

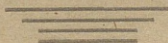
SZEF LOTNICTWA POLOWEGO.

7c 302

STANISŁAW JASIŃSKI

Major-pilot.

NAJPILNIEJSZE POSTULATY
POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO



Eg. 12.

WARSZAWA
KASJANO
CZARNIA LOTNICZA
1921.

Eigentum
Generale - Jasiński
Donat

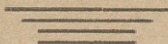
MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH

SZEF LOTNICTWA POLOWEGO.

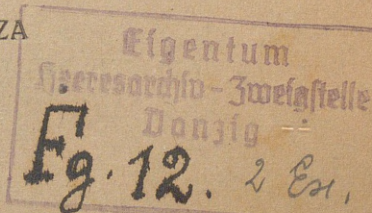
STANISŁAW JASIŃSKI

Major-pilot.

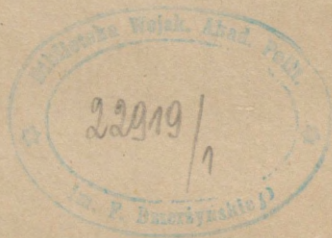
NAJPILNIEJSZE POSTULATY
POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO



WARSZAWA
DRUKARNIA LOTNICZA
1921.



555.31 (438/a)



Drukarnia Lotnicza L.dz. 54. 600. 9.VI. 1921 r.

Każdy egzemplarz tego referatu jest numerowany i pod odnośnym numerem i adresem wciągnięty do dziennika.

302

Odbitka referatu — wygłoszonego na konferencji sztabowych oficerów wojsk lotniczych w Departamencie Żeglugi Powietrznej, w dniu 27 maja 1921 r.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

TREŚĆ:

I. Organizacja lotnictwa musi być zupełnie niezależną od ustroju armji lądowej.

II. Lotnictwo wojskowe musi zapoczątkować lotnictwo cywilne, dać silny impuls i podstawę do rozwoju tegoż we własnym interesie, bo w interesie powietrznej obrony Państwa.

III. Personel latający.

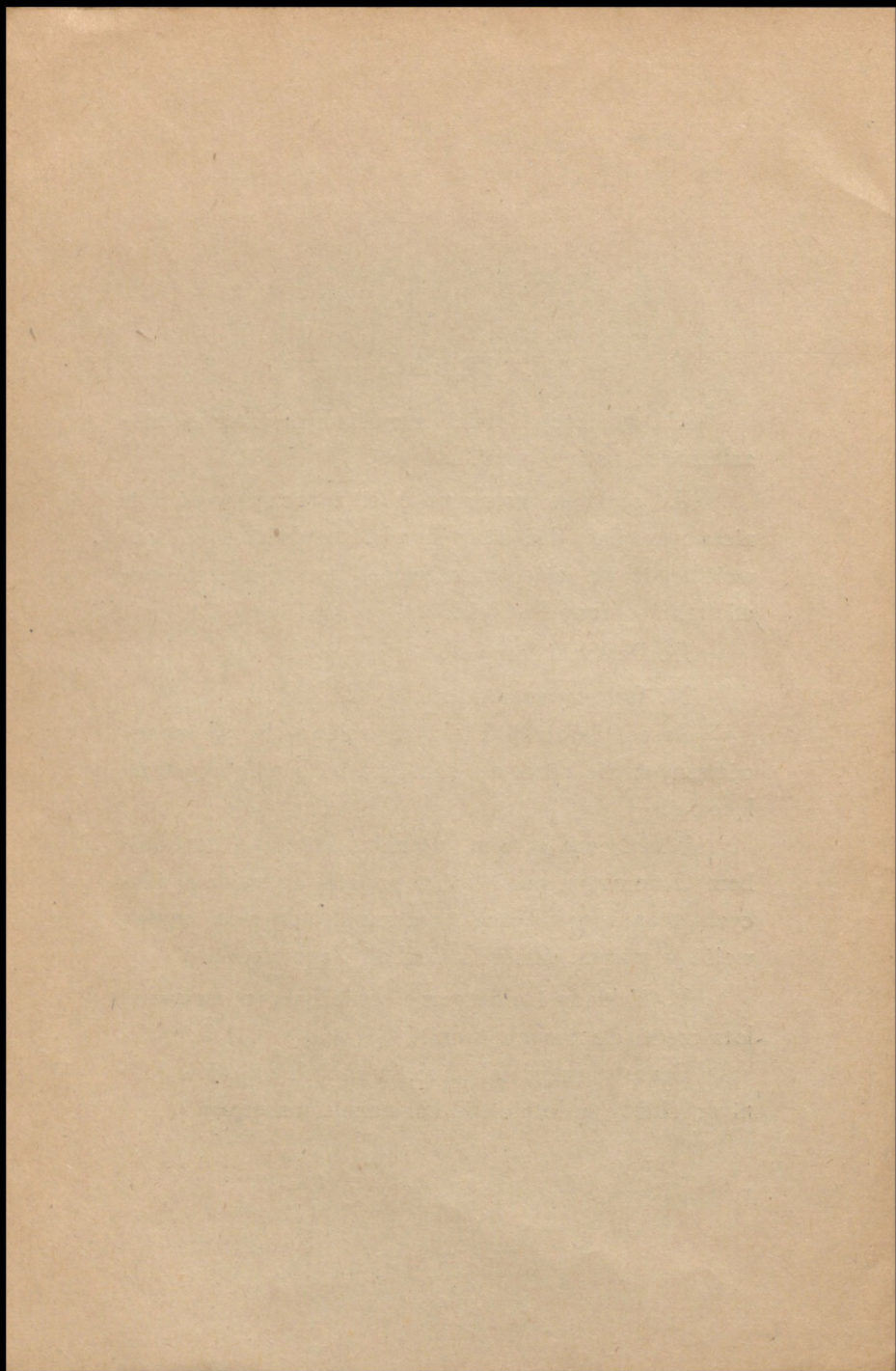
IV. Defenzywa lotnicza.

