując na korzyść artylerji ciężkiej straży przedniej i na korzyść dowódcy dywizji), to natychmiastowe wejście jego do działania nie ulega żadnej wątpliwości. Ważną rzeczą będzie wykorzystać jego pracę jednocześnie dla artylerji i dowódcy dywizji. Gdyby balon (napełniony) był

umieszczony na ogonie sił głównych, obowiązkiem wszystkich dowództw jest ułatwić dojście balonu do pola bitwy w celu natychmiastowego rozpoczęcia dozorowania (nawet przed zajęciem stanowisk przez artylerię ciężką). W tym wypadku należy zapewnić łączność drutową od balonu do dowództwa.

C. Natarcie na pozycję umocnioną.

Ogólnie. Natarcie jest przedewszystkiem przygotowywane, a następnie wykonywane. To też w pierwszym okresie lotnictwo należy trzymać do wykonywania zadań na korzyść dowódcy; natomiast w drugim okresie, t. j. w czasie wykonywania natarcia, należy zasilić lotnictwem bezpośrednio oddziały walczące. W natarciu na pozycję umocnioną lotnictwo organiczne dywizji (pluton) w zasadzie nie wystarczy i trzeba będzie prosić o pomoc lotnictwa szczebla wyższego. W tym okresie nie należy łączyć zadań, ściśle określając pracę poszczególnych samolotów.

Pomoc lotnictwa szczebla wyższego. W natarciu na pozycję umocnioną pomoc lotnictwa szczebla wyższego (t. j. lotnictwa linjowego) zazwyczaj będzie konieczna wobec szczupłych sił lotnictwa organicznego dywizji. Pomoc ta wyrazi się w rozpoznawaniu tyłów przeciwnika poza polem bitwy, a więc nawet tyłów najbliższych, jak również i we wzmocnieniu pracy lotnictwa bezpośrednio na korzyść oddziałów walczących, a przedewszystkiem na korzyść artylerji. Szczególnie ważne są prace fotograficzne, wykonywane przez lotnictwo linjowe (zdjęcia pionowe, t. zw. fotoplany, i zdjęcia panoramiczne). Dowództwo wyższe może okazać swą pomoc bądź przydzielając dywizji pewną ilość lotów, bądź wydzielając na pewien przeciąg czasu pewną ilość samolotów, bądź wreszcie — zgoła wyjątkowo — oddając całą jednostkę do dyspozycji dowódcy dywizji. Wykorzystanie lotów, t. z. wykorzystanie pracy samolotów, pozostających na lotniskach podstawowych, będzie moż-

liwe jedynie w razie sprawnie i szybko działającej łączności. To też, aby uniknąć możliwej trudności w przekazywaniu żądań na tyły najlepiej jest, aby samoloty, które będą wykonywały loty na korzyść dywizji, były umieszczane — na okres trwania natarcia — na lotnisku wysuniętym w pobliżu sztabu dywizji. Jeśli dywizja otrzyma wydzielone samoloty lub całą jednostkę, wówczas bezwzględnym obowiązkiem, zarówno sztabu, jak i lotników, jest dążyć, aby te wydzielone samoloty były rozmieszczone tuż w pobliżu dywizji, t. j., aby była zapewniona nie tylko techniczna łączność, ale i bezpośrednia styczność wykonawców. Rozdzielając przydzielone loty lub pracę wydzielonych samolotów, należy przydzielać samolotom linjowym zadania przede wszystkim współpracy z artylerją, rozpoznania bliskiego i bojowego; zadania dozoru, współpracy z piechotą i łączności przypadną w zasadzie samolotom towarzyszącym.

Rozpoznanie na korzyść dowódcy — powinno się ograniczyć tylko do pola bitwy, t. j. do rozpoznania bojowego. Rozpoznanie dalszych tyłów, t. j. rozpoznania bliskie, powinno przypaść w udziale lotnictwu szczebla wyższego pod warunkiem, że wyniki rozpoznań będą zrzucane również i dowódcy dywizji (lub przekazywane telefonicznie). Rozpoznanie bojowe jest krótkotrwałe i w zasadzie ogranicza się do określenia położenia wieczornego w przeddzień natarcia oraz porannego tuż przed natarciem lub z chwilą jego rozpoczęcia, poczem przechodzi w dozoru na korzyść dowódcy.

Dozorowanie na korzyść dowódcy — jest najcenniejszą i najwydajniejszą pracą lotnictwa w okresie natarcia. W tym wypadku praca lotnika musi być jednak uprzednio nastawiona przez sztab i, pomimo ogólnych zadań dozoru, należy wskazać konkretne cele lub obszary, szczególnie obchodzące dowódcę dywizji. Aczkolwiek w okresie natarcia praca poszczególnych samolotów powinna być

ściśle określona, to jednak samolot, dozorujący na korzyść dywizji, powinien wykazać tyle inicjatywy, aby wiadomości o najważniejszych przejawach działalności nieprzyjaciela meldował jednocześnie, zarówno dowódcy dywizji, jak i dowódcy, którego bezpośrednio te wiadomości obchodzą. Ze względu na bardzo ważne zadania samolotu dozorującego, który w okresie całej walki odgrywa poniekąd rolę zaufanego wysłannika, oraz ze względu na uciążliwe i długotrwałe zmagania się w natarciu na umocnioną pozycję, należy przewidywać ciągłość działania, t. j. wyznaczenie kilku zmieniających się nawet w powietrzu samolotów do dozorowania na korzyść dowódcy.

Samolot artylerji. Przydzielenie tego samolotu jest konieczne, chyba, że warunki terenowe lub możliwość obserwacji wyłącznie z balonu całkowicie zapewnią możliwość prowadzenia skutecznego ognia. Nie należy łączyć żadnych innych zadań z pracą samolotu artylerji, oddając go, jak to już sama nazwa wskazuje, do dyspozycji dowódcy artylerji. Jeśli ilość artylerji ogólnego działania jest duża, niekiedy może być pożądana, a nawet konieczna, jednoczesna praca dwóch samolotów, współpracujących z osobnymi ugrupowaniami. Ponadto należy, pamiętać, iż skuteczność ognia artylerji jest potrzebna w okresie całego natarcia, którego długotrwałość nie da się zgóry przewidzieć. Z tego też powodu należy tak obliczać ilość samolotów artylerji, aby ciągłość współpracy była możliwa. Jeśli chodzi o pomoc, którą lotnictwo może okazać artylerji przed natarciem, t. j. w okresie przygotowania, wyrazi się ona w przeprowadzeniu rozpoznania stanowisk artylerji nieprzyjaciela (zazwyczaj fotograficznego), w przeprowadzeniu zdjęć pionowych przedpola natarcia, co pozwoli na wykonanie planu w większej podziale, a wreszcie w przypuszczalnym wykonaniu zdjęć perspektywicznych. Do współpracy z artylerją w okresie natarcia zasadniczo należy przydzielać samoloty linjowe, albowiem samoloty towa-

rzyszające, zarówno ze względu na małą ich ilość, jak i gorsze uzbrojenie, nie mogłyby zapewnić ciągłości tej współpracy.

Samolot piechoty. Wyznaczenie samolotu piechoty w wielu wypadkach stanie się koniecznością. Do współpracy z piechotą najbardziej będzie się nadawał samolot towarzyszący. Ze względu jednak na duże zużycie samolotów przy takiej współpracy (samolot piechoty pracuje około godziny) oraz małą ilość samolotów towarzyszących, należy ograniczać pracę samolotów piechoty do tego okresu, gdy ze względów terenowych i łącznościowych staje się ona najkonieczniejsza. Dowódca piechoty, któremu przydzielono samolot, powinien obliczyć, w jakim czasie nakaże współpracę; o tem należy dokładnie poinformować nawet najdrobniejsze oddziały piechoty oraz lotnika, aby wytyczanie stanowisk szło jak najsprawniej i aby lotnik miał możliwość zawniczasu się przygotować do tej współpracy, wykonywając pewną ilość szkiców obranego obszaru w dużej podziałce (lub używając w tym celu fotografii). W wielu wypadkach bardzo dobre wyniki da uprzednie wyznaczenie znaków porozumiewawczych, czy to w postaci pewnego układu płacht, czy też ogni bengalskich, rakiet i t. d. W ten sposób uniknie się zmuszania lotnika do wykorzystywania podchwytywacza, co powoduje to zniżanie się, to nabieranie wysokości, a przez to opóźnia i zwalnia tempo pracy lotnika. Bardzo korzystne będzie rozdanie dowódcom piechoty uprzednio wykonanych fotografii lotniczych (pionowych i perspektywicznych).

Ubezpieczenie pracy lotnictwa przez lotnictwo myśliwskie. Skoro się decydujemy na natarcie na pozycję umocnioną, skoro gromadzimy odpowiednie po temu siły, powinniśmy dążyć do zapewnienia powodzenia działaniu wszelkimi możliwymi środkami. Stąd też ubezpieczenie pracy własnego lotnictwa i balonów, t. j. ubezpieczenie własnej obserwacji powietrznej, staje się koniecznością

i powinno być w zasadzie zawsze stosowane. Należy prosić wyższe dowództwo o zapewnienie pracy lotnictwa i balonów na polu bitwy przez ubezpieczenie lotnictwem myśliwskim. W tym wypadku na korzyść dowódcy dywizji przypadnie jedynie praca lotnictwa myśliwskiego, a nie przydział jednostki. Z chwilą, gdy dowództwo wyższe przychylnie potraktowało sprawę ubezpieczenia pracy lotnictwa, należy wejść w bezpośrednią już styczność z samem lotnictwem myśliwskim, dokładnie go informując o charakterze pracy własnego lotnictwa i balonów, a więc: o natężeniu pracy w poszczególnych godzinach, o obszarze tej pracy, o wysokościach, na których będzie się odbywała, o przypuszczalnym czasie trwania działań i t. d.

Lotniska — powinny być uprzednio obrane i odpowiednio przygotowane. Już w okresie przygotowania do natarcia należało się liczyć z tem, że lotnictwo organiczne będzie wzmocnione lotnictwem silniejszym, to też — należało zarządzić lub współdziałać w wykonaniu jednego lub kilku lotnisk wysuniętych, któreby mogły być wykorzystywane, zarówno przez samoloty linjowe, jak i myśliwskie (dla zasadzek). Z chwilą, gdy się przewiduje możliwość szybkiego posunięcia się naprzód, należy już uprzednio przewidywać konieczność szybkiej zmiany lotnisk i wysunięcia naprzód części lotnictwa; to też rozpoznanie na tyłach nieprzyjaciela terenów, nadających się na lotniska, powinno należeć do obowiązkowych czynności dowódców lotnictwa.

Łączność. W okresie natarcia na umocnioną pozycję łączność drutowa powinna dawać 100% rękojmi szybkiego i sprawnego działania. Należy dążyć, aby bez względu na zużycie kabla telefonicznego, wszystkie lotniska, zarówno podstawowe, jak i wysunięte, zarówno już zajęte, jak i przewidywane do zajęcia, — były połączone bezpośrednią siecią telefoniczną z dowództwem dywizji (sztabem ścisłym) oraz z bronią, na których korzyść lotnictwo będzie współpracowało (artylerja i piechota). Do obowiązk-

ków szefa łączności dywizji będzie należało uregulowanie jednego z najważniejszych zagadnień sprawnego współdziałania lotnictwa z dowództwem i bronią, t. j. sprawa uregulowania korespondencji radjotelegraficznej, a więc wyznaczenia długości fal, wyznaczenia wskaźników dla poszczególnych stacyj, godzin nadsluchiwania, sprawdzenia sygnalizacji zapomocą płacht, wyznaczenia umówionych znaków lub sygnałów i t. d.

Balony. W natarciu na pozycję umocnioną balony odegrają niepoślednią rolę. Będzie to główne pole ich działania. Do prac balonów w przygotowaniu do natarcia będzie należało rozpoznanie przedpoła, ewentualnie wykonanie zdjęć panoramicznych i sprawdzenie maskowania oddziałów własnych. W okresie samego natarcia balon należy przydzielać zasadniczo do współpracy z artylerią, chociażby nawet z organiczną artylerią dywizji (ogólnego działania). W niektórych wypadkach dobrze będzie jednocześnie wykorzystać pracę balonu do dozoru na korzyść dowódcy dywizji lub, co rzadziej nastąpi, do współpracy z piechotą. Przy rozdzielaniu zadań między balony a lotnictwo należy zwracać uwagę na ukształtowanie przedpoła (pokrycie terenowe i nierówności terenu) w ten sposób, aby się praca lotnictwa i balonów uzupełniała, a nie podwajała. W obliczu intensywnego działania lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela należy przewidywać zastępstwo pracy balonu przez lotnictwo; to też opieranie współpracy z artylerią jedynie na wykorzystaniu balonu będzie niesłuszne. Ważne będzie zapewnienie skutecznej łączności między balonem a dowództwem i artylerią, co się powinno stać troską organów łączności dowództwa i artylerji.

D) Obrona stała.

Ogólnie: Wobec inicjatywy, jaką ma nieprzyjaciół, prowadzący działania zaczepne, lotnictwo należy trzymać

w rękach dowódcy aż do czasu, gdy wojska wejdą w uciążliwą walkę z nieprzyjacielem. To też należy wszystkie zarządzenia, dotyczące tej możliwej współpracy, nakazać już z góry, aby w chwili potrzeby współpraca mogła się rozpocząć automatycznie. Zazwyczaj do tego rodzaju działań potrzebna będzie większa ilość lotnictwa, to też pomoc lotnictwa szczebla wyższego będzie nieodzowną. Z chwilą rozpoczęcia walk łączenie zadań nie będzie właściwe i trzeba się liczyć z koniecznością wyznaczenia samolotów wykonujących odrębne zadania dla poszczególnych dowództw lub broni.

Pomoc lotnictwa szczebla wyższego — w obronie stałej staje się niezbędną zarówno do objęcia swym rozpoznaniem tyłów poza polem bitwy, jak i do wsparcia oddziałów walczących. Ze względu jednak na niemożliwość przewidzenia, w jakim czasie może zajść potrzeba współpracy z bronią, pomoc, jaką może okazać lotnictwo wyższego szczebla, będzie skuteczną jedynie wtedy, gdy lotnictwo to będzie, niemal na każde zawołanie, gotowe do rozpoczęcia natychmiastowego działania. Stąd też wynika konieczność uprzedniego, dokładnego przewidywania możliwości tej współpracy; uprzedniego wyznaczenia załóg, omówienia sposobów współpracy między lotnictwem a bronią i przygotowania ścisłej łączności, a więc dokonania wszystkiego, co by zapewniło możliwość rozpoczęcia współpracy natychmiast na zapowiedziane hasło. Z tych też względów przydzielanie na czas obrony jedynie pewnej ilości lotów, co powoduje wyznaczanie różnych załóg i trudności przekazywania żądań, nie powinno być stosowane. Lepiej jest, jeśli, z chwilą zdecydowania wsparcia, dowództwo wyższe wydzieli pewną część lotnictwa liniowego i odda ją do bezpośredniej dyspozycji dowódcy dywizji. Będzie ono wtedy z góry rozmieszczone na lotnisku wysuniętym, wejdzie w styczność z dowódcami poszczególnych broni, na których korzyść przewiduje się współpracę,

będzie zawsze pod ręką dowódcy, gotowe do działań, z chwilą, gdy nieprzyjaciel przejawia swą działalność.

Rozpoznanie na korzyść dowódcy — ograniczy się w zasadzie do pola bitwy lub najbliższych tyłów, przekazując rozpoznanie tyłów głębszych lotnictwu linjowemu szczebla wyższego i wykorzystując uzyskane przez nie wiadomości. Rozpoznanie przeto bliskie, które będzie prowadził dowódca dywizji na swoją korzyść, będzie dotyczyło okresów, poprzedzających natarcie nieprzyjaciela. Z chwilą zaś natarcia ustanie rozpoznanie bliskie, a rozpoznanie bojowe będzie dotyczyło stwierdzenia położenia nieprzyjaciela i szybko przejdzie w dozorowanie na korzyść dowódcy, zachowując ciągłość. Inicjatywa lotnika dozorującego powinna być daleko posunięta, zwłaszcza w przekazywaniu wiadomości do artylerji ogólnego działania.

Dozorowanie na korzyść dowódcy. Z chwilą, gdy nieprzyjaciel ujawnił swe natarcie, najważniejszą będzie dla dowódcy dywizji stała obserwacja działania przeciwnika, t. zw. dozorowanie pola bitwy. Ideałem byłoby dosłownie nieustanne dozorowanie, aby zachować ciągłość obserwacji działań nieprzyjaciela. Ten sposób dozorowania pociąga za sobą konieczność użycia wielkiej ilości samolotów, albowiem walka o umocnioną pozycję trwa zazwyczaj znaczną część dnia (nie mówiąc już o dłuższym czasie). W wielu wypadkach organiczne lotnictwo dywizji nie wystarczy, to też zgóry należy przewidywać możliwość pociągnięcia do tej pracy przydzielonego lotnictwa linjowego, jak również balonu, który najłatwiej i najskuteczniej wykonywa nieustanną obserwację (jeśli nie napotyka przeciwdziałania nieprzyjaciela). Wskazując lotnikowi obszar do dozorowania, trzeba mu pozostawić dużą inicjatywę, zwracając uwagę na pewne szczegóły, które szczególnie będą obchodziły dowódcę dywizji. Zrzucanie meldunków należy zgóry uregulować, określając, w jakich odstępach

czasu lotnik powinien podawać wiadomości wogóle; co zaś do wiadomości negatywnych, zwłaszcza z obszarów szczególnie obchodzących, — należy zaznaczyć okresy czasów, w których powinny być podawane. Pożądaną rzeczą jest również, aby dowódca dywizji określił, komu lotnik powinien ponadto zrzucić meldunki, bezpośrednio obchodzące bronie walczące (artylerję i piechotę). Niezależnie od tego lotnik z własnej inicjatywy, w razie potrzeby, może meldować dowództwu i broniom i w innych terminach.

Samolot artylerji. Właściwa praca samolotu artylerji rozpocznie się z chwilą rozpoczęcia natarcia nieprzyjaciela lub niemal tuż przed rozpoczęciem tego natarcia (jeśli chcemy w tem nieprzyjacielowi przeszkodzić). Samoloty artylerji powinny być wyznaczone już uprzednio. Będą to zazwyczaj samoloty linjowe, przydzielone na pewien czas do dyspozycji dowódcy dywizji i znajdujące się na wysuniętem lotnisku. Pradopodobnie już w okresie przygotowań do natarcia wykonały one dla dowództwa i artylerji pewne prace fotograficzne. W przewidywaniu współpracy z artylerją już dokładnie uzgodniły sposoby współpracy, cele, znaki wywoławcze, długości fal, zadania i t. d., tak, że rozpoczęcie samej współpracy nie powinno nastęrczać najmniejszych trudności i powinno się odbyć na zapowiedziane hasło. Wobec tego, że w obronie stałej ilość samolotów, potrzebnych do współpracy z artylerją, będzie bardzo wielka, zachodzi konieczność oszczędzania lotnictwa. To też pewne prace dla artylerji (w okresie poprzedzającym natarcie nieprzyjaciela, a więc w okresie zbliżania lub rozwinięcia się przeciwnika) — będą mogły wykonać samoloty, pracujące na korzyść dowódcy, pod warunkiem jednak, żeby po rozpoznaniu celów poświęciły pewien czas na przeprowadzenie przynajmniej obserwacji wstrzeliwania.

Samolot piechoty — w okresie samej obrony zazwyczaj nie będzie potrzebny; część jego zadań obejmie samo-

lot, dozorujący na korzyść dowódcy. Natomiast konieczną rzeczą jest już z góry przewidzieć użycie samolotu piechoty do współpracy z przewidywanym przeciwnatarciem. Do tego zadania przeznaczają się zazwyczaj samoloty towarzyszące. Załogę należy wyznaczyć już zawczasu, aby wszystkie szczegóły współpracy w przeciwnatarciu mogły być dokładnie omówione, obszar przeciwnatarcia mógł być przez lotnika dokładnie poznany a przygotowania lotnika (wykonanie potrzebnych szkiców) mogły być na czas uskutecznione. Współpracę więc należy tak uregulować, aby się mogła rozpocząć natychmiast na zapowiedziane hasło.

Ubezpieczenie pracy lotnictwa przez lotnictwo myśliwskie — w zasadzie będzie się odbywało tylko pośrednio, albowiem zasadniczym zadaniem naszego lotnictwa myśliwskiego będą działania zaczepne, skierowane przeciwko powietrznym środkom obserwacji nieprzyjaciela. Rozpoczynając więc walkę z samolotami i balonami przeciwnika oraz z ubezpieczającym je lotnictwem myśliwskim, nasze lotnictwo myśliwskie pośrednio osłoni pracę własnej obserwacji powietrznej. To też pożądane jest porozumienie się z lotnictwem myśliwskim co do obszarów i czasu jego działań. Niemniej jednak mogą zajść wypadki, że osłona własnych samolotów i balonów będzie nieodzowna, co zmusi nas do skierowania prośby do wyższego dowództwa o jej zarządzanie. Należy jednak pamiętać, że nasze lotnictwo myśliwskie będzie musiało w tym wypadku prowadzić działania jednocześnie zaczepne i obronne, co będzie wymagało podwójnego zużycia sił.

Lotniska — w obronie stałej muszą być podsunięte jak najbliżej do sztabu. Okres przygotowań do obrony powinien być wykorzystany do wykonania jeśli już nie węzła lotnisk, to przynajmniej dobrze urządzonego lotniska wysuniętego dla eskadry linjowej i ewentualnie kilku mniejszych, rozrzuconych wzdłuż frontu dywizyj dla lotnictwa

myśliwskiego (zasadzek). Ponadto należy przewidywać miejscową konieczność przerwania lotnictwa na nieco głębsze tyły w razie zagrożenia i w związku z tem konieczność urządzenia odpowiednich lotnisk.

Łączność — w obronie stałej, jeśli mamy pewien czas na jej przygotowanie, powinna zapewniać 100% sprawności i szybkości porozumiewania się. W zasadzie — od wszystkich lotnisk w obszarze dywizji, zarówno już zajętych, jak i przewidywanych do zajęcia, powinna być nawiązana bezpośrednia łączność telefoniczna zarówno do sieci dowództwa, jak i do sieci ogniowej. Ponadto w okresie przygotowań do obrony szef łączności dywizji powinien uregulować zasady porozumiewania się, zwłaszcza radiowego, na okres samej walki.

Balony — w okresie obrony stałej są jednym z najskuteczniejszych środków obserwacji powietrznych, które, w razie braku przeciwdziałania ze strony nieprzyjaciela, zapewnią istotną ciągłość w obserwacji poruszeń przeciwnika. W przygotowaniu do obrony balony ponadto będą mogły wykonać kontrolę własnego maskowania, ewentualnie wykonanie zdjęć perspektywicznych. Na okres walki należy balonom powierzać pracę przede wszystkim na korzyść artylerji, wykorzystując je w razie możliwości i do dozoru na korzyść dowódcy (2 obserwatorów w koszu). Należy mieć jednak na uwadze, że lotnictwo nieprzyjacielskie może zmusić balon do zaprzestania pracy; to też opieranie działania artylerji wyłącznie na współpracy z balonem będzie niesłuszne i należy zgóry już przewidywać środki zastępcze, t. j. odpowiednią ilość lotnictwa. Co do łączności — to obowiązkiem, zarówno szefa łączności dywizji, jak i dowództw artylerji, będzie zapewnić łączność telefoniczną od dźwigarki (centrala telefoniczna balonu) — do dowództwa i do sieci ogniowej artylerji.

E) Obrona na szerokim froncie.

Ogólnie. Wobec stosunkowo wielkiej płynności położenia — lotnictwo należy trzymać w rękach dowódcy. W zasadzie będzie ono pracowało wyłącznie dla dowódcy dywizji, wykonywając w miarę możliwości i inną pracę bezpośrednio na korzyść broni. Szczupła ilość lotnictwa nie pozwoli na ściśle określenie pracy samolotów, to też wymagane będzie łączenie zadań.

Pomoc lotnictwa wyższego szczebla — będzie się wyrażała w przejściu rozpoznawania tyłów głębszych, w zasadzie poza 30 km głębokości. W niektórych warunkach, gdy nieprzyjaciel prowadzi intensywną działalność lotnictwem myśliwskim, rozpoznanie nawet i bezpośrednich tyłów będzie musiało przejąć na siebie lotnictwo linjowe wyższego szczebla. Z tych też względów możliwy jest przydział lotów linjowych dla dywizji, jednak będą one wykorzystane jedynie wtedy, gdy istnieje dobra łączność telefoniczna.

Rozpoznanie na korzyść dowódcy — powinno być wysunięte dość głęboko. Głębokość rozpoznania zależy od głębokości rozmieszczenia własnych odwodów (im głębiej są rozmieszczone własne odwoły, tem głębsze powinno być rozpoznanie) oraz od pokrycia terenu. W zasadzie, należy przypuszczać, iż na frontach szerokich można będzie przeprowadzać rozpoznanie samolotami towarzyszącymi nawet do głębokości 30 km. Szczupła ilość lotnictwa nakazuje wykorzystanie każdego lotu, przeto loty rozpoznawcze, jako naogół krótkotrwałe, należy łączyć z lotami w celu łączności z oddziałami wydzielonemi lub wysuniętymi, z lotami rozpoznawczymi na korzyść tych oddziałów oraz z lotami w celu łączności z sąsiadami.

