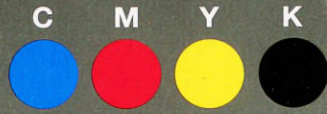


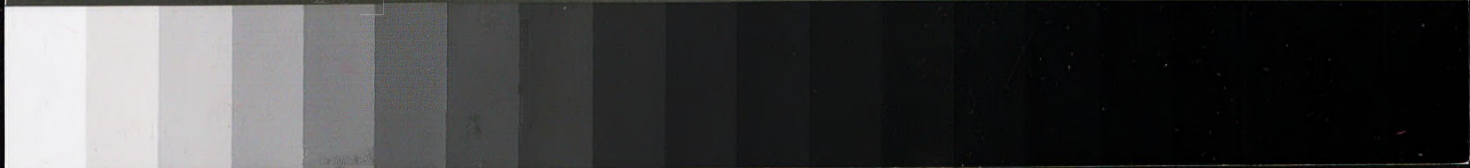
Part Code
ST1316



Grey Scale #13



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



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

FAKULTET WOJSK LOTNICZYCH



Egz. Nr 49

ARCDIWIENI WARSZAWSKI
AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

17852

ppłk WÓJTOWICZ

**GŁÓWNE ZASADY OPERACYJNEGO
ZASTOSOWANIA LOTNICTWA**

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego
BIBLIOTEKA TAJNA
110810

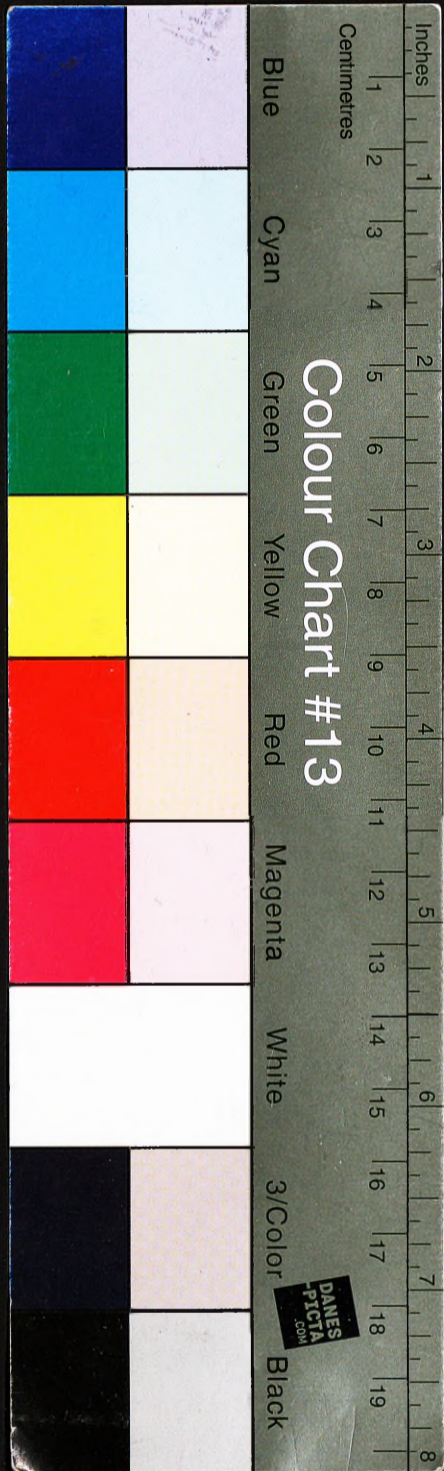


12472

REMBERTÓW

KWIECIEŃ

1956



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

FAKULTET WOJSK LOTNICZYCH

ARCHEWUM PAŃSTWOWE
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. br. K. Świerczewskiego

Egz. Nr

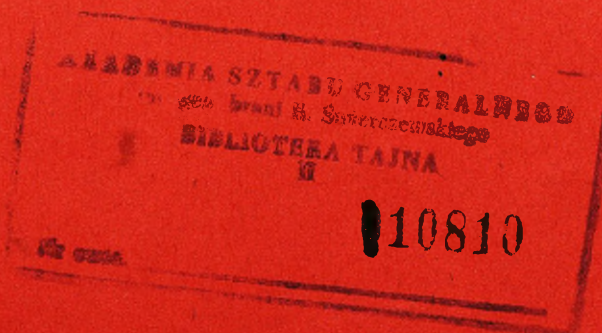
49

Data

7852

ppłk WÓJTOWICZ

**GŁÓWNE ZASADY OPERACYJNEGO
ZASTOSOWANIA LOTNICTWA**



12472

Przew. Prot. nr. 12357 Jan.

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
Im. gen. broni K. Szwarczewskiego

WARSZAWA WOLNA LUTY 1946 R.

* ZAWIERDZAM *

SEKRETNA KOMENDANTA
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO

B I B N - p.k.

Data z _____ r. lutego 1946 r.

40



ARCHIWUM
AKADEMII SZTABU
Im. gen. br. K. Szwarczewskiego

Data
17852

ppk. WOJTEK

GŁÓWNE KASADY OPERACYJNEGO ZASTOSOWANIA LOGISTYKA

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
Im. gen. broni K. Szwarczewskiego
BIBLIOTEKA TAJNA
II
010810

1 2 3

T R E S C

1. Rola lotnictwa we współczesnej wojnie i opuszczi.
2. Pojęcie operacyjnego zastosowania i zadania operacyjnej lotnictwa.
3. Cechy sukcesyjnego operacyjnego zastosowania w składowaniu od taktycznego i strategicznego, ich powiązanie i wzajemna zależność.
4. Lotnictwo wzięcia operacyjnego.
5. Organizacja, określająca treść zadania operacyjnej lotnictwa.
6. Składowe zasady operacyjnego zastosowania lotnictwa.

32
1850
165
2072

1. Rola lotnictwa w współczesnej wojnie i operacji.

Wojna lotnicza stanowi produkt wojny okresu maszynowego. Wykazuje na tym rozwoju maszynowego sposobu produkcji i osiągnięciach w tym odległym kierunku nauki mogła powstać i rozwinąć się lotnictwo.

Wojna lotnicza w porównaniu z wojkami lądowymi i morskimi wojennymi, w ciągu stosunkowo krótkiego czasu swego istnienia przeszła gwałtowny rozwój, zarówno ilościowy jak i jakościowy. O ile w początkowym okresie pierwszej wojny światowej lotnictwo było jedynie środkiem rozpoznania i łączności, stało w toku tej wojny stało się ono rodzajem wojska, a na okres międzywojenny przekształciło się w rodzaj sił obronnych państwa - w wojsko lotnicze, składające się z kilku rodzajów lotnictwa.

Tak gwałtowny rozwój lotnictwa stał się możliwym dzięki porównaniu się jego możliwości. Stąd też wynika i zwiększenie roli lotnictwa w współczesnej wojnie, operacji i wojnie w powietrzu.

Zwiększenie pogłębiło, wysunęło i nasiliło lotnictwo a także stało się środkiem rozstrzygnięcia przy jednoczesnym zwiększeniu udziału w wojnie na warunkach atmosferycznych - stało się zasadniczą linią rozwoju lotnictwa a narodziło się zwiększenie jego roli i znaczenia w działaniach wojennych.

Lotnictwo stanowi główne narzędzie dalekiego napadu, będący w stanie przesłania na terytorium nieprzyjaciela bez konieczności pokonywania oporu jego sił lądowych i morskich, sztucznych i naturalnych przeszkód na lotnie i morzu. Czyli, że lotnictwo rozporządza wielką swobodą manewru.

Lotnictwo rozporządza nie tylko wielką swobodą manewru, ale także i dużą szybkością, całkowicie niedostępną dla innych rodzajów broni. Stanowi ono najbardziej ruchomy środek dla niepodważalnego i szybkiego oddziaływania tam, gdzie wymaga tego szybko zmieniająca się sytuacja współczesnej operacji.

Z uwagi na silne uzbrojenie artyleryjsko-bombardierskie, lotnictwo jest w stanie zadawać nieprzyjacielowi duże straty z silną dywizją i technicą a także burzyć różnego rodzaju urządzenia. Znaczenie lotnictwa obecnie niepokornie wzrosło w związku z zastosowaniem broni atomowej i chemicznej. Lotnictwo jest podstawowym środkiem użycia atomowych środków napadu.

Lotnictwo jest także najbardziej pewnym i efektywnym środkiem obrony swoich wojsk i innych obiektów od natarcia lotnictwa nieprzyjaciela.

Lotnictwo powinno przede wszystkim, posiadając takie właściwości, pomóc wojskom lądowym i marynarce wojennej zwiększyć głębokość oddziaływania na nieprzyjaciela w przeprowadzanych walkach i operacjach, uzyskać i wesprzeć w innych rodzajach broni potężnymi uderzeniami wpłynąć na szybko zmieniającą się sytuację.

Sięć i niezależność działań a także duża siła uderzenia pozwala lotnictwu wykonywać również samodzielne zadania na głębokim zapleczu nieprzyjaciela bez taktu i operacyjnej łączności z wojskami lądowymi i marynarą wojenną.

Duża szybkość i zasięg lotu, możliwość przemieszania na terytorium nieprzyjaciela, czynią lotnictwo głównym środkiem rozpoznania operacyjnego i jednym z zasadniczych środków rozpoznania taktycznego.