Zasad strategii i taktyki wojennych sił napowietrznych nie opracuje nam sztab Generalny Armji lądowej. —

Współpraca w tym kierunku lotnictwa ze Sztabem Generalnym musi być posunięta do najdalej idących granic ale prace te i impuls do nich muszą wejść w zakres działania Żeglugi Napowietrznej.

V. Wykłady i praktyczne ćwiczenia z wojskami lotniczymi dla innych broni.

Czasowy przydział oficerów innych rodzajów broni do służby w lotnictwie koniecznie wskazany.



Zagadnienia te w równej mierze dotyczą armię lądową, marynarkę i wojenne siły napowietrzne, tylko każdą z tych sił zbrojnych w różnych rozmiarach.

W najtrudniejszym położeniu jest lotnictwo, dla którego jak najszybsza mobilizacja jest konieczna, podczas gdy z drugiej strony utrzymanie rezerw lotniczych w czasie pokojowym przedstawia nadzwyczaj trudne zagadnienie.

Wszystkie państwa po kolei, przeprowadzając demobilizację po ukończonej wojnie, stanęły wobec konieczności rozwiązania trudnego problemu:

Jaką ma być organizacja pokojowa lotnicza, by przy jak największej ekonomii rozwój floty napowietrznej utrzymać na takiej wysokości, jakiej wymagać będzie przyszła wojna?

Wszystkie państwa przyjęły już jednomyślnie pewne zasady i poglądy na przyszłe znaczenie lotnictwa w wojnie. Jeden z takich niezbędnych pewników czytamy w sprawozdaniu amerykańskiej Komisji lotniczej z poprzedniego roku. Przytaczam to zdanie:

„Każda wojna rozpocznie się w przyszłości bezwątpienia wielką działalnością sił powietrznych (lotniczych) i to jeszcze przed dojściem do walk na lądzie i morzu.

„Zwycięstwo może przychylić się tylko na stronę” tego z wojujących, który zdoła najpierw uzyskać przewagę w powietrzu, a wdalszym ciągu ją też i zachować.

„Tworzenie sił napowietrznych i nagła organizacja odpowiedniego zaopatrzenia takowych, nie jest możliwa wtedy, gdy naród znajduje się już w krytycznym położeniu z powodu zbliżającej się, albo wypowiedzianej wojny.

Doświadczenia każdego z państw, które wciąż nie były w ostatnią wielką wojną wykazały, że potrzeba było olbrzymich wysiłków przez lata całe by osiągnąć wymagany stopień produkcji samolotów, silników i potrzebnego materiału technicznego dla lotnictwa.

Wiemy jak olbrzymim wysiłkiem było wyszkolenie odpowiedniego personelu technicznego, personelu potrzebnego w przemyśle dla produkcji, do dozoru gospodarczego, do kierownictwa oraz personelu lotniczego wykonawczego.

Z zapatrywaniami tymi, napewno wszyscy na podstawie doświadczenia dotychczasowego zgodzimy się. Musimy przytem jednocześnie pamiętać, że przez mobilizację wojna dopiero się rozpoczyna, a nie kończy, więc równocześnie uprzytomnić sobie dalsze zadania:

Przygotowanie zapasów i rezerw dla popełnienia strat spowodowanych wojną.

Trudności jakie ma wojenna żegluga powietrzna w tym kierunku do zwalczania są niezwykle wielkie.

Mocarstwa europejskie, nazajutrz po przeprowadzeniu demobilizacji, zdały sobie dokładnie z tego sprawę i rozpoczęły odrazu pracę na szerszą skalę, by wypadki w przyszłości nie zaskoczyły ich nie przygotowanemi.

Naturalnie prace rozpoczęły się przedewszystkiem od szerszej dyskusji nad organizacją lotnictwa.

Najbardziej śmiałą, jasną swą politykę lotniczą prowadzi Anglja.

Po zrozumieniu, że w wojnie przyszłej rolę decydującą będzie grało lotnictwo, a więc musi być silne, po zrozumieniu, że tak jak marynarka wojenna musi być oparta o marynarkę handlową, tak i lotnictwo wojenne musi się oprzeć o lotnictwo cywilne handlowe i komunikacyjne ustalono, że prac około rozbudowy lotnictwa nie należy rozpraszać po poszczególnych ministerjach, lecz całą pracę skupić w jednym ręku.