W czasie tego lotu na rozpoznanie normalnem zjawiskiem będzie duża ilość meldunków ciężarkowych, zrzuconych różnym dowództwom, bądźto zgodnie z uprzednio przewidzianym planem, bądź też z inicjatywy samego lot-

nika. W niektórych wypadkach, gdy się na jednym z od-
cinków zawiąże walka, samolot dowódcy powinien przejść
z własnej inicjatywy do dozorowania pola bitwy, a wtedy
współdziała przede wszystkim z dowódcą walczącego od-
działu, wskazując artylerji cele oraz przeprowadzając,
w miarę możliwości, obserwację wstrzeliwania.

Dozorowanie na korzyść dowódcy — jako osobne za-
danie, zarządza się wyjątkowo; zazwyczaj powstaje ono
z zadania rozpoznania lub z zadania współpracy z oddzia-
łami wydzielonemi. W wypadku dozorowania bardzo ważne
znaczenie ma stwierdzenie położenia oddziałów własnych,
zwłaszcza rozproszonych, zawiadomienie jednych o poło-
żeniu drugich oraz wskazanie obszarów, skąd nieprzyja-
ciel najbardziej zagraża.

Praca na korzyść oddziałów wydzielonych — w zasa-
dzie będzie polegała jedynie na nawiązywaniu łączności
oraz na ewentualnych krótkich wypadach rozpoznawczych
na korzyść oddziałów, co będzie wykonywane łącznie lub
w czasie wykonywania zadań zasadniczych na korzyść do-
wódcy dywizji.

W przewidywaniu pracy na korzyść oddziałów wydzie-
lonych należy wskazać w rozkazie operacyjnym przypu-
szczalne godziny nawiązywania łączności, aby dać moż-
ność dowództwom przygotować zarówno płachty sygnali-
zacyjne, jak i przekazywać.

Samolot artylerji. Wobec podzielenia samej artylerji
na mniejsze ugrupowania — przydział samolotu artylerji
jest zbędny. Doraźną współpracę będzie mógł wykonać do-
zorujący lub rozpoznający samolot dowódcy.

Samolot piechoty. Wyznaczanie jego jest zbędne.
W niektórych wypadkach samolot dowódcy będzie współ-
pracował z walczącą piechotą, zarówno nawiązując z nią
łączność (ustalając jej rozmieszczenie), jak i podając jej
w meldunku ciężarkowym pewne szczegóły z bezpośred-
niego przedpola.

Ubezpieczenie pracy lotnictwa przez lotnictwo myśliwskie. W tym okresie nie należy tego żądać; natomiast należy być w ścisłej styczności z lotnictwem myśliwskim szczebla wyższego, aby wykorzystać przypuszczalne działania lotnictwa myśliwskiego w obszarach, gdzie się prowadzi pracę organicznem lotnictwem dywizji.

Lotniska — należy rozmieszczać dość głęboko na tyłach w przewidywaniu możliwych niespodzianek. Należy przewidywać już zgóry lotniska zapasowe na głębszych tyłach, w obszarach przypuszczalnego rozmieszczenia sztabu w razie przejścia do opóźniania.

Łączność — powinna być przeprowadzona do wykorzystanego lotniska, jak również przewidziana na wypadek zmiany lotniska, t. j. odejścia wtył. Możliwe będzie wykorzystanie łączności radiowej od samolotu do sztabu dywizji w czasie rozpoznania lub dozorowania zawiązującej się bitwy. To też szef łączności powinien przewidzieć i uregulować korespondencję radiową od samolotu do placówki łączności dywizji.

Balony — w obronie na szerokim froncie mogą okazać pewną pomoc, lecz będą współpracowały niemal wyłącznie z dowództwem z powodu decentralizacji artylerji. Możliwość objęcia długotrwałą obserwacją z balonu dość znacznego przedpoła pozwala dowódcy dywizji na mniejsze rozproszenie oddziałów ubezpieczających, zwłaszcza jeśli ukształtowanie i pokrycie terenowe ułatwiają obserwację z balonu, jak na przykład przy obronie rzeki.

F) Opóźnianie.

Ogólnie. Nieprzyjaciel ma inicjatywę działań, to też najważniejszą rzeczą będzie wyjaśnić główne kierunki jego działań oraz nie dać się zaskoczyć taktycznie, t. j. nie dopuścić do zniszczenia żywej siły. Stąd wniosek, że lotnictwo należy trzymać w rękach dowódcy, a wobec potrzeb oddziałów zadania łączyć.

Pomoc lotnictwa wyższego szczebla — wyrazi się w rozpoznawaniu tyłów głębszych, z tem, że wiadomości z rozpoznania będą rzucane w czasie lotu zarówno oddziałom walczącym, jak i dowództwu.

Rozpoznanie na korzyść dowódcy. Własnym lotnictwem towarzyszącym prowadzić rozpoznanie płytkie, t. j. do 15 km poza wysunięte własne oddziały, przekazując rozpoznanie dalszych tyłów lotnictwu szczebla wyższego. Od rozpoznania przechodzić do jak najściślejszej współpracy z oddziałami opóźniającymi, dozorując ich przedpola i zawiadamiając o przypuszczalnym zagrożeniu.

Dozorowania na korzyść dowódcy — wobec umiejscowionych i krótkotrwałych urywków bojowych — nie będzie.

Praca na korzyść oddziałów opóźniających — będzie najistotniejszym działaniem lotnictwa w tym okresie. Głównym zadaniem lotnictwa będzie uniemożliwić zaskoczenie oddziałów opóźniających przez wykonanie wypadów rozpoznawczych na ich przedpola oraz nawiązywanie łączności i przekazywanie meldunków od dowódców oddziałów opóźniających do dowódcy dywizji i naodwrot. Przy rozpoznawaniu przedpola oddziałów opóźniających szczególną uwagę zwracać na obszary, skąd zagraża nieprzyjaciel. Przypuszczalne godziny nawiązywania łączności z oddziałami opóźniającymi powinny być podane w rozkazie operacyjnym w celu usprawnienia współpracy i dania możliwości dowódcy oddziału opóźniającego przekazania swych żądań lotnikowi co do rozpoznania przedpola.

Samolot artylerji. Przydział tego samolotu — wobec decentralizacji artylerji — jest zbędny. W niektórych wypadkach doraźną współpracę może zapewnić samolot dowódcy nawiązujący łączność, który poza wskazaniem celów niekiedy będzie mógł przeprowadzić obserwację wstrzeliwania do oddziałów lub też obserwację wstrzeliwa-

nia do celu pomocniczego, leżącego na kierunku posuwania się nieprzyjaciela.

Ubezpieczenia pracy lotnictwa przez lotnictwo myśliwskie — naogół nie będzie. Jedynie możliwe będzie wykorzystanie przypuszczalnych działań lotnictwa myśliwskiego na odcinku dywizji.

Lotniska — należy rozmieszczać głęboko, w zasadzie poza sztabem dywizji, tak, aby nawet nocne działania nieprzyjaciela nie naraziły plutonu lotnictwa towarzyszącego na dostanie się do niewoli. Poza tem należy wskazać dowódcy plutonu towarzyszącego przysze obszary rozmieszczenia sztabu dywizji, aby mógł zawczasu poczynić odpowiednie przygotowania do zmiany lotnisk. W niektórych wypadkach trzeba będzie odsyłać nawet cały tabor plutonu wraz z samolotami na tyły, pozostawiając przy sobie jeden samolot do dyspozycji.

Łączność. O przypuszczalnych miejscach rozmieszczenia lotnisk należy uprzednio zawiadomić szefa łączności. Jeśli większość plutonu towarzyszącego odesłano na głębsze tyły, należy zapewnić łączność telefoniczną z nim.

Balony. Wobec decentralizacji artylerji balony będą użyte do dozorowania przedpoła na korzyść dowódcy oraz niejednokrotnie do łączności z oddziałami wydzielonemi zapomocą środków wzrokowych.

G) Pościg.

Ogólnie. W pościgu będzie chodziło dowódcy o stwierdzenie obszarów lub miejsc, gdzie się nieprzyjaciel organizuje, o odszukanie odwodów nieprzyjaciela, o łączność z sąsiadami i ubezpieczenie skrzydeł. Ponadto, w stosunku do swego wojska — o utrzymanie łączności z oddziałami pościgowemi i o ułatwienie oraz przyśpieszenie działań samych oddziałów pościgowych. Stąd lotnictwo powinno być trzymane w rękach dowódcy dywizji, a loty — wobec

mnogości zadań — wykorzystywane do różnych celów, t. j. musi nastąpić szerokie łączenie zadań.

Pomoc lotnictwa szczebla wyższego — będzie polegała na przeprowadzeniu rozpoznania dalekich tyłów, z tem jednak, że wszystkie zauważone szczegóły z tyłów bezpośrednich powinny być przekazane bezpośrednio nawet oddziałom pościgowym.

Rozpoznanie na korzyść dowódcy. Wobec dezorganizacji oddziałów nieprzyjacielskich oraz trudności technicznych dla lotnictwa myśliwskiego — własne lotnictwo towarzyszące będzie mogło sięgać do większej niż normalnie głębokości. W rozpoznaniu będzie chodziło dowódcy o stwierdzenie kierunków wycofujących się oddziałów nieprzyjacielskich, a zwłaszcza o miejsca, gdzie przeciwnik organizuje nową pozycję obronną lub doprowadza do porządku swe oddziały. Rozpoznanie na korzyść dowódcy należy zawsze łączyć z pracą na korzyść oddziałów pościgowych.

Dozorowania na korzyść dowódcy — nie będzie, wobec tego, że inicjatywa walki przechodzi w ręce dowódców oddziałów pościgowych.

Praca na korzyść oddziałów pościgowych — będzie najgłówniejszym zadaniem lotnictwa w tym okresie. Wszystkie wiadomości z rozpoznania, szczególnie z kierunków posuwania się oddziałów pościgowych, powinny być bezzwłocznie przekazane w meldunkach ciężarkowych — a nawet przez lądowanie samolotu — bezpośrednio dowódcom oddziałów pościgowych. Przy wykonywaniu wypadów rozpoznawczych na korzyść oddziałów pościgowych należy zwracać uwagę na te obszary, gdzie się nieprzyjaciel skupia, i na te pasy wolne, któreby pozwoliły szybko dojść do oddziałów nieprzyjaciela, aby je zaskoczyć. Lotnik powinien wykazać wielką inicjatywę w nawiązywaniu łączności między oddziałami pościgowymi, informując je o położeniu drugich oraz nawet przewidy-

jąc możliwości współdziałania oddziałów pościgowych między sobą. Wobec wielkiego znaczenia dla powodzenia całości działania, jakie ma praca lotnictwa towarzyszącego na korzyść oddziałów pościgowych, należy każdy lot jak najbardziej wykorzystywać, wymagając w tym okresie od lotnictwa szczególnego poświęcenia i wysokiej wydajności pracy. W rozkazie operacyjnym należy wyraźnie zaznaczyć, aby oddziały pościgowe były przygotowane w ciągu całego dnia do nawiązywania łączności z lotnikiem.

Samolot artylerji. Przydziału tego samolotu nie będzie. W bardzo rzadkich wypadkach będzie możliwa dorywcza współpraca z artylerją z inicjatywy lotnika.

Samolot piechoty. Przydział jego jest zbędny. Samoloty, wykonywające prace na korzyść oddziałów pościgowych, lub samolot dowódcy, wykonywający rozpoznanie,— będą w miarę możności informowały walczącą piechotę o położeniu na najbliższym kierunku.

Ubezpieczenie pracy lotnictwa przez lotnictwo myśliwskie — jest zbędne, ponieważ naogół w tych położeniach nieprzyjaciel zmuszony był odsunąć głęboko swe lotnictwo myśliwskie, wskutek czego odpada lub znacznie się zmniejsza zagrożenie w powietrzu. Zresztą w tym okresie własnego lotnictwa myśliwskiego użyje się do innego rodzaju działań, mianowicie do zwalczania cofających się oddziałów nieprzyjaciela.

Lotniska. Zachodzi konieczność jak najszybszego przeniesienia lotnisk naprzód. Wobec tego należy jak najszybciej wysunąć ku przodowi na osi marszu dowódcy dywizji patrol lotniskowy (nawet przy oddziale pościgowym), wskazując mu przypuszczalne obszary rozmieszczenia sztabu. Ponieważ w pościgu łączność telefoniczna zazwyczaj nie nadąży za oddziałami pościgowymi, należy przewidywać przeniesienie przynajmniej jednego samolotu do przypuszczalnego obszaru rozmieszczenia sztabu dywizji lub na osi marszu dywizji, nawet bez telefonicznego zażą-

dania, określając jedynie godziny, w których samolot ten powinien lądować. W wielu wypadkach przeniesienie pozostałej części plutonu towarzyszącego będzie możliwe jedynie na rozkaz, przesłany samolotem, a nawet i motocyklem. Obowiązkiem dowódcy plutonu towarzyszącego jest dołożyć wszelkich starań, aby jak najbardziej zwiększyć ruchliwość plutonu oraz aby wykorzystać wszelkie możliwości posuwania się naprzód, nawet bez otrzymania rozkazu, a wyłącznie z własnej inicjatywy.

Łączność — wobec szybkiego marszu naprzód zazwyczaj nie będzie mogła nadążyć za oddziałami pościgowymi. Niemniej jednak należy każdorazowo uprzedzać szefa łączności o przypuszczalnych obszarach rozmieszczenia lotnisk, aby z chwilą, gdy linja telefoniczna osiągnie tę wysokość, można było odrazu nawiązać łączność z plutonem lotnictwa towarzyszącego.

Balony — zapewniają jak najdłuższą obserwację dla dział dalekonośnych, a niekiedy będą współpracowały w pościgu z artylerją, zwłaszcza ciężką. Zmianę miejsca wzlotu i przejście balonu na nowe miejsce należy uzależniać od artylerji, z którą współpracuje.

II. BRYGADA KAWALERJI.

Jeśli kawalerja jest spieszona i prowadzi walkę pieszą w całym związku (nie doraźnie — małymi oddziałami), wskazania co do użycia lotnictwa na szczeblu brygady kawalerji — będą podobne, jak dla dywizji piechoty.

Dla brygady kawalerji, działającej w zasadzie w szyku konnym, odpadnie lub zmniejszy się pewna ilość wskazań, a mianowicie:

1) **Pomoc lotnictwa wyższego szczebla** — będzie się mogła jedynie wyrażać w rozpoznawaniu głębokich tyłów i przekazywaniu wiadomości meldunkami ciężarkowymi wprost do oddziałów (dowództwa) kawalerji. Natomiast

odpadnie możliwość zasilenia brygady kawalerji lotami czy też przydzielonemi samolotami linjowemi, które, ze względu na ruchliwość jednostki kawaleryjskiej, nie będą mogły jej towarzyszyć. Lotnictwo linjowe pozostając zaś na tyłach, zazwyczaj bez łączności ze sztabem brygady, nie będzie wogóle wykorzystane. To też w zasadzie lepiej jest nie przydzielać brygadzie kawalerji lotów ani też samolotów linjowych, licząc się z tem, że rozpoznanie bliskie będzie wykonane własnem lotnictwem; natomiast konieczną rzeczą jest zapewnić rozpoznanie dalekie oraz szybkie przekazanie jej uzyskanych wiadomości.

Najlepiej przeto będzie, jeśli wyższe dowództwo całkowicie przejmie na siebie rozpoznanie dalekie na korzyść brygady kawalerji, nawet bez przydzielania w tym celu lotów. W razie jednak przydzielenia pewnej ilości lotów — dowódca brygady będzie musiał wydać lotnictwu linjowemu ramową wytyczną co do rozpoznania, przynajmniej na cały dzień, na wypadek niemożności porozumiewania się.

2) **Dozorowanie na korzyść dowódcy** — odpadnie, albowiem walka kawaleryjska nie umiejscowia się na dłuższy przeciąg czasu. Doraźne dozorowanie rozpoczynającej się walki wykona z własnej inicjatywy samolot dowódcy, prowadzący rozpoznanie i współpracę z wysuniętymi oddziałami lub też nawiązujący łączność.

3) **Samolot artylerji** — nie będzie stosowany. Lotnictwo w zasadzie nie współpracuje z artylerją konną. Wyjątkowo pewne doraźne wskazania celów mogą być wykonane przez samolot dowódcy.

4) **Samolot piechoty** — siłą rzeczy odpada.

5) **Ubezpieczenie pracy lotnictwa przez lotnictwo myśliwskie** — odpada zasadniczo wobec ruchliwości działań kawalerji i szerokiego frontu.

6) **Łączność** — wobec trudnych warunków zakładania w szybkich działaniach ruchowych sieci telefonicznej —

w większości wypadków będzie się opierała na środkach zmotoryzowanych, a więc na motocyklu, samochodzie i samolocie.

7) **Balony** — odpadają, zasadniczo nie współpracując z kawalerją.

* * *

W ważniejszych przeto działaniach brygady kawalerji, jak:

- marsz ubezpieczony,
- brygada w rozpoznaniu (osłonie),
- brygada w walce (natarciu, obronie na szerokim froncie),
- w opóźnianiu,
- w pościgu,

wskazania, dotyczące użycia lotnictwa organicznego, t. j. lotnictwa towarzyszącego, będą zbliżone do położenia bojowych dywizji piechoty (marsz ubezpieczony, obrona na szerokim froncie, opóźnianie, pościg) z zastrzeżeniem jednak, że pewne wskazania nabierają szczególnego znaczenia oraz coraz bardziej się uwypuklają. Będą to wskazania następujące.

1) Szczupła ilość lotnictwa organicznego oraz płynność każdego położenia kawaleryjskiego, nakazują jak najdalej idące oszczędzanie sił lotnictwa, a zwłaszcza lotów na początku dnia, aby w chwili wielkiej potrzeby ku schyłkowi dnia — nie pozostać bez lotnictwa. Planowanie więc użycia — jest bardzo ograniczone co do czasu i zupełnie zależy od położenia w danej chwili.

2) Szczupła ilość lotnictwa nakazuje wykorzystywać każdy lot do różnych zadań; zadania rozpoznania należy łączyć z nawiązywaniem łączności z oddziałami wydzielonemi, rozpoznawczemi i sąsiadami, w celu dokonania wypadów rozpoznawczych na korzyść oddziałów wysunię-

tych, wzajemnego „powiązania“ ze sobą tych oddziałów i t. d.

3) Rozpoznanie na korzyść dowódcy powinno w zasadzie sięgać głębiej, zwłaszcza, jeśli jednostka kawaleryjska działa na kierunku słabo obsadzonym lub jest w styczności wyłącznie z kawalerją nieprzyjaciela. Są po temu zarówno potrzeby dowództwa, jak i możliwości, albowiem w walce ruchowej lotnictwo myśliwskie nieprzyjaciela jest zmuszone do pozostawania na głębokich tyłach, co utrudnia wystąpienie jego na froncie.

4) Najważniejszą i najistotniejszą pracą lotnictwa jest nawiązywanie łączności między rozrzuconymi oddziałami a dowództwem i informowanie jednych o położeniu drugich. Aczkolwiek zadania tego rodzaju określa dowództwo, jednak inicjatywa lotnika odgrywa pierwszorzędną rolę, nakazując mu wykorzystywanie każdej sposobności do ułatwienia działań kawalerji przez informowanie jednych o położeniu drugich.

5) Każde nawiązanie łączności z oddziałami wysuniętymi (przekazanie rozkazu, podchwycenie meldunku, określenie położenia) — powinno być zasadniczo połączone z krótką współpracą na korzyść danego oddziału, t. j. przez wyjaśnienie położenia na jego przedpolu lub nawiązanie łączności z sąsiadami. Stąd też należy zawsze dawać lotnikowi pewną swobodę w wykonaniu jego zadania, z drugiej zaś strony — trzeba dawać prawo dowódcom oddziałów wysuniętych do wykorzystania lotnika na bardzo krótki przeciąg czasu do swoich potrzeb. Doraźna nawet praca lotnika na korzyść oddziałów wysuniętych niejednokrotnie da wyniki wybitnej wartości. Przypuszczalne godziny nawiązywania łączności oraz oś przesuwania się należy zawsze podawać w rozkazie operacyjnym, zarówno w celu usprawnienia i przyśpieszenia samej współpracy, jak i w celu dania lotnikowi możności uprzedniego porozumienia się z wykonawcą (dowódcą, z którym będzie

współpracował) i omówienia pewnych szczegółów. Płynność położenia kawaleryjskiego wymaga dokładnego poinformowania lotnika o aktualnym położeniu i o zamierzeniach. Przy dawaniu zadania nawiązywania łączności z sąsiadami, zwłaszcza z wielką jednostką kawalerji, trzeba zawsze mieć na uwadze, żeby lotnik szukał sąsiedniego dowództwa, idąc od tyłu ku przodowi. Łączność należy nawiązywać z oddziałami na tyłach, a nie z kawalerją walczącą. To ostatnie jest możliwe tylko w tym wypadku, gdy zachodzi pewność co do poznania własnych oddziałów, co się w walce kawaleryjskiej bardzo rzadko zdarza. W przeciwnym wypadku, starając się nawiązać łączność na samym polu bitwy, lotnik ryzykuje bądź, że się dostanie pod ogień oddziałów nieprzyjaciela, bądź że się pomyli co do wojska i zrzuci meldunek nieprzyjacielowi.

6) **Lotniska.** Uregulowanie przesunięć lotnictwa towarzyszącego należy do najtrudniejszych, ale i najważniejszych zagadnień, albowiem tylko posiadanie lotnictwa pod ręką stanowi o możliwości wykorzystania jego pracy. To też przesunięcia lotnictwa towarzyszącego będą się musiały odbywać nietylko na rozkaz dowódcy, ale częstokroć i z inicjatywy wyłącznie dowódcy plutonu. We wszystkich działaniach ruchowych przy dowódcy brygady bezwzględnie powinien się znajdować oficer łącznikowy plutonu, który, poza innymi czynnościami, tworzy patrol lotniskowy. Zmianę lotnisk częstokroć trzeba będzie nakazywać nawet na odległości mniejsze, niż 15 km, mianowicie w wypadku, gdy pozostawanie plutonu na tyłach jest zagrożone. Przed zmianą miejsca postoju sztabu dowódca brygady powinien wskazać oś swego marszu, przypuszczalne obszary rozmieszczenia sztabu oraz obszary, w którychby chciał dysponować przynajmniej jednym samolotem. Dowódca plutonu reguluje loty w ten sposób, aby co pewien czas jeden z samolotów mógł lądować przy dowódcy brygady, bądź z własnej inicjatywy, bądź na

znak oficera łącznikowego. Przesunięcie całego plutonu zasadniczo będzie możliwe tylko na podstawie rozkazu, przesłanego samolotem lub motocyklem. W razie oderwania się oddziałów na znaczny przeciąg czasu i pozostawienia plutonu bez łączności z dowódcą — dowódca plutonu powinien wykazać dużo inicjatywy, nakazując nawiązanie łączności i ewentualne przesunięcie plutonu.

III. ARMJA. ¹

A) Osłona koncentracji.

Ogólnie. W tym okresie położenie jeszcze nie jest wyjaśnione. Manewr leży w rękach dowódcy; dojrzeje dopiero z chwilą uzyskania pewnych wiadomości o nieprzyjacielu. Zamierzeniem dowódcy jest skupić się wcześniej i bić całością swych sił nieskupione jeszcze oddziały nieprzyjacielskie. Skoro zamiar dowódcy nie jest jeszcze skryształizowany, siły powinny pozostawać w jego dyspozycji.

Podział lotnictwa. Całe lotnictwo pozostaje w rękach dowódcy armji. Zwłaszcza można nawet nie przydzielać lotnictwa grupom operacyjnym, przyjmując na siebie rozpoznanie ich przedpola. W związku z pewnymi przypuszczeniami co do przyszłego manewru — należy dokonać przypuszczalnego podziału lotnictwa, przyczem lotnictwo myśliwskie i bombardujące zawsze pozostanie w rękach dowódcy armji. Podział lotnictwa linjowego uzależnić od ilości jednostek oraz ilości wyższych związków (grup operacyjnych). W zasadzie każdej grupie operacyjnej należy przydzielić jedną eskadrę linjową (jeśli grupa nie ma lotnictwa organicznego). Jeśli dywizje piechoty i brygady kawalerji mają organiczne lotnictwo towarzyszące, przydział jednostek lotnictwa jest zbędny, przynajmniej

¹ Pomijam grupę operacyjną, albowiem w większości wypadków da się ona przyrównać bądź do armji, bądź do dywizji.

w okresie wstępnym. W związku z przypuszczalnym podziałem lotnictwa linowego należy podzielić pracę rozpoznawczą eskadr linowych tak, aby eskadra, która ma pozostać w armji, otrzymała rozpoznanie dalekie, natomiast eskadry, które mają być w przyszłości przydzielone do grup operacyjnych, otrzymały rozpoznanie bliskie, t. j. to, które przypadnie im w udziale już bezpośrednio na korzyść grup operacyjnych. W razie dysponowania większą ilością jednostek lotnictwa linowego, nie należy do rozpoznania używać wszystkich jednostek, ograniczając się do 1—2 eskadr. Dla pozostałej ilości eskadr należy jedynie przewidzieć zadania, np. zwalczania oddziałów nieprzyjacielskich na ziemi, lub bombardowania dziennego. W obliczeniach, dotyczących przyszłego manewru armji, należy przewidywać użycie lotnictwa myśliwskiego i bombardującego i, w związku z tem, określić ich przypuszczalne zadania (np. opóźnienie koncentracji przez bombardowanie stacyj wylądowczych lub bliskich węzłów kolejowych).