Dzięki swym cechom szczególnym lotnictwo osiągnęło możliwość bojowe innych rodzajów broni i we współdziałaniu z nimi, w możliwie krótkim czasie oraz z małymi stratami niszczy nieprzyjaciela w walce, operacji i wojnie.

Opierając się na jednym z praw wojny - możliwości odciążenia zwycięstwu w wojnie, operacji i walce tylko wspólnym wysiłkiem wszystkich sił i środków walczącej, - zadaniem nienajważniejszą praca lotnictwa przede wszystkim dla wspólnych działań bojowych z wojskami lądowymi, marynarką wojenną, wojskami powietrzno-desantowymi, a także dla wykonania samodzielnych zadań bojowych.

Takie przesmańczenie lotnictwa przez radziecką naukę wojenną, jest naukowe i bezspornie udowodnione doświadczeniami wojen okresu maszynowego i w sposób zasadniczy różni się od poglądów burżuazyjnej nauki wojennej.

Ta ostatnia rozpatruje lotnictwo jako jedyną lub w połączeniu z wojskami pancernymi albo powietrzno-desantowymi, siłę dla osiągnięcia zwycięstwa w krótkim czasie.

Nie posiadając takich właściwości, jak możliwość zdobycia i dłuższego utrzymania terytorium, nie posiadając potężnej, ogniowej i uderzeniowej siły, lotnictwo nie jest w stanie samodzielnie osiągnąć zwycięstwa w wojnie. Jak wynika z doświadczeń wojennych wszelkie teorie i próby osiągnięcia zwycięskiego wyniku wojny siłami lotnictwa, są czystym samoturkotem i niezauważalnie prowadzą do katastrofy.

2. Pojęcie operacyjnego zastosowania
i sztuki operacyjnej lotnictwa.

Ilaciotny i faktoctlny stan współczesnych wojek lotniczych yowala iz na wykonanie nie tylko zadań taktycznych, ale na wykonanie zadań operacyjnych i strategicznych, tj. takich zadań, które wpływają na powodzenie operacji, kampanii i wojny w całości. Stąd też zastosowanie lotnictwa może być taktycznym, operacyjnym i strategicznym.

Operacyjne zastosowanie wojsk lotniczych polega na działaniach bojowych taktycznych i operacyjnych związków lotniczych /korpusy lotnicze, armie lotnicze, grupy armii lotniczych/ w celu wykonania zadań mających wpływ na przebieg różnego rodzaju operacji w całości - lub też na jednym z ich etapów.

Zadania o znaczeniu operacyjnym mogą być różne i będą zależne zarówno od rodzaju operacji, jak i od konkretnej sytuacji i zadań każdej operacji.

Główne zadania operacyjne lotnictwa:

a/ w operacjach wojsk lądowych

- wsparcie natarcia wojsk lądowych przy przełamywaniu taktycznej strefy obrony i rozwinięciu natarcia w głębokości operacyjnej a także w utrzymywaniu rubieży i rejonów w obronie.
- wsparcie działań bojowych wojsk pancernych i smecz-nisowanych w głębokości operacyjnej nieprzyjaciela, albo przy wykonywaniu przez nich przeciwdziałania w obronie.
- wsparcie wojsk lądowych przy okrążeniu i niszczeniu operacyjnych grupowań nieprzyjaciela.
- współdziałanie z wojskami lądowymi niszczenie wózek nieprzyjaciela w czasie pochodu.
- dezorganizacja komunikacji /kolejowej, samochodowej, rzecznej, powietrznej, / dezorganizacja dowodzenia i pracy tyłów nieprzyjaciela.
- izolacja rejonu operacji od dopływu świeżych oddziałów nieprzyjaciela.

b/ w operacjach marynarki wojennej

- samodzielnie lub we współdziałaniu z marynarką wojenną niszczenie floty i baz morskich nieprzyjaciela.
- dezorganizacja morskich linii komunikacyjnych nieprzyjaciela samodzielnie lub we współdziałaniu z marynarką wojenną.
- zabezpieczenie transportu i wysadzenia desantu morskiego oraz wsparcie jego działań bojowych.
- wsparcie działań bojowych marynarki wojennej przy obronie wybrzeża i baz morskich.
- wsparcie marynarki wojennej podczas współdziałania z wojskami lądowymi działań bojowych.

c/ w operacjach powietrzno-desantowych

- przetransportowanie i wyrzucenie desantu powietrznego na miejsce nieprzyjaciela.
- wsparcie działań bojowych desantu powietrznego.

d/ w różnych rodzajach operacji

- wywołanie i utrzymanie panowania w powietrzu w interesie operacji /lądowej, morskiej, powietrzno-desantowej/.
- osłona operacyjnego ugrupowania wojsk frontu od uderzeń z powietrza.
- przeciwdziałanie wysadzeniu morskich i powietrznych desantów.
- niszczenie obiektów wojskowych i przemysłowych na miejscu nieprzyjaciela.
- zabezpieczenie powietrznej łączności dowodzenia i współdziałania.
- prowadzenie rozpoznania operacyjnego.
- transportowanie wojska i sprzętu.

3. Cechy odrębne operacyjnego zastosowania od taktycznego i strategicznego, ich po- wiązanie i wzajemna zależność.

Tak jak sztuka operacyjna zajmuje pośrednie miejsce pomiędzy taktyką i strategią, tak i operacyjne zastosowanie lotnictwa zajmuje pośrednie miejsce pomiędzy taktycznym i strategicznym zastosowaniem.

Operacyjne zastosowanie lotnictwa od zastosowania taktycznego i strategicznego różni się znaczeniem zadań, składem aż wydzielenych dla ich wykonania oraz rejonem działań.

Odrębność operacyjnego zastosowania lotnictwa od taktycznego i strategicznego można przedstawić w sposób następujący, opierając się na zasadniczych wskaźnikach:

Kategorie:	Zastosowanie lotnictwa		
	taktyczne	operacyjne	strategiczne
1. Skala działań bojowych w interesie których wojska lotnicze wykonują zadania bojowe.	Walka	Bitwa, operacja	Kampania, wojna.
2. Rejon działań	Pole walki	Rejon operacji	Terytorium państwa lub części państw przesiadujących wojnę.
3. Skład sił wykonujących zadania bojowe.	Od klucza do korpusu	Korpus, armia lotnicza, grupa armii lotniczych	Grupa armii lotniczych, część wojsk lotniczych danego państwa.

W powyższym zestawieniu należy odczytać i tylko na podstawie niektórych, ale nie wszystkich warunków, wykazane są cechy odrębne operacyjnego zastosowania w odróżnieniu od taktycznego i strategicznego. Ale i to jest wystarczające aby zrozumieć zasadniczą różnicę pomiędzy wspomnianymi rodzajami zastosowania lotnictwa.

Zasadniczą cechą różnicy rodzaju zastosowania lotnictwa jest to, że taktyczne zastosowanie oznacza użycie lotnictwa w interesach walki, operacyjne - w interesach operacji i strategiczne - w interesach całej wojny lub jej części. Przy tym należy pamiętać, że walka i operacja mogą być zarówno walką i operacją wojsk lądowych i marynarki wojennej, jak walką powietrzną i operacją powietrzną.

Ze zwiększeniem skali zastosowania lotnictwa zwiększa się również i rejon jego działania, jeżeli taktyczne zastosowanie ogranicza się stosunkowo niewielkim rejonem działań, t.j. "Polem walki" /nasłonnej, morskiej, powietrznej/, to zastosowanie operacyjne, przez które, przebiegać będzie na całym rejonie operacji, a strategiczne i poza rejonem przeprowadzonej operacji na obiekty głębokiego zaplecza nieprzyjaciela.

Cechą charakterystyczną w sformułowaniu operacyjnego zastosowania od-
tanych zadań jest to, że korpus lotniczy jest
związkiem operacyjne-taktycznym, a więc musi wykonywać tak ta-
ktycznie jak i operacyjne zadania, natomiast armia lotnicza
/np. AL 102/ jako związek operacyjny może wykonywać operacyjne
i strategiczne zadania.

Między rodzajami zastosowania lotnictwa istnieje także pewna
zależność i powiązanie, jak i między strategią, sztuką operacyj-
ną i taktyką. Taktyczne zastosowanie wynika z operacyjnego, a
operacyjne - ze strategicznego.

Wykonanie przez lotnictwo zadania operacyjnego składa się
z wykonania szeregu szeregu taktycznych zadań, a wykonanie szeregu
operacyjnych zadań da nam w sumie wykonanie strategicznego
zadania.

Wykonując to, czy inne zadanie o znaczeniu operacyjnym, lotni-
ctwo winno przeprowadzić szereg działań bojowych o znaczeniu
taktycznym. Na przykład, wykonując operacyjne zadanie - wsparcie
wojak lądowych przy przełamaniu obrony nieprzyjaciela, lotni-
ctwo wykonuje szereg zadań taktycznych jak wsparcie ataku i prze-
łamania głównego pasa obrony, opuszczenie drugiego pasa obrony,
odparcie przeciwdziałania odwołów broniącego się.