Powstało osobne, samodzielne **Ministerjum Lotnictwa**.

We Francji sławny kpt.-lotnik *Rene Fonck*, obecnie deputowany, pisze jeszcze w roku zeszłym, w *L'Aeronautique*: „W kołach lotniczych francuskich. w prasie, w parlamencie projekt stworzenia minister-

stwa lotnictwa przybiera kształty coraz realniejsze. a wykonanie jego czeka tylko chwili odpowiedniej.

„Projekt ów jest przedstawiony jako najskuteczniejszy środek w obecnym przełomie przemysłu lotniczego i jako rozwiązanie, pozwalające tej ważnej gałęzi żywotności narodowej przyjąć odpowiedni rozmach i ułatwić szybki rozwój przedsięwzięć w przewożeniach drogą powietrzną”

„Nadewszystko potrzeba ministerstwa lotniczego daje się odczuć w dziedzinie czysto administracyjnej i aby scentralizować działalność rozmaitych departamentów ministerjalnych zainteresowanych w lotnictwie (*Rene Fonck*)”.

Weźmy pod uwagę mniejsze państwa: Królestwo Jugosłowiańskie organizując swoje lotnictwo, tworzy w swem ministerstwie tak zwany „**Oddział dla Lotnictwa**”, (jednoznaczne w znaczeniu z Departamentami), który w swoich trzech sekcjach łączy lotnictwo wojskowe, morskie i cywilne. (gen. lot. Uzelac).

Ten oddział dla lotnictwa jest równocześnie dowództwem wszystkich sił zbrojnych powietrznych.

Wojska Lotnicze są w stosunku do innych broni i Dowództw eksterytorjalne, a mogą być tylko dla poszczególnych akcji przydzielone.

(Działania wojenne, policja powietrzna, kontrola graniczna, manewry etc).

Widzimy, że organizatorzy sił zbrojnych tak wielkich, jak i mniejszych państw, doszli jednomyślnie do przekonania, że lotnictwa wojskowego nie można wciskać w ramy ogólnej organizacji armji lądowej i przy dyskusji o przyszłość naszego lotnictwa wylania się pierwszy ważny podstawowy postulat:

Organizacja lotnictwa musi być zupełnie niezależną od ustroju armji lądowej. (I).

II.

Jasnym jest, że stworzenie rezerw personelu lotniczego, oraz utrzymanie w pogotowiu niezbędnych dla wojny zapasów materiału jest rzeczą, z punktu

widzenia finansowego z rachunku budżetu sił napowietrznych, nie wykonalną w czasie pokoju.

Utrzymanie wielkich zapasów materialnych jest problemem wyjątkowo trudnym do rozwiązania, ponieważ, pomijając fakt że już samo nabycie i przechowanie ich wymaga wielkich kosztów, wielka część materiału ulega szybkiemu zepsuciu, a wszystek może się stać po pewnym czasie nie do użytku ze względu na szybki rozwój techniki.

Przytoczę parę zdań, by oświetlić zapatrywanie zagranicy na tę sprawę:

Pan *Emil Pierrot* powiada z jednym z ostatnich numerów „*Aeronautique*“:

„Lotnictwo będzie najpewniejszym rękodzielnikiem obrony narodowej, gdyż jedno z pierwszych doświadczeń wojennych wykazało, iż technika wojenna zastosowuje się i tworzy się stosownie do potrzeb walki.

Nikt nie może przedstawić sobie obecnie formy przyszłej wojny, najlepszy materiał z góry przygotowany, może być raptem zupełnie nieużytecznym i nie działającym, otóż wiele wyższy ponad poważne rezerwy jest przemysł lotniczy zdrowy i silny, pomyślny i sprężysty, który stworzy najlepsze gwarancje obrony narodowej”.

Amerykańska Komisja Lotnicza, podkreśliła w swem wspomnianem już sprawozdaniu:

„Z przyczyn ekonomicznych nie może żaden naród myśleć o utrzymaniu w czasie pokoju takiej siły napowietrznej, któraby zaspokoiła potrzeby ewentualnej obrony”.

To może być osiągnięte tylko przez poparcie rozwoju cywilnej awiacji, skutkiem czego będzie stworzenie wielkiej rezerwy personalnej, materialnej oraz odpowiedniego przemysłu.

Awiacja cywilna razem z rozwojem transportów handlowych, winna ponieść wszystkie koszty stąd wynikające.“

Na konferencji lotniczej, zwołanej przy końcu ubiegłego roku przez Angielskie Ministerjum Lotni-

ctwa podkreśla Marszałek Żeglugi Powietrznej Angielskiej *Trenchard*:

„Musimy dojść do wniosku, że królewskie wojenne siły angielskie napowietrzne muszą na wypadek wojny, być oparte na zewnętrznej pomocy”.

„Na jaką zaś zewnętrzną pomoc możemy liczyć, jak nie na cywilną awiację?”

„Podobnie zresztą do tego jak marynarka wojenna, która opiera się na marynarce handlowej, tylko w daleko większym stopniu”.