Rozpoznanie na korzyść dowódcy armji — w okresie wstępnym powinno objąć całe przedpole armji oraz przysze przedpola grup operacyjnych. Całość rozpoznania będzie w rękach dowódcy armji aż do czasu ujawnienia kierunków i obszarów koncentracji nieprzyjaciela. Rozpoznanie powinno iść w kierunku stwierdzenia urzeczywistnienia się poczynionych przez dowódcę armji przypuszczeń. Grupy operacyjne nie będą rozpoznawały, same kierując swe zapotrzebowanie do dowódcy armji. W razie bardzo ożywionych działań osłony nieprzyjaciela — może zajść konieczność wsparcia lotami własnych oddziałów osłonowych. Z chwilą ujawnienia kierunków koncentracji i obszarów wylądowczych należy przydzielić podwładnym dowództwom odpowiednie środki i wyznaczyć pasy rozpoznania. Głębokość rozpoznania uzależnić od sieci komunikacyjnej przede wszystkim kolejowej. Przy słabej sieci komunikacyjnej sięgać jak najgłębiej, prowadząc rozpozna-

nie o mniejszej częstotliwości i starając się ubezpieczyć operacyjnie na dłuższy okres czasu (3—5 dni). Przy gęstej sieci kolejowej i szosowej — sięgać rozpoznaniem płycej, lecz objąć jak najwięcej kierunków, prowadząc, zarówno w dzień, jak i w nocy, rozpoznanie o większej częstotliwości.

Lotnictwa myśliwskiego — można użyć do ubezpieczenia pewnych ograniczonych co do miejsca urywków, jak: większe wyładowania, niebezpieczne przemarsze przez większe mosty i t. d. Pomimo możliwości bombardowania głębokich tyłów w nocy — nie należy pozostawiać lotnictwa myśliwskiego na tyłach do zadań obrony przeciwlotniczej, albowiem działa ono wyłącznie w dzień. Przewidzieć możliwość użycia do zwalczania oddziałów na ziemi, szczególnie, jeśli oczekujemy groźnych działań jednostek osłonowych nieprzyjaciela (np. zagonu kawalerji). Przemarszów wielkich jednostek i t. d. zazwyczaj nie należy ubezpieczać przez lotnictwo myśliwskie, ze względu na zużycie bardzo dużych sił, na co armję niezawsze będzie stać. Przewidzieć już uprzednio możliwość użycia lotnictwa myśliwskiego na korzyść przyszłego działania głównego. Lotnictwo myśliwskie nie powinno zdradzać swego rozmieszczenia, albowiem w większości wypadków ujawnia przez to kierunek przyszłych działań. Jeśli niema wyraźnej potrzeby użycia, należy je bez wahania pozostawić w odwodzie w przewidywaniu przyszłego działania.

Lotnictwa bombardującego — użyć do opóźnienia koncentracji nieprzyjaciela, t. j. do bombardowania jego sieci kolejowej. Przy słabej sieci kolejowej przeciwnika należy sięgać jak najgłębiej, bombardując bądź węzły, bądź stacje przejściowe — zależnie od sił, obrony przeciwlotniczej i t. d. Przy gęstej sieci kolejowej i szczupłych siłach własnych należy się w zasadzie ograniczać do stacyj wyładowniczych. Bombardowanie rozpoczynać jedynie z chwilą, gdy się koncentracja już ujawniła. Ograniczać przedmioty

bombardowania, zwiększając w ten sposób siłę niszczenia. Po skutecznem bombardowaniu stosować nękanie.

Zwalczanie oddziałów nieprzyjaciela na ziemi. Należy przeprowadzić obliczenia, czy już w okresie osłony nie istnieje poważne zagrożenie ze strony szybko zmobilizowanych oddziałów nieprzyjacielskich, zwłaszcza kawalerji i broni pancernej (zagon). Jeśli takie zagrożenie istotnie istnieje i jeśli jest groźne dla manewru własnego lub przeprowadzenia koncentracji, a wreszcie, jeśli nie mamy lub nie będziemy mieli oddziałów do przeciwstawienia, wówczas należy uprzednio przewidzieć użycie jak największej ilości lotnictwa. Działanie takie wraz z przypuszczalnym kierunkiem oraz przypuszczalnymi obszarami—powinno być zgóry przewidziane. Muszą być obliczone środki lotnictwa, które mogą uczestniczyć w działaniu, wyznaczony wspólny dowódca oraz poczynione przygotowania lotniskowe i zaopatrzeniowe. Natomiast nie należy stosować doraźnych wypadów zwalczania oddziałów nieprzyjacielskich, nie zagrażających naszemu manewrowi, aby nie pozostać bez lotnictwa na okres działania głównego.

Lotniska. Przygotowanie odpowiedniej ilości lotnisk powinno się stać najgłówniejszą troską, zarówno dowódcy armji jak i lotnictwa. Armja powinna okazać pomoc w przydzielaniu rąk roboczych. Lotnisk należy przygotować więcej, niż potrzeba (możliwość zasilenia lotnictwem szczebla wyższego). Dowódca lotnictwa powinien być dokładnie poinformowany o zamiarach dowódcy armji i w związku z tem powinien przystąpić do natychmiastowego przygotowania lotnisk na obszarach:

- gdzie się obecnie znajdują oddziały,
- skąd przewidujemy rozpoczęcie działania głównego,
- skąd najbardziej zagraża nieprzyjaciel.

Na szczeblu armji lotniska powinny być ugrupowane w głąb, zwłaszcza te, z których się przewiduje działanie lotnicze przeciwko oddziałom na ziemi. W zasadzie należy

zawsze tworzyć węzły lotnisk. Wszystkie lotniska powinny otrzymać telefoniczne połączenia, wykonane środkami armji, oraz dozór wojskowy.

Zaopatrywanie i obsługa. W przewidywaniu manewru należy poczynić przygotowania materiałów zużywalnych (materiały pędne, amunicja i bomby). Na kierunku przewidywanego działania głównego należy wysunąć jak najbardziej ku przodowi czołówki zaopatrzeniowe dla ułatwienia zaopatrywania w czasie działania. W odpowiedniej odległości na tyłach zagrożonego kierunku należy przewidzieć czołówki zaopatrzeniowe (ruchome na samochodach) wraz z obsługą, na wypadek pośpiesznej koncentracji i w celu zastąpienia obsługi i taboru jednostek, który jeszcze nie zdążył przybyć.

B) Działania zaczepne.

Ogólnie. Działania zaczepne są urzeczywistnieniem pomysłu dowódcy, prowadzącego do ostatecznego rozstrzygnięcia. Z tą chwilą więc oczy dowódcy armji są skierowane przede wszystkim na wykonanie. Należy wszystko zrobić, aby oddać środki potrzebne do samej walki. Większość sił powinna się znaleźć na kierunku, gdzie się szuka decydującego rozstrzygnięcia, to też, jeśli tych środków niema w nadmiarze, nie należy się obawiać pozbawienia lotnictwa innych odcinków.

Podział lotnictwa. Lotnictwo linjowe należy decentralizować. W związku z tem, należy je przydzielać podwładnym aż do dowódców dywizji włącznie, zapewniając w ten sposób skuteczną współpracę z artylerją, rozpoznanie bojowe i dozоровanie. Grupa operacyjna, która prowadzi wysiłek główny, powinna otrzymać jednostkę lotnictwa linjowego do rozpoznania bliskiego lub do współpracy z artylerją grupy (brygada artylerji). Wreszcie dla ubezpieczenia działań dowódcy armji należy zachować dla armji pewne minimum lotnictwa, które będzie prowadziło roz-

poznanie dalekie, a ewentualnie i bliskie, oraz ubezpieczało od strony skrzydeł. Aby zapewnić pracę na korzyść dowództw, prowadzących wysiłek główny (armja, grupa operacyjna, dywizja), nie należy się obawiać pozbawienia pracy lotnictwa linjowego innych dowództw, o znaczeniu drugorzędnym, odbierając im to lotnictwo na pewien przeciąg czasu. Jeśli ilość lotnictwa linjowego jest dość znaczna, można zapewnić wszystkim szczeblom dowództw rozpoznanie i współpracę z broniami, nie przydzielając jednak nadmiernej ilości lotnictwa. Pozostałe jednostki lotnictwa linjowego należy zgrupować w rękach dowódcy aeronautyki armji do zadań bojowych. Skoro się przewiduje zadania bojowe (zwalczanie oddziałów nieprzyjacielskich na ziemi, np. w pościgu), można, dla uzyskania większych sił lotnictwa, pozbawić na pewien czas pracy lotnictwa linjowego wszystkie dowództwa o roli drugorzędnej. W tym wypadku należy pamiętać, że lotnictwo linjowe armji musi przyjąć na siebie rozpoznanie na korzyść tych dowództw, co znacznie zwiększy pracę lotnictwa linjowego armji. Podział lotnictwa linjowego będzie wynikał z uprzednio przemyślanego planu; plan ten nie powinien być sztywny i powinien przewidywać manewr lotnictwem, czyli pozbawianie lub zasilanie lotnictwem pewnego działania w miarę zarysowującej się potrzeby.

Lotnictwo myśliwskie pozostanie zawsze w rękach dowódcy armji, mimo to będzie działało tylko pośrednio na jego korzyść. Jest ono jakgdyby artylerją ciężką armji, pozostającą w dyspozycji dowódcy armji, której ogień jest wypożyczony odcinkowi głównego natarcia. Tak więc i praca lotnictwa myśliwskiego będzie oddana dowódcy, prowadzącemu wysiłek główny. W tym wypadku również należy przewidywać manewr lotnictwem, a więc możliwość przerzucenia go na inne odcinki. Operacyjne rozdrabnianie sił lotnictwa myśliwskiego — jest niedopuszczalne. W razie posiadania więc większych sił należy wszystkie jed-

nostki skierować dosłownie na jeden odcinek. W razie zmiany położenia nie należy się obawiać ogołocenia całego odcinka z lotnictwa myśliwskiego, a całość lotnictwa przenieść na inny odcinek, bardziej dla nas ważny w tej chwili. Ważne jest przewidywanie użycia go w razie pościgu.

Lotnictwo bombardujące pozostanie wyłącznie w rękach dowódcy armji i będzie używane w zasadzie zawsze do celów „operacyjnych“, czyli celów, obchodzących przede wszystkim manewr dowódcy armji (czułe punkty na tyłach nieprzyjaciela). Przewidywać użycie go w razie pościgu.

Rozpoznanie na korzyść dowódcy armji obejmie w dalszym ciągu głębokie tyły nieprzyjaciela, jako dozоровanie, t. j. obserwacja linii dowozowych ztyłu. Będzie to więc niejako ubezpieczenie toczących się działań. Obszar, mniej więcej od stacyj wyładowczych nieprzyjaciela ku frontowi, należy oddać grupom operacyjnym. Jeśli niema przejściowych dowództw (grup operacyjnych), obszar stacyj wyładowczych należy wziąć do rozpoznania armji, nakazując dywizjom rozpoznanie płytsze. Zasady, które omówiłem przy słabej i gęstej sieci komunikacyjnej, pozostaną nadal aktualne, t. z. przy słabej sieci — rozpoznawać głębiej a rzadziej, przy gęstej płycej a częściej. Przy przydzielaniu podwładnym dowództwom pasów rozpoznania nie należy się kierować szablonem (np.: wszystkie grupy operacyjne rozpoznają do stacyj wyładowczych), lecz zadaniem, terenem i t. p. A więc dla grupy prowadzącej wysiłek główny, działającej na odcinku znacznie zwężonym, należy przydzielać rozpoznanie płytsze; natomiast dla grupy osłaniającej lub prowadzącej działanie drugorzędne na bardziej szerokim froncie — należy przydzielać rozpoznanie głębsze. Najwięcej uwagi zwracać na tyły bezpośrednie, t. j. na ruch, który się kieruje na pole bitwy z obszarów stacyj wyładowczych. Rozpoznanie linii rozszarowanych odgrywa olbrzymią rolę — należy pilnie śledzić moż-

liwości zasilenia pola bitwy oddziałami z przed odcinków sąsiednich armij. Szczególnie więc ważną rzeczą będzie utrzymywać ścisłą styczność z sąsiednimi armjami, przekazując jednym wiadomości o drugich, uzyskane z rozpoznania lotniczego, zwłaszcza zaś, co do ruchów rozszadowych.

Lotnictwa myśliwskiego — użyć w całości do wsparcia wysiłku głównego, przedewszystkiem do osłony własnej obserwacji powietrznej, a więc do działań obronnych. Jeżeli siły lotnictwa myśliwskiego mogą ubezpieczyć pracę własnych samolotów i balonów w zupełności, pozostałej części lotnictwa myśliwskiego należy użyć do działań zaczepnych na tymże odcinku, zwiększając w ten sposób intensywność pracy lotnictwa myśliwskiego nad polem bitwy.

Jednostek lotnictwa myśliwskiego nie należy podporządkowywać dowództwom niższym, poprzestając na „wypożyczeniu“ im jego pracy. Z tego też powodu lotnictwo myśliwskie należy rozmieszczać jak najbliżej frontu, na tyłach oddziałów wykonywających wysiłek główny. Rozmieszczenie na tym obszarze jednostek lotnictwa myśliwskiego należy przeprowadzać w ostatniej chwili, aby nie zdradzać przygotowań do natarcia. Układanie szczegółów planu ubezpieczenia pracy samolotów i balonów — należy do czynności dowódcy lotnictwa myśliwskiego i dowódców odnośnych eskadr linjowych.

Lotnictwo bombardujące — należy skierować przede wszystkim do zadań opóźniania oddziałów napływających na pole bitwy, w zasadzie transportów kolejowych. Należy obliczyć, co można zyskać przy bombardowaniu słabej i gęstej sieci kolejowej. Jeżeli rozpoznanie nie wykazuje odpowiednich celów na tyłach głębszych, lotnictwo bombardujące można skierować i na tyły bliższe, t. j. do opóźniania zaopatrywania, do bombardowania większych składów, sztabów, lub bombardowania lotnisk tuż przed na-

tarciami i t. d. W razie braku wyraźnych celów i potrzeb w okresie natarcia lepiej jest zachować lotnictwo bombardujące na okres przewidywanego pościgu, gdy działalność jego, skierowana na sieć kolejową przeciwnika, może być szczególnie skuteczną.

Zwalczanie oddziałów nieprzyjaciela na ziemi. Należy przewidywać konieczność użycia lotnictwa przeciwko tym oddziałom nieprzyjacielskim, któreby mogły zdążyć na pole bitwy w czasie trwania działania, a przez to mogły zmienić korzystne dla nas położenie. Zwalczanie nieprzyjaciela na ziemi można i należy stosować jedynie w bardzo poważnych wypadkach, gdy, zarówno ilość przeciwnika, jak i jego kierunek oraz przypuszczalna odległość od pola bitwy, — zagrażają naszym działaniom. Przeciwnie — drobnych celów, nawet w dogodnych położeniach, lecz nie wpływających na całość działań, nie należy zwalczać dla zaoszczędzenia lotnictwa do zadań ważniejszych. W przewidywaniu tej chwili należy przeprowadzić obliczenia, jakiej ilości i jakich jednostek możnaby użyć w tym celu. Dotyczy to nawet ściągnięcia całego lotnictwa myśliwskiego czy też lotnictwa bombardującego oraz części eskadr linjowych. Do takich działań konieczne jest uprzednie opracowanie planu, wyznaczenie przyszłego dowódcy wyprawy i t. d.

Lotniska. — Z chwilą rozpoczęcia działań zaczepnych wszystkie poprzednio, projektowane lotniska powinny już być wykonane. Należy obliczyć możność wykonania manewru lotnictwem myśliwskim w czasie trwania działania, bądźto w celu zasilenia nowego kierunku, bądź też w celu zorganizowania wyprawy przeciwko oddziałom na ziemi. Szczególnie ważne jest ułożenie planu przesunięć lotnictwa na wypadek posunięcia się naprzód. Wszystkie eskadry linjowe armji, lotnictwo myśliwskie i bombardujące — należy ściśle poinformować o przyszłych obszarach rozmieszczenia. W tym celu dowódca aeronautyki armji powinien

uprzednio zarządzić rozpoznanie terenów na obszarze nieprzyjaciela oraz przygotować odpowiednie środki do uruchomienia tych terenów w razie przesunięcia. Będą to środki bądź własne, bądź też poszczególnych jednostek lotnictwa.

Zaopatrywanie i obsługa. W przewidywaniu przesunięć naprzód i trudności w uruchomieniu sieci kolejowej — dowódca aeronautyki przewiduje zaopatrzenie wysuniętych lotnisk przez specjalne czołówki samochodowe. Ponadto, na okres działania w przewidywaniu manewru lotnictwem, t. j. przerzucenia większej ilości lotnictwa na pewien obszar, należy przewidzieć tamże odpowiednią ilość zaopatrzenia oraz zastępczej obsługi.

C) Działania obronne.

Ogólnie. Działania obronne wyróżniają się tem, że inicjatywa w tym wypadku jest po stronie nieprzyjaciela. Dowódca armji oblicza możliwości przeciwnika, robiąc pewne przypuszczenia i poszukując wiadomości, któreby pozwalały wywnioskować o możliwości urzeczywistnienia tego lub innego przypuszczenia. W związku z tem należy zrobić pewne przewidywania co do użycia lotnictwa do każdego poszczególnego przypuszczenia. Aż do chwili spełnienia się jednego z nich — całe lotnictwo należy trzymać w rękach dowódcy armji, poczem zasilić najniebezpieczniejsze odcinki.

Podział lotnictwa. Zadaniem podziału lotnictwa w działaniach obronnych będzie ułożenie elastycznego planu, przewidującego możliwość dokonywania manewru lotnictwem, przerzucania go, zgodnie z przyjętymi przypuszczeniami, na ten lub inny odcinek. W okresie poprzedzającym samą obronę — lotnictwo linjowe powinno być skupione w rękach dowódcy armji, prócz niewielkiej ilości lotnictwa, już pracującego w ramach większych związków. Z chwilą ujawnienia poczynań nieprzyjaciela — lotnictwo

linjowe powinno być zdecentralizowane i oddane do dyspozycji dowództw na głównych kierunkach działania nieprzyjaciela. Należy zwrócić uwagę, aby ilość przekazanego lotnictwa linjowego do dyspozycji tych dowództw skutecznie zabezpieczała rozpoznanie na ich korzyść oraz pracę na korzyść broni głównej. Nie należy się obawiać zupełnego pozbawienia odcinków drugorzędnych lotnictwa linjowego, ściągając poszczególne jednostki w celu utworzenia odwodu lotnictwa, zwłaszcza w przewidywaniu użycia większych zgrupowań lotnictwa do zwalczania oddziałów na ziemi (np.: w razie odwrotu). W tym wypadku — rozpoznanie na korzyść dowództw pozbawionych lotnictwa linjowego powinno przypaść w udziale lotnictwu armji.

Lotnictwo myśliwskie zawsze pozostanie w rękach dowódcy armji; praca jego będzie oddaną temu dowództwu, na którego odcinku ujawni się główny wysiłek nieprzyjaciela. W związku z możliwością i koniecznością działania przeciwko oddziałom na ziemi — należy przewidywać możliwość skupienia całego lotnictwa myśliwskiego ponownie w rękach dowódcy armji, gdzie, łącznie z innymi rodzajami lotnictwa będzie stanowiło potężny odwód.

Lotnictwo bombardujące pozostanie wyłącznie w rękach dowódcy armji.

Rozpoznanie na korzyść dowódcy armji — obejmie przede wszystkim tyły bliskie, t. j. od stacyj wyładowniczych ku linii frontu, oraz linje rozszadowe, któremi nieprzyjaciel może ściągać swe oddziały z przed odcinków sąsiednich armij. Jeśli się przeciwnik skupił do bitwy i znaczną część oddziałów umieścił już w terenie, rozpoznanie na korzyść dowódcy armji powinno w zasadzie sięgać płytko; to też najczęściej rozpoznanie dalekie przypadnie w udziale lotnictwu szczebla wyższego (frontu, grupie armji, naczelnego wodza). Jeśli istnieją dowództwa przejściowe (grupy operacyjne), należy im przydzielać rozpoznanie płytkie (do jednego przemarszu dziennego).

Plan rozpoznania na korzyść dowódcy armji powinien wynikać bezpośrednio z przypuszczeń co do działań przeciwnika. Z chwilą więc ujawnienia pewnego przypuszczenia — należy zwrócić uwagę już nie na manewr nieprzyjaciela, lecz na działania wykonawcze na polu bitwy, a więc nie na tyły, lecz na front.

Lotnictwo myśliwskie. Plan jego użycia należy układać niezwykle elastycznie. W zasadzie należy przewidywać rzucenie wszystkich sił lotnictwa myśliwskiego na odcinek najbardziej zagrożony — tam, gdzie nieprzyjaciel skieruje główne uderzenie. Jednostki lotnictwa myśliwskiego należy rozmieszczać na tyłach zagrożonego odcinka, działając zaczepnie przeciwko lotnictwu i balonom przeciwnika. Ubezpieczenie pracy własnego lotnictwa i balonów będzie możliwe jedynie po zaspokojeniu potrzeb działań zaczepnych, t. j. zwalczania lotnictwa nieprzyjacielskiego. Jeśli dysponujemy znacznymi siłami lotnictwa myśliwskiego, można jednocześnie wykonywać oba zadania, t. j. działać zaczepnie i obronnie. W planie użycia lotnictwa myśliwskiego należy przewidywać możność użycia go przeciwko oddziałom na ziemi; dla tego celu nie należy się obawiać огоłocenia w zupełności wszystkich odcinków z pracy lotnictwa myśliwskiego (na przykład: w odwrocie).

Lotnictwo bombardujące — w zasadzie będzie użyte do celów operacyjnych, lecz na tyłach bliższych. Wobec małego prawdopodobieństwa potrzeby opóźniania nowoprzybywających jednostek (albowiem nieprzyjaciel jest już skoncentrowany), należy zwrócić uwagę na skuteczność, jaka może powstać przy bombardowaniu pewnych przedmiotów, centralnie zasilających oddziały nieprzyjacielskie, jak np. przyfrontowe składy amunicji, jednostki lotnicze, sztaby, większe składy zaopatrywania i t. d. Jeśli się nieprzyjaciel oderwał znacznie od linii kolejowej, bardzo duże znaczenie ma bombardowanie dowożących linii ko-

lejuowych, aby zwiększyć odległość między oddziałami walczącymi a stacjami zaopatrzenia.

Zwalczanie oddziałów nieprzyjaciela na ziemi. W okresie działań obronnych mimowoli się nasunie znaczna ilość przedmiotów, nadających się do zwalczania. Dowództwo powinno dokładnie obliczyć, które z tych przedmiotów powinny być zwalczane przez lotnictwo. Wobec tego, że takie obliczenia nie dadzą się z całą ścisłością przeprowadzić już zgóry, dobrze jest trzymać jedynie w pogotowiu siły lotnictwa, przeznaczonego do takich działań i, z chwilą wyjaśnienia się położenia, szybko je zaalarmować, wskazując im określony przedmiot. W działaniach obronnych (obrona, opóźnianie, odwrót) w niektórych wypadkach pomoc lotnictwa będzie potrzebna, w zasadzie na tyłach bezpośrednich, a niekiedy niemal i na samym polu bitwy. Pomoc taka będzie skuteczna jedynie wtedy, gdy się poczyni odpowiednie przygotowania, zarówno co do lotnisk, jak i materiałowe, a zwłaszcza co do wyznaczenia wspólnego dowódcy, kierującego całością działania wszystkich rodzajów lotnictwa. W chwilach istotnie groźnych nie należy się obawiać podporządkowania temu dowódcy, łącznie z jednostkami lotnictwa linjowego i myśliwskiego, również i jednostek lotnictwa bombardującego.

Lotniska. W związku z przypuszczeniami, dotyczącymi działań nieprzyjaciela, należy niezwłocznie przystąpić do organizacji lotnisk, bez względu na to, które z tych przypuszczeń w przyszłości się spełni. Lotniska należy organizować w głąb, zapewniając pracę lotnictwa dla poszczególnych dowództw nawet w razie głębszego odwrotu. Należy już zgóry ułożyć plan wycofania eskadr pod warunkiem, żeby każda z jednostek lotniczych była poinformowana o kolejnych lotniskach dla niej przeznaczonych. Szczególną uwagę należy zwrócić na kierunki najbardziej zagrożone, oraz na obszary, w których przewidujemy skupienie lotnictwa do zadań zwalczania nieprzyjaciela na zie-

mi. Organizacja lotnisk zapasowych (oraz innych w związku z planem przesunięcia) powinna przypaść w udziale organom dowódcy aeronautyki armji, wzmocnionym siłami roboczymi, przydzielonemi przez armję lub dowództwa etapowe. Do tej pracy nie należy pociągać jednostek lotnictwa, walczących na froncie.

Zaopatrywanie i obsługa. W przewidywaniu możliwości odwrotu należy poczynić przygotowania w zaopatrywaniu jednostek lotnictwa na nowych lotniskach. To też na kierunku przewidywanego głównego uderzenia nieprzyjaciela powinny się znaleźć czołówki zaopatrzeniowe, dość głęboko ugrupowane w głąb. Przewidując możliwość zasilenia nowemi jednostkami lotnictwa, oddanemi przez dowództwo wyższe (frontu, naczelnego wodza) — należy poczynić przygotowania co do posiadania pewnej ilości zarówno zaopatrywania, jak i zastępczej obsługi (mechaników).