Konkretyzując takie zadanie operacyjne jak przerwanie komunikacji
kolejowej na określonym odcinku lub sieci linii kolejowych
w interesie tej czy innej operacji, lotnictwo wykonuje szereg
zadań taktycznych /niszczenie poszczególne węzłów i stacji
kolejowych, mostów itd/.

Przy wykonywaniu zadania o znaczeniu strategicznym, lotnictwo
realizuje szereg operacyjnych zadań, które są częściami
składowymi strategicznego zadania. I tak lotnictwo, wykonując
zadanie o znaczeniu strategicznym jak naruszenie głębi
ekonomicznej nieprzyjaciela, siłami związku operacyjnego atakowy
w ciągu dłuższego lub krótszego czasu szereg obiektów przemysło-
wych, wykonując tym samym szereg zadań operacyjnych.

Zniszczenie poszczególnych obiektów przy wykonywaniu podobnych zadań operacyjnych będzie składało się ze zniszczenia całego szeregu obiektów /elektrowni, budynków, hal produkcyjnych itd/, wykonywanych przez jednostki i związki taktyczne, czyli, ze wykonania zadań taktycznych.

Operacyjne zastosowanie lotnictwa wymaga odpowiedniej podstawy naukowej, która pozwoliła by regulacji działalności wojny i zakończenia w czasie pokoju. Takiej podstawy naukowej, która by na bazie ogólnej sztuki operacyjnej, stanu techniki i najbliższych perspektyw jej rozwoju określiła by główne założenia operacyjnego zastosowania lotnictwa.

Taką podstawą naukową jest sztuka operacji wojsk lotniczych.

Sztuka operacyjna wojsk lotniczych - jest to teoria i praktyka operacyjnego zastosowania taktycznych i operacyjnych związków lotniczych.

Sztuka operacyjna wojsk lotniczych, jako zespół składowy ogólnej sztuki operacyjnej obejmuje następujące zagadnienia:

- przygotowanie, organizację i wykonanie operacji powietrznych.
- organizację wydziałowania operacyjnych związków lotniczych z innymi rodzajami wojsk a także między rodzajami lotnictwa.
- organizację politycznego, operacyjnego, specjalnego i materialnego zabezpieczenia działań bojowych operacyjnych związków lotniczych.

Cechy odrębne i wzajemna zależność taktyki wojsk lotniczych i sztuki operacyjnej wojsk lotniczych są takie same jak taktyki i sztuki operacyjnej samolotów w wykładzie katedry sztuki operacyjnej, a także w poprzednim rozdziale o operacyjnym zastosowaniu.

Teoria sztuki operacyjnej wojsk lotniczych powstała w latach Wielkiej Wojny Narodowej i po jej zakończeniu przyjęła formę części składowej ogólnej sztuki operacyjnej.

4. Lotnicze związki operacyjne.

Jak wspominaliśmy wyżej, sztuka operacyjna wojsk lotniczych, zajmuje się zagadnieniami teoretycznego i praktycznego następowania taktycznych i operacyjnych związków lotniczych.

Ponieważ zagadnienia korpusu lotniczego jako operacyjno-taktycznego związku lotniczego przekreślone zostały w progresie taktyki wojsk lotniczych, rozpatrujemy jedynie skład i rodzaj armii lotniczej - jako operacyjnego związku lotniczego.

Armia lotnicza jest zasadniczym operacyjnym związkiem lotniczym.

Armia lotnicza dzieli się na trzy rodzaje:

- armia lotnicza lotnictwa frontowego,
- armia lotnicza lotnictwa dalekiego zasięgu,
- armia lotnicza lotnictwa myśliwskiego OFL.

Skład armii lotniczej jak i każdego związku operacyjnego jest niejednakowy i każdorazowo zależy od zadań wykonywanych w danej operacji.

Armia lotnicza lotnictwa frontowego wchodzi organizacyjnie w skład frontu i podporządkowane są dowódcy frontu.

Każdy front w zasadzie posiada w swoim składzie jedną armię lotniczą. Skład tej armii zależy jest od znaczenia wykonywanej przez dany front operacji, im bardziej odpowiedzialna i ważna jest operacja, tym większy będzie skład armii lotniczej. W operacji obronnej skład armii lotniczej będzie mniejszy niżeli w operacji natarkowej.

W składzie frontu, działającego na głównym kierunku może być i dwie armie lotnicze. Takie wypadki miały miejsce w czasie Wielkiej Wojny Narodowej.

Tak na przykład: Zakaukaski Front w 1941 roku, a następnie Północno-Kaukaski w 1943 r. posiadał w swoim składzie dwie armie lotnicze, także samo i Białoruski Front w 1944 r. posiadał dwie armie pod dowództwem jednego z dowódców armii lotniczej.

Arnie lotnicze lotnictwa frontowego powstały w 1942 roku. Ich organizacja odpowiada głównemu przeznaczeniu lotnictwa, jego właściwościom i zasadom jego zastosowania.

Istnienie lotnictwa frontowego w formie etatowego lotnictwa armii ogólnorejskowych i korpusów armijnych, jak to miało miejsce do roku 1942, reprezentowało wyczerpek lotnictwa i nie zabezpieczało wojsk w potrzebną ilość lotnictwa. Koncentracja lotnictwa frontu w ramach armii lotniczej pozwala na całkowite wykorzystanie jego właściwości i utrzyń go w sposób stosowany na decydującym kierunku z szerokim wykorzystaniem zasobu operacyjnego.

Arnie lotnicze lotnictwa frontowego składają się z kilku korpusów lotniczych. W niektórych wypadkach oprócz korpusów w skład armii lotniczej mogą wchodzić samodzielnie dywizje bombowe, szturmowe i myśliwskie a także jednostki lotnictwa specjalnego /rozpoznawczego, transportowego, łączności, sanitarnego/. Lotnictwo myśliwskie stanowi szkielet połowy składu armii lotniczej.

Skład armii lotniczej lotnictwa frontowego może być następujący: 2-3 KLM, 1-2 KLB, 1-2 KLB, 1-2 plr, 1-2 pia, 1-2 pił, 1 pl łącznikowego, 1 pl sanitarnego.

Arnie lotnicze lotnictwa myśliwskiego OPL wchodzi w skład rajonów OPL i mogą posiadać od 2 do 4 korpusów lotnictwa myśliwskiego lub samodzielnych dywizji.

W lotnictwie morskim związkami operacyjnymi będą wojska lotnicze tej czy innej floty, składające się z kilku związków taktycznych wszystkich rodzajów lotnictwa.

3. Czynniki określające treść sztuki operacyjnej.

Główne czynniki określające treść sztuki operacyjnej wojsk lotniczych:

- osiągnięty poziom techniki lotniczej i perspektywy dalszego jej rozwoju.

- charakter wydzienionych wojen i operacji.
- marnosciowe zalozenia teorii sztuki operacyjnej i sztuki wojennej.
- dozwoleniemia operacyjnego nastosowania wojsk lotniczych.

Kenowa sadzenia historii sztuki wojennej jest analiza rozwoju podstaw sztuki operacyjnej w zaleznosci od zmian wyznacznym czynnikom, ograniczajacy sie jedynie do krytycznego okreslenia tej zaleznosci.

Tak wiec rozpatrujemy wplyw techniki lotniczej, charakter wydzienionej wojny i operacji oraz teorii na charakter nastosowania operacyjnego lotnictwa.

a/ Wplyw stanu techniki lotniczej.

Charakter operacyjnego nastosowania wojsk lotniczych, jego roznice i formy, mozliwosci operacyjne uwalnianie na przede wszystkim od stanu techniki lotniczej, a mianowicie: od lotno-taktycznych danych samolotow, taktyczno-technicznych wlasnosci zabezpieczajacej techniki, rozwoju przemyslu lotniczego i produkcji.

Wplywa to z prawa nauki wojennej, sformulowanego przez F. Hagelaa, z zaleznosci sil zbrojnych i sztuki ich nastosowania od warunkow ekonomicznych, a mianowicie:

"Wszystko w wojnie nie zależy od warunków ekonomicznych jak w dziedzinie sztuki i siły. Organizacja, szkolenie, organizacja, taktyka i strategia należą przede wszystkim do poziomu produkcji i stanu komunikacji" i dalej "wplyw gminnych warunkow ogranicza sie w najlepszym wypadku do przygotowania sposobu walki do danej chwili i momentu techniczny".

/Hagela - Inty Dżurag/

Nawiązując do prawa J. Stalina mówi, że "Sposoby wojowania, formy wojny nie zmieniają się jednakowo".

Zależą one w zależności od warunków rozwoju przede wszystkim od rozwoju produkcji".

/J. Stalin T.3. str. 175/.

Historia samodzielnego bojowego lotnictwa przekonywała o jego wyjątkowej roli w wojnie powietrznej.

W tym celu należy określić zakres zadań i możliwości bojowego lotnictwa. Określa to zakres i możliwości wykonywania zadań operacyjnych, czyli określa operacyjne możliwości lotnictwa.

Współczesny stan techniki lotniczej określa następujące operacyjne możliwości lotnictwa:

- duża manewrowość, pozwalająca w krótkim czasie, przemieścić siły lotnicze z jednego kierunku lub obiektu na drugi kierunek lub obiekt, wykonując tym samym operacyjny lub taktyczny manewr.