Generał-major *Sykes*, główny kontroler lotnictwa cywilnego w Anglii zaznaczył na konferencji lotniczej dnia 12 października 1920 roku:

„Obydwie gałęzie lotnictwa (wojskowe i cywilne) są niezależne, lecz ściśle sprzymierzone.

Niezależne dlatego, iż handlowe i wojenne typy maszyn i ich osobliwie cechy ciągle się różnią, sprzymierzone ściśle dlatego, że w przyszłości obecne kadry wojskowego lotnictwa że stopy pokojowej mogą być powiększone w razie wojny pod względem personelu przez ochotników, a pod względem materialnym i pod względem doświadczenia w budowie i konstrukcji przez cywilne lotnictwo”.

„Jasnym jest, iż lotnictwo cywilne nie musi być podtrzymane tylko jako rezerwa lotnictwa wojskowego, ale musi być też ono korzystne pod względem handlowym”.

Zesumowawszy te wszystkie opinie widzimy jednomyślność w tym kierunku, że lotnictwo wojskowe musi się oprzeć o silnie rozwinięte lotnictwo cywilne.

I w tym kierunku powinna iść organizacja.

Agendy lotnictwa nie powinny być rozproszone w rozmaitych Ministerjach, **lecz wszystkie je należy zebrać w Departamencie Żegl. Powietrznej.**

Faktu tego nie zmienia zupełnie ta okoliczność, że Polskie lotnictwo cywilne jest dopiero w stadium zapoczątkowania, albo właściwie rzecz biorąc: jeszcze nie istnieje.

Dla porównania sytuacji naszego kraju pod tym

względem z położeniem zagranicy, przejrzymy w streszczeniu zapatrywania Mężów Stanu Państw Sprzymierzonych na tę kwestję.

Tenże sam wyżej wspomniany główny kontroler lotnictwa cywilnego w Anglii Gen.-major *Sykes* podkreśla śmiało na konferencji lotniczej zwołanej w Londynie w końcu roku zeszłego przez Angielskie Ministerjum Lotnictwa:

„Nie będziemy zamykać oczu na trudności, które spotyka cywilne lotnictwo”.

„Nigdy niezbędność narodowego ograniczenia się nie była większa i jest jasnym, że naprężenie finansowe tylko powiększa te trudności”.

„Ekonomja, która jest ślepą pod względem żądań rozwoju, nie jest właściwą i jestem przekonany, że trzeźwa polityka popierania finansowego produkcyjnych linii powietrznych okaże się po dłuższym czasie znacznie lepszym wkładem, niż wiele innych”.

„Bez takiego poparcia przemysł transportu powietrznego może zaniknąć jeszcze w zaczątkach i to z winy brytyjskiej polityki nie tylko może sposobność, która się często nie powtarza być utraconą, ale spotkamy się z zanikiem doskonałego projektowania i konstruowania powstałego podczas wojny, a przytem ucierpi i lotnictwo wojenne, które jest w tym samym stosunku do lotnictwa handlowego, w jakim marynarka wojenna względem żeglugi handlowej”.

Postęp nigdy nie był uskuteczniiony za pomocą polityki ostrożności i nie będzie korzystny dla nas jeśli polegać będziemy na doświadczeniach innych, więcej przedsiębiorczych narodów.

Rządy Francuski, niemiecki i szwedzki, udzielają znacznych zapomóg Towarzystwom Żeglugi Powietrznej.

„Nie trzeba ukrywać trudności, które zewsząd się wysuwają, a które lotnictwo musi przezwyciężyć” — pisze Pan *Emil Pierrot* w swej rozprawie o handlowej żegludze powietrznej francuskiej.

„Państwo z początku będzie musiało wziąć na siebie większą część—część finansową”.

„Zadanie to jest bez wątpienia trudne do rozwiązania nazajutrz po wojnie, wówczas kiedy finanse nie pozwalają na urzeczywistnienie dużych programów”.

„Lecz tak niedawno powiedział generał *Sykes* w tej samej kwestji”:

Oszczędność, która niema na widoku postępu, złą jest oszczędnością, nigdy się nie otrzymało dobrych rezultatów, stosując się do polityki;

„Patrzmy i oczekujmy”.

Zagadnienie to prawdopodobnie polegać będzie, przez kilka lat jeszcze na ciąglem nieustającym porozumieniu się między możliwością ogółu, a przedsięwzięciami żeglugi powietrznej, na ustaleniu pewnego porządku, który pozwoli żegludze powietrznej zapewnić moralne i techniczne gwarancje istnienia.

Gdy do wyżej przytoczonych opinii zagranicy przytoczę wzmiankę z londyńskiej *Morning Post* z dn. 15 grudnia 1920 r. przy sprawozdaniu z dyskusji w Izbie Gmin o uchwaleniu dodatkowych sum dla żeglugi powietrznej, że po dłuższej dyskusji lord **Churchill** Minister Żeglugi powietrznej podkreślił, że ma zamiar w budżecie na rok przyszły przewidzieć w specjalnej pozycji asygnowanie pewnych sum, na poparcie potrzeb lotnictwa cywilnego, gdyż jak doświadczenie pokazało zachęta do rozwoju cywilnej awiacji jest w interesach wojskowej służby napowietrznej“, — sądze, że dostatecznie zilustrowałem zapatrywania na sprawę stosunku lotnictwa wojskowego do cywilnego i pomocy, jaką temu ostatniemu udzielić należy.