* * *

Rozdział XIII.

INSTRUKCJA FUNKCJONOWANIA SZTABÓW AERONAUTYCZNYCH W POLU ORAZ ROZKAZODAWSTWA AERONAUTYCZNEGO.

(Projekt).

Na zakończenie podaję projekt instrukcji, regulującej pracę sztabów aeronautycznych oraz rozkazodawstwo na szczeblu dywizji i armji.

Zakres tej instrukcji jest nieco rozszerzony, wkracza poniekąd i w kompetencje sztabów dowództwa, wskazując na właściwe formy współpracy sztabów ogólnych i sztabów aeronautycznych.

Instrukcja ta¹ prawdopodobnie wejdzie (może z pewnemi poprawkami) do nowej „Instrukcji funkcjonowania wyższych sztabów w polu“.

Co do rozkazodawstwa lotniczego — zaszły dość znaczne zmiany. Obowiązujące dotychczas rozkazodawstwo było oparte na wzorach z czasów wielkiej wojny (duża ilość lotnictwa, walki pozycyjne). Z tych też względów narzucało ono bardziej szczegółowe ujęcie zadań, sta-

¹ Instrukcja została opracowana przez komisję w składzie mjr. dypl. pil. Romeyki, mjr. Jungrava, szefa Wydziału Studiów Departamentu Aeronautyki, i mjr. Adameckiego, wykładowcy taktyki lotnictwa w Centr. Wysz. Of. Lot. w Dęblinie. Ponadto przy układaniu i opinjowaniu instrukcji współpracowali wykładowcy W. S. Woj.: ppłk. dypl. Sosabowski, mjr. dypl. Sulisławski i mjr. dypl. obs. inż. Piasecki.

wianych lotnictwu: był na to czas, łączność i odpowiednie środki.

Przeniesienie tego rodzaju rozkazodawstwa w nasze warunki nie mogło dać dobrych wyników. Już samo opracowanie § „Aeronautyka“ do rozkazu operacyjnego armji — u niemożliwiało włączenie go do rozkazu prosto ze względu na objętość. Skądinąd znów ruchowe działania, które się mogą stać naszym udziałem w przyszłej wojnie, uniemożliwiają planowanie użycia lotnictwa na czas dłuższy, nakazując szybkie dawanie ścisłych zarządzeń jedynie na czas najbliższy.

Rewizja rozkazodawstwa ściśle lotniczego nastąpiła już w „Regulaminie lotnictwa“. Tam się znajdują wytyczne co do rozkazów na szczeblu dywizjonu i eskadry. Są tam również pewne wytyczne co do rozkazów dowództwa ogólnego, zwłaszcza dotyczące użycia lotnictwa bombardującego lub do zadań zwalczania żywych sił nieprzyjaciela. To też w niniejszej instrukcji są ujęte tylko rozkazy, wynikające ze współpracy sztabu dowództwa ze sztabem aeronautyki.

Należałoby podkreślić, że wzory rozkazów służą jedynie do pomocy w pracy sztabowej. Z tych też względów nie należy się ściśle do nich stosować. Logicznie rozwiązane położenie narzuci każdorazowo najlogiczniejszy i najśluszniejszy sposób ujęcia zarządzeń na piśmie.

Pozostawałoby jeszcze wspomnieć, że niniejsza instrukcja nie obejmuje rozkazodawstwa techniczno-administracyjnego (do czegośmy się nie uważali za powołanych), którego uregulowanie nastąpi już wkrótce w drodze zarządzenia właściwych władz.

Rozdział I.

ZASADY OGÓLNE.

1. Cel instrukcji.

Instrukcja ma na celu:

- ujednostajnienie i uproszczenie rozkazodawstwa aeronautyki na różnych szczeblach dowództw,
- ustalenie zarysu kompetencji dowódców aeronautyki i ich sztabów,
- określenie zasad współpracy sztabów ogólnych ze sztabami aeronautyki.

2. Zakres instrukcji.

Instrukcja obejmuje:

- rozkazy, otrzymywane przez dowódcę aeronautyki armji,
- rozkazy, wydawane przez dowódcę aeronautyki armji,
- postanowienia, dotyczące rozkazodawstwa na szczeblu grupy operacyjnej,
- rozkazy, otrzymywane przez dowódców jednostek lotniczych, oddanych do dyspozycji dowódców wielkich jednostek (dywizji piechoty lub brygady kawalerji).

Rozkazy, wydawane przez dowódców jednostek lotnictwa (dywizjonów, eskadr) i balonów, są objęte „Regulaminem lotnictwa“ i „Regulaminem wojska balonowego“ tom II.

3. Zasady rozkazodawstwa.

Charakter wojny ruchowej, obfitującej w szybko zmieniające się położenia, wymaga sprawności w wyczerpującym i szybkim określaniu zadań, przypadających aeronautyce.

Dowódcy aeronautyki wszystkich szczebli powinni dążyć do uproszczenia i zmniejszenia rozkazodawstwa.

Instrukcja podaje wzory tylko rozkazów głównych,

wydawanych przez dowódców aeronautyki. Dowódca powinien każdorazowo indywidualnie ocenić położenie i posługiwać się wzorami jedynie jako pomocą przy pracy sztabowej.

Rozdział II.

ROZKAZY, OTRZYMYWANE PRZEZ DOWÓDCĘ AERONAUTYKI ARMJI.

4. Zakres kompetencji dowódcy aeronautyki armji.

W skład dowództwa armji wchodzi dowódca aeronautyki wraz ze swym sztabem. Jest on doradcą fachowym dowódcy armji i, jako taki, podlega dowódcy armji.

Poza tem jest jednocześnie i szefem służby aeronautycznej.¹

5. Rodzaje rozkazodawstwa.

Dowódca armji przekazuje wytyczne lub rozkazy w postaci:

- odpraw (rozkazów ustnych),
- wytycznych osobistych,
- rozkazu operacyjnego, część 1-sza,
- „ „ „ część 2-ga,
- rozkazów szczególnych.

6. Odprawy lub współpraca.

Na szczeblu armji odprawy² odbywają się z udziałem dowódcy aeronautyki lub członków jego sztabu, zarządzane przez:

- dowódcę armji,

¹ W zasadzie funkcje szefa służby przypadają — z ramienia dowódcy aeronautyki — oficerowi technicznemu, który podlega pod tym względem kwatermistrzowi armji.

² „Odprawa“ obejmuje rozkazy ustne, raporty, meldunki osobiste i t. d.

- szefa sztabu,
- szefów oddziałów,
- kwatermistrza,
- szefa łączności.

7. Odprawy dowódcy armji.

Dowódca aeronautyki armji zasadniczo uczestniczy w każdej odprawie ustnej, organizowanej przez dowódcę armji, a mającej na celu przekazanie najbliższym współpracownikom wytycznych co do zamierzonych działań.

Po wysłuchaniu ogólnych wytycznych dowódca aeronautyki armji powinien być gotów do zreferowania dowódcy armji możliwości użycia aeronautyki w zamierzonym działaniu. W szczególności obowiązkiem jego jest stawiać wnioski, dotyczące:¹

- podziału jednostek lotnictwa i balonów oraz rozmieszczenia ich w terenie,
- przydziału nowych jednostek aeronautyki,
- organizacji obrony przeciwlotniczej,²
- przydziału dodatkowych środków przewozowych lub sił roboczych.

8. Współpraca ze sztabem armji.

Na podstawie wytycznych dowódcy armji sztab armji opracowuje szczegóły wykonawcze i ujmuje je w formę rozkazów.

Opracowanie rozkazów zazwyczaj poprzedzają odprawy ustne; odprawy te mogą mieć charakter odpraw ogólnych dla wszystkich zainteresowanych w pracy wykonawczej

¹ W tym wypadku dowódca aeronautyki armji jest przyrównany do dowódcy artylerji dywizyjnej, którego obowiązkiem jest stawiać wnioski dowódcy dywizji piechoty, który je może uwzględnić lub nie.

² Niniejsza instrukcja wspomina tylko o tym obowiązku, nie regulując zakresu działań dowódcy aeronautyki armji, co nastąpi w osobnej instrukcji i regulaminie.

lub też odpraw (referatów) szczególnych dla poszczególnych oficerów sztabu.

a) **Odprawa szefa sztabu armji** — ma na celu omówienie i uzgodnienie całokształtu prac wykonawczych i ich podział między poszczególne organa sztabu.

Obowiązkiem dowódcy aeronautyki armji jest przygotować na tę odprawę już całokształt przewidywań co do użycia swej broni, jak również przewidywań jej potrzeb, zwłaszcza tych, które nie mogą być uskutecznione we własnym zakresie, lecz potrzebują pracy innych organów sztabu.

b) **Odprawa szefa oddziału II sztabu armji** — ma na celu określenie całości planu poszukiwania wiadomości i podziału tej pracy między poszczególne oddziały i organa rozpoznania.

Obowiązkiem dowódcy aeronautyki armji jest przedstawić plan użycia aeronautyki do poszukiwania wiadomości, pamiętając przytem o konieczności oszczędzania swej broni; to też powinien on uwzględniać tylko te zadania, których nie mogą wykonać inne organa rozpoznania, jakimi rozporządza armja.

Ponadto współpraca sztabu dowódcy aeronautyki armji z oddziałem II sztabu armji (powinna być jak najściślejsza) dotyczy:

1) wspólnego studjowania poszczególnych dokumentów z rozpoznania. Pracę tę z ramienia dowódcy aeronautyki armji wykonywa oficer informacyjny jego sztabu; będzie on powołany zwłaszcza do wykorzystania zdjęć lotniczych (ewentualnie przy pomocy specjalisty), badania jeńców, oraz dokumentów, dotyczących aeronautyki i obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela;

2) redagowania komunikatu informacyjnego armji, przyczem obowiązkiem sztabu dowódcy aeronautyki armji jest zestawienie składu bojowego aeronautyki i obrony

przeciwlotniczej nieprzyjaciela oraz stosowanej przez niego taktyki użycia tych broni;

c) **odprawy szefa oddziału III sztabu armji**, mającej na celu uzgodnienie i ustalenie wszystkich szczegółów operacyjnych, dotyczących przewidywanych działań armji.

Obowiązkiem dowódcy aeronautyki armji jest przedstawić szczegółowy plan taktycznego użycia swej broni, a mianowicie: podział podległych mu jednostek (lub ich części) na poszczególne rodzaje; rozmieszczenie ich w terenie z uwzględnieniem miejsca postoju dowództw, dla których jednostki te mają pracować; czas potrzebny na przygotowanie jednostek lotniczych do wykonania przewidzianych dla nich zadań z uwzględnieniem konieczności przypuszczalnych przesunięć, przygotowań lotnisk, uzupełnień i t. p.; czas wykonania zadań, uzgodniony z działaniami innych broni.

Odprawa u szefa oddziału III armji powinna dotyczyć wszystkich szczegółów, potrzebnych do opracowania § „Aeronautyka“, rozkazu operacyjnego armji, rozkazów szczególnych dla aeronautyki armji oraz „rozkazów rozpoznania“, opracowanych zasadniczo przy współudziale oddziału II sztabu armji.

d) **Odprawa kwatermistrza armji** — ma na celu ustalenie planu użycia służb.

Z ramienia dowódcy aeronautyki armji współpracuje z kwatermistrzem oficer techniczny,¹ który ma obowiązek przedstawienia swych potrzeb, dotyczących: zaopatrzenia, ewakuacji, przydziału dodatkowych środków przewozowych, sił roboczych i t. d.

e) **Odprawa szefa łączności armji** — ma na celu ustalenie planu łączności przy pomocy wszystkich środków łączności, jakimi rozporządza armja.

Obowiązkiem oficera taktycznego sztabu dowódcy aero-

¹ Jest on jakgdyby p. o. szefa służby aeronautyki.

nautyki armji jest przedstawić swe żądania, dotyczące planu łączności telefonicznej i radjowej ewentualnie żądać umieszczenia specjalnych placówek łącznościowych, użycia sygnałów specjalnych oraz użycia lotnictwa jako środka łączności.

Wytyczne osobiste.

9. Udział dowódcy aeronautyki armji.

Wytyczne osobiste, wydawane przez dowódcę armji dla dowódców wielkich jednostek, otrzymuje również dowódca aeronautyki armji, jeżeli aeronautyce przypadną ważne zadania.

Paragraf lub dział tych wytycznych, dotyczący użycia aeronautyki i obrony przeciwlotniczej może być opracowany osobiście przez dowódcę aeronautyki armji.

Rozkaz operacyjny armji, część I.

10. Paragrafy, dotyczące aeronautyki i obrony przeciwlotniczej.

Rozkaz operacyjny armji, część I zawiera część zadań, wyznaczonych aeronautyce i obronie przeciwlotniczej armji. Są one zawarte w paragrafach:

- „Użycie różnych broni, aeronautyka“,
- Obrona przeciwlotnicza“.

11. Redagowanie odnośnych paragrafów.

Redagowanie tych paragrafów przypada w udziale oficerowi taktycznemu, za zgodą dowódcy aeronautyki armji.

Paragrafy te powinny być zredagowane jak najszybciej, po otrzymaniu wytycznych dowódcy armji lub szefa sztabu i na piśmie wręczone szefowi oddziału III sztabu armji.

12. Zakres paragrafów, dotyczących aeronautyki i obrony przeciwlotniczej.

Paragrafy rozkazu operacyjnego, część I, dotyczące aeronautyki, powinny być ujęte jak najkrócej. Powinny zawierać jedynie to, co bezpośrednio i wyłącznie dotyczy dowódców, otrzymujących dany rozkaz (w zasadzie dowódców wielkich jednostek, t. z. dywizji piechoty lub brygady kawalerji).

W szczególności § „Aeronautyka“ zawiera co do:

— **lotnictwa linjowego** — dane, dotyczące lotniska podstawowego, przydziału jednostek, przydziału lotów lub samolotów;

— **lotnictwa myśliwskiego** — dane, dotyczące lotnisk podstawowych, rodzaju działań (zaczepne lub obronne), godzin i obszarów pracy lotnictwa myśliwskiego;

— **lotnictwa bombardującego** — dane, dotyczące lotnisk podstawowych;

— **balonów** — dane, dotyczące podziału jednostek i miejsca postoju biwaków;¹

— **pasów działania** — podaje się tylną granicę rozpoznania armji.

W paragrafie „Obrona przeciwlotnicza“ podaje się dane:

— o podziale środków,

— o szczególnych zadaniach na szczeblu armji.

W razie braku nowych zarządzeń należy się ograniczyć do zaznaczenia, że podział i rozmieszczenie zostają bez zmian.

¹ W razie potrzeby należy korzystać z fachowej współpracy dowódców artylerji przeciwlotniczej i jednostek balonowych.

...§ „Aeronautyka“.

13. Przykład redagowania § „Aeronautyka“.

Lotnictwo:

- a) 5 eskadra linjowa w dysp. armji. Lotnisko podstawowe . . .
7 eskadra linjowa w dysp. 17 d. p. Lotnisko podstawowe
- b) III dyon myśl. działa obronnie na odcinku natarcia 17 d. p. Lotnisko podstawowe
- c) II dyon bombardujący. Lotnisko podstawowe
- d) Tylna granica rozpoznania armji: szosa X—Y.

Balony:

10 komp. bal. w dyspoz. 17 d. p. Biwak w m.

Przykład powyższy przedstawia typowy wzór § „Aeronautyka“, nie przesądzając, że w poszczególnych wypadkach mogą zajść pewne odchylenia, a w szczególności:

1) co do lotnictwa linjowego:

— w razie zarządzenia nawiązania łączności z wielkimi jednostkami lub oddziałami wydzielonemi wraz ze wskazaniem godzin nawiązywania łączności, ewentualnie znaku umówionego;

— w razie przeznaczenia lotnictwa linjowego do zadań zwalczania nieprzyjaciela na ziemi w uzgodnieniu z działaniem jednostek naziemnych. W tym wypadku zaznacza się przypuszczalne obszary i godziny działań lub wskazuje, z jaką wielką jednostką lotnictwo uzgadnia swe działania;

— w razie narzucenia lotnictwu linjowemu, podległemu grupom operacyjnym lub dywizji piechoty szczególnych zadań;

2) co do lotnictwa myśliwskiego:

— w razie przeznaczenia lotnictwa myśliwskiego do

zadań zwalczania nieprzyjaciela na ziemi. Postępuje się tak, jak z lotnictwem linjowem;

— w razie zarządzenia szczególnych działań lotnictwa myśliwskiego, mających wpływ na działalność lotnictwa towarzyszącego przy poszczególnych wielkich jednostkach. Wskazuje się obszary i godziny działań;

3) co do lotnictwa bombardującego:

— podaje się pas przekroczenia przez front i powrotu, jeśli się da zgóry je określić. W przeciwnym wypadku obowiązkiem dowódcy dywizjonu lotnictwa bombardującego jest zawiadomić odnośnych dowódców wielkich jednostek o godzinach i pasie przekroczenia frontu.

Rozkaz operacyjny armji, część II.

14. Paragrafy, dotyczące aeronautyki.

Paragrafy rozkazu operacyjnego, część II, dotyczące aeronautyki, zawierają punkty, regulujące:

— zaopatrywanie jednostek aeronautyki w sprzęt i materiał aeronautyczny, otrzymywany za pośrednictwem armji (np. materiały pędne, amunicja lotnicza i t. p.);¹

— ewakuację;

— przydział dodatkowych środków (sił roboczych, środków przewozowych).

Zaopatrywanie w sprzęt i materiał nieaeronautyczny (intendencki, saperski, uzbrojenia i t. d.) mieści się w ogólnych paragrafach, dotyczących tych działów.

15. Redagowanie odnośnych paragrafów.

Odnośne paragrafy rozkazu operacyjnego część II, redagują organa kwatermistrza armji przy współpracy oficera technicznego ze sztabu dowódcy aeronautyki armji.

¹ Prócz sprzętu i materiału aeronautyki, otrzymywanego centralnie, t. j. z baz lotniczych lub balonowych.

Rozkazy szczególne.

16. Charakter rozkazów szczególnych.

W postaci rozkazów szczególnych wydaje się:

- rozkaz rozpoznania;
- rozkaz użycia aeronautyki i obrony przeciwlotniczej;
- rozkazy, potwierdzające zarządzenia ustne.

17. Rozkaz rozpoznania.

Rozkaz rozpoznania redaguje oddział II armji na podstawie współpracy z oddziałem III i z oficerem informacyjnym ze sztabu dowódcy aeronautyki armji. Podpisuje go szef sztabu armji.¹ Zawiera on wyszczególnienie zadań rozpoznawczych dla lotnictwa na najbliższy okres czasu.

Rozkaz rozpoznania powinien bardzo szczegółowo ujmować żądania dowództwa w stosunku do lotnictwa, określając, zarówno drogi, jak i punkty szczególnie obchodzące dowództwo, wskazując sposób przeprowadzenia rozpoznania (wzrokowy czy fotograficzny), określając czas dostarczenia wiadomości lub obserwacji i t. d.

Niekiedy dobrze będzie poprzedzić rozkaz rozpoznania ostatniem położeniem nieprzyjaciela i wysuniętych oddziałów własnych.

18. Rozkaz szczególny użycia aeronautyki i obrony przeciwlotniczej.

W razie dużego skupienia jednostek aeronautyki i obrony przeciwlotniczej oraz przewidywanego działania— sztab armji (oddział III) wydaje z polecenia dowódcy armji i zasadniczo przy współpracy dowódcy aeronautyki

¹ Rozkaz rozpoznania, jako rozkaz bojowy, powinien zasadniczo wydawać oddział III sztabu armji, na wzór rozkazów rozpoznania bojowego dla piechoty lub kawalerji.

armji „Rozkaz szczególny użycia aeronautyki i obrony przeciwlotniczej na dzień ...“. Podpisuje go dowódca armji.

Rozkaz ten zawiera szczegółowe zarządzenia co do użycia jednostek aeronautyki i obrony przeciwlotniczej, a w szczególności wytyczne co do lotnictwa myśliwskiego, bombardującego i obrony przeciwlotniczej. Do rozkazu „specjalnego“ można włączyć rozkaz rozpoznania.

Rozdział III.

ROZKAZY, WYDAWANE PRZEZ DOWÓDCĘ AERONAUTYKI ARMJI.

19. Zasady ogólne.

Dowódca aeronautyki armji powinien dążyć do ograniczenia rozkazodawstwa, aby nie opóźniać i zbędnie nie powtarzać znanych już zarządzeń dowództw przełożonych. Niemniej jednak ujęcie tych zarządzeń na piśmie powinno być ścisłe.

20. Charakter rozkazodawstwa.

Dowódca aeronautyki armji może wydawać następujące rozkazy lub wytyczne:

- wytyczne dowódcy aeronautyki armji;
- rozkaz operacyjny dowódcy aeronautyki armji;
- komunikaty informacyjne dowódcy aeronautyki armji;
- rozkazy szczególne.

21. Wytyczne dowódcy aeronautyki armji.

Dowódca aeronautyki armji wydaje wytyczne na podstawie „wytycznych osobistych“, otrzymanych od dowódcy armji. Wytyczne jego zawierają zarządzenia na okres całego przewidywanego działania, mianowicie:

- zarządzenia, dotyczące organizacji lotnisk;
- „ „ „ rozpoznania terenów;

- przewidywania co do zaopatrywania;
- „ „ „ „ użycia aeronautyki i obrony przeciwlotniczej;
- inne zarządzenia.

22. Rozkaz operacyjny dowódcy aeronautyki armji.

Rozkaz operacyjny wydaje dowódca aeronautyki armji w zasadzie tylko wówczas, gdy dysponuje co najmniej kilkoma jednostkami lotnictwa. Rozkaz ten powinien być przesłany nie tylko wykonawcom, lecz także do wiadomości wszystkim dowódcom plutonów towarzyszących oraz wszystkim innym dowódcom jednostek aeronautycznych, podległym bezpośrednio dowódcom wielkich jednostek (grupy operacyjnej, dywizji piechoty i brygady kawalerji). Przedstawia się go także przełożonym i równorzędnym sąsiadom (dowódcy aeronautyki naczelnego wodza i dowódcom aeronautyki sąsiednich armij).

Załącznik 1. podaje jeden ze sposobów ujęcia tego rozkazu.

Należy się stanowczo wystrzegać zbędnej pisaniny, opóźniającej otrzymywanie wytycznych, i powtarzania zarządzeń znanych już z innych źródeł.

Załączony wzór podaje jedynie sposób ujęcia, przyczem wypełnienie wszystkich zawartych w nim punktów — nie jest obowiązujące.

23. Komunikaty informacyjne.

Dowódca aeronautyki armji wydaje okresowe komunikaty informacyjne, które kieruje do wszystkich jednostek aeronautyki i obrony przeciwlotniczej odnośnej armji, do przełożonych i do sąsiadów (dowódcy aeronautyki wyższego dowództwa i dowódców aeronautyki sąsiednich armij). Dotyczą one:

- charakterystyki działalności aeronautyki i obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela,

- jego sprzętu,
- uzbrojenia,
- sposobu działania,
- lotnisk,
- obszarów obrony przeciwlotniczej i t. d.

Projekt komunikatu informacyjnego dowódcy aeronautyki armji powinien uzyskać zgodę szefa oddziału II sztabu armji.

24. Rozkazy szczególne.

Rozkazy szczególne, wydawane przez dowódcę aeronautyki armji, dotyczą:

- potwierdzenia rozkazów ustnych,
- organizacji lotnisk i lądowisk,
- przesunięć jednostek aeronautyki i obrony przeciwlotniczej,
- nagłych zarządzeń (bombardowanie, zwalczanie nieprzyjaciela na ziemi, użycie lotnictwa myśliwskiego i t. d.).

Rozdział IV.

ROZKAZY, OTRZYMYWANE I WYDAWANE NA SZCZEBLU WIELKIEJ JEDNOSTKI.

25. Charakter rozkazodawstwa na szczeblu grupy operacyjnej.

Na szczeblu grupy operacyjnej mogą zachodzić dwie możliwości:

1) w kwaterze głównej grupy operacyjnej jest specjalny dowódca aeronautyki grupy operacyjnej wraz ze sztabem,

2) funkcję dowódcy aeronautyki grupy operacyjnej pełni jeden z dowódców jednostek aeronautyki, przydzielonych do grupy operacyjnej.

W wypadku pierwszym — zakres działania jest taki

sam, jak na szczeblu armji; w drugim — jak na szczeblu dywizji piechoty lub brygady kawalerji.

26. Charakter rozkazodawstwa na szczeblu dywizji piechoty (brygady kawalerji).

Działania na szczeblu dywizji piechoty, a zwłaszcza brygady kawalerji wymagają decyzji szybkich, wydawanych w większości wypadków ustnie, a następnie potwierdzanych pisemnie. Aby móc pracować skutecznie, lotnictwo musi być stale informowane o aktualnem położeniu.

27. Rodzaje rozkazodawstwa.

Dowódca wielkiej jednostki przekazuje swe wytyczne lub rozkazy w postaci:

- odpraw ustnych,
- rozkazu operacyjnego, część I,
- „ „ „ część II,
- rozkazów szczególnych (dowódcy piechoty dywizyjnej, dowódcy artylerji dywizyjnej, dowódców natarć, dowódców podjazdów i t. p.).

Odprawy¹ ustne.