Operacyjny manewr polega na przemieszczeniu sił bojowych lotnictwa z jednego kierunku operacyjnego na drugi z przeobrażeniem lub bez.

Manewr taktyczny polega na przemieszczeniu sił bojowych lotnictwa z jednego obiektu na drugi w tym samym rejonie. Manewr taktyczny wykonuje się bez zmiany bazowania.

- duża samodzielność operacyjna, pozwalająca działalom lotnictwa nie tylko w taktycznym współdziałaniu z wojskami, ale i w operacyjnym, przeprowadzając w tym celu samodzielne operacje powietrzne.

- duży zasięg, dający możliwość oddziaływania na obiekty trykondy głębokiego zaplecza wroga, nieograniczone dla innych rodzajów wojsk.

- duża siła uderzeń, dzięki której lotnictwo przy pomocy uzbrojenia pokładowego i bombardierskiego, a także broni chemicznej i atomowej może zadać nieprzyjacielowi znaczne straty w sile żywej i technice oraz burzyć różne obiekty.

b/ Wpływ charakteru współczesnej wojny i operacji.

Na samodzielną operacyjną rolę lotnictwa wpływa z natury jego praca w warunkach wojny, aformułowanej przez J. Stalina w 1923 r.

"Formy organizacji wojska, rodzaje i kategorie wojsk przystosowują się naszywanej do form i sposobów toczenia wojny. Ze zmianą tych ostatnich zmieniają się i pierwsze.

W wojnie manewrowej często restrygują sprawę potężne formacje kawaleryjskie. W wojnie polowyjnej, przeważnie, kawaleria albo nie odgrywa żadnej roli, albo rolę drugorzędną; ciężka artyleria i lotnictwo, gasy i czołgi decydują o wszystkim" /J. Stalin 2.5. str. 176/.

Istotnie wpływ na zastosowanie lotnictwa fakt: czy charakter prowadzonej wojny jest sprawiedliwy czy też niesprawiedliwy.

Niesprawiedliwy, agresywny charakter wojen, prowadzonych przez państwa imperialistyczne nie w interesach obrony narodów a przeciw nim, określa i techniczny charakter przemacania lotnictwa, jako środka masowej zagłady.

Barbarzyńskie bombardowania miast i osiedli przez hitlerowców w czasie II wojny światowej oraz przez amerykańców w Korei są dobitnym potwierdzeniem powyższego określenia.

Zdecydowany i manewrowy charakter współczesnych operacji, ich wielki rozmach, stosowanie różnych form manewru operacyjnego, połączenie różnych rodzajów działań bojowych, skomplikowana i szybko zmieniająca się sytuacja w innym świetle postawiły wymagania zastosowania operacyjnego lotnictwa, aniżeli to było w przeszłości.

Zgodnie z charakterem współczesnych operacji udział w nich lotnictwa powinien być skierowany na osiągnięcie zdecydowanych celów drogą niszczenia przede wszystkim, siły dywizyj i techniki armii nieprzyjaciela.

Lotnictwo powinno być gotowe do systematycznego wsparcia działań bojowych wojsk /kloty/ na przestrzeni całej operacji. Lotnictwo z uwagi na swoje operacyjne właściwości, powinno być gotowym do natychmiastowego i silnego oddziaływania na szybko zmieniającą się sytuację w procesie całej operacji.

Ograniczymy się jedynie do przytoczenia jednej z wypowiedzi J. Stalina na ten temat:

"Sztuka toczenia wojny w warunkach współczesnych polega na tym, aby opanowały wszystkie formy wojny i wszystkie dostępne nauki w tej dziedzinie rozsądnie je wykorzystywać, umiejętnie kojarzyć lub we właściwym czasie stosować tę czy inną z owych form w zależności od sytuacji"

/J. Stalin T. 3, str. 175/.

Pomimo wpływu nauki na charakter zastosowania operacyjnego wojsk lotniczych, należy również uwzględnić także prostą zależność zastosowania operacyjnego wojsk lotniczych od oficjalnych teorii - doktryn tego czy innego państwa.

Teorie lotnicze, będące częścią składową ogólnej doktryny wojennej, określają konkretne rodzaje i formy zastosowania operacyjnego wojsk lotniczych, ich zadania w współczesnej wojnie i operacji. Należy zaznaczyć, że w szeregu wypadków wojenne doktryny, a w tej liczbie i lotnicze doktryny są sprzeczne z nauką wojenną. Dostosowane natomiast są w mniejszym lub większym stopniu do potrzeb i działań reakcyjnych kręgów rządzących państw kapitalistycznych.

5. Główne zasady operacyjnego zastosowania lotnictwa.

Ważne i różnorodne zadania operacyjne, specyfika każdego rodzaju operacji, skomplikowana i jednocześnie konkretna sytuacja tej czy innej operacji, wymagają w każdym konkretnym wypadku, aby zastosowanie operacyjne odpowiadało wytworzonym warunkom i wykluczało wszelki schematyzm i szablon.

Łączność zastosowania operacyjnego wojsk lotniczych z wytworzoną sytuacją i z postawionymi zadaniami stanowi główny i decydujący warunk powodzenia.

Główne zasady zastosowania wojsk lotniczych nie są czymś wiecznym, niezmienialnym. One wypływają z doświadczeń minionych wojen i powojennego rozwoju teorii i techniki i odpowiadają zadaniam i warunkom zarówno współczesnym jak i najbliższej przyszłości. Te zasady podlegają zmianom w miarę dalszego rozwoju techniki, teorii i innych warunków, określających

charakter zastosowania operacyjnego wojsk lotniczych.

Głównymi zasadami zastosowania operacyjnego wojsk lotniczych są następujące:

- znaczenie użycia lotnictwa na decydujących kierunkach i na głównych obiektach
- siłowość lotniczego oddziaływania na nieprzyjaciela,
- trwałe współdziałanie lotnictwa z innymi rodzajami wojsk, z posiadającym lotnictwem i powołanymi rodzajami lotnictwa,
- masowy charakter działań bojowych lotnictwa,
- znaczenie w użyciu sił lotniczych,
- stała gotowość bojowa lotnictwa,
- ekonomia sił i środków,
- opieranie się na dowodzenie jako masowy sposób dowodzenia.

Opieramy kolejno powyższe zasady:

1. Znaczenie użycia lotnictwa na decydujących kierunkach i głównych obiektach.

Pod pojęciem znaczonego zastosowania lotnictwa rozumieć należy oszczędzanie wysiłków lotnictwa na niewielkiej ilości obiektów i na ograniczonych ilościowo kierunkach.

J. Stalin niejednokrotnie podkreślał, że dla osiągnięcia powodzenia w przeprowadzanych przez Armię Radziecką operacjach niezbędne jest znaczenie użycia lotnictwa. Tak napisał kilka latów temu, gdy rozpatrywano były zagadnienia reorganizacji sił zbrojeniowych, J. Stalin odniósł się, że "stał na stanowisku znaczonego użycia lotnictwa, tak dla wywołania panowania w powietrzu, jak i dla osłabienia i bombardowania wojsk nieprzyjaciela na ziemi i na polu walki".

Znaczone zastosowanie lotnictwa wymaga przede wszystkim użycia znacznej części posiadanych sił lotniczych tam, gdzie decyduje się los operacji - na kierunku głównego uderzenia w natarciu lub na najbardziej niebezpiecznym kierunku w obronie.

Niniejszą ilość sił użyć natomiast na kierunkach drugorzędnych, pozostawiając nawet pewne zapasy wojsk lądowych bez wsparcia lotniczego na pasywnych odcinkach frontu.

Konkretnie powyższe zasady w okresie Wielkiej Wojny Narodowej na kierunkach głównego uderzenia brało udział do 70-85%, a na drugorzędnych kierunkach - 10-30% składu lotnictwa frontu.

Tak na przykład na kierunkach głównych uderzeń w operacjach szerszym był udział: w Mińskiej operacji - 77%, w styczniowych operacjach 1 i 2 Białoruskiego Frontu w 1945 r. - około 80%, w Zachodnio-Frontowej operacji - 85%, w operacji Borkinńskiej - myśliwców 85%, szturmowców 79% i bombowców 100% składu armii lotniczych frontów.

Poprzez wykorzystanie znacznej części sił lotniczych na decydujących kierunkach nie osiąga się jeszcze całkowicie zamierzonego udziału lotnictwa.

Na decydujących kierunkach we wszystkich rodzajach operacji możliwa jest obecność dużej ilości obiektów dla działań bojowych lotnictwa. Dążenie do lotniczego oddziaływania na wszystkie te obiekty prowadzi do rozproszenia wysiłków lotnictwa, do wykonania uderzeń o małej sile, niespójnych wpływów na tok prowadzonej operacji.

Stąd wynika, że wykorzystując znaczną część sił lotnictwa na decydujących kierunkach, należy jego wysiłki bojowe koncentrować na niewielkiej ilości obiektów, zniszczenie których zdecydująco wpłynie na tok operacji, tj. na decydujących obiektach.

Znaczone zastosowanie lotnictwa na decydujących kierunkach operacji jednocześnie powinno zapewnić pożądaną gęstość operacyjną lotnictwa dla porządnego przeprowadzenia danej operacji.

Nie będącym celem jest zagadnienie norm obliczeniowych koniecznej lotniczej gęstości operacyjnej, ponieważ jest to odstępnie zagadnienie.