Początek jest zawsze trudny, jest jednak rzeczą już ogólnie zdecydowaną że Lotnictwo wojskowe musi w swym własnym interesie pchnąć lotnictwo cywilne na drogę intensywnego rozwoju.

Wszak koleje ani nagle, ani w zupełności nie zastąpiły poczty konnej, jako też autobusy nie od razu usunęły z użycia omnibusy konne.

Każdy z tych środków lokomocji miał swój początkowy okres w przeciągu którego dążył do osiągnięcia komercyjnej wydajności.

Jeżeli więc i rozwój lotnictwa transportowego pójdzie tą samą drogą wolnego rozwoju, nie może to dawać powodu do zniechęcenia lub, co gorsze, do nie interesowania się lotnictwem transportowym przez wojskowość.—

Jak widzimy Lotnictwo wojskowe musi zapoczątkować lotnictwo cywilne, dać silny impuls i podstawę do rozwoju tegoż w swym własnym interesie, bo w interesie powietrznej obrony państwa, a więc drugi ważny postulat: Dep. Żegluga powietrznej winien łączyć w sobie i uzgadniać wszystkie agendy tak lotnictwa wojskowego, (naturalnie i morskiego) jak i cywilnego. (II)

III.

Trzecia piekająca kwestja jest sprawa personelu oficerskiego Wojsk Lotniczych.

Jeżeli stworzy się takie warunki służby w lotnictwie wojskowym, że będzie się zgłaszać wielka liczba oficerów z innych rodzajów broni, a ilość miejsc będzie stosunkową małą, wówczas możemy wybierać i przyjmować do lotnictwa tylko najlepszy element oficerski.

W podwyższeniu wymagań odpowiednich kwalifikacji od kandydatów na służbę w lotnictwie winny nam starsze rodzaje broni same dopomóc, boż i one są bezpośrednio zainteresowane, żeby ich własne potrzeby we współdziałaniu sił napowietrznych z armją lądową były obsługiwane wyłącznie przez najodpowiedniejszy typ oficerów, gdyż niezależnie od tego, że wojska lotnicze w przyszłości będą przeprowadzać większe akcje samodzielnie, nie ulega wątpliwości, że będą one musiały pracować w ścisłym związku i porozumieniu z armją lądową.

Skuteczność działania każdej bojowej jednostki przedewszystkiem zależy od ludzi, z których ona się



składa od ich stanu moralnego i dyscypliny, wiedzy fachowej i wyszkolenia, ale nie zapominajmy o tem, bo to nie jest drobnostką, od ich dobrobytu.

Ten ostatni wzgląd to kwestja w lotnictwie zupełnie nowa i otwarta, trzeba się nad nią poważniej zastanowić.

Sprawa ta zupełnie nowa, gdyż lotnictwo jako nowa broń nie ustaliło dotychczas warunków służby i wyposażenia personelu, co jest kwestją niezmiernie ważną.

Warunki służby lotniczej są zupełnie odmienne od warunków służby w innych broniach i sprawy wyposażenia nie można traktować według szematu ułożonego dla armji lądowej.

Skompletowanie personelu latającego przez wyborowe jednostki przedstawia dla lotnictwa poważne trudności i tak każdy kto będzie miał ochotę w czasie pokojowym wstąpić do lotnictwa, zada sobie cały szereg pytań, wzięwszy pod uwagę, że w czasie pokojowym w innych broniach niebezpieczeństwo osobiste utraty życia, względnie zostania inwalidą i jest zmniejszone do minimum, podczas gdy lotnictwo długi czas jeszcze wymagać będzie ofiar personelu latającego.

Jeżeli nawet oficjalne komunikaty poszczególnych państw podkreślają stałe zmniejszanie się liczby wypadków lotniczych, co jest czynione w celach propagandy lotnictwa cywilnego, to w dyskusji w sferach rządowych zdają sobie wszyscy sprawę, że ofiary są ciągle jeszcze nieuniknione.

To też każdy wstępujący do lotnictwa postawi sobie pytanie: na jaki awans może liczyć oficer przy lotnictwie?, do jakiego wyposażenia może się dosłużyć, doszedłszy do średniego wieku, jaki będzie los pilota, jakie zabezpieczenie będzie miała jego rodzina w razie śmierci?—to są kwestje na które dzisiaj jeszcze nikt nie odpowiedział, a czego następstwem jest, że my z jednej strony potrzebujemy dla rozwoju lotnictwa wielkiej ilości zgłaszających się, by móc wybrać jaknajlepszy wyborowy personel, konstatujemy

z drugiej strony, że z chwilą skończenia się wojny brak nam wogóle kandydatów do lotnictwa.

Nie zapominajmy, że Eskadry cierpią na zastraszający brak młodszych oficerów, a w szkołach lotniczych oficerskich panują pustki.

