

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

FAKULTET WOJSK LOTNICZYCH I OPL  
KATEDRA TAKTYKI WOJSK LOTNICZYCH

*dotyczy do poprawki  
początku paragrafu*



Egz. Nr 100



**MATERIAŁY NA IV KONFERENCJĘ  
NAUKOWĄ ASG**

Część II

**LOTNICZE ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ ODWROTOWYCH**

ACHTYWA UMIEJOWY  
NADEMI SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. br. K. Świerczewskiego  
nr 21918

REMBERTÓW

MARZEC

1960

*81618*



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

FAKULTET WOJSK LOTNICZYCH I OPL  
KATEDRA TAKTYKI WOJSK LOTNICZYCH

*dotyczy do poprawki  
pobranej pracy*

~~\_\_\_\_\_~~  
Egz. Nr 100



MATERIAŁY NA IV KONFERENCJĘ  
NAUKOWĄ ASG

Część II

LOTNICZE ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ ODWROTOWYCH

ACHTUNIA BIBLIOTEKI  
NAJLEPI SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. br. K. Świerczewskiego  
nr 21918

~~\_\_\_\_\_~~  
*21918*

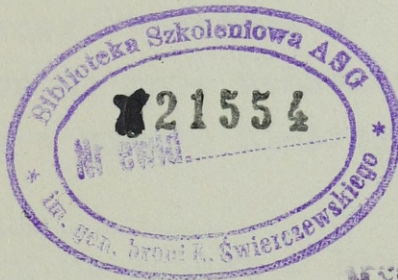
AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

---

~~XXXXXXXXXX~~  
Egz.nr. 100

Przeł. prot. 12357. *[Signature]*

LOTNICZE ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ  
ODWROTOWYCH



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. br. K. Świerczewskiego

z dnia

21918

---

Rembertów

M a r z e c

1960 r.

## LOTNICZE ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ ODWROTOWYCH

---

### I. ZASADY ZASTOSOWANIA LOTNICTWA W WARUNKACH ODWROTU

---

Decyzja o przejściu wojsk do odwrotu wynika z niemożliwości prowadzenia innych rodzajów działań. Oznacza to, że przeciwnik posiada zdecydowaną przewagę w siłach i w położeniu, i że jest w stanie tę przewagę wykorzystać. Wytworzona sytuacja sprzyja powstaniu paniki i nerwowości zarówno w wojskach lądowych, jak i w lotnictwie strony przechodzącej do odwrotu. W tych warunkach należy dążyć do opanowania sytuacji. W lotnictwie opanowanie sytuacji będzie polegało na stworzeniu warunków umożliwiających lotnictwu spełnienia roli czynnika zabezpieczającego odwrót. Przede wszystkim należy zabezpieczyć siły własnego lotnictwa przed całkowitym zniszczeniem, do czego npl będzie niewątpliwie dążył.<sup>1/</sup>

Wyprowadzenie jednostek lotniczych, szczególnie lotnictwa bombowego i lotnictwa myśliwsko-szturmowego spod uderzenia, skryte przebazowanie oddziałów lotniczych na lotniska zapasowe, położone w bezpiecznej odległości od linii frontu, może uchronić posiadane siły przed zniszczeniem w wyniku nieprzyjacielskich uderzeń na lotniska.<sup>2/</sup>

---

1/ Niemiecki plan napadu na Polskę w 1939r. przewidywał zniszczenie lotnictwa polskiego w ciągu dwóch pierwszych dni wojny, głównie przez bombardowanie lotnisk bazowania. /Polskie Siły Zbrojne w II wojnie światowej./ Londyn, Inst. Hist. im. gen. Sikorskiego. Tom I, cz. I/.

2/ Wyprowadzenie polskich jednostek lotniczych na lotniska zapasowe bezpośrednio przed wybuchem wojny spowodowało, że 1.09.1939 r. niemieckie lotnictwo bombardowało puste lotniska na terenie Polski. 22.06.1941 r. największe straty w wyniku niemieckich bombardowań poniosły te jednostki lotnictwa radzieckiego, które znajdowały się na swych stałych lotniskach bazowania.

Z kolei należy zapewnić zorganizowane działanie własnego lotnictwa, gdyż tylko takie działania mogą wywierać wpływ na dalszy rozwój sytuacji. Z analizy przewidywanych i faktycznie wykonywanych zadań lotnictwa w działaniach odwrotowych pierwszej i drugiej wojny światowej wynika, że działalność lotnictwa zabezpieczającego odwrót koncentrowała się na:

- zabezpieczeniu własnych wojsk przed uderzeniami z powietrza;
- wsparciu działań odwrotowych, które polegało głównie na zwalczaniu jednostek szybkich przed wprowadzeniem ich do bitwy oraz na dokonywaniu zniszczeń opóźniających pościg nęprzyjaciela;<sup>1/</sup>
- prowadzeniu rozpoznania i obserwacji pola walki na korzyść wojsk w odwrocie.

Zarówno z charakteru działań odwrotowych, jak i z sytuacji, w jakiej te działania przebiegają, wynikają zasady wykorzystania lotnictwa, zasady organizacji i prowadzenia działań przez lotnictwo zabezpieczające odwrót.

Manewrowy charakter działań, złożoność sytuacji, możliwość częstych, nieoczekiwanych zmian oraz prawdopodobieństwo wypadków krytycznego położenia wojsk będących w odwrocie, wymagają od lotnictwa szybkich i skutecznych

---

1/ W Korei, w czasie pierwszego odwrotu wojsk amerykańskich i koreańskich /26.6.-25.9.50 r./, początkowy wysiłek lotnictwa był skierowany na wsparcie wojsk, dla umożliwienia im wycofania. Jednak od końca lipca skoncentrowano uderzenia lotnictwa na liniach zaopatrzenia. Do bezpośredniego wsparcia wojsk przerzucono lotnictwo w krytycznych sytuacjach. W czasie drugiego odwrotu /26.11.50 r.-5.1.51 r./ zdaniem autora, wojska Płn. Koreańskie nie mogły podtrzymać działań zaczepnych, ponieważ ataki lotnictwa uniemożliwiły dostawy zaopatrzenia. Nie mogły też wejść do walki zaatakowane w głębi operacyjnej pola bitwy wojska szybkie./Airpower, the decisive force in Korea James Stewart, New York/.