28. Odprawy ustne (współpraca).

Na szczeblu dywizji piechoty (brygady kawalerji) odbywają się odprawy ustne z udziałem dowódcy jednostki aeronautycznej, zarządzane przez:

- dowódcę wielkiej jednostki,
- sztab (szefa sztabu, oficerów informacyjnego i operacyjnego, kwatermistrza, szefa łączności),
- innych dowódców, którym oddano do dyspozycji loty czy też samoloty (dowódca piechoty dywizyjnej, artylerji dywizyjnej, dowódca natarcia, podjazdu, oddziału wydzielonego i t. d.).

¹ Odprawa obejmuje różne formy wydawania zarządzeń (współpracy) przez dowódców.

29. Odprawy dowódców dywizji piechoty (brygady kawalerji).

Zasadniczo w każdej odprawie ustnej dowódcy dywizji piechoty (brygady kawalerji) uczestniczy dowódca jednostki aeronautycznej przy danej dywizji piechoty (brygadzie kawalerji).

Po wysłuchaniu ogólnych wytycznych, dowódca jednostki aeronautycznej ma obowiązek zreferować dowódcy możliwości współpracy w danym działaniu. W szczególności powinien on meldować (stawiać wnioski) co do:

- gotowości swej jednostki (ilość przypuszczalnych lotów),
- proponowanego podziału lotów (przydział do piechoty, kawalerji, artylerji, dowódców nataré i t. p.),
- stopnia zagrożenia w powietrzu (dotyczy zasięgu samolotów towarzyszących w rozpoznaniu),
- stopnia zagrożenia oddziałów na ziemi (zachowanie tajemnicy przemarszu, przemarsze nocne, obecność lotnictwa szturmowego nieprzyjaciela lub lotnictwa bombardowania naziemnego i t. p.).

30. Współpraca ze sztabem.

Szef sztabu opracowuje na podstawie wytycznych dowódcy szczegóły wykonawcze, zwłaszcza dokładnie określając zadania rozpoznania i współpracy.

Współpraca z oficerem informacyjnym sztabu dywizji piechoty (brygady kawalerji) dotyczy głównie:

- udziału aeronautyki w poszukiwaniu wiadomości, a zwłaszcza w sprawie podziału zadań rozpoznania między aeronautyką a bronią naziemną,
- redagowania komunikatu informacyjnego, zwłaszcza w sprawach możliwego zagrożenia oddziałów naziemnych napadami lotnictwa z powietrza (podczas przemarszów, biwaków),
- wspólnego studjowania poszczególnych dokumen-

tów, uzyskanych z rozpoznania oraz badania jeńców co do spraw lotnictwa i obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela.

Współpraca z oficerem operacyjnym sztabu dywizji piechoty (brygady kawalerji) ma na celu uzyskanie dla lotnictwa dokładnych wiadomości o zamierzonych działaniach oraz o aktualnym położeniu. W szczególności dotyczy to:

— wiadomości co do postępu oddziałów własnych, zmiany stanowisk, przesunięć i t. d.,

— uruchomienia nowych lotnisk wysuniętych i lądowisk,

— opracowania § „Aeronautyka“ do rozkazu operacyjnego, część I,

— redagowania szczegółowych rozkazów rozpoznania dla lotnictwa, bądź na podstawie planu poszukiwania wiadomości, bądź też doraźnie — ze względu na wytworzone położenie (będą one zasadniczo zawsze potwierdzeniem rozkazów ustnych).

Współpraca z kwatermistrem dotyczy:

— zaopatrywania (przewozu, stacyj zaopatrywania),

— ewakuacji,

— przydziału dodatkowych środków (sił roboczych, środków przewozowych i t. d.),

— przewidywań co do przydziału dodatkowych materiałów lub środków (w razie samodzielnego działania, np. zagon).

Współpraca ta będzie szczególnie ważna w razie oderwania się jednostek aeronautyki na większą odległość od stacyj zaopatrywania, wskutek szczupłej ilości środków przewozowych (utrudniających zwłaszcza ewakuację sprzętu).

Współpraca z szefem łączności dywizji piechoty (brygady kawalerji) dotyczy:

— opracowania planu sieci telefonicznej i radjowej na podstawie planu łączności armji,

- opracowania danych, dotyczących charakterystyki technicznej radjostacyj aeronautyki,
- omówienia sposobu korespondencji radjostacyj (aeronautyki i rodzajów broni, na których korzyść pracuje),
- ustalenia sygnałów i znaków umówionych,
- przewidywań co do zmiany lotnisk,
- przewidywań co do użycia lotnictwa jako środka łączności.

31. Współpraca z innymi dowódcami.

W razie oddania do dyspozycji poszczególnych dowódców — samolotów lub lotów, obowiązkiem załogi jest współpracować przy określaniu zadania i sposobu jego wykonania zawsze, gdy okoliczności na to pozwalają.

W szczególności obowiązuje załogę:

- uzgodnienie z dowódcami natarć „rozkazu współpracy“,
- opracowanie i uzgodnienie z dowódcami artylerji „rozkazu dozorowania“ i „rozkazu bojowego artylerji“,
- omówienie z dowódcami oddziałów wydzielonych (straży przedniej, bocznej, podjazdów i t. p.) sposobów nawiązywania łączności, osi marszu, sygnałów umówionych, miejsc podchwytywania meldunków i t. p.

32. Współpraca z oficerem technicznym sztabu dowódcy aeronautyki armji.

Niezależnie od normalnych zapotrzebowań i sprawozdań technicznych, przesyłanych do dowódcy aeronautyki armji, powinien dowódca jednostki aeronautycznej utrzymywać ścisłą styczność z oficerem technicznym sztabu dowódcy aeronautyki armji, informując go o stanie sprzętu, o zapasach materiałów zużywalnych oraz o trudnościach w zaopatrywaniu w materiał aeronautyczny i t. d.

Rozkaz operacyjny, część I.

33. Paragrafy dotyczące użycia aeronautyki i zarządzeń obrony przeciwlotniczej.

Rozkaz operacyjny dywizji piechoty (brygady kawalerji), część I, zawiera żądania postawione jednostkom aeronautycznym, umieszczone w paragrafach „Użycie różnych broni“, „Aeronautyka“, oraz zarządzenia obrony przeciwlotniczej, umieszczone w paragrafie „Obrona przeciwlotnicza“ (O. pl.).

34. Redagowanie paragrafów.

Projekt redakcji powyższych paragrafów (punktów) przypada w udziale dowódcy jednostki aeronautycznej lub — na podstawie jego wytycznych — oficerowi łącznikowemu.¹ Paragrafy te powinny być zredagowane jak najszybciej po otrzymaniu wytycznych dowódcy dywizji piechoty (brygady kawalerji) lub jego szefa sztabu i wręczone na piśmie oficerowi operacyjnemu sztabu wielkiej jednostki.

35. Zakres paragrafów „Aeronautyka“ i „Obrona przeciwlotnicza“.

Wymienione paragrafy rozkazu operacyjnego dywizji piechoty (brygady kawalerji), część I, powinny być ujęte jak najkrócej. Powinny zawierać jedynie to, co bezpośrednio i wyłącznie obchodzi dowódców, otrzymujących dany rozkaz operacyjny.

W paragrafie „Aeronautyka“ należy umieszczać zarządzenia:

— dotyczące lotnictwa linjowego i towarzyszącego: przydział lotów lub samolotów, miejsce postoju lotnisk

¹ Redakcja paragrafu „Obrona przeciwlotnicza“ przypadnie w udziale oficerowi łącznikowemu jedynie co do treści informacyjnej.

podstawowych (lotnictwo towarzyszące) i wysuniętych (lotnictwo linjowe), rozkazy nawiązania łączności ze wskazaniem godziny, przypuszczalnego obszaru i znaku umówionego;

— dotyczące balonów: przydział, ewentualne zastrzeżenia co do dozorowania na korzyść dowódcy dywizji piechoty (brygady kawalerji), miejsca postoju biwaku.

Paragraf „**Obrona przeciwlotnicza**“ powinien zawierać:

— zarządzenia, dotyczące obrony przeciwlotniczej biernej (przemarsze nocne, przemarsze dzienne ukryte, rozczłonkowanie i t. p.);

— wiadomości co do przypuszczalnej osłony przemarszów przez własne lotnictwo myśliwskie, z podaniem obszaru i godziny osłony;

— dane co do pasa i przypuszczalnego czasu przekroczenia frontu przez lotnictwo bombardujące w nocy;

— ewentualnie zarządzenia, dotyczące uruchomienia obrony przeciwlotniczej czynnej do osłony samolotu piechoty.

W razie braku innych zarządzeń, niż dotychczas obowiązujące, zarówno co do aeronautyki, jak i obrony przeciwlotniczej, nie należy redagować szczegółowo tych punktów, zaznaczając jedynie „bez zmian“.

Przykłady podaje załącznik 2.

36. Rozkaz operacyjny dywizji piechoty (brygady kawalerji), (część II).

Rozkaz operacyjny dywizji piechoty (brygady kawalerji), część II, zawiera co do jednostek aeronautyki dane, dotyczące:

— stacji i punktów zaopatrywania,

— ewakuacji,

— przydziału dodatkowych środków (sił roboczych, środków przewozowych),

— przydziału na wyżywienie do większych jednostek.

37. Redagowanie paragrafów.

Paragrafy rozkazu operacyjnego, część II, redagują organa kwatermistrza dywizji piechoty (brygady kawalerji) przy współpracy jednostki aeronautycznej (oficera łącznikowego czy też oficera technicznego).

38. Charakter rozkazów szczególnych.

W postaci rozkazów szczególnych wydaje się:

- rozkaz rozpoznania,
- rozkaz współpracy,
- rozkaz dozorowania,
- rozkazy, potwierdzające zarządzenia ustne i inne.

39. Rozkaz rozpoznania.

Rozkaz rozpoznania redaguje oficer operacyjny dywizji piechoty (brygady kawalerji) lub dowódca (oficer łącznikowy) danej jednostki aeronautycznej; podpisuje go szef sztabu wielkiej jednostki. Treścią jego są szczegółowe zadania rozpoznania dla lotnictwa.

40. Rozkaz współpracy.

Rozkaz współpracy redaguje dowódca piechoty, któremu przydzielono do dyspozycji samolot lub lot (ewentualnie przy współpracy lotnika).

41. Rozkaz dozorowania.

Rozkaz dozorowania redaguje dowódca artylerji, któremu przydzielono do dyspozycji samolot lub lot (ewentualnie przy współudziale lotnika).

* * *

Dowódca aeronautyki 2 armji.

M. p. g. . . .

L. /Op.

ROZKAZ OPERACYJNY nr. . . .
na dzień

- I. **Zadanie armji i myśl manewru.** Patrz rozkaz operacyjny
 II. **Zadanie wielkich jednostek.** ny armji na dzień . . .
- III. **Położenie ogólne.** — Patrz komunikat sytuacyjny
nr. . . . (lub rozkaz operacyjny na dzień . . .).
- IV. **Położenie nieprzyjaciela.** — Patrz komunikat informacyjny
armji nr. . . .
(lub te 4 punkty omówić bardzo zwięźle).
- V. **Wiadomości o aeronautyce nieprzyjaciela.**

W uzupełnieniu komunikatu informacyjnego własnego Nr. . . . z dnia . . . dochodzi: 1) Stwierdzono dokumentalnie, że w m. . . jest dyon obs. po 2 eskadry po 7—8 samolotów typu R 1. Wczorajsze wieczorne rozpoznanie lotnicze stwierdziło, że na starem lotnisku V dyonu myśliwskiego w m. . . pozostało tylko 14 samolotów, zamiast zauważonych zrana 20. W tych godzinach lotnictwo myśliwskie npla nie działało na froncie. Natomiast z zeznań jeńców 57 d. p. (na odcinku naszej 7 d. p. i 2 b. k.) stwierdzono przygotowanie trzech lotnisk w obszarach . . . Istnieje przeto możliwość zastosowania zasadzek lotnictwa myśliwskiego na tym odcinku. 2) ogień art. pl., który się wieczorem dnia . . . pojawił przy m. . . — z rana dnia . . ., ucichł, natomiast wznowiono ogień przy m. . . Przy tej okoliczności rozpoznano działa przeciwlotnicze samochodowe. Prawdopodobnie jest to ten sam dyon art. pl., przesuwany na samochodach.

VI. **Lotnictwo linjowe.**

- a) 5 eskadra linjowa w dyspozycji armji. Lotnisko

podstawowe: m. ... Rozpoznać i przygotować lotnictwo wysunięte w obszarze ... na dzień ... g. ...

b) 7 eskadra linjowa do dyspozycji 17 d. p. z dniem ... g. ... Lotnisko podstawowe: m. ...; wysunięte ... 2 km na płd.-zach. od m. ...

c) Granice rozpoznania:

dla armji: **przednia** — bez zmian,

tylna — linja kolejowa X—Y,

boczna — (północna) — przedłużenie szosy X—Y do linii kolejowej A—B, poczem aż do m. ...;
(południowa) — rzeka ...

Zadania rozpoznania dla 5 eskadry linjowej.¹

a) Obserwować linję kolejową A—B. Fotografować węzły C, D, E. Czy są wyładowania na stacji ...? Co się wyładowuje? W razie wyładowań na stacji kolejowej ... rozpoznać miejscowości A, B, C i ruch na drodze od stacji do m. A. Czy na stacjach D, E, F nie budują nowych ramp? Wiadomości dostarczyć na g. 6 min. 20 do sztabu armji.

b) Rozpoznać zgrupowanie npla w m. ..., zauważone wczoraj o g. 20 min. 30 przez lotnika. Rozpoznać drogi od m. ..., a mianowicie: A—B; C—D; E—F. Czy npl wychodzi z m. ... oraz którą z tych dróg się posuwa? Wiadomości na g. 5 min. 30 do sztabu armji; przedtem meldunek ciężarkowy na płachtę 17 d. p. w m. ...

c) Obserwować most na rzece ... pod m. ... w g. 3 min. 20 — 4 min. 45. Jaki ruch na moście? Bronie czy tabory? Meldunek dwukrotnie: około g. 4 i po ukończeniu

¹ W niektórych wypadkach, gdy sztab armji wydaje na piśmie „rozkaz rozpoznania“, dowódca aeronautyki armji może się powołać jedynie na załączony rozkaz rozpoznania, bez potrzeby wyszczególniania zadań po raz wtóry.

lotu; w obu wypadkach na płachtę dowódcy 2 b. k. w m. ..., poczem do sztabu armji.

d) Wpogotowiu załogi:

— na g. 7, 8 min. 30, 11 oraz 3 załogi na popołudnie.

Zarządzenia szczególne.

III dyon myśliwski ubezpieczy pracę 7 eskadry linjowej na odcinku natarcia 17 d. p. w g. 4 min. 15 — 8.

VII. Lotnictwo myśliwskie.

III dyon myśliwski — lotnisko podstawowe m. ..., wysunięte — łącznie z 7 eskadrą linjową przy m. ...

Zadanie:

a) Ubezpieczyć patrolowaniem obronnem pracę 7 eskadry linjowej i 10 komp. bal. obs., współpracujących w natarciu 17 d. p. w g. 4 min. 15 — 8.

b) W razie meldunku z odcinka 17 d. p. o g. 3 min. 50 o ukazaniu się większej ilości samolotów — zastosować jednorazowe wymiatanie.

c) Porozumieć się z dcą 7 eskadry linjowej i dcą 10 komp. bal., oraz z 17 d. p. co do szczegółów wykonawczych.

VIII. Lotnictwo bombardujące.

II dyon bombardujący. Lotnisko podstawowe m. ... Lotnisko zapasowe, przygotowane i oświetlone w m. ...

Zadanie:

W nocy z dnia ... na dz. ... zbombardować stację kolejową ... (niszczenie). Cel dodatkowy — stacja kolejowa ...

Wyprawa całego dyonu. Bomby: 50 kg — 50%; 100 kg — 40%; zapalających — 10%.

Trzy reflektory kierunkowe do dyspozycji dcy dyonu z dniem ... g. ... w m. ... Dca dyonu poda sygnały porozumiewawcze.

Zawiadomić odnośnych dców wielkich jednostek o obszarze i godzinie przekraczania frontu.

IX. Balony obserwacyjne.

10 komp. bal. obs. przechodzi do dyspozycji dcy 17 d. p. Meldować się dnia ... g. ... u dcy 17 d. p. Podczas natarcia 17 d. p. w g. 4 min. 15 — 8 praca balonów będzie ubezpieczona patrolowaniem obronnem 3 dyonu myśliwskiego.

X. Obrona przeciwlotnicza.

a) IV dyon art. pl., 1 i 2 komp. c. k. m. pl. — przy obronie m. ... Dca — ppłk. X. Zadanie — bez zmian.

b) Dca o. pl. w m. ... wzmocni posterunki sieci obs.-meld. na kierunkach A—B i A—C.

XI. Zarządzenia różne.

a) Dca plutonu lotniskowego urządzi na dzień ... 2 lotniska podstawowe (dla eskadr linjowych) w m. ... i m. ... Dwie komp. robocze są do dyspozycji w m. ... dnia ... g. ...

b) 5 eskadra linjowa przewidzi zaopatrzenie w mat. pędne na cztery dni. W razie przesunięcia — wzmocni się środki eskadry połową kolumny sam. armji.

c)

d)

Dca aeronautyki armji
(podpis)

Rozdzielnik:

Dca 2 armji — przedstawiam.

Dca aero naczelnego wodza — przedstawiam.

Dcy aero armji 1. i 3 — do wiadomości.

do wykonania.

Dca 5 eskadry linjowej.

Dca 7 eskadry linjowej.

„ III dyonu myśl.

„ II dyonu bomb.

„ 10 komp. bal. obs.

Ppłk. X — dca o. pl. m. ...

Dcy plutonów towarzyszących przy

5, 7, 14, 17 d. p. i 2 b. k.

Dca plutonu lotniskowego (wyciąg).

Z A Ł A C Z N I K 2.

Przykłady redagowania § „Aeronautyka“ w rozkazie operacyjnym dywizji, część I.

1 przykład.

Pluton pracuje tylko dla dowódcy wielkiej jednostki (dywizji piechoty lub brygady kawalerji).

..... § „Lotnictwo“: — Bez zmian (lub IV pluton towarzyszący — lotnisko podstawowe...).

2 przykład.

Armja przydzieliła loty, pluton pracuje z broniami.

..... § „Lotnictwo“:

- a) Lotnisko wysunięte 7 eskadry linjowej w m. ...
- b) 2 loty przed południem z plutonu towarzyszącego dla dowódcy art. dyw.
- c) 1 lot przed południem z plutonu towarzyszącego dla dcy piech. dyw.
- d) Lotnisko podstawowe plutonu

3 przykład.

Nawiązanie łączności z oddziałami wydzielonemi.

..... § „Lotnictwo“: Pluton towarzyszący — lotnisko podstawowe w m. ...

Między g. 6—7 nawiązanie łączności z oddziałem wydzielonym płk. X przypuszczalnie w obszarze Przekazać meldunek przekazywaczem. ¹

¹ W podobnych wypadkach dobrze jest zaznaczyć o nawiązaniu łączności w punkcie, gdzie jest mowa o zadaniu dla płk. X.

Rozdział XIV.¹

PRZYKŁADY TAKTYCZNE.

Przykład Nr. 1.

MARSZ UBEZPIECZONY DYWIZJI PIECHOTY.

A. DZIAŁ OGÓLNY.

1. Założenie ćwiczenia.

Mapy — 1 : 300.000 Białystok, Nowogródek, Brześć n./B.
1 : 100.000 Sokółka, Indura, Świsłocz, Wołkowysk, Dobrowola, Zabłudów.

I. Położenie ogólne (patrz szkic 1).

Działania zaczepne czerwonych rozwijają się pomyślnie. Do 9 VI oddziały własne osiągnęły ogólną linię: Sokółka — Ostrów Północny — Grzybowski — Sanniki — Skroblaki — Mostowlany — Jałówka.

Od kilku dni lotnictwo obserwuje większy ruch transportów kolejowych i wyładowania w obszarze Białystok. 9 VI w godzinach rannych zaznaczyła się ożywiona działalność artylerji nieprzyjaciela w obszarze Ostrów Północny.

17 d. p. czerwona w marszu ze wschodu na zachód osiągnęła 9 VI po całodziennym marszu, późnym wieczorem, obszar Kołataje — Wiszniewicze — Gniezno, gdzie przeszła pod rozkazy dowódcy 5 gr. op.

Dowódca 17 d. p. zameldował się o g. 21 u dowódcy

¹ Na zakończenie autor dołącza dwa przykłady taktyczne, opracowane przez mjr. dypl. obs. inż. Juliana Piaseckiego i mjr. dypl. pil. Marjana Romeyko (patrz Zbiór Zadań Taktycznych dla lotnictwa, 1933. W. S. Woj. Wydanie litografowane).

5 gr. op. w Werekach, gdzie zostaje zorientowany w ogólnym położeniu grupy:

„Okolo g. 11 dnia dzisiejszego npl. natarł na całym froncie 5 gr. op.; w wyniku natarcia na styku 2 i 7 d. p., po zażartej walce, nplowi udało się okolo g. 17 zająć Krynki, przyczem oddziały 2 d. p. cofnęły się na linję Knyszewicze—Pierozki, tem samem 2 d. p. była zmuszona zagiąć swe skrzydło frontem na południe, trzymając linję wzgórz 189—174 (na północ od m. Krynki); 7 d. p. zagięła swe prawe skrzydło do rz. Nietupa.

W celu zniweczenia tego powodzenia npla zostało zarządzone wspólne przeciwnatarcie odwodów 2 i 7 d. p. Jednak wskutek późnej pory rozpocznie się ono dopiero o świcie 10 VI. Wiadomości uzyskane od zbiega wskazują na gromadzenie się jakichś sił npla w lasach na południe od Podozierany przed 2 sam. b. k. W związku z powyższem 17 d. p. wyruszy najpóźniej o g. 6 do obszaru Karpowce — Piotrowce — Dołbianki, skąd będzie gotowa do działania w kierunku zachodnim. Powyższe zarządzenie zostanie potwierdzone rozkazem pisemnym.

M. p. grupy op. — Werekki; 7 d. p. — Rudaki; 2 d. p.—Makarowce; 2 sam. b. k. — Klepacze.“

II. Położenie szczegółowe.

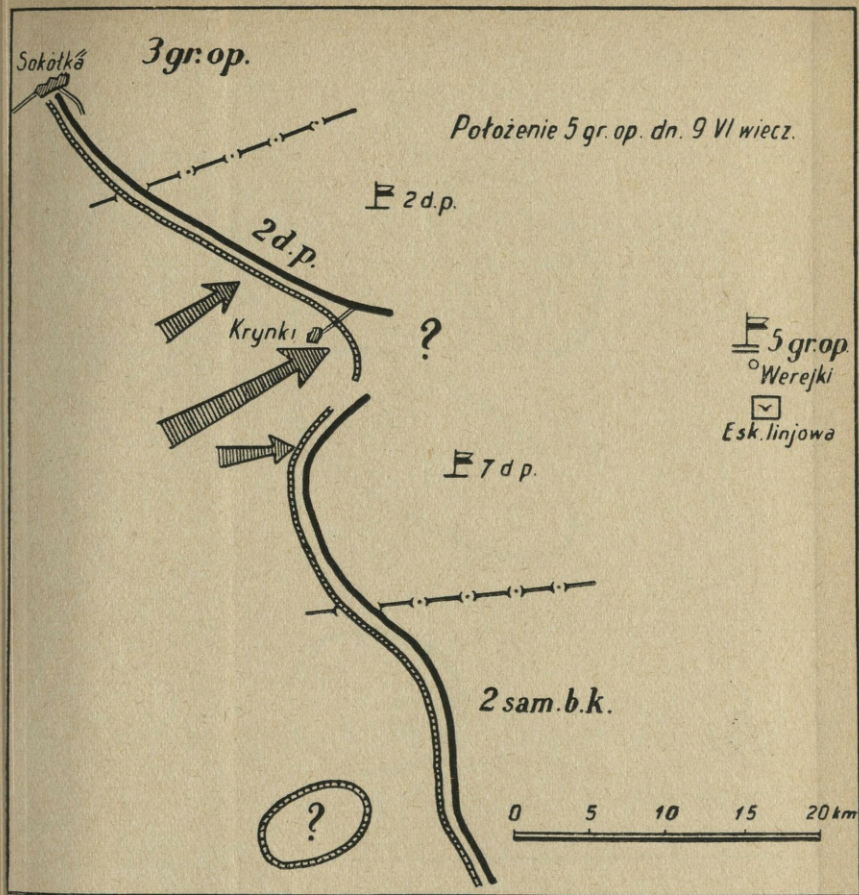
Dowódca 17 d. p. wraca okolo g. 22 min. 30 do swego m. p. w Janyszach. Położenie 17 d. p. 9 VI o g. 21 przedstawia szkic 2.

Zarządzenie ustne dowódcy gr. op. zostało następnie potwierdzone rozkazem pisemnym.

U w a g a. Warunki atmosferyczne — pogoda; drogi dobre. Droga Zbory—Parchimowce dostępna dla wozów. Stacja zaopatrywania dywizji — Zelwa.

Położenie lotnicze.