To jest ten trzeci pilny postulat, którym władze wojskowe w najkrótszym czasie intensywnie zająć się powinny. (III).

IV.

Dalszą ważną kwestją dla lotnictwa wojskowego jest zrozumienie i pogodzenie się przez każdego organizatora nowoczesnej armji z najważniejszą zasadą, która dotychczas najmniej znajduje zrozumienia, że działalność wojennej żeglugi napowietrznej posiada dużo rozmaitych sposobów samodzielnego operowania i tylko wtedy wyda największe rezultaty, jeżeli będzie uważana, oraz zastosowana jako jedna zjednoczona siła zbrojna.

Najwyższe kierownictwo całej zjednoczonej siły zbrojnej — a więc lądowej, morskiej i powietrznej — musi być jedno, współpraca tych trzech gatunków siły zbrojnej, musi być jaknajdalej posunięta — a jednak rozwój każdej z tych sił zbrojnych musi być przystosowany, do tego, by każde swe zadanie w swym sobie właściwym „terenie“, że się tak wyrażę (a więc armja lądowa na lądzie — marynarka na morzu i siły powietrzne w powietrzu), samodzielnie i chlubnie spełnić mogły.

Niezależnie od samodzielných akcji sił zbrojnych napowietrznych w przyszłej wojnie — współdziałanie żeglugi napowietrznej z poszczególnymi broniąmi armji lądowej i marynarki, będzie musiało zadość uczynić potrzebom strategicznym i taktycznym.

Współdziałanie to składa się z wywiadów, fotografowania wywiadów dla artylerji i korygowanie jej strzałami, z akcji ofenzywnych przeciw wojskom i okrętom, jako też przeciw składom i portom.

Niezależnie jednak od tego wspólnego działania z innymi rodzajami broni na linii frontu—wojenne siły lotnicze, mogą atakować źródła zaopatrzenia nieprzyjaciela w głębi terenu kraju wroga, oddziaływać w demoralizujący sposób na nastrój nieprzyjacielskiej ludności i rządów.

Skutki tych akcji w głąb kraju znamy z wojny europejskiej na froncie zachodnim.

Wyprawy powietrzne na Londyn, Paryż z jednej strony na centra przemysłowe niemieckie z drugiej strony to były wielkie samodzielne akcje—niezależne od akcji na lądzie i morzu.

Wielkie boje powietrzne grup myśliwskich, w których udział brało z każdej strony od 40 samolotów w górę— a nawet wyprawy Capronich otoczonych rojem myśliwskich płatowców, na froncie południowym— to były całkiem samodzielne akcje.

A działo się to w niespełna kilka lat po wstąpieniu samolotów w szeregi broni walczących.

Zdajemy sobie dokładnie sprawę, jakie rozmiary przybierze w przyszłości wojna powietrzna.

Wielkie boje powietrzne w przyszłości z całymi masami walczących samolotów lekkich myśliwskich i ciężkich—boje powietrzne ze swą odrębną samodzielną taktyką—to kwestja, która już wyszła z dziedziny teorii.

Niszczenie centrów mobilizacyjnych w pierwszej chwili wypowiedzenia wojny, przez siły napowietrzne—zniszczenie środków komunikacyjnych i sieci kolejowej, którą armja lądowa ma być ku granicom wojującego państwa przewieziona—to znów odrębny dla siebie dział taktyki wojsk powietrznych.

By choć jedno z tych zadań przeprowadzić skutecznie, wyłania się konieczna potrzeba mieć przewagę nad wrogiem w powietrzu.

W tej kwestji chciałbym zaznaczyć że w wielkiej wojnie jedna ze stron walczących może przypuścić uzyskać przewagę tę w jednym miejscu, a jednocześnie czasowo stracić ją na innym froncie.

Jeżeli więc niema możliwości uzyskać przewagi na wszystkich frontach, koniecznem jest wtedy dążyć do jej osiągnięcia w tym odcinku, który przedstawia się w danej chwili jako najważniejszy.

Drugi fakt, który trzeba mieć na względzie jest ten, że w razie czasowego zmniejszenia przewagi przeciwnika w powietrzu, użyciem nowego typu płatowca ze znacznie zwiększonymi właściwościami bojowymi, mylnem byłoby wnioskować, że na stałe osiągnęliśmy przewagę w powietrzu.

A więc konieczność posiadania stałego wywiadu, co się dzieje pod względem lotniczym w kraju nieprzyjacielskim, stałych wiadomości bez przerwy tak w czasie pokoju jak i wojennym. (Defenzywa lotnicza — oddział drugi lotniczy, attach'e wojskowi zagranicą).

Nie wspominałem jeszcze o nagłem „zaskoczeniu“, zastosowanie którego tak samo, w akcji bojowej napowietrznej, jak i w czasie lądowych operacji da się zastosować.

Zdawałoby się, że konieczność wywierania ciągłej presji na przeciwnika stoi w sprzeczności z możliwością zastosowania nieoczekiwanych napadów powietrznych, jednak ze względu na możliwość szybkiego przerzucania sił napowietrznych z jednego punktu, na zupełnie inny, często nawet bez przenoszenia lotnisk, — zastosowanie nawet „nagłego zaskoczenia“ udaje się z wielkiem powodzeniem.