uderzeń, gdyż jedynie aktywność i skuteczność naszego działania mogą ograniczyć śmiałość i swobodę działań npla. Ze względu na ogólną przewagę npla<sup>1/</sup> niezbędne jest zmasowane wykorzystanie lotnictwa, umożliwiające przynajmniej krótkotrwałe powodzenie, uzyskiwane dzięki kolejnemu koncentrowaniu wysiłku większości sił posiadanego lotnictwa, na wykonaniu zadań wynikających z ogólnego celu odwrotu, a mogących zdecydować o powodzeniu operacji odwrotowej. Rozpraszenie i tak uszczuplonych sił własnego lotnictwa nie daje pożądanych rezultatów i powoduje duże straty własne.<sup>2/</sup> Przez zmasowane użycie posiadanego lotnictwa dążyć należy do uzyskania sukcesu operacyjnego, do stworzenia takiej sytuacji powietrznej, w której własne

---

1/ 31.08.1939 r. Lotnictwo Polskie posiadało około 400 samolotów różnych typów. Z niemieckich publikacji wynika, że w kampanii wrześniowej po stronie niemieckiej brało udział ponad 2100 samolotów.

2/ Błąd ten popełniło Naczelne Dowództwo Lotnictwa WP we wrześniu 1939 r. Dwie trzecie posiadanych sił lotnictwa rozdrobniono, przydzielając po trzy-cztery eskadry do poszczególnych armii ogólnowojskowych, podczas gdy "niemieckie lotnictwo działało przede wszystkim na głównych kierunkach natarcia i tam z miejsca uzyskiwało panowanie w powietrzu" /płk dypl. A. Kurowski "Ogólny zarys walk lotnictwa polskiego we wrześniu 1939 r." - Wojskowy Przegląd Lotniczy - Nr 9, 1959 r.

Podobne błędy popełniono również na Zachodzie:

14.5.1940 r. 170 bombowców lotnictwa francusko-brytyjskiego pod osłoną myśliwców bombardowało bezskutecznie most w rejonie SEDANU, gdyż "eskadry zamiast stosować ataki zmasowane przybywały niewielkimi grupami w takich odstępach czasu, że lufy niemieckich dział przeciwlotniczych mogły ostygnąć. Niemcy zestrzelili 85 samolotów alianckich, w tym 35 brytyjskich" /A. Goutard "1940 - Wojna straconych okazji" Wyd. MON 1959 r./.

wojska lądowe mogłyby osiągnąć cele odwrotu, to jest zachować siły i wyprowadzić je na określoną rubież w głębi.<sup>1/</sup> Wydaje się, że w tych warunkach centralizacja dowodzenia lotnictwem winna być wyższa niż w pozostałych rodzajach działań. W trudnej sytuacji dowódcom armii ogólnowojskowych nie zależy na posiadaniu sił lotnictwa do własnej dyspozycji /sił zwykle niewystarczających<sup>2/</sup> / lecz na stworzeniu warunków, umożliwiających im wojskom dokonanie manewru odwrotowego. Stworzenie takich warunków w odwrocie można zapewnić tylko przez maksymalne wykorzystanie samodzielności operacyjnej lotnictwa na szczeblu Frontu i wyżej. Najniższym szczeblem planującym działania lotnictwa byłby więc sztab armii lotniczej, co gwarantowałoby znaczną swobodę manewrowania siłami lotnictwa i umożliwiałoby posiadanie silnego odwodu.

---

1/ Taką sytuację udało się stworzyć lotnictwu angielskiemu w rejonie Dunkierki, w czasie 26.5.-4.6.1940r. co umożliwiło ewakuację około 338 tys. żołnierzy do Anglii. Churchill w przemówieniu wygłoszonym dnia 4.06.40 r. oświadczył: "Dunkierka była wielką próbą sił między lotnictwem niemieckim i brytyjskim. Niemcy uczynili wszystko co mogli, zostali jednak odparci. Nasze modele samolotów i nasi piloci wykazali swą wyższość nad przeciwnikiem" A.Goutard "1940 - Wojna straconych okazji" Wyd. MON 1959 r. str. 378.

Witold Supiński na str. 55 "Od Westerplatte do Hiroshimy" wyd. poznańskie pisze na ten temat: "Akcja ta była niezmiernie trudna, ze względu na przewagę liczebną lotnictwa niemieckiego, które rzuciło się na koncentrację wojsk i statków. Tutaj jednak pokazało swój łwi pazur brytyjskie lotnictwo myśliwskie, które potrafiło skutecznie osłonić odwrot, strącając 300 samolotów npla kosztem 130 własnych" /A. Goutard w "Wojnie straconych okazji" mówi na str. 337 o 180 samolotach angielskich strąconych w tym czasie w rejonie Dunkierki/.

2/ Front Zachodni posiadał w dniu 1.07.1941 r. 90 samolotów z tego 29 myśliwców /Przegląd Informacyjny nr 16 Wyd. ASG 1959 r. str. 22/.

Wydaje się, że rola dowództwa i sztabu armii ogólnowojskowej w planowaniu działań lotnictwa w odwrocie będzie znacznie mniejsza niż w operacjach zaczepnych i obronnych. Armia ogólnowojskowa powinna otrzymywać określone siły lotnictwa /lub limit lotów bojowych/ tylko wtedy, gdy posiada lepsze niż armia lotnicza możliwości dysponowania siłami, przewidzianymi do wykonania zadań wsparcia lotniczego. Wydzielenie znacznych sił lotnictwa do dyspozycji poszczególnych dowódców armii ogólnowojskowej we wrześniu 1939 roku świadczy o tym, że Dowództwo Lotnictwa WP, przewidując znaczną samodzielność działań w skali armii ogólnowojskowej widziało równocześnie celowość samodzielnego dysponowania lotnictwem na tym szczeblu dowodzenia. W praktyce okazało się, że w warunkach odwrotu armie ogólnowojskowe nie miały możliwości prawidłowego dysponowania lotnictwem.<sup>10</sup>

Wyjątek mogą stanowić wypadki lotniczego zabezpieczenia zwrotów zaczepnych /np. armijnego przeciwuderzenia<sup>11/</sup> chociaż wydaje się, że i w tym wypadku wyższy przełożony /dowódca Frontu/ będzie miał lepsze rozeznanie w sytuacji operacyjnej, a więc i lepsze warunki prawidłowego użycia