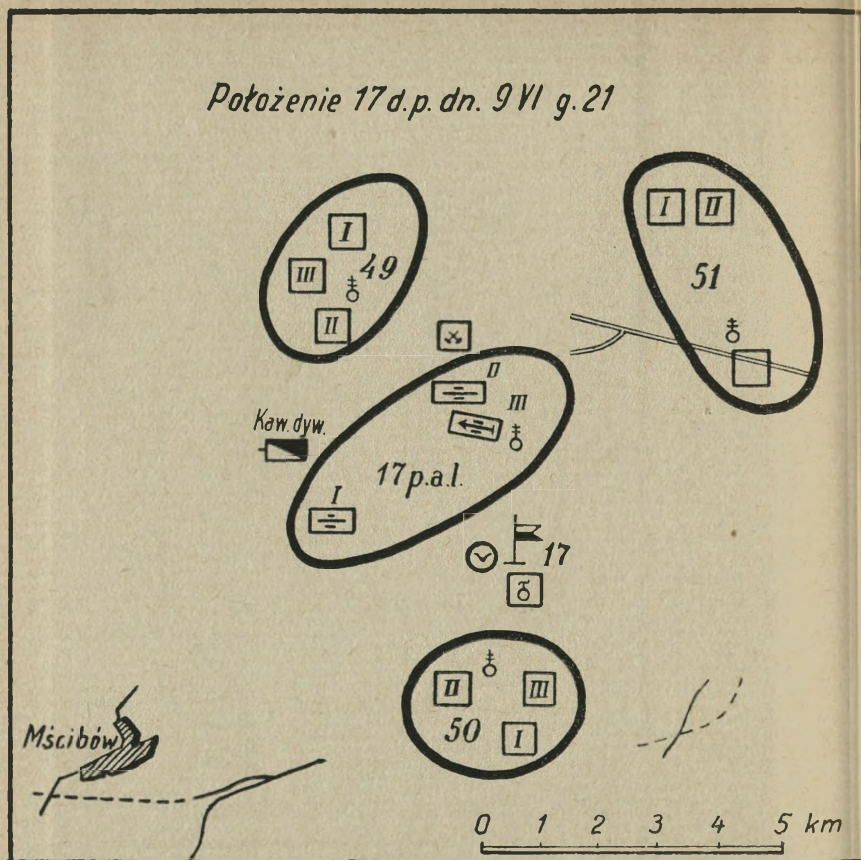
a) Pluton lotnictwa towarzyszącego 17 d. p.—Janysze.



Szkic Nr. 1.

- b) 5 gr. op. dysponuje jedną eskadrą linjową; lotnisko podstawowe — Werejki.
- c) Npl. ujawnił na odcinku 2 i 7 d. p. silną działalność lotnictwa myśliwskiego.
- d) Armja własna dysponuje dyonem lotnictwa my-

Położenie 17 d.p. dn. 9 VI g. 21



Szkic Nr. 2.

śliwskiego, który 9 VI wieczorem został przesunięty na lotnisko podstawowe w Werekach.

Wschód słońca: g. 3 min. 15.

Zachód słońca: g. 19 min. 50.

* * *

Po powrocie dowódca 17 d. p. wydaje ogólne wytyczne, przyczem w stosunku do lotnictwa zarządza (rozkaz rozpoznania, który będzie wynikiem ogólnych wytycznych, jest umieszczony w dziale lotniczym):

- „1) Wyjaśnić, jakie jest położenie nad ranem pod Krynkami?
- 2) Utrzymać z rana łączność z własną kawalerją dywizyjną i kolumną boczną oraz z 2 i 7 d. p.
- 3) Przewidzieć możliwość użycia samolotu z obszaru Zbory.“

* * *

2. Rozkaz operacyjny dcy 17 d. p.

17 d. p.

Sztab

M. p. dnia 10 VI g. 1.

L. .../Op.

Ogólny rozkaz operacyjny nr. ...

Część I.

(Przemarsz dywizji.)

Mapy — 1 : 100.000 Wołkowysk, Indura, Sokółka, Zabłudów.

- I. 17 d. p. weszła w skład 5 gr. op.; jej zadaniem jest przejść do obszaru Karpowce — Piotrowce — Dołbianki i być tam gotową do działania w kierunku zachodnim.
- II. 5 gr. op. w ciężkich walkach z nplem w obszarze Krynki. Npl. wtargnął między 2 a 7 d. p., zajmując Krynki. Spotkanie z nplem na wschodnim brzegu Świsłoczy uważam za możliwe.
- III. Chcę wykonać marsz w dwu kolumnach, ubezpieczając się z kierunku zachodniego.
- IV. Wykonanie marszu (patrz tabela, załącznik 2).
- V. Ubezpieczenie marszu. Marsz ubezpiecza:
 - a) Kaw. dyw., która wyruszyła dziś rano o g. 4

Załącznik do ogólnego rozkazu op. 17 d. p.
na dzień 10 VI. C z ę ś ć I.

T A B E L A M A R S Z U.

Kolumna	Zgrupowanie marszowe i dowódca	Skład	Kierunek marszu	Punkt wyjścia	Godzina przejścia przez pkt. wyjścia	U w a g i
Kolumna główna	1 Straż przednia. Dea 49 p. p.	49 p. p., dyon 75 mm, ½ komp. sap., pluton sanit., pluton tigr.	Ozieranki—Zieniowce, płnc. skraj Janowicze—droga leśna na fw. Kuźmicze—Zbory—Parchimowce—Dotbianki—Piotrowce.	Rozwidlenie dróg połnych 1000 m na zach. od Ozieranki Wielkie.	6	1 Pluton tigr. buduje na wysokości dowódcy straży przedniej oś telefoniczną.
Kolumna główna	Sily główne. Dea piech. dyw.	Skład i porządek marszu: baon 51 p. p., plut. sap., dyon 100 mm, ² 2 baony 51 p. p. (bez 1 komp.), kwat. g ³ , reszta komp. tigr. i rdtigr., 1 komp. 51 p. p.	" " "	Rozwidlenie traktów 2 km na zach. od Jatwiezi.	6 min. 30	2 Włączy się do kolumny na wysokości Gumbiszki. 3 " " " Plut. sap., dyon 100 mm, kwat. g ¹ i oddz. łącz. od g. 7 na drodze polnej z Kosina gotowe do wejścia do kol. g ¹ . przy rozwidleniu drogi polnej i traktu 400 m na wsch. od Gumbiszek. Kpt. X ze sztabu dywizji ureguluje wejście tych oddziałów do kolumny.
Kolumna boczna	Dea 50 p. p.	50 p. p., 1 dyon 75 mm, plut. tigr., plut. sap.	Szandry—Szydłowicze—Snopki—Moszny—droga polna na pld.—zach. skraj Ejminowce—Starzyńce—Karpowce.	700 m od zach. skraju Gniezno—rozwidlenie drogi polnej i traktu.	6	

w kierunku na Szydłowicze—Dziewiatkowce na m. Sieńki w celu rozpoznania obszaru Nieporożniowce—Pietraszewicze i nawiązania łączności z 2 i 7 d. p.

b) Lotnictwo. W g. 3 min. 30—4 min. 15 prześle wyniki rozpoznania i nawiąże łączność z kaw. dyw. i kolumną boczną. W razie wejścia do walki dywizji lotnictwo będzie nawiązywało łączność w ciągu dnia. Przewidzieć przesunięcie plutonu do obszaru Zbory.

c) Straż przednia (patrz tabela).

VI. Łączność. Oś łączności dywizji, jak oś marszu sił głównych. Na wysokości dcy straży przedniej będzie budowana oś tel. Ośrodki łączności na osi łączności dywizji: Janysze — Janowicze — Kuźmicze — Parchimowce. Łączność między kolumnami staraniem dcy kolumny bocznej.

VII. M. p. dcy dywizji — przy straży przedniej.

Dowódca 17 d. p.

O t r z y m u j ą :

Dca 5 gr. op. — przedstawiam.

„ piech. dyw., art. dyw.

„ 49, 50, 51 p. p., 17 p. a. l.

Szef sap.

Szef łącz.

Dca plut. lot. tow.

Kwatermistrz.

* * *

3. Omówienie.

„Talent na wojnie polega na usuwaniu przeszkód, utrudniających działania, a nie na zaniechaniu ich“ — mówi Napoleon.

W działaniach, gdzie oddziały nie są jeszcze w bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem, zadanie „u s u w a-

nia przeszkód“, mogących utrudnić te działania, przez torowanie drogi siłom głównym maszerującej dywizji oraz ochranianie wypoczywających oddziałów na postoju przy zapewnieniu w każdej chwili dowódcy tej dywizji niezbędnego czasu i przestrzeni do powzięcia decyzji, rozwinięcia oddziałów i podjęcia walk w korzystnych dla siebie warunkach, — spoczywa na barkach ubezpieczenia lub ściślej — oddziałów ubezpieczających.

Właściwa — należyta organizacja ubezpieczenia — istotnie wymaga pewnego talentu. I gdyby tak nie było, nie znalazłobyśmy na wojnie dość licznych zresztą przykładów zaskoczeń oddziałów źle ubezpieczonych lub wcale nieubezpieczonych, nie znalazłobyśmy również przykładów przemęczania oddziałów przez nadmierną gorliwość, nadmierną ostrożność i dążenie do zapewnienia sobie zupełnego bezpieczeństwa, prowadzące w następstwie do uszczuplenia, jeśli nie zupełnego niweczenia — większości sił.

Nie uzasadniając więc szerzej potrzeby ubezpieczenia, bo jest ona jasna sama przez się, zdajmy sobie sprawę z tego, że, bez względu na sposób działania i przyjętą formę ubezpieczenia, nie wolno działać tak, aby narażać na niepowodzenie, na niewykonanie — **n a k a z a n e z a d a n i e**.

Do ułatwienia wykonania zadania zmierzają wszystkie środki ubezpieczenia, jakimi są lub mogą być wiadomości o nieprzyjacielu, siła oddziałów wydzielonych, wreszcie ugrupowanie własne.

* * *

Sposób korzystania z tych środków zobrazujemy na przykładzie działania 17 dywizji piechoty w dniu 10 VI.

Na froncie własnej armji około g. 11 dnia 9 VI nieprzyjaciel rozpoczął silne natarcie, w którego wyniku zdo-

łał do wieczora tegoż dnia opanować Krynki, oddzielając 2 d. p. od 7. Powstaje wyrwa. W związku z tem studjowana przez nas 17 d. p. otrzymuje zadanie przejścia do obszaru Karpowce — Piotrowce — Dołbianki, skąd ma być gotowa do dalszego działania w kierunku zachodnim.

O co więc chodzi? Chodzi o wykonanie przemarszu, ale przemarszu w dzień i na średnią odległość około 25—30 km.

Wobec powstałej przerwy frontu jeszcze w ciągu dnia wczorajszego, mimo nakazanego przeciwdziałania 2 i 7 d. p. (przewidując również nieudanie się tego działania), należy się liczyć z możliwością spotkania się z nieprzyjacielem w czasie marszu; przytem, im bardziej będziemy się zbliżali do nakazanego miejsca postoju, tem większe będzie prawdopodobieństwo zetknięcia się z przeciwnikiem od zachodu.

Sygnalizowano jednak ponadto inne jeszcze jakieś zgrupowania przeciwnika w obszarze lasów Bachury. Ze względu na to, że przed tem zgrupowaniem jest jeszcze nienaruszona własna brygada kawalerji, nieprzyjaciel zaś może rozpocząć intensywniejsze działanie na tym kierunku dopiero rankiem 10 VI, uwzględniając odległość ogniska przypuszczalnej walki od osi marszu dywizji, należy stwierdzić, że zagrożenie z kierunku południowego jest mniejsze, w każdym zaś razie znacznie późniejsze.

Stąd wniosek: marsz 17 dywizji powinien być u b e z p i e c z o n y, przyczem silniej od zachodu, słabiej zaś od południa.

A jeśli tak, to, zgodnie z wymaganiami regulaminu będziemy maszerowali zgrupowaniami taktycznemi, złożonemi z różnych rodzajów broni i w takim ugrupowaniu, aby sobie zapewnić możność sprawnego wejścia w bój naszej dywizji.

Jednym z podstawowych czynników, mających wpływ na ugrupowanie marszowe dywizji, jest niewątpliwie te-

ren. Spójrzmy więc, jakich danych będzie on nam mógł dostarczyć obecnie.

Drogi, wiodące do nakazanego celu, a możliwe do wykorzystania przez dywizję, są następujące:

- 1) trakt Wołkowysk — Szydłowicze — Brzostowica Wielka;
- 2) trakt Jatwież — Zubowszczyzna — Leonowicze — Kaleniki i droga polna na Dołbianki — Piotrowce;
- 3) droga polna Szandry — Talkowce — Kukiełki — Brzostowica Wielka;
- 4) droga polna Szydłowicze — Snopki — Moszny — Ejminowce — Starzyńce;
- 5) droga polna Ozierańki — Piatczyce — Dziewiatkowce — Zbory — Parchimowce;

wreszcie

- 6) mogłaby być wykorzystana, przynajmniej częściowo, szosa Wołkowysk — Gródek na odcinku do d. Kwatery ze zwrotem w kierunku północno-zachodnim.

Aby się zdecydować na wybór konkretnych osi marszu z pośród wymienionych wyżej dróg, przypomnijmy sobie warunki, w jakich na mocy zadania ma się odbywać nakazany marsz dywizji.

Otóż marsz ten ma się odbywać w dzień, i to w pobliżu frontu, gdzie się należy spodziewać intensywnego działania lotnictwa nieprzyjacielskiego. Lotnictwo to z jednej strony może nam przeszkadzać w marszu, działając czynnie (bombardując), a tem samem opóźniając ruch naszej dywizji, z drugiej zaś strony może nas z łatwością wykryć przez rozpoznanie nawet wzrokowe, rozpoznając na dużych wysokościach, niweczając doniosły czynnik możliwego zaskoczenia przeciwnika przez niespodziewane dlań wejście w bój nowej jednostki.

Aby się temu przeciwstawić, dowódca 17 dywizji wybierze takie drogi marszu dywizji: 1) na którychby można

było znaleźć jak najwięcej zasłon przed obserwacją powietrzną w postaci lasów, 2) któreby się mniej rzucały w oczy obserwatorowi nieprzyjacielskiemu, przeglądającemu teren z dużych wysokości, 3) na których wreszcie jest mniejsze prawdopodobieństwo prowadzenia przez nieprzyjaciela systematycznego rozpoznania dziennego. Wybierze więc drogę polną, prowadzącą przez Ozieranki — Piatczyce — Dziewiatkowce — Zbory na Parchimowce — Sieńki i Piotrowce, niemal na całej swej długości wiodącą przez lasy, jako oś marszu kolumny głównej, i drogę polną z obszaru Szandry do Szydłowicz z wykorzystaniem niewielkim traktu na odcinku Szydłowice — Snopki i dalej przez Moszny — Ejminowce — Starzyńce — Karpowce, jako oś marszu kolumny bocznej.

Aby mieć zapewniony czas i przestrzeń do rozwinięcia dywizji, musimy się teraz ubezpieczyć, i to jak najsilniej od czoła (jak widzieliśmy wyżej), a słabiej z boku. Dowódca dywizji wykorzysta więc większość swych środków poto, aby jak najszybciej zdobyć wiadomości o nieprzyjacielu, który się wdarł do obszaru Krynki, a może to zrobić przez użycie lotnictwa i kawalerji, jako środków szybkich i wzajemnie się uzupełniających, do rozpoznania powietrznego i naziemnego oraz do nawiązania łączności z 2 i 7 d. p., będących bądź co bądź w styczności z nieprzyjacielem, a nawet przygotowujących się do samodzielnego zapełnienia wyrwy we froncie o świcie dnia jutrzejszego, a więc stanowiących źródło bardzo cennych i aktualnych wiadomości. Poza rozpoznaniem marsz dywizji ubezpieczy straż przednia, torująca drogę siłom głównym i dążąca do wytworzenia jak najkorzystniejszych warunków wejścia tych sił w bój.

Od południa, gdzie zagrożenie małe, wystarczy zabezpieczenie samem tylko ugrupowaniem, a osiągniemy to przez wydzielenie kolumny bocznej, która powinna tak maszerować, aby swoim położeniem przesłonić automa-

tycznie marsz sił głównych dywizji. Szczegóły — patrz rozkaz operacyjny dywizji.

W ten sposób zorganizowane ubezpieczenie może zapewnić „ciągłość“ marszu, na którą tak wielki nacisk kładzie „Ogólna instrukcja walki“. Będzie ono odgrywało rolę „ciężarków regulatora maszyny parowej“, które, torując drogę siłom własnym, według słów Clausewitza, „mają również tak regulować ruch nieprzyjaciela, aby go można było uwzględnić w obliczeniach“.

B. DZIAŁ LOTNICZY.

1. Zasady ogólne.

W warunkach wojny ruchowej marsze ubezpieczone będą zjawiskiem, zdarzającym się częściej niż okresy samych walk. Trzeba więc zdać sobie sprawę z pracy lotnictwa w tym okresie w ogólnych zarysach.

Najważniejszą rzeczą jest oszczędzanie wysiłku lotnictwa, albowiem narazie tylko maszerujemy, a wkrótce będziemy się bili. Należy więc oszczędzać lotnictwo dla samej bitwy, kiedy pomoc jego jest najcenniejsza.

Oszczędzanie lotnictwa przychodzi nam tem trudniej, że w marszu ubezpieczonym mamy wielkie potrzeby z punktu widzenia dowódcy. Oto — chce on przedewszystkiem wiedzieć, gdzie jest nieprzyjaciel, który mu zagraża: musi więc rozpoznawać; chce się ubezpieczyć od zaskoczenia, zwłaszcza ze skrzydeł: musi więc rozpoznawać; wreszcie — chce mieć wiadomości od oddziałów ubezpieczających (podjazdy, straż boczna), musi więc z niemi utrzymywać łączność.

Wszystkie te zadania (rozpoznanie, ubezpieczenie i łączność) mogą być wykonane przez lotnictwo, lecz zużyją stosunkowo dość dużo sił, a więc powstaje obawa

pozostania na czas bitwy bez lotnictwa (wiemy, że pluton towarzyszący może wykonać 4—6 lotów dziennie).

To też w tym okresie należy powierzać lotnictwu tylko te zadania, które muszą być przez nie wykonane. Powtarzam m u s z ą, t. j., jeśli położenie tego wymaga. Będzie to pierwszy etap oszczędzania. Drugim etapem będzie obowiązek całkowitego wykorzystania lotów, to znaczy łączenia zadań. Z chwilą więc, gdy się decydujemy na lot, należy go wykorzystać, aby od razu wykonać o ile możliwości wszystkie potrzebne w tym czasie zadania.

* * *

Skorośmy sobie zdali sprawę ze szczupłości środków i w związku z tem z konieczności oszczędzania lotnictwa, musimy sobie uświadomić, w jakim stopniu możliwa jest pomoc lotnictwa szerebla wyższego, t. j. lotnictwa linjowego.

Pomoc ta wyrazi się w przeprowadzeniu rozpoznania bliskiego na korzyść dowódcy wielkiej jednostki w ten sposób, że, przy wykonywaniu rozpoznania na korzyść grupy operacyjnej (armji), załoga dodatkowo wykona pewne rozpoznanie na korzyść dowódcy dywizji i zrzuci je w meldunku ciężarkowym, na osi marszu dowódcy. Trzeba więc uprzednio nawiązać styczność z eskadrą linjową (sztabem grupy operacyjnej) i przekazać jej potrzeby odnośnego dowódcy.

Jeśli chodzi o rozpoznanie na korzyść dowódcy, to lotnictwo towarzyszące może w tym wypadku sięgać dość głęboko, nawet na odległość 15—25 km, albowiem w tych wypadkach położenie po obu stronach jest zazwyczaj dość płynne, co utrudnia pracę lotnictwu myśliwskiemu nieprzyjaciela, zmuszając je do odsunięcia swych lotnisk na głębsze tyły.

Rozpoznawać należy te obszary lub drogi, które leżą na kierunku naszego ruchu lub skąd się obawiamy zaskoczenia (ubezpieczenie). Naogół — rozpoznanie na korzyść dowódcy będzie trwało dość krótko (około 30 minut), mamy więc czas, aby ten lot wykorzystać i do innych zadań. Możemy go więc skierować na rozpoznanie skrzydeł, skąd się obawiamy zaskoczenia (t. zw. ubezpieczenie), możemy ponadto nawiązać łączność ze wszystkimi oddziałami wydzielonemi (kawalerja dywizyjna, straż boczna, straż przednia i t. d.), przekazując im wiadomości, uzyskane z rozpoznania na ich kierunku marszu, oraz położenie najbliższych sąsiadów, a podchwytyjąc wiadomości od nich, o ich rozpoznaniu naziemnem, o styczności z nieprzyjacielem. W ten sposób „powiążemy“ wszystkich, zaświadamiając najszybciej i najdokładniej o położeniu.

Jeśli spotkanie się z przeciwnikiem jest bardzo prawdopodobne, lot taki można wykorzystać i do rozpoznania na korzyść dowódcy artylerji dywizyjnej (który się posuwa wraz z dowódcą dywizji przy straży przedniej), dając mu wiadomości o położeniu artylerji nieprzyjaciela.

W wyniku tego lot na korzyść dowódcy, któryby mógł trwać krótko, przerodzi się w lot, w czasie którego załoga spełni szereg zadań: rozpoznania, dozorowania, łączności. W wyjątkowych wypadkach załoga będzie mogła ponadto wykonać krótki wypad rozpoznawczy bezpośrednio już na korzyść oddziału wysuniętego (wydzielonego), na jego żądanie, przekazane bądź sygnałami (płachtami), bądź przez przekazywacz.

* * *

Aby zadania swe lotnictwo mogło skutecznie wykonać, musi być utrzymana łączność między lotniskiem a będącym w marszu dowódcą dywizji. Pierwszy rozkaz, jeszcze przed rozpoczęciem marszu ubezpieczonego, otrzyma do-

wódca plutonu osobiście. Z chwilą zaś wyruszenia dywizji — pluton pozostanie na starem lotnisku na tyłach a odległość od dowódcy wielkiej jednostki stale się będzie zwiększała. Natomiast łączność w tym okresie staje się nieodzowna, albowiem marsz ubezpieczony może się przerodzić w bój spotkaniowy, co będzie wymagało szybko zorganizowanej pracy lotnictwa.

Trzeba więc uprzednio przewidzieć, aby:

1) móc zachować styczność osobistą z dowódcą dywizji, być zorientowanym w położeniu i móc odebrać rozkazy;

2) zachować łączność drutową od dowódcy dywizji do lotniska i

3) móc przesunąć pluton na nowe lotnisko w związku z nowym położeniem.

Styczność osobistą zachowamy, wyznaczając oficera łącznikowego do dowódcy dywizji. Będzie się on posuwał wraz z dowódcą dywizji (lub nawet go wyprzedzi) na motocyklu. W ten sposób będzie doskonale zorientowany w położeniu własnym i w meldunkach oddziałów wysuniętych. Będąc również dokładnie zorientowanym i w zadaniu własnego lotnictwa, — ułatwi zrzucanie meldunków dla dowódcy dywizji (wykładając lub przyczyniając się do szybkiego wyłożenia płachty lub nawet lądowania samolotu).

Łączność drutową zapewnimy, uprzedzając zawczasu szefa łączności, że pluton narazie pozostaje na starem lotnisku. Wobec tego szef łączności pozostawi jeszcze linię telefoniczną czynną aż do najbliższej centrali, od której dalej oddziały łączności ciągną linię wślad za dowódcą dywizji. To też z chwilą otrzymania rozkazów od dowódcy dywizji oficer łącznikowy będzie miał możliwość połączenia się telefonicznie z dowódcą plutonu, zawiadomienia go o aktualnem położeniu oraz przekazania rozkazów.

Przesunięcia plutonu należy czynić w zasadzie co 12—18 kilometrów. Jeśli się natomiast przewiduje możliwość spotkania z nieprzyjacielem i związania się walką, co wywoła natychmiastową potrzebę użycia lotnictwa, przesunięcie plutonu należy zorganizować w ten sposób, aby niemal na każde żądanie przynajmniej jeden samolot mógł lądować przy dowódcy dywizji. Obowiązkiem oficera łącznikowego będzie uprzednie obranie lotniska i telefoniczne zawiadomienie o tem lub wyłożenie płachty.

Jeżeli więc zachodzi możliwość przesunięcia plutonu wcześniej, oficera łącznikowego (który w tym wypadku będzie tworzył patrol lotniskowy) — można wysłać jeszcze przed wymarszem dywizji nawet przy kawalerji dywizyjnej.

2. Użycie plutonu lotnictwa towarzyszącego 17 dywizji piechoty.

W tym konkretnym wypadku rozpatrzemy działania plutonu lotnictwa towarzyszącego 17 dywizji piechoty. Zastaliśmy go w położeniu, gdy 9 VI wieczorem był rozmieszczony tuż obok wsi Janysze.

Przejdziemy więc kolejno wszystkie zarządzenia, wydane przez dowódcę 17 dywizji piechoty (i sztab) oraz przez samego dowódcę plutonu lotnictwa towarzyszącego.

Po powrocie do sztabu dowódca dywizji około g. 22 min. 30 bądź zbiera sztab na odprawę, bądź wydaje zarządzenia poszczególnym dowódcom (sztabowi). W stosunku do lotnictwa, jak już widzieliśmy, wytyczne jego ograniczają się do:

- „1. rozpoznania kierunku na Krynki,
2. ubezpieczenia od zachodu,
3. nawiązania łączności z 2 i 7 dywizją piechoty, własną kawalerją dywizyjną i kolumną boczną,

4. przewidzenia możliwości przesunięcia plutonu do obszaru Zbory.“

Na podstawie tych wytycznych dowódca plutonu otrzyma ze sztabu „rozkaz rozpoznania“ oraz sam musi zredagować paragraf „Lotnictwo“ do rozkazu operacyjnego dywizji.