Należy jednak podkreślić, że tworzona gęstość operacyjna lotnictwa winna zapewnić na decydujących kierunkach przewagę nad

lotnictwem nieprzyjaciela, a w szczególności przewagę nad jego lotnictwem myśliwskim.

Jak powyższe dane znajdują swoje odbicie w operacjach Armii Radzieckiej w okresie Wielkiej Wojny Światowej ilustrują poniższe przykłady:

- na kierunku ożłowski-kurski: ogólny stosunek - 2,7:1, w lotnictwie myśliwskim - 2,6:1;
- na kierunku białogrodzko-kurskim: ogólny stosunek - 1,5:1, w lotnictwie myśliwskim - 2,5:1;
- w operacji Białoruskiej /23.06.1944r./: ogólny stosunek - 3,0:1, w lotnictwie myśliwskim - 6:1;
- w operacji WISLA-SZARA: ogólny stosunek - 5:1, w lotnictwie myśliwskim - 6,5:1.

Przewaga była tworzona nie tylko w operacjach ofensywnych, ale i w szeregu operacji obronnych, w szczególności kończących się przejściami do przeciwnatarcia. Na przykład na początku obrony pod Moskwą, stosunek sił w lotnictwie wynosił 1:2,25 na korzyść hitlerowców, a podczas przejścia do przeciwnatarcia - 2:1, a w lotnictwie myśliwskim - 3,6:1 na korzyść Armii Radzieckiej.

W bitwie Stalingradzkiej na początku obrony - 2:5 na korzyść hitlerowców, a podczas przejścia do przeciwnatarcia - 1,3:1 na korzyść Armii Radzieckiej.

2/ Ciężkość lotniczego oddziaływania na npl.

Ciężkość oddziaływania lotniczego wpływa na stałego i nieprzerwanego oddziaływania bojowego na nieprzyjaciela.

Ciężkość oddziaływania lotniczego oznacza przede wszystkim systematyczność wykonywanych w ciągu całej operacji uderzeń na wojska, technikę bojową i inne obiekty nieprzyjaciela.

W związku z powyższym, konieczne jest posiadanie w pełni zorganizowanego, jednolitego operacyjnego planu działań bojowych

lotnictwa w toku całej operacji.

Ściągłość lotniczego oddziaływania obejmuje: ciągłość działań lotnictwa w toku całej operacji, ciągłość przebiewania nad polem walki, ciągłość działań na przestrzeni doby, ciągłość działania niezależnie od warunków atmosferycznych.

a/ Ciągłość działań bojowych lotnictwa w toku całej operacji.

Lotnictwo tylko wtedy sprzyjać będzie prowadzeniu tej czy innej operacji, jeżeli jego działania bojowe będą systematyczne na przestrzeni całej operacji od początku i do jej zakończenia.

Operacja przebiegać może pomyślnie wtedy, kiedy wojska lądowe będą posiadały zapewnioną swobodę działań się uderzeń z powietrza, szczególnie od uderzeń atomowych. Nieopodzielone wykonanie uderzenia atomowego przez nieprzyjaciela może poważnie skomplikować sytuację i utrudnić wykonanie zadania przez wojska lądowe. Taką swobodę działań wojskom lądowym w głównej mierze zapewnić może lotnictwo wysławkie poprzez nieprzerwaną obsługę w toku całej operacji.

Każdą pauzę w osłonie wojsk nieprzyjaciela wykorzystać należy dla wykonywania uderzeń na wojska, utrudniając im tym samym wykonanie postawionych zadań.

Stale informacja o warunkach atmosferycznych i pogody jest warunkiem uniknięcia niepodziarek w toku operacji. Stale informacja o nieprzyjacielu zapewnić można głównie systematyczne rozpoznanie lotnicze.

Przewidzenie operacji oraz jej tempo zależność również będzie od nieprzerwanego lotniczego wsparcia wojsk lądowych w toku całej operacji.

Działania bojowe lotnictwa wykonywane w formie oddzielnych uderzeń, nawet silnych, lecz na jednym z etapów operacji lub tylko w czasie najbardziej decydujących walk wojsk lądowych /morskich/ powodzeniu operacji w całej pełni sprzyjać nie będą.

Wzrost charakteru działań bojowych lotnictwa doprowadził do porzucenia wojak lotniczych w przeznaczonych okresach walki bez wsparcia lotniczego, komplikując tym samym wykonanie zadań operacji przez wojska lądowe.

Intensywność działań lotnictwa na przestrzeni całej operacji powstawała nie tylko ale umiarkowała się, ale została umiarkowana w sile uderzeń jak w aktywności działań bojowych.

J. Stalin w rozkazie Nr. 5 z 23.02.1944 r. podkreślił że najważniejszą zasadą jest: "Jedynie siła zwyciężająca się może pozwolić sobie na odpoczynek i dać nam całkowite zwycięstwo".

Osłabienie ciągłości działań bojowych lotnictwa na przestrzeni całej operacji z jednoczesnym wzrostem jego intensywności wymaga odpowiedniego zaplanowania wysiłku bojowego lotnictwa na całą operację. A więc warunkiem umotywowania powyższych zadań jest dokładne i rzetelne zaplanowanie działań bojowych lotnictwa na całą operację.

3/ Ciągłość przechwywania nad polem walki.

Przebieg każdej operacji w danym stopniu zależy od bezpośredniego i taktycznego współdziałania z wojskami lądowymi. A to z kolei wymaga ciągłego przechwywania lotnictwa na polu walki w odpowiednich okresach bitwy lub operacji.

Powinno należeć w szczególności do zadań konstrukcyjnych skonstruowanie specjalnego typu samolotu dla działań bojowych na polu walki, samolotu-asturnowca.

Skonstruowanie samolotu-asturnowca polegało na sformułowaniu wypracowania przez taktykę odpowiedniego sprzętu bojowego asturnowców.

Przykładem sformułowania w czasie Wielkiej Wojny Narodowej sformułowania z powodzeniem wykorzystanego, sprzętu bojowego w tym celu były samoloty-asturnowcy.

Doświadczenia Wielkiej Wojny Narodowej dostatecznie przekonująco wskazują na konieczność ciągłego przechwywania asturnowców

nał polem walki tak w czasie przekazywania obrony npla jak przy wykonywaniu innych zadań celów zwiększenia powodzenia działań bojowych wojsk lądowych.

Sturmovce przechwycając nad polem walki, tam straszywały zadania od wojsk lądowych i szybko w powodzeniu obowiązywały i niszczyły te obiekty siły i techniki nieprzyjaciela które najbardziej w danym momencie walki wpływały na powodzenie wojsk lądowych.

Pojawienie się sturmovców nad polem walki doprowadzało do tego, że artyleria nieprzyjaciela przekrywała ogień, bojąc się być rozpoznana i unicestwiona przez sturmovce.

Powodzenie w zastosowaniu sturmovców polegało stale na przebieganiu ich nad polem walki, a także ilościowy i jakościowy wzrost lotnictwa sturmovczego doprowadziły do systematycznego wzmocnienia składu sturmovców, jednocześnie przetykających nad polem walki. Jeżeli w pierwszym roku Wielkiej Wojny Narodowej skład grupy sturmovców wynosił 6-8 samolotów, to w latach 1944-45 skład grupy zwiększył się do 40-50 samolotów. W operacji 2-go Frontu Białoruskiego na Pomorzu Zachodnim na kierunku głównego uderzenia, jednocześnie w powietrzu znajdowało się dziesięć ósemek sturmovców działające w jednym szuku bojowym "krag".

Odpowiednie do tego wzmocniła również ilość osobliwych dowodów, organizujących działania bojowe sturmovców na decydujących kierunkach. Organizacja działań bojowych sturmovców zajmowała się sposobem od dowódcy dywizji sturmovczej do dowódcy armii lotniczej. W operacjach 1944-45 roku bezpośrednie przechwytnie sturmovców nad polem walki zapewniał organizm dowódcy armii lotniczych i ich sztaby.

Niekontynuacja rozwoju techniki lotniczej pociągnęła za sobą modernizację pierwotnego typu sturmovca. W przyszłości będzie on polegał doskonałości stosownie do współczesnych wymagań.

Ważnym zadaniem jest wyszukanie bardziej doskonałych sposobów użycia nowych typów samolotów sturmovczych i ich wykorzystanie tak mechanicznie w sposób użycia stosowane w Wielkiej Wojnie Narodowej.

Ogólne zasady użycia szturmowców jako samolotów pola walki pozostają bez zmian. ^{posiadanie} Również doświadczenia pracy pokojowej wskazują na konieczność lotnictwa pola walki dla taktycznego współdziałania z wojskami lądowymi.

e/ Ciągłość działań bojowych lotnictwa na przestrzeni całej doby.

Ciągłość lotniczego oddziaływania na nieprzyjaciela polega również na nieprzerwanym działaniu w ciągu całej doby.

Działania bojowe lotnictwa dniami powinny być przedłużone działaniami bojowymi w nocy. Celem działań nocnych lotnictwa będzie atakowanie wojsk nieprzyjaciela, masowe lub całkowite niszczenie obiektów o znaczonej powierzchni /środkowania wojsk, węzły kolejowe, obiekty gospodkowe itd/, a także wystrzelanie prądów usunięcia maszyn, włączonych działaniami dziennymi lotnictwa.