---

1/ Tymczasowa Instrukcja Użycia Bojowego Sił Powietrznych ZSRR /przekład z rosyjskiego płk dypl. Abzółtowskiego wyd. Bibl. Lotn. 1929 r. str. 147-148/ przewidywała wykorzystanie lotnictwa "głównie do samodzielnej walki z nacierającą kawalerią i wojskami pancernymi". Jednocześnie mówi się o możliwości "podporządkowania lotnictwa /dowódcy wojsk wykonujących przeciwuderzenie lub kontratak/, jeżeli tak nakazują względy jedności dowództwa".  
Wiele przykładów potwierdzających słuszność tej tezy można znaleźć w publikacjach dotyczących II wojny światowej. Między innymi w kampanii wrześniowej 1939 r. dowódca armii "Poznań" w czasie bitwy nad Bzurą posiadał warunki dysponowania lotnictwem zarówno własnym jak i lotnictwem armii "Pomorze".

lotnictwa.<sup>1/</sup> W warunkach szybko następujących zmian w położeniu oddziałów osłonowych niezbędne jest zapewnienie szybkiej reakcji własnego lotnictwa. Wykonywanie zadań z położenia dyżurowania w powietrzu, chociaż pozwala na najszybszą interwencję lotnictwa jest nieekonomiczne i przy znacznej przewadze nieprzyjaciela w powietrzu zbyt kosztowne.

Należy przewidywać, że działania lotnictwa strony prowadzącej odwrot będą prowadzone doraźnie na podstawie danych uzyskiwanych z rozpoznania, często na wezwanie samolotu rozpoznawczego, ale takimi działaniami armia ogólnowojskowa nie będzie w stanie kierować. Ogólnie można stwierdzić, że im słabiej dowództwo i sztab armii ogólnowojskowej panują nad sytuacją, tym mniejsze posiadają możliwości decydowania o użyciu lotnictwa. Im mniej czasu daje się wykonawcy /pułk, dyw<sup>1</sup>lotn./ na organizację działań bojowych dla wykonania zadania, tym bardziej szczegółowe muszą być wskazówki co do sposobu wykonania zadania, tym więcej elementów decyzji trzeba podać wykonawcy, a przede wszystkim trzeba dokładnie określić i umiejscowić cel, który ma być atakowany. Dowódca armii nie będzie w stanie tego zrobić. Z drugiej strony - im trudniejsza sytuacja, tym wyższą winna być centralizacja dowodzenia lotnictwem.

Ograniczone możliwości słabego ilościowo lotnictwa strony będącej w odwrocie wymagają przemyślanego i ekonomicznego wykorzystania posiadanych sił. Kalkulacja możliwości własnego lotnictwa oraz omówienie zasadniczych kierunków jego działalności w odwrocie pomogą w wypracowa-

---

<sup>1/</sup> Marszałek Jeremienko jako dca Frontu Zachodniego pisze, że w warunkach odwrotu osobiście decydował o użyciu lotnictwa, a więc planowanie działań lotnictwa odbywało się w skali Frontu.

niu określonych wniosków. Dla przeprowadzenia kalkulacji przyjęto stan armii lotniczej równy około 50% stanu etatowego:

trzy dywizje LM po 70 samolotów	=	210 s-tów
dwie dywizje LMSz po 70 samolotów	=	140 s-tów
jedna dywizja LB w składzie		60 s-tów
jeden pułk LR w składzie		20 s-tów

-----  
R a z e m 430 s-tów

Jednocześnie zakłada się, że przewaga przeciwnika w lotnictwie w warunkach odwrotu będzie przynajmniej trzykrotną. W trudnej sytuacji odwrotowej należy liczyć się z koniecznością maksymalnego natężenia działań własnego lotnictwa.<sup>1/</sup> Umożliwi to wykonanie następującej ilości lotów dziennie:

- w LM 210 s-tów x 3 - 4 loty	=	ok. 750 s/l
- w LMSz 140 " x 3 "	=	420 s/l
- w LB 60 " x 2-3 "	=	ok. 150 s/l <sup>2/</sup>
- LR 20 " x 2 - 3 "	=	ok. 50 s/l

-----  
R a z e m = ok. 1370 s/l

---

1/ "Natężenie działań lotnictwa radzieckiego w odwrocie jest znacznie większe niż w innych rodzajach działań." "Z obliczeń wynika, iż załogi wykonywały dziennie po 3-4 loty bojowe" /gen.bryg.prof. Okęcki: "Krótki zarys działań bojowych lotnictwa radzieckiego w pierwszym okresie Wielkiej Wojny Narodowej"/.

2/ płk dypl. Kurowski pisze na temat natężenia działań brygady bombowej w kampanii wrześniowej: Z powodu "braku zaplecza technicznego, a przede wszystkim złych lotnisk i złej łączności, wyprawy się spóźniały i nie dochodziły do skutku wcześniej niż w godzinach przedpołudniowych. Na ponowny start tego samego dnia już nie było czasu. Przeciętnie jeden samolot w Brygadzie Bombowej wykonywał jedno zadanie dziennie."

Uzyskanie podanego wyżej natężenia działań lotnictwa jest możliwe jedynie w wypadku sprawnej organizacji pracy dowództw i sztabów lotniczych wszystkich szczebli dowodzenia oraz od sprawnego zaopatrywania jednostek lotniczych w paliwo i amunicję.

Działania lotnictwa myśliwskiego AL mogą być wzmocnione przez udział lotnictwa myśliwskiego obrony przeciwlotniczej obszaru kraju. Armia lotnicza w miarę przebazowywania własnych oddziałów do tyłu, będzie eksploatowała lotniska lotnictwa myśliwskiego OPL OK. Celowym wydaje się również podporządkowanie dowódcy AL jednostek lotnictwa myśliwskiego OPL OK, osłaniających dany rejon, ze względu na konieczność użycia wszystkich myśliwców we wspólnym systemie OPL.

Lotnictwo myśliwskie OPL OK stanowiłoby uzupełnienie bieżących strat lotnictwa myśliwskiego armii lotniczej, co umożliwiłoby pewną stabilizację natężenia działań IM w toku trwania odwrotu.