„Rozkaz rozpoznania“ może być zredagowany przez sztab (oficera operacyjnego lub informacyjnego) i będzie podpisany przez szefa sztabu. Jest on rozwinięciem ogólnych wytycznych dowódcy dywizji i powinien zawierać konkretne zarządzenia dla lotnictwa. W wielu wypadkach, gdy dowódca plutonu jest już zgrany ze sztabem, redakcja tego rozkazu przypadnie w udziale samemu dowódcy plutonu, poczem uzyska on podpis szefa sztabu. Będzie to więc niejako potwierdzenie rozkazu ustnego.

Będziemy się starali przedstawić ogólnie rozkaz rozpoznania, który wyda szef sztabu 17 dywizji piechoty dla plutonu. Oto jego brzmienie:

17 d. p.

Sztab

M. p., dnia 9 VI g. 23 min. 45.

L. .../Op.

Rozkaz rozpoznania.

1. W dniu 9 VI npl. zajął Krynki, odrzucając 2 i 7 d. p., które z rana 10 VI mają uzyskać poprzednie stanowiska. Niemniej jednak możliwe jest przekroczenie przez npla rzeki Świsłocz i działania jego w kierunku wschodnim.

2. Należy rozpoznać drogi wzdłuż osi marszu dywizji, a mianowicie Dziewiatkowce — Zbory — Sieńki — Ojcowo — Bogdziuki i kierunek Dzieniewicze — Karpowce. Obserwować rzekę Świsłocz od Pietrasiewicz po Ozierany Małe. Czy npl. nie zbudował mostów i czy nie przekracza rzeki?

3. a) Nawiązać łączność z 2 i 7 d. p., które z rana

10 VI mają nacierać na npla pod Krynkami. Czy wojska tych dywizyj jeszcze się biją na zachodnim brzegu Świśloczy? M. p. sztabu 2 d. p. — Makarowce, 7 d. p. — Rudaki.

b) Nawiązać łączność z własną kawalerją dywizyjną oraz strażą boczną, zrzucając im meldunki na ich osiach marszu. Kaw. dyw. posuwa się przez Dziewiatkowce — Zbory do m. Sieńki. Straż boczna po osi Szandry — Szydłowicze — Snopki — Moszny.

4. Przewidzieć możliwość użycia przynajmniej jednego samolotu w obszarze Zbory. Jeśli nie zajdą szczególne trudności, przesunięcie plutonu przewidują do obszaru Karpowce—Sieńki.

5. Meldunki z rozpoznania od 7 i 2 d. p. o położeniu kaw. dyw. i straży bocznej rzucić na osi marszu, t. j. na drodze Dziewiatkowce—Zbory.

6. Wiadomości oczekują na g. 4—4 min. 15.

Szef sztabu.

Otrzymuje: Dca plut. lot. tow.

Oto rozkaz rozpoznania, otrzymany przez dowódcę plutonu. Ma więc on całość wytycznych od sztabu 17 dywizji piechoty. Pozostaje mu własna praca, polegająca na:

a) opracowaniu paragrafu „Lotnictwo“ do rozkazu operacyjnego dywizji,

b) przypomnieniu szefowi łączności o potrzebie wybudowania linii telefonicznej na lotnisko,

c) udaniu się na lotnisko w celu wydania zarządzeń.

Opracowanie paragrafu „Lotnictwo“ musi być natychmiast wykonane i oddane oficerowi operacyjnemu, aby paragraf ten mógł być włączony do rozkazu operacyjnego.

§ „Lotnictwo“, znany już z rozkazu operacyjnego, (umieszczonego w dziale taktycznym). Powtarzamy go:

„§ Lotnictwo.

W g. 3 min. 30 — 4 min. 15 przekaże wyniki z rozpo-

znania i nawiąże łączność z kawalerją dywizyjną i kolumną boczną.

W razie wprowadzenia dywizji lotnictwo będzie nawiązywało łączność w ciągu dnia. Przewidzieć przesunięcie plutonu do obszaru Zbory.“

Przytoczyliśmy rozmyślnie tylko ten paragraf, aby wskazać, że jest on jedynie wyciągiem z rozkazu rozpoznania i że zawiera tylko to, co jest potrzebne dowódcom, którzy ten rozkaz otrzymują.

Nie zawiera więc tych czynności, które wykonywa lotnik dla dowódcy dywizji, albowiem nie jest to niezbędne dla dowódców pułków i t. d. Natomiast muszą oni wiedzieć, w jakich godzinach lotnik będzie z nimi nawiązywał łączność; uprzedzą o tem swe organa łączności oraz na czas przygotowują przypuszczalne meldunki, aby lotnik nie potrzebował zbyt długo krążyć w oczekiwaniu na ustawienie przekazywacza i napisanie meldunku.

Możemy więc przypuszczać, że około g. 24 dowódca plutonu całkowicie załatwi sprawy w sztabie i uda się na lotnisko, gdzie uprzednio telefonicznie kazał się zebrać wszystkim załogom. Będziemy więc obserwowali jego pracę na lotnisku.

* * *

Dowódca plutonu jeszcze nie przywiózł ze sobą rozkazu operacyjnego dywizji, który zostanie wydany nieco później. Zarządza więc odprawę personelu latającego, na której go informuje o:

- położeniu własnem (położeniu na froncie) i możliwościach nieprzyjaciela,
- zadaniu 17 dywizji piechoty,
- sposobie wykonania zadania, wskazując dokładnie drogi marszu sił głównych, kolumny bocznej i kawalerji dywizyjnej,
- zadaniu dla plutonu.

Po poinformowaniu załogi przystępuje do wyznaczania zadań. Będziemy się starali odtworzyć rozkazy dowódcy plutonu, które będą wyłącznie ustne.

„1. Ppor. X. Wyznaczam Pana na oficera łącznikowego przy dowódcy dywizji. Będzie się Pan posuwał z kawalerją dywizyjną, która wyrusza o g. 4 z Ostrowczyc drogą na Dziewiatkowce—Zbory. Zadanie Pana: wybrać uprzednio lotnisko w obszarze Zbory po osi marszu dywizji. Może to będzie na wschód od lasu ur. Kuźmicze (patrz krzyż) lub na wschód od tego lasu, między lasem a m. Zbory. Po wybraniu lotniska skieruje się Pan na spotkanie dowódcy dywizji na jego osi marszu, meldując mu o obranem lotnisku. Od tej chwili pozostanie Pan przy dowódcy dywizji. Przed dołączeniem się do kawalerji dywizyjnej uda się Pan o g. 3 min. 15 — 3 min. 20 do sztabu, gdzie zamelduje Pan oficerowi operacyjnemu, że wyjeżdża Pan wcześniej na wybranie lotniska, poczem dołączyć do sztabu.

Około g. 4 powracająca załoga będzie zrzucała meldunki. Dopilnować wyłożenia płacht. Ja będę się znajdować na lotnisku w Janyszach. W razie nowych rozkazów — będzie się Pan łączył telefonicznie. Jedna załoga będzie w alarmie.

Jeśli nie zajdą trudności w marszu, przesunę pluton od razu do obszaru Piotrowce—Sieńki, gdzie obierze Pan lotnisko, meldując mi o tem natychmiast telefonicznie.

2. Por. obs. X i sierż. pilot Y — stanowicie pierwszą załogę. Położenie nieprzyjaciela, zadanie i sposób wykonania 17 d. p. — jest Wam znane. Start — g. 3 min. 15. Wysokość od 200 do 1200 m, zależnie od położenia. Należy się dowiedzieć, jakie jest położenie pod Krynkami, czy nieprzyjaciel nie przekroczył Świsłoczy i czy się nie kieruje na nas? Kierunek marszu: Dziewiatkowce — Zbory — Sieńki — Bogdziuki — Krynki. Czy pod Krynkami wre walka, czy też nieprzyjaciel przeszedł przez Świsłocz, a w szczególności jego artylerja? Jeśli walka się przenio-

sła przez Świsłocz, zbadać Świsłocz od Petrusiewicz do Ozieran Małych. Czy nieprzyjaciel pobudował mosty lub co i jak przeprowia przez rzekę? Zbadać kierunki marszu oddziałów, które przekroczyły Świsłocz, a w szczególności drogę z Dzieńewicz—Nieporożniowiec na Klukowce—Kule i dalej na Jodycze—Brzostowica Wielka. Jeśli npl. jest już na wschodnim brzegu Świsłoczy, meldunki z rozpoznania tych kierunków odrazu zrzucić: a) dowódcy kawalerji dywizyjnej, b) dowódcy dywizji i c) kolumnie bocznej.

Jeśli walka wre na zachodnim brzegu Świsłoczy, należy nawiązać łączność ze sztabem 2 d. p. i 7 d. p. Sztaby te są rozmieszczone prawdopodobnie w m. Makarowce i m. Rudaki. Unikać lądowania, ograniczając się jedynie do zrzucenia meldunku o położeniu 17 d. p. oraz prosząc o podanie przekazywaczem położenia własnego. Otrzymane położenie 2 i 7 d. p. przepisać i zrzucić dowódcy kaw. dyw. i kolumnie bocznej, a oryginały zrzucić dowódcy dywizji.

3. Ppor. obs. Z i plut. pil. X na lotnisku od g. 3 min. 30 w alarmie.

4. Sierż. szef przygotowuje na g. 5 pluton do odmarszu.“

* * *

W podobny sposób dowódca plutonu ureguluje pracę na dzień następny. Będzie to już godzina pierwsza. Należy więc dać pierwszej załodze odpoczynek co najmniej jednogodzinny, albowiem załoga ma jeszcze pracę przed odlotem.

Praca załogi, t. j. przygotowanie lotu i wykonanie lotu nie nastrocza szczególnych trudności; zwłaszcza przygotowanie załogi ogranicza się do postanowień regulaminowych.¹ Do obszaru Zbory lot może się odbywać na

¹ Można by ponadto nakazać dziś jeszcze nawiązanie osobistego porozumienia z dowódcą kawalerji dywizyjnej i dowódcą kolumny bocznej (50 p. p.).

mniejszej wysokości; dopiero od tego obszaru, dla bezpieczeństwa lotu, należałoby nabrać wysokość 1000 m. Dopiero po stwierdzeniu, że walka trwa na zachodnim brzegu Świsłoczy, można lot obniżyć do 200—400 m.

Jedynie nadaje się do podkreślenia chwila nawiązania łączności z 2 i 7 d. p. Naogół podobne zarządzenia są mylnie pojmowane przez załogi, które szukają nawiązania łączności nie ze sztabami, lecz z oddziałami walczącymi. Jest to niesłuszne, niebezpieczne i może doprowadzić do ujemnych wyników.

Przedewszystkiem pole walki można w szczegółach rozpoznać tylko wtedy, gdy się dokładnie zna ugrupowanie, zamiar i ostatnie, dość świeże położenie. W tym wypadku jest to niemożliwe, albowiem walkę prowadzą dywizje obce, których rozmieszczenia nie zna załoga. Po drugie — jest niebezpieczne, gdyż nie znając położenia, a lecąc dla łączności na małej wysokości, ryzykuje się napotkanie oddziałów nieprzyjaciela, a więc dostanie się pod ogień karabinów maszynowych. Po trzecie, skoro się jest wysłannikiem dowódcy dywizji, należy w zasadzie nawiązać łączność z równorzędnym, t. j. z dowódcą dywizji. Najcenniejsze i najdokładniejsze wiadomości uzyskuje się właśnie od sąsiedniego dowódcy dywizji, który da nie tylko zarys własnego położenia, lecz i swój manewr.

Szczególnie ważne jest nawiązanie łączności z dowódcami wielkich jednostek w walce kawaleryjskiej, gdzie płynność pola bitwy może zmylić nawet najbardziej wytrawnych i obznajomionych z położeniem — obserwatorów.

* * *

Praca dowódcy plutonu nie kończy się z chwilą wydania zarządzeń. Powinien on powrócić do sztabu, aby jeszcze przed odmarszem dywizji:

— zameldować dowódcy aeronautyki armji (grupy operacyjnej) o przypuszczalnym przesunięciu,

— zawiadomić dowódcę eskadry linjowej (przez grupę operacyjną w Werekach) o zmianie lotniska.

Czynności te są niezbędne nie tylko ze względów formalnych, lecz i zaopatrzeniowych. Jeśli więc pluton towarzyszący w zaopatrywaniu w materiały pędne, smary i amunicję opiera się na eskadrze linjowej przy grupie operacyjnej, konieczną rzeczą jest zameldować dowódcy eskadry o zmianie lotniska i o stanie zapasów. Ponadto, w tym wypadku dowódca plutonu może się zwrócić z prośbą do dowódcy eskadry, aby załoga, powracająca z ranego lotu, zrzuciła dowódcy 17 dywizji meldunek na jego oś marszu. Będzie to przejawienie inicjatywy ze strony dowódcy plutonu.

C. WSKAZÓWKI DO ROZWINIĘCIA ĆWICZENIA.

a) Wytworzyć następujące położenie:

Dywizja maszerowała zgodnie z przewidywaniami.

Około g. 9 min. 30 czoło straży przedniej dochodzi do m. Zbory, czoło zaś kolumny bocznej — wchodzi do lasu na zachód od m. Moszny.

Dowódca dywizji jest w posiadaniu następujących wiadomości, dostarczonych przez lotnictwo i kawalerję dywizyjną: „Przeciwdziałanie 2 i 7 d. p. trwa od świtu, lecz nieprzyjaciel stawia bardzo silny opór. Na wschodnim brzegu Świsłoczy stwierdzono tylko oddziały kawalerji npla, które dochodziły do obszaru kolonji Kowale, pod naporem jednak kawalerji własnej — rozpoczęły systematyczny odwrót.“

Dowódca dywizji piechoty otrzymuje ponadto w tymże czasie krótki rozkaz od dowódcy grupy operacyjnej, z którego się dowiaduje, iż 2 brygada kawalerji, wskutek silnego uderzenia nieprzyjaciela w obszarze Jałówka, cof-

nęła się o g. 7 na linję Mostowlany—Stoki II, przyczem lotnictwo linjowe grupy stwierdziło o g. 7 min. 30 duże zgrupowanie kawalerji nieprzyjaciela, wychodzące z lasów Podozierany w marszu na wschód; wobec zaś powstałej nowej groźby od południa — 17 dywizja piechoty zatrzyma się chwilowo na obszarze Brzostowiczany—Zbory—Starczyńce w gotowości do działania w ogólnym kierunku na Krynki lub Jałówkę.

b) Żądać propozycyj od dowódcy plutonu co do użycia lotnictwa towarzyszącego 17 dywizji piechoty, w szczególności wykonania zadania łączności z 2 brygadą kawalerji.

c) Zapoznać się z organizacją łączności w marszu ubezpieczonym dywizji, na podstawie wytycznych szefa sztabu 17 dywizji piechoty.

I. Wytyczne szefa sztabu dywizji dla szefa łączności.

1) Osią łączności dywizji — oś marszu kolumny głównej.

2) Oś telefoniczną należy budować na osi łączności dywizji na wysokości dowódcy straży przedniej.

3) Zorganizować środki łączności na osi łączności dywizji:

- a) Janysze (wyjściowy),
- b) Janowicze,
- c) fw. Kuźmicze,
- d) Parchimowce.

4) Łączność z kolumną boczną staraniem dowódcy kolumny bocznej.

Zapewnić łączność drutową między dowódcą kolumny bocznej a dowódcą dywizji dopiero z chwilą nawiązania styczności bojowej z nieprzyjacielem.

5) Zapewnić łączność radjową z kawalerją dywizyjną i dowódcą kolumny bocznej.

Do czasu nawiązania styczności bojowej z nieprzyjacielem bezwzględnie zakazać korespondencji radjowej.

II. Organizacja łączności 17 dywizji piechoty w marszu ubezpieczonym.

1) Łączność drutowa.

III pluton telegraficzny będzie budował oś telefoniczną na osi łączności dywizji w tempie marszu, na wysokości dowódcy straży przedniej.

Centrale telefoniczne w ośrodkach łączności — czynne z chwilą osiągnięcia danego punktu przez oddział przedni straży przedniej dywizji.

Łączność telefoniczną dowódcy kolumny bocznej z dowódcą dywizji, w razie nawiązania styczności bojowej z nieprzyjacielem, wykona IV pluton telegraficzny, który pomaszeruje z 50 pułkiem piechoty.

Jedna drużyna I plutonu pozostaje nadal przy służbach. 4/II plutonu obejmuje obsługę ośrodka łączności Janysze.

Z chwilą przejścia dywizji do obszaru Piotrowce i wysunięcia ośrodka łączności grupy operacyjnej do fw. Kuźmicze szef łączności dywizji przewiduje zwinięcie części osi telefonicznej, a mianowicie od ośrodka łączności armji Wołkowysk po fw. Kuźmicze pod warunkiem, że nie będzie potrzebny do łączności ze służbami.

2) Łączność radjowa.

Stacje w marszu posuwają się:

- | | |
|----------------------------|--------------------------------------|
| R. K. A. i R. K. D. nr. 1. | — przy dowódcy dywizji, |
| R. K. D. nr. 2. | — przy dowódcy kawalerji dywizyjnej, |
| R. K. D. nr. 3. | — przy dowódcy kolumny bocznej. |

Korespondencja radjowa jest zakazana do czasu nawiązania styczności bojowej z nieprzyjacielem.

Pogotowie korespondencyjne:

g. 5 min. 50, 8 min. 20, 9 min. 40, 12, 14, 15, 17, 19 min. 30, 24 min. 50 po 10 minut.

3) Użycie motocykli:

dla kawalerji dywizyjnej . . .	1	motocykl
dowódca kolumny bocznej . . .	1	„
sztab dowódcy dywizji . . .	2	„
dowódca kompanji telegraficznej	2	„
odwód	2	„

4) Gońcy konni.

Kawalerja dywizyjna wyznaczy 1/6 gońców konnych dla dowódcy dywizji. Po 3 gońców konnych dla ośrodków łączności Janowicze, fw. Kuźmicze i Parchimowce.

PRZYKŁAD 2.

MARSZ UBEZPIECZONY BRYGADY KAWALERJI.

A. DZIAŁ OGÓLNY.

1. Założenie ćwiczenia.

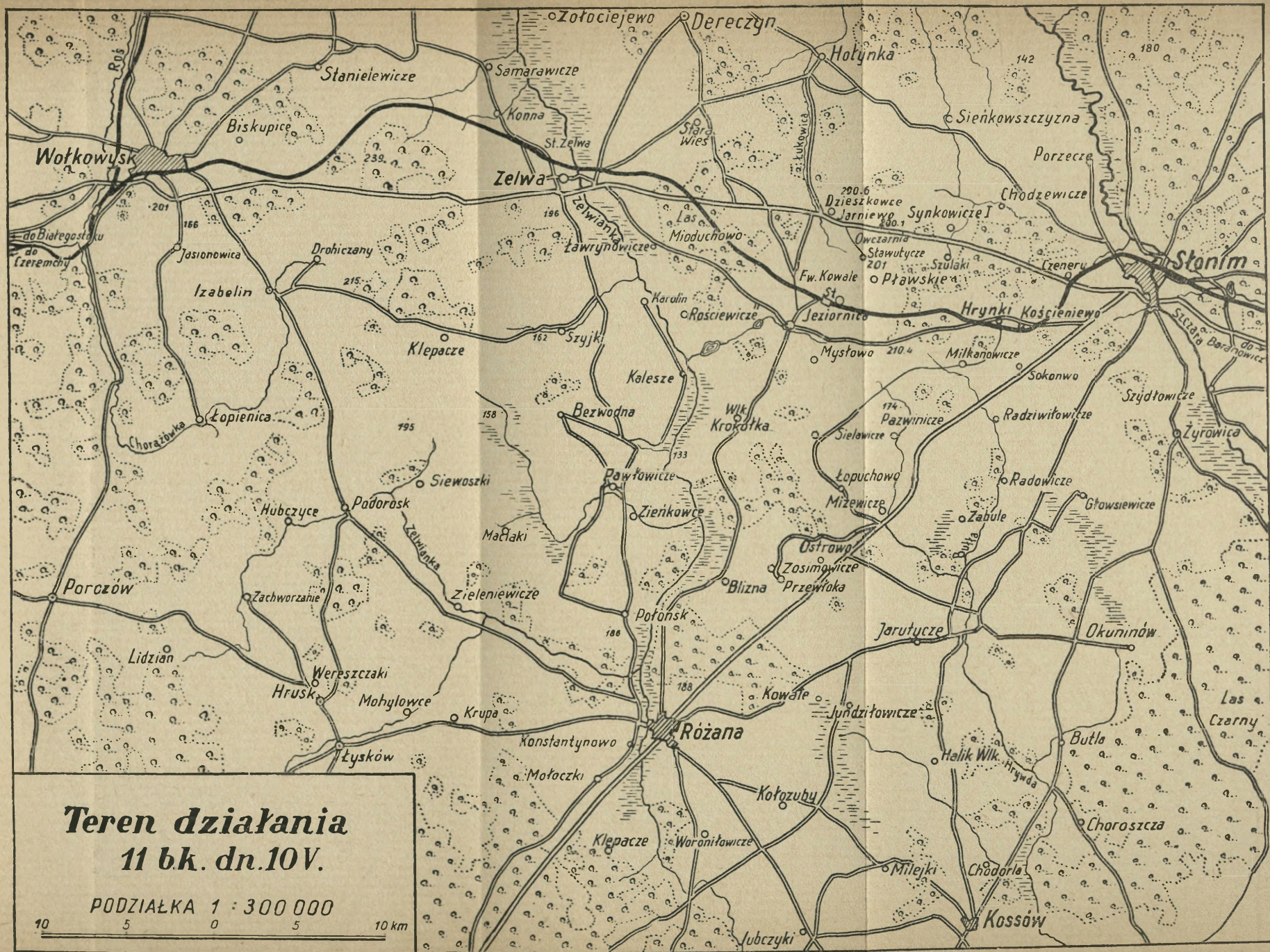
Mapy — 1 : 300.000 Białystok, Brześć n./B., Nowogródek, Pińsk.

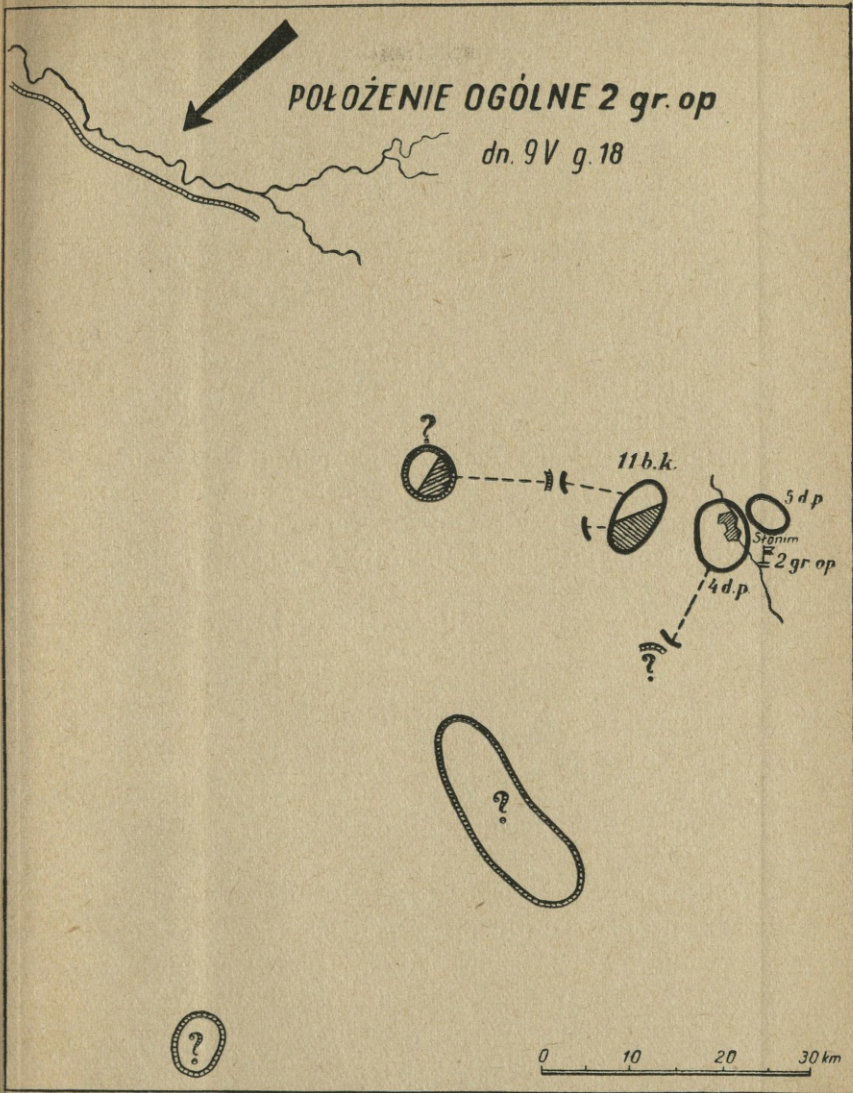
1 : 100.000 Słonim Wschodni, Różana, Byeń.

I. Położenie ogólne (patrz szkic Nr. 3).

Działania czerwonych, prowadzone na obszarze na północ od Niemna, rozwijają się pomyślnie. Nieprzyjacieli pobity pod Lidą wycofał się za Niemen, gdzie zdołał zorganizować silny opór. Trwające od dwóch dni walki nie doprowadziły do sforsowania Niemna.