W okresie Wielkiej Wojny Narodowej działania nocne miały szerokie zastosowanie. Obecnie uwagi na rozwój sprzętu lotniczego i urządzeń nawigacyjno-bombardierskich, możliwości lotnictwa przy działaniach w nocy znacznie wzrosły.

Wzrost możliwości lotnictwa bombowego przy działaniach nocnych stworzył konieczność silnej ochrony różnych obiektów przez lotnictwo myśliwskie w nocy. A co do tym idzie doskonalenia sposobów działań myśliwców nocą.

d/ Ciągłość działań bojowych lotnictwa niezależnie od warunków atmosferycznych.

Warunki atmosferyczne nie powinny wpłynąć na działania lotnictwa w operacji, oczywiście ze wyjątkiem całkowitej nieistnienia pogody, nawet z zastosowaniem najnowszych osiągnięć radiolokacyjnej techniki.

Wielka Wojna Narodowa daje przykłady, kiedy nie warunki atmosferyczne ograniczały a nawet wykluczały możliwość użycia lotnictwa nie tylko w toku operacji, ale i na początku operacji zaczepnych. Wiadomym jest wypadek, kiedy Armia Radziecka,

dotycząc od pogromu w rejonie Ardann wojaka angielsko-amerykańskiego, w styczniu 1945 r. rozpoczęła operację samodzielną przy warunkach atmosferycznych ujemnych dla lotnictwa. Rozpoczęła 13.01.1945 r. przez Armię Lotniczą operację samodzielną na rz. Wisła przeciwko grupie kilku batalionów w trudnych warunkach meteorologicznych i bez udziału lotnictwa.

Diatego, aby nie warunki atmosferyczne nie wykluczyły możliwości prowadzenia działań bojowych przez lotnictwo, należy wykonać wszelkie niezbędne badania, badania przy całej pogodzie wykonywać badania, szczególnie badania te były ograniczone do działań bojowych samodzielnym wykonaniem.

Szefy sztabów powinny stale posiadać w rękach szefów według ich możliwości działań w niektórych rodzajach warunków atmosferycznych. Podczas planowania działań bojowych szefy winny przewidywać warunki meteorologiczne bojowego lotnictwa w zależności od rodzaju tego czy innego rodzaju szefów warunków atmosferycznych.

Dla przykładu szef sztabu lotnictwa powinien posiadać plany bojowe na jeden z etapów operacji, jako uzupełnienie do planu samodzielnego bojowego sztabu lotnictwa samodzielnego wykonania tego planu: a/ przy podłożu sztabu 100-100 m i wysokości 2-3 km; b/ przy podłożu sztabu 100-100 m i wysokości 1 km. W każdym wariancie wykazuje się ilość przygotowanych do tych warunków szefów według potrzebnych szefów taktycznych oraz konkretnie szefów bojowych dla nich.

Istnienie na ustrojeniu lotnictwa szefów radiotelegraficznych oraz innych środków radiotelegraficznych i radiotelegraficznych pozwala na wykonanie działań w działaniach bojowych lotnictwa w celu aby szefowie od sztabu pogody.

3/ Działanie współdziałanie lotnictwa z innymi rodzajami wojsk, w lotnictwie szefów frontów i podległy rodzajami lotnictwa.

Dwa główne zadania radiotelegraficznej szefów wojennej - możliwość osiągnięcia zwycięstwa w walce i operacji tylko poprzez wspólny wysiłek wszystkich rodzajów wojsk i szefów - to

lotnictwo głównie przeznaczane jest dla wykonywania zadań z zakresu rozpoznania i obserwacji, a także dla wykonywania zadań w zakresie walki z siłami powietrznymi przeciwnika, a także - z siłami lądowymi.

Jest to jedno z głównych zadań misji operacyjnego wojska lotniczego.

Doświadczenia z przeszłości wojny dowiodły, że bezspornie i skutecznie wykonywać zadania operacyjne wojska lotniczego można jest tylko w warunkach, w których jest ono w stanie wykonywać zadania operacyjne w sposób skuteczny i efektywny. W tym celu należy przede wszystkim zapewnić wojsku lotniczemu możliwość wykonywania zadań operacyjnych w sposób skuteczny i efektywny, a także zapewnić mu możliwość wykonywania zadań operacyjnych w sposób skuteczny i efektywny.

Ważnym zadaniem wojska lotniczego jest wykonywanie zadań operacyjnych w sposób skuteczny i efektywny, a także zapewnić mu możliwość wykonywania zadań operacyjnych w sposób skuteczny i efektywny.

Ostatnio osiągnięto się przede:

- wypracowanie skutecznych sposobów wykonywania zadań operacyjnych w sposób skuteczny i efektywny, a także zapewnić mu możliwość wykonywania zadań operacyjnych w sposób skuteczny i efektywny.

- wypracowanie skutecznych sposobów wykonywania zadań operacyjnych w sposób skuteczny i efektywny, a także zapewnić mu możliwość wykonywania zadań operacyjnych w sposób skuteczny i efektywny.

Ważnym zadaniem wojska lotniczego jest wykonywanie zadań operacyjnych w sposób skuteczny i efektywny, a także zapewnić mu możliwość wykonywania zadań operacyjnych w sposób skuteczny i efektywny.

owych związków, trwałej łączności między ich sztabami i odpowiedniego przygotowania wojsk.

Plan współdziałania operacyjnego powinien być w zasadzie opracowany na końcowym etapie operacji. W niektórych wypadkach dla wykonania zadania wojennego należy jakiegokolwiek etapu operacji, np. dla artyleryjsko-lotniczego przygotowania przelotu w natarciu lub kontrprzygotowania w obronie, wymagane jest opracowanie oddzielnych planów współdziałania.

Osobisty kontakt dowódców współdziałających związków osiąga się poprzez wspólne lub w niewielkiej odległości rozmieszczenie lotniczych i ogólnowojskowych stanowisk dowodzenia. Na przykład rozmieszczenie BK dowódcy AL w pobliżu SD dowódcy frontu, a SD dowódcy KLSa w pobliżu SD dowódcy armii ogólnowojskowej lub specjalizowanej. Narówni ze wspólnymi rozmieszczeniami stanowisk dowodzenia nieodzowna jest także bezpośrednia łączność radiowa, a jeżeli jest możliwe to i przewidywana pomiędzy współdziałającymi sztabami.

Podane porady dotyczą opracowanych planów współdziałania i umiejętności organizacyjnego dowodzenia, konieczna jest odpowiednio przygotowanie wojsk.

Przygotowanie wojsk do współdziałania w toku operacji polega na przeprowadzeniu wojennych zajęć, ćwiczeń na mapach z dowództwami i sztabami współdziałających oddziałów i związków, a także na przeprowadzeniu wojennych ćwiczeń z wojskami.

Podobne, wspólne zajęcia były szeroko praktykowane w okresie Wielkiej Wojny Narodowej w czasie przygotowania większych operacji wojennych. Wspólne zajęcia mogą być w zasadzie przeprowadzane przed otrzymaniem konkretnych zadań dotyczących w operacji przez związki, ponieważ celem tych zajęć jest wypracowanie ogólnych zasad działania /specyficznych warunków wojennego rozumienia, wskazywania celów itp./.

Na przykład: w czasie przygotowania operacji 2-go Frontu Sił Zbrojnych w Prusach Wschodnich w 1945 roku, przeprowadzono

zostały wyłączone z uwagi na niepełną wyprawę i
niepełną lotniczą obsługę na podstawie listy operacyjnej
i wydane specjalne instrukcje wyjazdowe.

W czasie powyższych operacji WISLA-ORLA w 14 AL tylko w
grudniu 1944 roku zostało przeprowadzone 26 misji na
miejscach, 13 misji bojowych, 5 misji rozpoznawczych,
103 wyjazdy i 5 godzinnych konferencji taktycznych.

Wykonanie powyższych misji było efektem operacyjnym
wymaga użycia jako minimum po jednym samolocie każdego rodzaju
lotniczo. Dlatego też wymagania organizacyjne współdziałania
nie operacyjnego jest pierwszym obowiązkiem sztabu armii
lotniczej i nie może być przeszkodą na linii sztabów w związku
taktycznych. Zasadniczo powyższe uwagi wazna w związku
z użyciem broni lotniczej i obronności.

Dotyczy współdziałających ze sobą lotniczych samolotów taktycznych
/korpusów i dywizji lotniczych/ mogą być jedynie wykorzystane
do dotarcia do celu misji, rozpoznawczych, rozpoznawczych
przez sztab AL i sztab ogólnowojskowy armii.

Z powodu braku informacji o sposobie współdziałania samolotów
taktycznych i operacyjnych sprzyja powodzeniu współdziałania
w operacji. Wymagania, w tym celu operacji 2-go Frontu Białoruskiego
w ramach Wschodnich Armii 40-50 dni przed operacją
dotyczy Frontu Wschodniego dla współdziałania ze sobą samolotów
& lotniczo samolotów. Jeśli to możliwe w ciągu dłuższego czasu,
jeszcze przed otrzymaniem konkretnych zadań bojowych, przepro-
wadzenia szeregu przedsięwzięć związanych z organizacją
współdziałania /sztabu, samolotów/.