Działania lotnictwa bombowego i myśliwsko-szturmowego AL mogą być wzmocnione uderzeniami broni raketowej, działaniami lotnictwa AL sąsiednich Frontów oraz działaniami lotnictwa dalekiego zasięgu. †/

---

†/ Radzieckie lotnictwo bombowe dalekiego zasięgu zostało użyte do zwalczania nacierających wojsk niemieckich w bitwie granicznej 1941 r., gdyż w tym czasie za mało było lotnictwa szturmowego. 84% wylotów lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu wykonano w tym okresie w ramach zadań wsparcia działań odwrotowych /gen.bryg.prof. Okęcki: "Krótki zarys działań bojowych lotnictwa radzieckiego w pierwszym okresie Wielkiej Wojny Narodowej" - str. 8-9/.

W Korei, w czasie wspomnianego już pierwszego odwrotu /26.6. - 25.9.50 r./ przetrzucono lotnictwo strategiczne do zadań bezpośredniego wsparcia wojsk. Samoloty B-29 bombardowały wszelkie możliwe cele taktyczne na polu bitwy: samochody, czołgi, oddziały, składy zaopatrzenia. Poważną część lotnictwa strategicznego zaangażowano do bezpośredniego wsparcia wojsk również w czasie drugiego odwrotu /"Airpower, the decisive force in Korea" str. 78

W wypadku posiadania środków atomowych wydaje się, że ich użycie należy planować przede wszystkim dla wykonania uderzeń na środki napału powietrznego oraz do przeciwdziałania pościgowi.

Ogólna przewaga przeciwnika ogranicza, a często uniemożliwia lotnictwu zabezpieczającemu odwrót uzyskanie powodzenia w systematycznych działaniach. Realnym wydaje się dążenie do krótkotrwałego przejmowania inicjatywy w powietrzu, uchylając się we właściwym momencie od walk wykrwawiających nasze siły. Stwarzanie lokalnej przewagi w powietrzu przez koncentrowanie działań w jednym rejonie z ewentualnym pozorowaniem działań dla odciągnięcia sił przeciwnika w inny rejon, daje szansę powodzenia. Również przejście do działań nocnych przy wykorzystaniu elektronowych systemów nawigacji i bombardowania może znacznie zmniejszyć przewagę lotniczą nieprzyjaciela.

Z kolei zostaną omówione trzy zasadnicze kierunki działalności lotnictwa w odwrocie, a mianowicie:

- walka lotnictwa z środkami napału powietrznego w odwrocie;
- lotnicze wsparcie działań odwrotowych;
- lotnicze rozpoznanie i obserwacja pola walki.

## II. WALKA LOTNICTWA ZE ŚRODKAMI NAPAŁU POWIETRZNEGO

### W ODWROCIE

Jednym z podstawowych warunków powodzenia działań zaczepnych w okresie Drugiej Wojny Światowej było odpanowanie sytuacji w powietrzu przez lotnictwo strony nacierającej. Zapewnienie swobody działań własnym wojskom przy jednoczesnym utrzymywaniu przeciwnika pod ciągłą groźbą uderzeń z powietrza, stanowiło gwarancję osiągnięcia celów operacji zaczepnej. Im bardziej przytłaczającą

była przewaga w powietrzu, tym lepsze rezultaty osiągały wojska lądowe. Odwrót następował zazwyczaj w warunkach, gdy lotnictwo strony broniącej się nie miało prawie nic do powiedzenia ze względu na całkowite panowanie w powietrzu lotnictwa strony nacierającej.

Problem osłony wojsk był częścią ogólnego problemu walki o panowanie w powietrzu. Od rezultatów tej walki zależał stopień zagrożenia wojsk.

W warunkach stosowania przez lotnictwo klasycznych środków rażenia groźne były jedynie uderzenia znacznych sił lotnictwa, gdyż tylko takie uderzenia mogły spowodować poważniejsze straty.<sup>1/</sup>

Efekt uderzeń wykonywanych przez pojedyncze samoloty i małe grupy był w zasadzie niewielki. Jeżeli więc jednej ze stron walczących udało się uniemożliwić naloty większych grup lotnictwa, to mówiło się, że osiągnięte zostało panowanie w powietrzu, to jest stan zapewniający określony stopień swobody wykonywania własnych zadań, określony stopień bezpieczeństwa własnych wojsk przed

---

1/ Płk dypl. A. Kurowski w artykule: "Ogólny zarys walk lotnictwa polskiego we wrześniu 1939 r." opublikowanym w Wojskowym Przeglądzie Lotniczym Nr 9, z 1959 r. wspomina o uderzeniach na niemieckie kolumny pancerne grupami w składzie do 9-ciu samolotów. Takie uderzenia nie były w stanie przynieść poważniejszego efektu, nie miały wpływu na tempo pościgu.

zagrożeniem z powietrza.<sup>1/</sup>

Pojawienie się broni raketowej oraz możliwość stosowania przez lotnictwo środków atomowych spotęgowały groźbę uderzeń z powietrza. Obecnie zarówno jeden pocisk raketowy z głowicą atomową, jak i nalot jednego samolotu mogą spowodować masowe straty. Jednocześnie wzrosły możliwości uzyskania zaskoczenia przez środki napadu powietrznego, ze względu na dużą szybkość pocisków raketowych i znaczną swobodę manewrowania małych grup i pojedynczych samolotów. Wzrost zagrożenia z powietrza powoduje, że znaczenie walki z środkami napadu powietrznego stale wzrasta. Dlatego należy przewidywać, że do prowadzenia tej walki będą w przyszłości wydzielane znacznie

---

1/ Niemcy posiadali panowanie w powietrzu w całej kampanii wrześniowej w 1939 r. Posiadali je również w kampaniach prowadzonych na Zachodzie w 1940 r. oraz w wojnie ze Związkiem Radzieckim od chwili jej rozpoczęcia do bitwy powietrznej na Kubani wiosną 1943r. Mimo ogólnej przewagi niemieckiego lotnictwa we wszystkich podanych wyżej kampaniach, zdarzały się wypadki przejmowania inicjatywy w powietrzu przez lotnictwo strony przeciwnej, w określonym czasie i w określonym rejonie, dzięki skoncentrowaniu odpowiednich sił i zastosowaniu odpowiednich sposobów działań. Przykładem mogą być sukcesy lotnictwa angielskiego w rejonie Dunkierki w maju 1940 r. oraz sukcesy lotnictwa radzieckiego podczas kampanii zimowej w 1941/42 r. i podczas kontrofensywy stalingradzkiej zimą 1942/43 r.