Pozatem istnieją niektóre zasady specjalnie do zastosowania przy walkach w mniej kulturalnych krajach, o szerokich przestrzeniach, ze słabo rozwiniętym lotnictwem, które te zasady stanowią znów podstawę dla odmiennej taktyki lotniczej.

Przypomnijmy sobie jako przykład do wyżej powiedzianego, — walkę zupełnie w niektórych fazach samodzielnie prowadzoną — przez nasze zaledwo zapoczątkowane lotnictwo bojowe z masami

Budiennego.

Eigentum
Heeresarchiv - Zentrale
Danzig

Zdolność Żeglugi Powietrznej do przebywania z wielką szybkością wielkich odległości, jej ciągłą gotowość do akcji, niezależność od komunikacji lądowych, oraz fizycznych przeszkód, wreszcie ewentualna bezbronność nieprzyjaciela niezaopatrzonego w Lotnictwo — te wszystkie względy stwarzają, że je tak nazwę — „zupełnie nowe rzeczy“ w dziedzinie taktyki lotniczej wojennej.—

Przy rozpatrywaniu powyższych kwestji, o sposobach użycia sił lotniczych, jako pierwszy z braków odczujemy za małą ilość literatury w tej dziedzinie.

Nie mamy podręcznika taktyki lotnictwa: fakt ten nie upoważnia nas jeszcze do sądzenia by nie było samoistnych zasad własnej strategji albo taktyki dla lotnictwa.

Te zasady nie są teorią, lecz faktami i pozosta- ną niezmiennie mimo zmian typów samolotów.

Niedomaganie leży w tem, że zasady te nie zostały należycie sformowane by w następstwie zostały przyjęte przez ogół.

Zasady te jednak zostały zdobyte doświadcze- niem w ciągu lat wojny — w ten sam sposób, jak się to działo z zasadami taktyki armji lądowej w ciągu długich wieków.

Zasad tych nie wymyślono teoretycznie, tylko je fakty wysunęły.

Zasady więc istnieją, są racjonalne i były sto- sowane, — brakuje tylko by je stratedzy i taktycy wojsk lotniczych opracowali w konkretne formy.

Wprowadzenie w życie Wojennej Żeglugi Napo- wietrznej wymaga jednocześnie, by zastosowanie da- nych ogólnych zasad taktyki wojennej poddano szcze- gółowemu badaniu w celu poznania w jakim kierunku należałoby je zmienić przy zastosowaniu do lotnictwa.

Wystarczy w tym momencie, przytoczyć urywek dyskusji, prowadzonej przed dwoma dniami w Depar- tamencie Żeglugi Powietrznej przez oficerów sztabo- wych wojsk lotniczych, w czasie której podnoszono odrębność naszkicowanej przez Ścisłą Radę Wojen-

ną, projektu okręgów obrony Państwa — od okręgów obrony Państwa, któreby należało opracować dla wojsk napowietrznych i od tego w pewnej mierze dyslokację Wojsk Lotniczych uzależnić.

Okręgi obrony Państwa na lądzie zupełnie się nie nakrywają z okręgami obrony Państwa w powietrzu — dlatego też dyslokacji Wojsk Lotniczych nie można wciskać w ramy szematów opracowanych dla organizacji lądowej.

A że „nikt nie jest prorokiem między swymi” — posłuchajmy, co mówi o tem zagranicą; — Marszałek żeglugi powietrznej w Anglii *Lord Trenchard* — na którego już poprzednio się powoływałem, żądając utworzenia akademii Sztabu Generalnego wojennych sił napowietrznych, pisze: „przypomnijmy sobie jaki wpływ na zmianę taktyki marynarki miało np. zastosowanie łodzi podwodnych.

„W lotnictwie zaś znaczna przewaga prędkości, oraz łatwość pokonywania dalekich odległości różni całkowicie zagadnienia dowódców służby lotniczej, od tych zagadnień, z jakimi spotykają się zwykle D-cy marynarki lub wojsk lądowych”.

„W każdym razie posiadamy doświadczenie walk powietrznych z różnych teatrów wojny.”

„Widoczna jest konieczność utworzenia akademii Sztabu Generalnego Królewskich Sił Napowietrznych, w którejby rozpatrywano zasady taktyki służby lotniczej, oraz niezbędnym jest otwarcie odpowiedniej szkoły dla nauki taktyki lotniczej.”

„Tego nie można zrobić ani w akademii Sztabu Generalnego, ani w akademii Sztabu Marynarki, gdzie mimo najlepszych chęci wszystkie zagadnienia dotyczące lotnictwa ulegną rutynie, ulegną wpływom utartych zasad wspomnianych starszych rodzajów broni”.

W dzisiejszych warunkach naszych byłoby jeszcze przedwczesnym żądać za przykładem Anglii osobnej Szkoły Sztabu Generalnego Sił Napowietrznych w Polsce.