W związku z tem została utworzona, 2 grupa operacyjna (w składzie 4 i 5 dywizji piechoty oraz 11 brygady





Szkic Nr. 3.

kawalerji), która po ostatecznym skoncentrowaniu się w obszarze Słoniń ma uderzyć w kierunku Zelwa—Wołkowysk na bok i tyły przeciwnika w celu otwarcia drogi na południe oddziałom własnym, walczącym nad Niemnem.

II. Położenie szczegółowe 11 brygady kawalerji w dniu 9 V g. 18.

11 brygada kawalerji osłania obszar koncentracji 2 grupy operacyjnej na wschodnich skrajach lasów Pławskie—Szulaki.

Nawiązała styczność z patrolami kawalerji nieprzyjaciela na linii potoku Łukowicy. W Jarniewie wzięto jeńców z 11 pułku ułanów.

Lotnictwo własne stwierdziło ponadto wyładowanie oddziałów nieprzyjacielskich w dniach 7 i 8 V na st. Orańczyce, w dniu zaś 9 V — duże zgrupowanie piechoty i artylerji nieprzyjaciela na postoju w obszarze Różana—Jubczyki.

W obszarze Zelwa lotnik widział dużo kawalerji przeciwnika.

III. Zadanie na dzień 10 V.

Dowódca 11 brygady kawalerji otrzymuje 9 V o g. 18 następujący rozkaz operacyjny dowódcy 2 grupy operacyjnej podany w wyciągu:

„

Wobec zarysowującego się zagrożenia od południa zamierzam przede wszystkim zwrócić się przeciwko nowemu przeciwnikowi, aby, pobiwszy go, uzyskać możliwość swobodnego zwrócenia się w kierunku Zelwa—Wołkowysk. Bitwę rozstrzygającą chcę przytem stoczyć dopiero po zebraniu się wszystkich sił grupy, t. j. dnia 11 V.

W związku z tem:

— 4 d. p., działając od świtu 10 V oparuje wyjścia

z rzeki Butla w obszarze Pazinicze—Ostrówek, jako podstawę do działań w kierunku południowo-zachodnim;

— 11 b. k. osłoni północne skrzydło i tyły gr. op., zapewniając w każdym wypadku posiadanie w swym ręku wyjść z lasów Pławskie—Szulaki w kierunku zachodnim.

.....

Rozgraniczenie między 4 d. p. a 11 b. k. — Kościeniewo i trakt na Jeziornicę dla 11 b. k.

M. p. dowódcy 2 gr. op.: Słonim.“

IV. Położenie lotnicze.

- a) Pluton lotnictwa towarzyszącego 11 brygady kawalerji — Synkowicze I.
- b) 2 grupa operacyjna dysponuje eskadrą linjową. Lotnisko podstawowe — Słonim.
- c) Nieprzyjaciel ujawnia bardzo słabą działalność lotniczą. Po odejściu poza Niemen lotniska jego jeszcze nie są rozpoznane.

V. Wiadomości dodatkowe.

Brygada kawalerji składa się z:

4 pułków ułanów,

2 dywizjonów artylerji konnej dwubaterijnych,

bataljonu strzelców w składzie: 2 kompanji strzelców i

1 kompanji kolarzy,

szwadronu samochodów pancernych po 3 plutony,

pluton lotnictwa towarzyszącego,

kompanji konnej łączności,

szwadronu pionierów.

VI. Jednocześnie z ogólnym rozkazem operacyjnym, część I, dowódca 11 brygady kawalerji otrzymuje następujący ogólny rozkaz operacyjny, część II (w wyciągu):

„.....

St. zaopatrzenia dla 11 b. k. — Połonka od g. 4.

Zaopatrywanie w materiały pędne i smary — na st. zaop.

.....

Przeciętne zużycie amunicji — po 2 jedn. ognia art. i piech.

Ewakuacja materiału i sprzętu — przez st. ew. Jaki-mowicze.

..... “

VII. Łączność. Między miejscem postoju dowódcy grupy operacyjnej a 11 brygadą kawalerji działa łączność telegraficzna i radjowa.

Wewnątrz obszaru zakwaterowania 11 brygady kawalerji zaprowadzono łączność telefoniczną.

* * *

2. Ocena położenia i decyzja dowódcy 11 brygady kawalerji.

Zadanie 11 brygady kawalerji ma charakter podwójny. Z jednej strony bowiem brygada ta ma osłaniać skrzydło i tyły grupy operacyjnej, z drugiej zaś — nie dopuścić do opanowania przez nieprzyjaciela wyjsc zachodnich z lasów Pławskie—Szulaki, jako przyszłej podstawy do działań grupy w kierunku zachodnim.

Jeśli chodzi o skrzydło grupy, należy go szukać niewątpliwie gdzieś w pobliżu wzgórza 210,4 (na trakcie Słonim—Jeziornica) i bardziej na wschód, a więc na obszarze, o który się przypuszczalnie oprze 4 dywizja piechoty, po wysunięciu się z obszaru Słonim, w celu uchwycenia wyjść z linji rzeki Butla. Tyły grupy — to zkolei obszar mostów i komunikacyj w okolicy Słonimia.

Zagrożenie, zarówno wspomnianego skrzydła, jak i tyłów, może nastąpić przedewszystkiem przez nieprzyjaciela, sygnalizowanego w obszarze Zelwa. Zagrożenie naszego

prawego skrzydła przez przeciwnika, stwierdzonego w obszarze Różana — mniej prawdopodobne, a w każdym razie znacznie późniejsze w czasie.

Dowódcę 11 brygady kawalerji przedewszystkiem więc będzie obchodziło zachodnie zgrupowanie przeciwnika (Zelwa), zgrupowanie niebezpieczniejsze, bo ruchliwsze i bliższe (kawalerja). A jeśli tak, to zastanówmy się, jakie są możliwości tego przeciwnika.

Otóż może on współdziałać ze zgrupowaniem piechoty z pod Różany przez wystąpienie zaczepne w kierunku wschodnim, przyczem możliwe są jego działania, zarówno po osi Zelwa—Dzieszkowce wprost na Słonim, jak i Zelwa—Jeziornica (z dążeniem do szybszego połączenia się z piechotą). Możliwe jest jednak również bierne zachowanie się nad Zelwianką nieprzyjaciela, organizującego się do bezpośredniej obrony tej rzeki, jako poważnej przeszkody, do osłony tyłów większych swych sił, walczących na linii Niemna w okolicy Grodna.

Nie ulega wątpliwości, że w każdym z wymienionych wypadków zadanie 11 brygady kawalerji, dotyczące, zarówno osłony skrzydła i tyłów grupy, jak i utrzymania wyjść z lasów Pławskie, może być tem łatwiej wykonane, im więcej będziemy mieli przestrzeni, nadającej się do wykorzystania przez siły brygady, im dalej zdołamy przesunąć jej siły główne w kierunku zachodnim.

I w związku z dążeniem dowódcy grupy operacyjnej do pobicia przedewszystkiem zgrupowania południowego nieprzyjaciela, brygada kawalerji zdołałaby najskuteczniej pomóc przełożonemu dowódcy w spełnianiu jego zamiaru przez: 1) opanowanie linii Zelwianki, 2) pozostawienie na niej oddziałów wydzielonych, mogących każdej chwili skutecznie przeszkadzać przeciwnikowi w przejściu tej rzeki, a następnie opóźnić jego marsz na wschód i 3) wyciągnięcie pewnej części sił, mogących uczestniczyć

w walce na głównym terenie operacyjnym, gdzieś w okolicy Pazinic lub Łopuchowa.

To też, zważywszy, że teren między Zelwą a lasami Pławskie nadaje się znakomicie do działania opóźniającego stosunkowo słabemi siłami (przy wykorzystaniu przeszkód w postaci rzeki i bagien Zelwianki, lasów Mioduchowo, lasów Dzieszkowce, strumienia Łukowica i t. p.), dowódca 11 brygady kawalerji zechce zająć jak najwięcej terenu na przedpolu lasów Pławskie, w tym zaś celu zarządzi przemarsz w kierunku Zelwy.

Wobec zaś omawianej możliwości wystąpienia zaczepnego nieprzyjaciela i powstałej stąd konieczności liczenia się ze spotkaniem przeciwnika od chwili wymarszu (nawiązano styczność z patrolami nieprzyjaciela nad Łukowicą) — przewidziany marsz brygady musi być ubezpieczony.

Ubezpieczenie to będzie polegało: 1) na jak najszybszym zdobyciu wiadomości o nieprzyjacielu przez rozpoznanie powietrzne i naziemne oraz 2) na ubezpieczeniu bezpośrednim przez wysunięcie straży przedniej po osi marszu brygady.

Ostatecznie tedy decyzja dowódcy brygady byłaby podana do wiadomości wykonawców w postaci rozkazu operacyjnego.

Jeszcze przed ukazaniem się tego rozkazu dowódca plutonu lotnictwa towarzyszącego otrzymałby następujące ustne wytyczne do działań w dniu 10 V.

Ustne wytyczne dowódcy brygady
kawalerji dla dowódcy plutonu
lotnictwa towarzyszącego.

- a) Rozpoznać od świtu obszar Zelwa, oraz przypuszczalne ruchy nieprzyjaciela na osiach Zelwa—Dzieszkowce, Zelwa—Jeziornica i Różana—Jeziornica.

- b) Utrzymać łączność z podjazdami i strażą przednią.
- c) Nawiązać łączność z 4 dywizją piechoty na osi Słonim—Miżewicze.
- d) Rezerwować loty na wypadek wejścia w bój brygady.
- e) Przewidzieć przesunięcie plutonu do obszaru Dzieszkowce.

11 b. k.

Sztab

M. p., dnia 9 V g. 20.

L. .../Op.

Ogólny rozkaz operacyjny
(wyciąg).

„.....

III. Z a m i a r. Dążąc do opanowania lasów Mioduchowo, przejść marszem ubezpieczonym w jednej kolumnie po osi Dzieszkowce—Zelwa.

Rozpoznawać na Dereczyn—Zelwa i Jeziornica.

IV. W y k o n a n i e.

A. R o z p o z n a n i e.

P o d j a z d n r. 1.

1 pluton 41 p. uł. druž. c. k. m. pod dowództwem oficera, działając po osi Hołynka—Dereczyn—Zołociejewo, stwierdzi, czy w wymienionych miejscowościach jest npl.

Meldunki, również i negatywne, po dojściu do Dereczyna i nawiązaniu styczności z nplem.

P o d j a z d n r. 2.

43 p. uł. (bez 2 szw. i plut. c. k. m.) + plut. sam. panc. + plut. art. + komp. kolarzy + plut. pion., pod dtwem dcy 43 p. uł., rozpo-

zna npla na osi Dzieszkowce—Zelwa. W razie stwierdzenia większych sił npla w działaniu na wschód — opóźniać je aż do linii rz. Łukowica, której bronić.

Meldunki, również i negatywne, po osiągnięciu lasów Dzieszkowce (zach. skraje).

Podjazd nr. 3.

Reszta 43 p. uł. + plut. sam. panc. + plut. art., pod dtwem zastępcy dcy p. uł., rozpozna npla po osi Pławskie—Jeziornica—Ławrynowicze z patrolowaniem na Krokotkę Wielką i Rościewicze w celu stwierdzenia kierunku przypuszczalnego ruchu npla.

Pod naporem przeważających sił npla — opóźniać je aż do linii 196,5 (2 km na płd. od Pławskie) — 210,4 (4 km na wsch. od Mysłowo), którą trzymać.

Meldunki, również i negatywne, po osiągnięciu Jeziornicy.

Zarządzenia wspólne. Po osiągnięciu linii rzeki Zelwianki — dozorować aż do odwołania.

Wymarsz podjazdów — g. 1.

B. Marsz.

Straż przednia: 41 p. uł. (bez plut. i druž. c. k. m.) + I/1 d. a. k. + 1 plut. sam. panc. + 1 plut. pion., pod dowództwem dcy 41 p. uł., opanuje przedewszystkiem zachodnie wyjścia z lasów Dzieszkowce, poczem będzie dążył do uchwycenia wyjść z lasów Mioduchowo.

Wymarsz — g. 3 przez punkt przejścia (od-

Bibl.
Wojsk.
63 p. p.

gałęzienie drogi polnej od szosy, 2 km na zachód od fw. Synkowicze I).

Siły główne — pod rozkazami dcy 44 p. uł.

Skład i porządek marszu: 44 p. uł. + 2 d. a. k. + komp. tlgr. i rdtlgr. + 42 p. uł. + kol. am. d. a. k.

Wymarsz — g. 3 min. 35 przez punkt przejścia.

Baon strzelców — wyruszy o g. 1 z obszaru zakwaterowania i osiągnie linję rz. Łukowica w obszarze Jarniewo. Po przepuszczeniu brygady kawalerji — będzie za nią maszerował na Zelwę.

Zarządzenia wspólne. Oś marszu — Słomin—Zelwa.

Należy zwrócić uwagę na możliwość użycia przez npla samochodów pancernych — szczególnie wzdłuż szosy.

C. Lotnictwo.

W g. 3 min. 30 — 4 min. 30 nawiązuje łączność z podjazdami, przekazując im wiadomości z przedpola i od sąsiadów. Przewidywane nawiązywanie łączności w ciągu dnia. Przewidzieć przesunięcie do m. Dzieszkowce.

D. Łączność.

Moje m. p. — przy straży przedniej.

Na osi marszu brygady będzie budowana trasa telefoniczna.

Ośrodki łączności: 1) fw. Synkowicze I,

2) Jarniewo.

..... “

B. DZIAŁ LOTNICZY.

Użycie plutonu lotnictwa towarzyszącego 11 brygady kawalerji.

Między g. 18 a 19 po otrzymaniu rozkazu dowódcy 2 grupy operacyjnej, dowódca 11 brygady kawalerji powziął decyzję co do wykonania swego zadania, wydał wytyczne dla sztabu oraz wytyczne dla lotnictwa do działań w dniu 10 V.

Znany je z części ogólnej; na podstawie tych wytycznych dowódca plutonu lotnictwa towarzyszącego, będący w tym czasie w sztabie, powinien:

- 1) opracować § „Lotnictwo“ do rozkazu operacyjnego brygady,
- 2) współpracować lub samemu opracować „Rozkaz rozpoznania“.

„Rozkaz rozpoznania“ będzie dalszym ciągiem wytycznych dowódcy 11 brygady kawalerji, lecz ujętych już szczegółowo. Brzmienie jego byłoby następujące:

11 b. k.

Sztab Synkowicze I, dnia 9 V g. 19 min. 30.

L. . . /Op.

Rozkaz rozpoznania.

1) Dzisiejsze rozpoznanie lotnicze stwierdziło duże zgrupowanie piechoty i artylerji npla na postoju w obszarze Różana—Jubczyki. W obszarze Zelwa zauważono dużo kawalerji npla.

2) Należy rozpoznać npla w obszarze Zelwa; czy nie przekroczył Zelwy? Jaki ruch na szosie Zelwa—Dzieszkowce, Zelwa—Jeziornica?

3) Czy npl. z obszaru Różana—Jubczyki nie kieruje się drogą na Różana—Jeziornica?

4) W g. 3 min. 30 — 4 min. 30 nawiązać łączność ze wszystkimi podjazdami, zrzucając im meldunki z ich

przedpoła oraz o położeniu sąsiadów. Jednocześnie nawiązać łączność z 4 d. p., maszerującą po osi Słomim—Mizewice.

5) Meldunki z rozpoznania rzucić na osi marszu dowódcy brygady, przy straży przedniej, w g. 4 — 4 min. 45.

6) Przewidzieć przesunięcie plutonu do obszaru Dzieszkowce, gdzie chciałbym dysponować już jednym samolotem około g. 5. Dalszy lot przewidzieć na g. 6 min. 30.

Szef sztabu.

Powyższy „Rozkaz rozpoznania“ rozwija i ujmuje na piśmie całość wytycznych dowódcy 11 brygady kawalerii dla dowódcy plutonu lotnictwa towarzyszącego.

Obecnie może on przystąpić do opracowania § „Lotnictwo“, który musi jak najszybciej wręczyć oficerowi operacyjnemu. Paragraf ten znajdziemy umieszczony w rozkazie operacyjnym brygady; jest zredagowany krótko i zawiera tylko to, co jest potrzebne dla dowódców, otrzymujących rozkaz operacyjny.

W tej chwili, a jest to już g. 20, dowódca plutonu otrzymał jeden egzemplarz rozkazu operacyjnego i może się udać na lotnisko. Pożądaną rzeczą jest, aby przedtem uprzedził szefa łączności, że mniej więcej do g. 5 pluton pozostanie na starym lotnisku, poczem przewiduje się jego przesunięcie do obszaru Dzieszkowce.

* * *

O g. 20 min. 15 dowódca plutonu jest na lotnisku, gdzie zwołał już uprzednio telefonicznie odprawę personelu latającego. Dowódca plutonu przystępuje do szczegółowego zapoznania załóg z położeniem i zadaniem dywizji oraz podania poszczególnych podjazdów, poczem wydaje rozkazy ustne:

1. „Por. pil. X. Wyznaczam Pana na oficera łącznikowego. O g. 2 zameldować się w sztabie 11 d. p. na

motocyklu. Z chwilą wyruszenia sztabu wyprzedzić nieco straż przednią i wybrać lotnisko w obszarze Dzieszkowce. O wybranym lotnisku meldować dowódcy brygady oraz telefonicznie złożyć mi meldunek. Na lotnisku jedna załoga będzie w alarmie.

W g. 4 min. 15 — 4 min. 45 pierwsza załoga będzie zrzucała meldunki. Dopilnować wyłożenia płacht.

Jeżeli dowódca brygady nie zażąda samolotu do Dzieszkowiec i jeśli położenie pozwoli, przewiduję przeniesienie plutonu aż pod las Mioduchowo. W tej sprawie porozumieniem się z Panem telefonicznie.“

2. „Ppor. obs. Y i sierż. pil. Z — załoga pierwsza. Start — g. 3 min. 05. Wysokość 1000—1200 metrów. Zadanie: nawiązanie łączności z podjazdami i rozpoznanie npla. Będzie Pan pracował początkowo na korzyść podjazdu nr. 2, później nr. 3 a następnie nr. 1. Kierunek marszu: szosa na Zelwę. Czy na szosie nie widać oddziałów kawalerji, stwierdzonych dziś po południu? Co jest w samej Zelwie? Czy widać ruch? Jaki stan mostów? Co się przeprawia? Jeśli npl. przekroczył Zelwę i posuwa się w kierunku wschodnim, zbadać prócz szosy Zelwa—Dzieszkowce jeszcze drogi Zelwa—Ławrynowicze i Zelwa—Stara Wieś. Meldunek zrzucić podjazdowi nr. 2, który około g. 3 min. 30 — 3 min. 45 będzie w pobliżu lasów Mioduchowo na szosie Dzieszkowce—Słonim.

Po zrzuconiu meldunku podjazdowi nr. 2 — przystąpić do współpracy z podjazdem nr. 3 na drodze Pławskie—Jeziornica.

Prawdopodobnie siły główne podjazdu o g. 4 będą w Jeziornicy. Zrzucić położenie podjazdu nr. 2 oraz położenie na jego przedpolu. Na korzyść podjazdu nr. 3 rozpoznać drogę Jeziornica—Ławrynowicze oraz na Rościewicze i drogę Jeziornica—Krokotka Wielka. Po zrzuconiu meldunku udać się na oś marszu 4 d. p., na drogę Słonim—Miżewicze, i tam na płachtę dowódcy dywizji przy straży

przedniej (prawdopodobnie około Pazinicz) zrzucić położenie podjazdu nr. 3 i jego przedpola. Prosić o wystawienie własnego położenia na przekazywaczu.

Po podchwyceniu — udać się na oś marszu dowódcy brygady. Około g. 4 min. 15 dowódca brygady będzie już około Jarniewo—Dzieszkowce. Zrzucić położenie podjazdu nr. 3, położenie 4 d. p. i wiadomości z rozpoznania. Jeśli nie będzie specjalnych rozkazów z przekazywacza, skierować się do współpracy z podjazdem nr. 1, w obszar Dereczyn—Zołociejewo. Siły główne podjazdu znajdują się około g. 4 min. 30 w Dereczynie. Rozpoznać drogę Dereczyn—Zelwa i zrzucić meldunek. Powracać ponownie szosą Zelwa—Dzieszkowce, obserwując npla i ewentualnie zrzucając meldunek podjazdowi nr. 2, a w każdym razie dowódcy brygady, o położeniu podjazdu nr. 1. Lądować na lotnisku w Synkowiczach.

Jeszcze dziś uda się pan wraz z ppor. obs. Z (który po Panu będzie wykonywał następny lot) — do dowódcy 43 p. uł. i omówić z nim i z jego zastępcą, jako dowódcami podjazdów nr. 2 i 3, szczegóły jutrzejszej współpracy. Dowódcę 4 p. uł. powiadomić jedynie telefonicznie.“

3. „Ppor. obs. Z i plut. pil. — załoga druga. W alarmie na lotnisku od g. 4-ej. Prawdopodobnie przeleciecie o g. 4 min. 30 na lotnisko w Dzieszkowcach. Ppor. obs. Z wraz z ppor. obs. Y udadzą się do dowódcy 43 p. uł.“

4. „Sierż. szef — przygotowuje pluton do odmarszu, począwszy od g. 4 min. 30.“

* * *

Po wydaniu ustnych rozkazów, dotyczących pracy w dniu jutrzejszym, dowódca plutonu powinien powrócić jeszcze do sztabu 11 brygady kawalerji, aby:

— zameldować dowódcy aeronautyki armji o zadaniu i przewidywanem przesunięciu,

— zawiadomić dowódcę eskadry linjowej w Słonimiu

(przy 2 grupie operacyjnej) o swem położeniu zaopatrzeniowem (jeśli dana eskadra zaopatruje),

— dowiedzieć się, czy nie napłynęły nowe wiadomości, o którychby należało zawiadomić załogi.

* * *

Przy rozważaniu rozkazów ustnych, wydanych przez dowódcę plutonu, wydaje mi się rzeczą właściwą podkreślić decyzję wyznaczenia tylko jednego lotu do współpracy z trzema podjazdami i do nawiązania łączności z 4 dywizją piechoty.

Na pierwszy rzut oka wyda się, że pierwsza załoga otrzymała zadanie bardzo trudne do wykonania. Po zbadaniu jednak trasy lotu, oraz biorąc pod uwagę bardzo łatwe zadania rozpoznania i bardzo łatwą orientację lotu (wyraźne drogi oraz wyraźne szosy) — należy stwierdzić, że decyzja była słuszna, tembardziej, że brygada dopiero wykonywa marsz ubezpieczony, a ma przed sobą może cały dzień walki, a więc lotnictwo należy oszczędzać do walki.

Natomiast ważną rzeczą jest (co też dowódca plutonu uczyni) podkreślić kolejność oblatywania podjazdów. Najważniejszym podjazdem na najważniejszym kierunku — jest podjazd nr. 2, następnie podjazd nr. 3. Co do podjazdu nr. 1, to, zarówno ze względu na jego siły, jak i kierunek małoprawdopodobnego działania nieprzyjaciela ma on mniejsze znaczenie i dlatego powinien być obsłużony w ostatniej kolejności.

* * *

C. WSKAZÓWKI DO ROZWINIĘCIA ĆWICZENIA.

1. Wytworzyć następujące położenie:
Dnia 10 V brygada wyruszyła z obszaru dotychczasowego postoju — zgodnie z przewidywaniami i wydanymi

rozkazami. Około g. 5 podjazdy nr. 2 i 3 napotkały nieprzyjaciela, który zdradzał zamiary zaczepne. Podjazdy własne zostały odrzucone, a około g. 8 dowódca brygady wytworzył sobie następujący obraz położenia:

Własna straż przednia powstrzymała nieprzyjaciela na linii fw. Dzieszkowce—wzgórze 189,9 (2 km na południe od Dzieszkowiec). W obszarze Jeziornica silny przeciwnik zepchnął podjazd własny na st. Jeziornica, zagrażając zarówno skrzydłu brygady, jak i sąsiedniej 4 dywizji piechoty. Na północy na obszarze Hołynka — spokój. Większość brygady w tym czasie przesunięto do Sławutycz.

W związku z tem dowódca brygady zamierza: opóźniając nieprzyjaciela strażą przednią wzdłuż szosy na 200,6 i 200,1 — Owczarnia, resztą brygady uderzyć na bok nieprzyjaciela, który działa po osi Jeziornica—Pławskie. Brygada wyjdzie z obszaru wzgórza 193,9 — las na zachód od fw. Kowale.

2. O g. 5 położenie lotnicze było następujące:

a) Druga załoga wylądowała na lotnisku obok fw. Dzieszkowce, lecz wskutek zagrożenia zmuszona była wystartować i jest na starym lotnisku w Synkowiczach I.

b) Pozostałe dwie załogi tamże. Dowódca plutonu również na lotnisku.

c) Por. pil. X, oficer łącznikowy, znajduje się przy dowódcy brygady w Sławutyczach.

d) Nieprzyjaciel nie ujawnił swego lotnictwa.

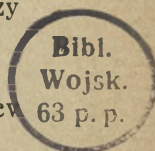
3. Jakie wnioski przedstawi oficer łącznikowy dowódcy brygady, w związku z nową decyzją, co do:

a) przeniesienia plutonu,

b) rozpoznania,

c) nawiązania łączności.

K O N I E C.



1471



10007
1009/1
#