Generał-feldmarszałek Kesselring w książce pt. "Bilanz des zweiten Weltkrieges" wydanej w 1953 roku w NRF pisze: "W miarę przybliżania się końca wojny coraz rzadziej pojawiały się na niebie samoloty niemieckie. Sojusznicy wywalczyli nieograniczone panowanie w powietrzu ze wszystkimi jego okropnościami i skutkami dla ludności cywilnej oraz wojska".

większe siły niż dawniej.<sup>1/</sup>

Jednocześnie wydaje się, że uzyskanie panowania w powietrzu, które oznaczało i oznacza nadal określony efekt tej walki, to jest określony stopień bezpieczeństwa własnych wojsk, jest obecnie mało prawdopodobne, gdyż posiadanie nawet znacznej przewagi w lotnictwie wcale nie chroni silniejszego przed masowymi stratami, jakie mogą w obecnych warunkach spowodować uderzenia z powietrza.

Świadomość tego prawdopodobnie zmusi stronę prowadzącą pościg do rozchodowania znacznych sił własnego lotnictwa na walkę z środkami napadu powietrznego przeciwnika i na osłonę własnych wojsk. Im większe zagrożenie wojsk z powietrza, tym więcej sił własnego lotnictwa

musi nacierający przeznaczyć na osłonę wojsk prowadzących pościg. W interesie więc strony będącej w odwrocie leży postrzymanie za wszelką cenę stopnia zagrożenia z powietrza wojsk przeciwnika, gdyż w ten sposób można znacznie ograniczyć jego inicjatywę i pośrednio zmniejszyć zagrożenie własnych wojsk.

Aktywne działanie lotnictwa zabezpieczającego odwrót mogą spowodować stopniowe wytrącenie inicjatywy z rąk silniejszego, ograniczą jego śmiałość i swobodę działań, zmuszą nacierającego do nieekonomicznego wykorzystania własnych sił wykonujących zadanie osłony wojsk.

---

1/ W okresie 22.6. - 14.7. 1944 r. 53% lotów bojowych lotnictwa 5-ciu Frontów radzieckich wykonano w ramach walki z lotnictwem npla. W okresie 20.7. - 30.9. 1944 r. 44% lotów bojowych 3-ich Frontów wykonano w tym samym celu. W tym samym okresie lotnictwo innych 2-ech Frontów wykonało 32% lotów na walkę z lotnictwem npla. /gen.bryg.prof.Okęcki "Krótki zarys działań bojowych lotnictwa radzieckiego w pierwszym okresie Wielkiej Wojny Narodowej"/.

Ciągłe zagrożenie wojsk z powietrza, groźba masowych strat, zmuszą nacierającego do rozchodowania znacznych sił IM na patrolowanie i dyżurowanie grup lotnictwa myśliwskiego w powietrzu. Im więcej sił będzie musiał nacierający wykorzystać na bierne dyżurowanie grup na lotniskach i w powietrzu, tym mniej sił będzie mógł użyć do aktywnej walki z odchodzącymi wojskami.

Szybki pościg zawsze powoduje stały wzrost odległości lotnisk bazowania od czołowych oddziałów prowadzących pościg. Stanowi to bardzo poważny czynnik, powodujący, że lotnictwo zabezpieczające pościg nie jest w stanie wykorzystać w pełni posiadanej przewagi. Aby ten niekorzystny dla nacierającego stan jeszcze bardziej spotęgować, należy niszczyć jego najbardziej wysunięte lotniska, uniemożliwić uchwycenie przez grupy powietrzno-desantowe oraz jednostki pancerne i zmechanizowane czynnych lotnisk, nie pozostawić nplowi lotnisk w stanie eksploatacyjnym, przeciwdziałać budowaniu nowych lotnisk. Trudne warunki bazowania utrudnią lotnictwu nieprzyjaciela wykonywanie zadań, szczególnie zadań osłony nacierających wojsk. Stworzy to możliwość ograniczenia inicjatywy silniejszego przeciwnika i spowoduje poprawę ogólnej sytuacji operacyjnej wojsk będących w odwrocie. W kalkulacji możliwości armii lotniczej przedstawionej we wstępnym rozdziale założono, że dziennie lotnictwo może wykonać:

750 s/l IM; 420 s/l IMSz; 150 s/l LB.

Powstaje pytanie, jaką część z tego można przeznaczyć na walkę z środkami napadu powietrznego i w jaki sposób siły te należy użyć, aby uzyskać możliwie najlepszy rezultat zabezpieczenia własnych wojsk przed uderzeniami z powietrza. Wydaje się, że w warunkach, gdy wzrasta znaczenie zaskoczenia, znaczenie uprzedzenia uderzeń nieprzyjaciela i ograniczenia jego inicjatywy, należy bardziej niż dotychczas dążyć do zwalczania nieprzyjacielskich środków napadu powietrznego jeszcze przed ich użyciem, a więc na ziemi.

Dotychczas bardziej ekonomiczne było zwalczanie środków napadu powietrznego na ziemi niż w powietrzu.<sup>1/</sup> Należy przypuszczać, że wzrost skuteczności środków rażenia spowoduje, że zwalczanie środków napadu powietrznego na ziemi będzie jeszcze bardziej opłacalne, tym bardziej, że niszczenie nowoczesnych środków napadu powietrznego w powietrzu staje się coraz trudniejsze; jedna celna bomba atomowa średniej mocy może zniszczyć całkowicie jedno lotnisko wraz ze znajdującym się na nim sprzętem i urządzeniami.<sup>2/</sup>

-----

1/ W drugiej wojnie światowej średnio dla zniszczenia jednego samolotu na ziemi wykonano ok. 7 s/l, a dla zniszczenia jednego samolotu w powietrzu wykonywano kilkakrotnie więcej s/l.