Duży wzrost współczesnych operacji, szczególnie przed możliwością
przełamania linii obrony wiodącej z przodu i lotniczo u
szereżem samolotów narodziło się pytanie jak i według
Frontu, a także szereż innych czynników, charakteryzujących
współczesne operacje, wymaga wypracowania danych bojowych lotniczo-
twa samolotów i samolotów, a także udziału w operacjach IEDZ i
dotyczy sposobu i III CZ. GŁ.

działania takich zadań wyprzedzających, jak walka o powietrze w powietrzu, a w szczególności obawianie się lotnictwa wroga na lotniskach i operacje jego masowych nalotów, dowożenia jego komunikacji, przeciwdziałanie manewrowaniu odwrotnymi operacyjnymi nieprzyjaciela i szereg innych zadań wymaga jednoczesnych i jednolitych ugodzonych działań bojowych lotnictwa sąsiednich frontów.

Operacje masowych nalotów lotnictwa nieprzyjaciela wymaga oprócz tego ugodzonych działań z Ił OPL.

Konieczność obawiania się lotnictwa nieprzyjaciela i dowożenia jego komunikacji na znacznej wysokości, oprócz współdziałania między sąsiednimi armiami lotniczymi, stwarza również konieczność nawiązania Ił OPL i ścisłego z nim współdziałania lotnictwa frontowego.

Przebieganie przez front operacji na wybrzeżu morza wymaga konieczności ugodzonych działań bojowych Ił frontu i lotnictwa marynarki wojennej.

Wszystko to wymaga organizacji współdziałania z lotnictwem sąsiednich armii, rozumianej pod tym pojęciem zarówno sąsiednie lotnictwo wg miejsca rozmieszczenia /Ił sąsiednich frontów, Ił Ił OPL DE/, jak i lotnictwo biorące udział we wspólnym wykonywaniu zadań bojowych, lecz rozmieszczone w oddalonych rejonach /na przykład użyte w operacji związki Ił OPL/.

4. Znaczący charakter działań bojowych lotnictwa.

Znaczący charakter działań bojowych lotnictwa wynika z głównego przeznaczenia radzieckiej armii wojennej o masowym charakterze jego masowego rodzaju działań bojowych, z tego, że tylko poprzez natarcia można ostatecznie rozbić i zniszczyć nieprzyjaciela. To przeznaczenie wymaga aby działania bojowe lotnictwa w operacjach były najbardziej aktywne i zdecydowane, żeby lotnictwo nie ograniczało udziału nieprzyjaciela na masę wojska, a samo atakowało i niszczyło jego wojska.

Illościowa przewaga lotnictwa nieprzyjacielskiego w walce czy operacji nie jest powodem przystąpienia do obrony. Doświadczenia bojowe lotnictwa radzieckiego w czasie Wielkiej Wojny Radzieckiej dowiodły, że w praktyce, kiedy podlegały i jednostki radzieckie walczyły z nieprzyjaciółkami silniejszą ilościowo, straciły one znaczne straty i nie udało się osiągnąć celu wyznaczonego. W ten sposób udziały lotnictwa w operacji obronnej wojny lądowej lub powietrznej nie polegały na tym, że wykazywały się w walce z nieprzyjaciółkami opanowania i w ten sposób udziały lotnictwa w operacji obronnej.

Przedmiotem tak jak sama obrona jest aktywna, tak i działania lotnictwa w operacjach obronnych powinny być również aktywne. Aktywny charakter działań bojowych lotnictwa radzieckiego w Moskiewskiej, Stalingradzkiej i w innych operacjach obronnych dowiodł tego przykładem.

W tych operacjach lotnictwo radzieckie nie tylko powstrzymało i odwróciło uderzenia lotnictwa nieprzyjaciela, ale również atakowało i niszczyło jego lotnictwo, niszcząc jego plany i zadania.

Zadaniem i najważniejszym charakterem działań bojowych lotnictwa jest wywołanie do wyboru takich form i sposobów działań, któreby osiągnęły określone cele.

Przykładem, nie można osiągnąć celu - opanowania lotnictwa nieprzyjaciela - tylko przy odwołaniu jego nalotów, osiągnięciem to można tylko drogą wykazania potężnych i zdecydowanych uderzeń na lotnictwo nieprzyjaciela, znajdujące się wówczas w powietrzu, jak i na lotniskach. W podobny sposób, rozstrzygnięcie zadania i realizacji wojny działań od dotychczasowych uderzeń na lotnictwo nieprzyjaciela w wojnach powietrznych i w natarciu, a nie tylko w momencie ich podjęcia do pola bitwy.

5/ Zadanie w ujęciu dużych sił lotniczych.

Nieodwołalne uderzenie dużych sił lotniczych stanowi zasadniczy element do osiągnięcia głównego celu natarcia, a mianowicie opanowania nieprzyjaciela, spowolnienia jego walki i podważenia możliwości wykonania jego planów operacyjnych.

Zakończono osiąga się przez skryte zaobserwowanie dużych sił lotniczych i przez szerokie wykorzystanie zasadniczej władzy lotnictwa -- jego mobilności.

Szczególnie ważną znaczenie dla osiągnięcia sukcesu posiada skryte zaobserwowanie dużych sił lotniczych, zwłaszcza dla działań w operacji przesmykowej, w przeciwnoatakach, w operacji powietrzno-dosadkowej, a także w celu przeprowadzenia samodzielną operacji lotniczej.

Żeby uzyskać zaobserwowanie lotnictwa na wysuniętych lotniskach przed operacją /np. 10-15 dni/ wymaga przygotowywanie operacji i doprowadzić może do zmniejszenia jej powodzenia lub całkowitej utraty jej.

Stąd przeobrażenie lotnictwa na wysunięte lotniska powinno odbywać się bezpośrednio na jeden do trzech dni przed rozpoczęciem operacji z zachowaniem nastawienia przeciwnoatakowego /praloty na małych wysokościach, skrócenia pracy radiolokatorów radiolokowanie itd/.

Mobilność lotnictwa w dużym stopniu zależy od posiadanej sieci lotnisk zapasowych i odosobnionych jednostek lotniczo-technicznych, co pozwoliłoby na krótki okres czasu dokonać taktycznego lub operacyjnego manewru.

6. Stała gotowość bojowa lotnictwa.

Jedną z charakterystycznych władczywości współczesnych operacji jest szybkie zmieniająca się sytuacja.

Nieoczekiwanie do walki mogą być wprowadzone przez nieprzyjaciela nowe siły i środki, które będą miały poważny wpływ na przeprowadzoną operację. W ten sposób w trakcie operacji mogą pojawić się duże siły wojsk pancernych i mechanizowanych, a w powietrzu mogą pojawić się albo duże grupy lotnictwa transportowego z dużym potencjałem, albo duże siły lotnictwa bombowego. Może również wystąpić silne położenie w sposób zasadniczo zmieniająca sytuację, jak np. przykład, nieoczekiwany atak nieprzyjaciela itd.

Należy pamiętać, że nieprzyjaciół również będzie dążył do osiągnięcia sukcesu i dlatego konieczna jest wysoka czujność, stała gotowość bojowa i dobrze zorganizowane zabezpieczenie bojowe działań /Reg. Pol. Cs. II § 10-34 r./.

Szybko zmieniająca się sytuacja wymaga natychmiastowej i efektywnej reakcji. Jedynie lotnictwo zśród innych rodzajów broni jest zdolne wpłynąć w sposób istotny na zmieniającą się sytuacją dzięki swojej szybkości i dalekiemu zasięgowi działań.

Tylko lotnictwo wcześniej i głębiej od innych rodzajów broni może wykonać potężne uderzenia na wojska pancernie i zmechanizowane nieprzyjaciela, efektywnie przeciwdziałać atakom desantów powietrznych, odpięrać masowe naloty lotnictwa nieprzyjaciela itd.

Powyzsze właściwości lotnictwa stwarzają konieczność stałego znajdowania się jego w gotowości bojowej w celu wykonania nieoczekiwanych zadań wynikłych w toku szybko zmieniającej się sytuacji.

Staż gotowości bojowa lotnictwa zabezpieczona jest nie tylko przedsięwzięciami zabezpieczenia bojowego, politycznego i materialnego, ale także przez znajdowanie się określonej ilości lotnictwa w tym czy innym stopniu gotowości bojowej /gotowości Nr.1, Nr.2 lub Nr.3/.

Prawdopodobne dla działań bojowych lotnictwa aino i o dużym składzie obiekty, jak wielkie koleony wojsk zmchanizowanych, lotnictwa, desanty powietrzne będą wymagały również znacznych sił lotnictwa dla ich obowładnienia.

Posiadanie w gotowości Nr.1 tylko pododdziałów lotniczych /po jednej eskadrze w każdym pułku/ nie zabezpiecza wymagań sytuacji. Podtrzymanie w powietrze pojedyncze eskadry dywizyjne z szeregu pułków trudno jest w powietrzu objąć jednym dowódstwem i tym samym efektywnie ich wykorzystać do zniszczenia lub obowładnienia obiektów.