Zostawić to musimy przyszłości, lecz z powyżej przytoczonych argumentów krystalizuje się dla wojsk lotniczych dalszy ważny podstawowy postulat:

Największa skuteczność działania wojennej żeglugi napowietrznej polega nie tylko w zdolności sił lotniczych, do stłumienia ofensywy przeciwnika przy samym jej rozpoczęciu przez nagły i szybki napad, ale głównie w umiejętności prowadzenia stałej ofensywy dzień po dniu, a w razie potrzeby miesiąc po miesiącu. (*Trenchard*).

Akcje ofensywne, i obronne napowietrzne muszą być należycie i planowo prowadzone.

Nie jest to możliwem, jeżeli rozpoczniemy na podstawie wadliwych planów i bez należytego przygotowania technicznego.

Zasad strategii i taktyki wojennych sił napowietrznych nieopracuje nam Sztab Generalny armji lądowej.

Współpraca w tym kierunku Lotnictwa ze Sztabem Generalnym, musi być posunięta do najdalej idących granic, ale prace te i impuls do nich muszą wejść w zakres działania Żeglugi Napowietrznej.

V.

Wreszcie poruszę sprawę również niezmiernej wagi, chociaż będę mówił o niej pobieżnie — gdyż była często omawiana i jest ogólnie znaną.

Wróćę przytem do kwestji współdziałania wojennych sił lotniczych z innymi rodzajami broni.

Jak już zaznaczyłem poprzednio, niezależnie od samodzielnych działań wojsk Lotniczych — pozostaje wielki zakres współpracy lotnictwa z innymi rodzajami broni.

Ale Dowództwo, Sztab Generalny Armji lądowej i lądowe rodzaje broni nie będą w stanie wykorzystać współpracy z wojennymi siłami lotniczymi o ile się nie zaznajomią z własnościami żeglugi napowietrznej, z granicami jej możliwej działalności, z zasadami jej użycia i samoobrony przeciw-lotniczej. Ignorancja

u nas w tym kierunku przekracza wszelkie miary — niektóre epizody z ostatniej wojny bolszewickiej brzmią jak anegdota.

Każdy z wymienionych w poprzednim zdaniu punktów to wielki zakres wiedzy wojskowej — osobny przedmiot wielu wykładów.

Jak długo w szkole podchorążych wystarczą dwa — trzy wykłady ogólne o lotnictwie (przeważnie w języku francuskim), a w programie szkoły Sztabu Generalnego nie będą przewidziane, wykłady z zakresu wojennego lotnictwa, jako jeden z głównych przedmiotów nauki i ćwiczeń praktycznych, ignorancja ta nie będzie usunięta.

Uważam więc ze względu na potrzebę tych innych rodzajów broni współpracy z lotnictwem, wprowadzenie do wszystkich szkół wojskowych a przede wszystkim do szkoły Sztabu Generalnego w jaknajszerszej mierze wykładów z zakresu zastosowania i użycia broni lotniczych na równi z wykładami z zakresu innych broni głównych; — będę nawet tak śmiały i powiem, że Szef Sztabu Armji na ewentualnym froncie zachodnim w przyszłości nie będzie wiedział jaką korzyść wyciągnąć z nabytej obszernej wiedzy o użyciu kawalerji — zaś skromny D-ca baterji o ile nie będzie miał wpojonych zasad o sposobie maskowania się i samoobrony przeciw-lotniczej, o ile nie będzie umiał współpracować z własnym lotnikiem etc. straci swą baterję w przeciągu 24 godzin pomimo, że będzie stał parę kilometrów poza własnym frontem.

Nie chcę przez to powiedzieć, że należy naukę o kawalerji usunąć z przedmiotów wykładowych w Sztabie Generalnym, byłaby to niedorzeczność, — wziąłem tylko jeden jaskrawy przykład z możliwych ewentualności.

Oprócz wykładów i praktycznych ćwiczeń, uważam sposób czasowego przydziału oficerów innych rodzajów broni do służby w lotnictwie za koniecznie wskazany. (V).

Niezawodnie dyskusja, która się wywiąże na podstawie wyżej poruszonych tematów, pozwoli zgłębić i z wielu stron oświetlić tę ważną kwestję.

Spisałem te uwagi dorywczo i pośpiesznie, bo czas nagli, a uważam, że najwyższy już czas zacząć dyskusję poważną o podstawowych zagadnieniach przyszłego lotnictwa wojskowego, by zapatrywania nasze uzgodnić i zrealizować, aby ewentualnie zapytania w tej mierze ze strony Najwyższej naszej Władzy—Sejmu Ustawodawczego nie zaskoczyły nas nieprzygotowanymi na odpowiedź, z drugiej strony, byśmy po ustaleniu, — jakiego lotnictwa wymaga bezpieczeństwo obrony naszego kraju—zgodnie potrzeby te Narodowi przedstawili z żądaniem odpowiedniego budżetu na polską flotę napowietrzną.—

WARSZAWA, dnia 27 maja 1921 r.

Po rozstrzygnięciu wyżej poruszonych kwestji zasadniczych możemy dopiero rozpocząć dyskusję nad dalszemi zagadnieniami i warunkami rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego.



5740

CBW
dubl. do sygn. 37091



22919/