Płk Timochowicz "Radzieckie lotnictwo w bitwie pod Kurskiem" - wyd. Min.Obr.ZSRR 1955r. str. 34 "Średnio w okresie przygotowania do operacji obronnej pod Kurskiem na jeden samolot przeciwnika zniszczony w powietrzu przypadło 20,8 s/l własnych myśliwców".

".... na 1201 wykonanych s/l zniszczono na ziemi 133 samoloty nieprzyjaciela".

Gen.-feldmarsz. Kesselring w książce pt. "Bilanz des zweiten Weltkrieges" wyd. 1953r. pisze na temat kampanii przeciw Polsce i Francji: "Doświadczenia tych kampanii pozwoli wyciągnąć wniosek, że zniszczenie lotnictwa na ziemi bardziej sprzyja zwycięstwu niż silna obrona przeciwlotnicza Niemiec.

2/ W czasie manewrów NATO przyjmowano, że jedno uderzenie bombą 200 KT niszczy całkowicie lotniskowe znajdującym się na nim sprzętem i urządzeniami rozmieszczonymi w promieniu 3 - 5 km od punktu zerowego.

/Manewry połączonych Sił Zbrojnych NATO pod kryptonimem "JESIEN" wyd. Szt.Gen. Zarz. II 1959 str. 72/.

Obiektami działań lotnictwa frontowego w walce z środkami napadu powietrznego na ziemi mogą być: lotnictwo npla na lotniskach, składy i urządzenia startowe broni rakietowej oraz radiotechniczne urządzenia zabezpieczające wykonanie uderzeń z powietrza. Możliwości lotnictwa zabezpieczającego odwrót będą zbyt małe, aby można było liczyć na możliwość zniszczenia wszystkich wymienionych obiektów.

Uderzeniem 2-3 pułków o osłabionym składzie można w sprzyjających warunkach zniszczyć środkami konwencjonalnymi ok. 20-30 samolotów nieprzyjaciela na lotniskach. Takie straty w niewielkim stopniu odbijają się na aktywności działań lotnictwa npla.<sup>1/</sup> Wydaje się, że wykorzystanie tych samych sił dla zniszczenia najbardziej wysuniętych lotnisk npla i dla przeciwdziałania w budowaniu nowych lotnisk na terenie zajmowanym przez nacierające wojska mogłoby dać znacznie lepsze rezultaty, zwłaszcza, jeżeli w chwili wykonywania uderzeń samoloty nieprzyjaciela będą znajdować się na atakowanych lotniskach. Podane wyżej siły są w stanie zniszczyć pasy startowe na 6-8 lotniskach, blokując w ten sposób bazujące tam siły /ok. 200-300 samolotów/, na okres przynajmniej kilkunastu godzin, a to już w poważnym stopniu zmniejszy aktywność działań lotnictwa nieprzyjaciela.

Należy dążyć, aby uderzenia były dokładnie zorganizowane i zaskakujące.<sup>2/</sup> Typując obiekty działań dla lotnictwa, należy kierować się przede wszystkim znaczeniem poszczególnych lotnisk, dążąc do zniszczenia obiektów posiadających

---

1/ W Tymczasowej Instrukcji użycia bojowego sił powietrznych ZSRR na str. 149 stwierdza się, że ze względu na ograniczone możliwości własnego lotnictwa w odwrocie "liczy się głównie nie na zadanie nplowi strat, lecz na zatrzymanie go pod groźbą napadu powietrznego".

2/ Ppłk Timochowicz "Radzieckie lotnictwo w bitwie pod Kurkiem" na str. 28 pisząc o znaczeniu zaskoczenia stwierdza, że "w pierwszym uderzeniu zmasowanym 6.05.1943r. nasze lotnictwo zniszczyło na ziemi i w powietrzu 215 samolotów npla, a w dniu następnym tylko 127 samolotów, chociaż w drugim uderzeniu brało udział więcej własnych samolotów".

dla przeciwnika największe znaczenie /odległość lotniska od linii frontu, stopień wyposażenia lotniska, itp/, a dla nas najbardziej niebezpieczne, a więc lotniska jednostek bombowych i myśliwsko-bombowych.

W wypadku stosowania bomb atomowych przez lotnictwo uderzenia mogą być wykonywane mniejszymi grupami, a nawet pojedynczymi samolotami. Pozwoli to na zwalczanie obiektów położonych w większej odległości od własnych lotnisk bazowania, a rezultat będzie znacznie większy /długotrwałe zniszczenie pola startowego i urządzeń technicznych lotniska.<sup>1/</sup>

Uderzenia atomowe na lotniska i inne obiekty typu stałego mogą być również wykonywane przy pomocy broni raketowej. Dowództwo dysponujące bronią raketową winno znaczną część posiadanych środków raketowych przeznaczyć na zwalczanie zarówno nieprzyjacielskich środków napadu powietrznego, jak i urządzeń technicznych zabezpieczających ich użycie.

Niszczenie pasów startowych na lotniskach położonych najbliżej linii frontu opłaca się nawet wtedy, gdy to nie powoduje zablokowania nieprzyjacielskiego lotnictwa, gdyż zawsze prowadzi do pogorszenia jego warunków bazowania, a więc i do pogorszenia warunków wykonywania zadań.

Uderzenia w porze nocnej dają największą gwarancję zablokowania bazujących tam sił, a jednocześnie są najmniej narażone na przeciwdziałanie środków obrony przeciwlotniczej.

Niszczenie lotnisk przy jednoczesnym niszczeniu broni raketowej i obezwładnianiu radiotechnicznych środków może w dużym stopniu osłabić siłę i skuteczność nieprzyjacielskich uderzeń z powietrza, może utrudnić przeciwnikowi wykonanie zadań, zmusi go do rozmieszczenia własnego lotnictwa w dużej odległości od czołowych oddziałów nacierających wojsk.

---

1/ W czasie manewrów NATO "Jesień" bombardowania były wykonywane pojedynczo lub parami. Dochodząc do linii przechwytywania samoloty lecące grupą po 10 "rozchodziły się" pojedynczo na szerokość 50-150 km. Jeden samolot zajmował się blokowaniem stacji radiolokacyjnych.

Jednak działalność ta nie jest w stanie uniemożliwić nieprzyjacielskim środkom napadu powietrznego wykonanie uderzeń na wojska, nie jest w stanie zlikwidować zagrożenia z powietrza wojsk będących w odwrocie.