Dlatego też współczesna sytuacja wymaga, aby w gotowości Nr.1 znajdował się nie jeden pododdział, a cały jednostka /pułk

lotniczy/ lub związek taktyczny - dywizja lotnicza. Powyższe dotyczy wszystkich rodzajów lotnictwa; LM w celu odparcia masowego nalotu śmigłowców nieprzyjaciela, LB i LBz w celu obserwowania i zniszczenia wykrytych skupisk i innych obiektów nieprzyjaciela.

Znaczenia stałej i wysokiej gotowości bojowej wzrosło istotnie znacząco w lotnictwie myśliwskim. Wprowadzenie nowych środków walki jak broń atomowa pozwala na użycie siłami, nawet jednym samolotem zadać poważne straty strumieniowo-energetycznej. Stąd też wyniki konieczności przeprowadzenia wszystkich samolotów nieprzyjaciela odciągających do rejonu naszych wojsk. Wyższe tego znaczenia nie zawsze jest jednak możliwe z powodu dysfunkcyj w gotowości Nr.1 i stworzenia konieczności utrzymania określonych grup myśliwców w strefach patrolowania. Bezpieczeństwo skutecznym przeciwnym walkę z pojedynczymi samolotami nieprzyjaciela. Jak więc widzimy broń atomowa wprowadziła konieczność jak najwyższej gotowości i gotowości bojowej lotnictwa w celu uderzenia pod warunkiem że siły nieprzyjaciela, tym łatwiejszym do przeprowadzenia, że mogą być wykonane siłami.

7. Posiadanie odwodów lotniczych.

Wiadomo twierdzenie stalinowskie o znaczeniu odwodów, że "Trzeba mieć odwody i prowadzić wojnę bez odwodów, należy w praktyce wprowadzić system stałych odwodów bez których nie jest do myślenia ani utrzymanie posiadanych pozycji ani rozwinięcie powodzenia". /J.Stalin T.4. str.217-218/. Wskazania konieczność posiadania stałych odwodów lotniczych.

Posiadanie odwodów zabezpiecza stałą gotowość bojową lotnictwa w celu oddziaływania na szybko zmieniającą się sytuację.

Decyzja przeprowadzającej operację powinna stale dysponować określonymi siłami lotnictwa, które byłyby w stanie w jak najkrótszym czasie wykonać to czy inne zadanie wywołane nieoczekiwaną zmianą sytuacji.

W każdym etapie operacji skład sił powietrznych uczestniczący jest od konkretnych zadań i zmienia się w czasie. Im bardziej skomplikowana jest sytuacja, tym większy powinien być skład. Skład sił powietrznych w operacji obronnej będzie większy niż w ofensywie.

Z tej przyczyny skład sił powietrznych będzie ulegał zmianom i w czasie obronnej operacji. W operacji ofensywnej, na przykład, skład sił powietrznych będzie wzrastał z każdym następnym etapem tej operacji.

Skład sił i środków lotniczych może być w formie:

- oddziałów jednostek i związków taktycznych,
- siły powietrznej bojowej /w samolotach/.

Planowy jest typowy dla wszystkich rodzajów wojek i polega na wydzieleniu do sił powietrznych jednostek i związków w pełnym składzie /pułk, dywizja i korpus lotniczy/.

W operacji WISLA-OMLA 1-go Frontu Białoruskiego w okresie najcięższej się dwie szturmowe i dwie bombowe dywizje.

W celu umożliwienia operacji dokładniejszej do składu 6 AL do sił powietrznych został 6 ILS.

Drugą formą sił powietrznych charakterystyczną wyłącznie jest dla lotnictwa i polega na samodzielnym działaniu sił powietrznych jako oddziału taktycznego. Przykładem na przykład, że korpus lotniczy na jednym z etapów operacji miał następujący skład: 1000 samolotów, z tej liczby na wykonanie postawionych zadań 900 samolotów, a 100 samolotów służyło AL pozostał do wojny dywizyjnej.

W operacji 2-go Frontu Białoruskiego w Znamkach Niebezpiecznych i Smoleńsku ILS posiadała w okresie do 25% swojego sił bojowych.

W czasie Wielkiej Wojny Europejskiej siły powietrzne były stworzone na podstawie uniwersalnego bojowania.

6/ Ekonomia sił i środków.

Lotnictwo w celu wykonania zadań bojowych wymaga znacznych środków materialnych. Surowca one w dużych ilościach są one prawie nieważne, surowca skomplikowaną technologicznie bojową i najbardziej, pokazuje w szczególności duże przestrzelenie, aby w bardzo krótkim czasie, rzędu do kilkudziesięciu minut, zastosować swoje środki bojowe /bombę i pociski/. Powyższe fakty wymagają stosowania bezwzględnie ekonomii sił i środków.

Należy przy tym pamiętać, że ekonomia sił i środków lotniczych nie oznacza dążenia do przestrzajania lotnictwa na lotniskach.

Ekonomia sił i środków polega na zaspokojeniu jednego z zasadniczych wymagań radzieckiej armii wojennej - na właściwym wykorzystaniu środków bojowych.

Lotnictwo powinno straszyć takie zadania, które nie mogą być wykonane przez inne rodzaje broni lub też nie wszystkie rodzaje broni, lotnictwo jest w stanie najlepiej ich wykonać. Innymi słowy lotnictwo winno być wykorzystywane zgodnie z jego właściwościami i możliwościami, z uwzględnieniem różnych rodzajów lotnictwa. Powyższe nabiera szczególnego znaczenia w związku z ostatnimi osiągnięciami techniki lotniczej, które doprowadziły do posiadania przez nas wszystkie rodzaje lotnictwa na tym uzbrojeniu samolotów odrzutowych.

Ekonomia sił i środków polega również na właściwym wydzielaniu tych środków, które konieczne są dla ponownego wykonania postawionych zadań i uosobione są odpowiednimi kalkulacjami. Wydzielanie środków; ilość sił powietrnych potrzebna lub też wykorzystanie potrzebnych sił powietrnych nie stanowi ekonomii i w szczególności pozwala na osiągnięcie przewagi.

Jżeli na przykład osiągnięcie jakiegokolwiek obiektu wymaga zafundowanego uderzenia 100 samolotów bombowych, to przydzielenie dla tego celu 50-70 bombowców lub wykonanie zadania uzbrojeniami działaniami pięciu grup po 20 bombowców każde, nie doprowadzi do wykonania zadania i wymaga będzie wydzielania dodatkowych środków.

9/ Decentralizowane dowodzenie jako zasadniczy sposób dowodzenia.

Zasadnicze nastawienie lotnictwa, niegłęboki lotniczy udział w działaniu na nieprzyjaciela, konieczność manewrowania lotnictwa nadwornym wzdłuż frontu jak i na głębokość, skomercjonalizacja i drabinek, a także realizacja w czasie operacji innych zasad nastawienia lotnictwa możliwa jest jedynie przy centralizowanym dowodzeniu w skali AL.

Podział swiązków lotniczych na armie ogólnowojskowe, a nie na decydujące kierunki i obiekty, powoływanie enkawiterów samodzielności jednostek lotniczych przy odpiernianiu smoczonych samolotów nieprzyjaciela, doprowadza do rozproszenia sił lotniczych.

W początkowej fazie Wielkiej Wojny Narodowej podlega sytuacja miała miejsce w Armii Radzieckiej. Każda armia ogólnowojskowa i korpus armijny posiadał własne lotnictwo.

Centralizacja dowodzenia nie wyklucza możliwości nastawienia w niektórych wypadkach sytuacji i dowodzenia decentralizowanego. Na przykład w celu wsparcia działań bojowych grupy szybkiej w głębokiej operacyjnej, dowódcy tej grupy może być operacyjnie podporządkowana część lotnictwa.

Dowódcy grupy szybkiej jest szybciej i dokładniej zorientowany w sytuacji, aniżeli dowódcy frontu lub AL i jest on w stanie w swiązku z tym stawiać lotnictwu bardziej konkretne zadania, zgodne z aktualną sytuacją.

Najbardziej skuteczną organizacją dowodzenia jest unicjęta kojarzenie obydwu sposobów, jednakże przy wyraźnej dominującej roli pierwszego sposobu.

W N I O S K I.

2/ Lotnictwo nie jest środkiem osiągnięcia zwycięstwa w wojnie, lecz tylko połączony wysiłek wszystkich rodzajów broni może przynieść zwycięstwo.

2/ Głównym przesłaniem lotnictwa jest wsparcie wojsk lądowych w celu osiągnięcia zamierzonych celów operacji.

3/ Pomyślne wsparcie działań bojowych wojsk lądowych zapewnia się przez:

- scentralizowaną dowodzenie lotnictwa w ręku dowódcy AL,
- znaczące użycie lotnictwa na głównym kierunku i na sąsiednich szkieletach,
- ścisłą współpracę działań bojowych i trwałe współdziałanie operacyjne i taktyczne lotnictwa z wojskami lądowymi na przestrzeni całej operacji.

OPRACOWAŁ:

WOJTOWICZ
ppłk.

Wykonano w 50 egz.

Egz. Nr. 1-50 Bibl. Tajna

Wyk. ppłk. WOJTOWICZ

Druk. Kleszka dn. 14.02.56r.

Nr. 212/PL.-

Obito z Nr. 212/PL.-

nr. ks. 1435/RW

za zgodność z oryginałem:

Charas
C H A R A S Z - kpt.