Oznacza to, że niezbędne jest wydzielanie określonych sił lotnictwa myśliwskiego, których zadaniem byłoby niszczenie środków napadu powietrznego w powietrzu, zwalczanie nieprzyjacielskich nalotów wspólnie z naziemnymi środkami OPL.

Siły te będą przeznaczone przede wszystkim do osłony sił głównych. Oddziały osłonowe będą chronione o tyle, o ile znajdą się w strefie działania myśliwców. Specjalnych sił do ich osłony nie będzie można wydzielić.

Kampania wrześniowa w 1939r. i wiele innych kampanii okresu II wojny światowej są dowodem tego, jak niebezpieczne dla wojsk w odwrocie może być lotnictwo nacierającego. Obecnie niebezpieczeństwo jest znacznie większe, ze względu na możliwość stosowania środków masowego rażenia.

Nacierający będzie dążył do uniemożliwienia odwrotu, do likwidacji odchodzących wojsk. Uderzenia z powietrza mogą w poważnym stopniu dezorganizować planowy odwrót, zatrzymać wojska i umożliwić w ten sposób ich okrążenie. Bezpieczeństwo wojsk wymaga skutecznej obrony przeciwlotniczej siłami zarówno naziemnych środków OPL, jak i siłami lotnictwa myśliwskiego, w celu przeciwdziałania prowadzeniu rozpoznania przez nieprzyjacielskie lotnictwo rozpoznawcze, przeciwdziałania próbom atakowania z powietrza naszych wojsk.

W okresie I wojny światowej zdarzyły się wypadki rezygnowania z użycia lotnictwa w osłonie wojsk będących w odwrocie. W drugiej wojnie światowej również czasem kierowano lotnictwo myśliwskie na wykonanie zadań wsparcia lotniczego. Prawdopodobnie spodziewano się więcej po uderzeniach lotnictwa myśliwskiego na obiekty naziemne niż po próbach odparcia nalotów. Niewątpliwie jednym z powodów takiego wykorzystania myśliwców było to, że strona będąca w odwrocie zawsze miała za mało lotnictwa.

Dążenie do zmasowanego wykorzystania posiadanych sił powodowało, że dla spotęgowania uderzeń wspierających, świadomie osłabiano system OPL wojsk. Wydaje się, że obecnie tego rodzaju decyzje są nie do przyjęcia, ponieważ niebezpieczeństwo jest znacznie większe niż dawniej.<sup>1/</sup>

Potrzeby osłony wzrosły, a jednocześnie wzrosły możliwości OPL, szczególnie możliwości wykrywania i powiadamiania.<sup>2/</sup> Dochodzimy więc do wniosku, że:

1. Należy dążyć do stosowania aktywnych form walki z środkami napadu powietrznego, do podtrzymania stanu zagrożenia wojsk przeciwnika, gdyż to powoduje ograniczenie aktywności działań jego lotnictwa i prowadzi do zmniejszenia zagrożenia wojsk w odwrocie.

2. Równocześnie należy zapewnić maksymalny udział lotnictwa myśliwskiego w osłonie odwrotu, w celu wzmocnienia systemu OPL wojsk i ograniczenia zuchwałości lotnictwa przeciwnika.<sup>3/</sup>

3. Ograniczone siły lotnictwa wymagają kolejnego koncentrowania jego wysiłku z uwzględnieniem ważności wykonywanych zadań. Udział niewystarczających sił nie zapewnia wykonania zadania i pociąga za sobą duże straty własne.

-----

1/ Doświadczenia II wojny światowej są potwierdzeniem tego. Marszałek Jeremienko /"Na kierunku Zachodnim"/ pisząc o utknięciu p/uderzenia wykonanego 24.6.1941r. na pld od Grodna stwierdza, że powodem niepowodzenia był: przede wszystkim brak osłony p/lot. Uderzenia lotnictwa npla zadały nam duże straty w sile żywej i sprzęcie. Nieustanne ataki npla z powietrza uniemożliwiły zaopatrywanie wojsk w amunicję i materiały pędne" str. 15 "Przegł. Inf. nr 16 wyd. ASG/59r.

2/ We wrześniu 1939r. działalność OPL uzależniona była od sprawności sieci dowodzenia, opartej wyłącznie na łączności przewodowej. Wycofanie się posterunków przygranicznych spowodowało w zasadzie dezorganizację pracy systemu wykrywania i powiadamiania.

3/ Marsz. Jeremienko /"Na kierunku Zachodnim"/ pisząc o sytuacji w pierwszych dniach wojny stwierdza: "W owym czasie lotnictwo npla całkowicie panowało w powietrzu. Nie napotykając oporu działało ono niewielkimi grupami z lotu koszącego, ostrzeliwało drogi, bombardowało skupienia naszych wojsk, burzyło miasta i niosło zagładę ludności cywilnej. Nieprzyjaciel z każdym dniem stawał się zuchwalszy". Przegł. Inf. nr 16 wyd. ASG 1959r. str. 22.

Wyżej założyliśmy, że armia lotnicza posiada około 200-tu samolotów myśliwskich i ok. 140 samolotów myśliwko-szturmowych. Zapewnienie możliwości wykorzystania w razie potrzeby /w szczególnie krytycznych momentach odwrotu, np. formowanie kolumn, przechodzenie cieśnin/ wszystkich wymienionych samolotów /340 samolotów/ w systemie OPL wojsk poważnie wzmocni ten system. Wydaje się więc, że należałoby dążyć do takiego właśnie rozwiązania. I odwrotnie: realizacja pierwszego wniosku jest możliwa jedynie w wypadku zapewnienia możliwości użycia lotnictwa myśliwskiego w działaniach aktywnych, mających na celu zwalczanie środków napadu powietrznego przed ich użyciem, to jest na ziemi. Oznacza to, że lotnictwo myśliwskie powinno zabezpieczać i potęgować uderzenia lotnictwa bombowego i myśliwko-szturmowego, że udział lotnictwa myśliwskiego w aktywnych działaniach zapewni lepsze perspektywy powodzenia tych działań.

Jedynie przez aktywne działania można ograniczyć inicjatywę lotnictwa npla, a jeżeli tak, to w aktywnych formach działań należy wykorzystywać możliwie wszystkie posiadane siły. Czy celowe więc jest jakiegokolwiek dzielenie posiadanych, skromnych w warunkach odwrotu sił? Wydaje się, że nie, gdyż to zawsze wpłynie ujemnie na wykonanie zadań przez lotnictwo.

Niewątpliwie można by podporządkować np. dwie z trzech posiadanych dywizji lotnictwa myśliwskiego /w naszym przykładzie będzie to 140 samolotów myśliwskich/ Szefowi OPL Frontu. Można tym dywizjom wyznaczyć strefy działań i spowodować aby wysunięte stanowiska dowodzenia dywizji myśliwskich znalazły się w pobliżu stanowisk dowodzenia Szefów OPL armii ogólnowojskowych. Uzyskamy jedynie idealną centralizację dowodzenia siłami OPL wojsk, która automatycznie spowoduje decentralizację dowodzenia lotnictwem.

Przypatrzmy się możliwościom tych dwóch dywizji myśliwskich, przede wszystkim możliwościom zapewnienia ciągłości osłony wojsk w wyznaczonych strefach oraz możliwościom przeciwdziałania nalotom npla.

Ciągłość dyżurowania w gotowościach bojowych nr 1 i 2 jest możliwa w warunkach, gdy posiada się odpowiednie siły w gotowości nr 3, dla zmiany załóg dyżurujących w gotowościach nr 1 i 2. Przebywanie w gotowościach bojowych nr 1 i 2 jest zbyt męczące aby mogło trwać długo. Odpowiednie instrukcje regulują te sprawy. Można doraźnie zwiększyć stan sił dyżurujących w gotowościach bojowych nr 1 i 2 w przewidywaniu nalotu. Jeżeli jednak w tych gotowościach przez dłuższy okres czasu będzie więcej niż 50% posiadanych sił, następuje wyczerpanie psychiczne i fizyczne załóg, a to obniża ich wartość bojową i odbija się ujemnie na wykonywaniu zadań.

Ta zależność od możliwości organizmu ludzkiego stanowi poważny minus lotnictwa myśliwskiego w porównaniu z rakietową bronią przeciwlotniczą, której 100% sił może przebywać w stałej gotowości startowej. Uwzględniając ponadto okresowe dyżurowanie części sił lotnictwa myśliwskiego w powietrzu, co zawsze powoduje osłabienie ilościowe sił dyżurujących na ziemi, dojdziemy do wniosku, że dywizja posiadająca 70 samolotów może w najlepszym wypadku wysłać równocześnie w powietrze ok. 35 samolotów. Są to obliczenia czysto teoretyczne. W praktyce możliwości takiej dywizji będą znacznie mniejsze, szczególnie w warunkach intensywnych nalotów npla i w warunkach częstej zmiany lotnisk bazowania.

Możliwości te można przynajmniej dwukrotnie zwiększyć przez zmasowane wykorzystanie w razie potrzeby wszystkich sił lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-szturmowego armii lotniczej.

Do czego więc należy dążyć: do zachowania centralizacji dowodzenia lotnictwem, czy też do zachowania centralizacji dowodzenia wszystkimi siłami i środkami OPL wojsk?

Podstawową zasadą wykorzystania określonego rodzaju wojsk /sił zbrojnych/ jest możliwie maksymalne uwzględnienie jego właściwości bojowych. Cechą charakterystyczną sił wchodzących w system OPL jest bierne wyczekiwanie na nalot. Z punktu widzenia naziemnych sił OPL wyczekiwanie jest zjawiskiem normalnym: siły te muszą czekać na nalot,

bo takie są właściwości sprzętu, natomiast lotnictwo może szukać nieprzyjaciela, przenieść swoją siłę ognia tak, gdzie może zadać największe straty, w najdogodniejszym dla siebie czasie.

Wydzielone wyłącznie do OPL siły lotnictwa myśliwskiego stają się automatycznie elementem tylko obrony, działalność tych sił staje się uzależniona od inicjatywy npla, a ich wartość zależy wyłącznie od stopnia gotowości bojowej, a więc od tego, w czym zdecydowanie IM ustępuje naziemnym siłom OPL.

Czy słusznym jest dążenie do wykorzystania myśliwców na tych samych zasadach, na jakich wykorzystuje się naziemne środki OPL? Czy słuszne jest spychanie myśliwców na pozycje biernego wyczekiwania na inicjatywę npla powietrznego, gdy stać je na coś więcej niż czekanie?

Wydaje się, że dla myśliwca typu Mig-19 przeznaczonego wyłącznie do przechwytywania celów powietrznych można znaleźć określone miejsce w systemie OPL. Taki jednocelowy myśliwiec ma niewątpliwie wiele wspólnego z naziemnymi środkami OPL, ale z drugiej strony, jak wynika z podanych wyżej powodów prawdopodobnie nie wytrzyma długo konkurencji przeciwlotniczej broni raketowej. Lepsze perspektywy w lotnictwie frontowym posiada myśliwiec wielocelowy, o znacznie szerszym zastosowaniu bojowym, niż myśliwiec przechwytyjący. Wykorzystanie wielocelowego myśliwca wyłącznie w systemie OPL oznaczałoby niesłuszną rezygnację z możliwości znacznie szerszego wykorzystania jego właściwości bojowych.

Oszłona jest jedyną formą działań naziemnych środków OPL, ale dla lotnictwa myśliwskiego nie jest jedyną formą walki z środkami napadu powietrznego. Wydaje się, że udział lotnictwa myśliwskiego w osłonie wojsk winien być rozpatrywany jako element walki z środkami napadu powietrznego, jako jedna z form tej walki, pamiętając, że wyczekiwanie oddaje z góry inicjatywę w ręce przeciwnika.

Nawet najlepiej zorganizowana osłona bez uderzeń na środki napadu powietrznego przed ich użyciem, a więc jeszcze na ziemi, jest dobrowolną rezygnacją z inicjatywy w powietrzu i nie może doprowadzić do jej przyjęcia.

Jeżeli więc zależy nam na ograniczeniu inicjatywy npla, musimy dążyć do wykorzystania możliwie największych sił własnych w zaczepnych formach walki z środkami napadu powietrznego, do angażowania w tej walce wszystkich rodzajów lotnictwa, a więc i lotnictwa myśliwskiego.<sup>1/</sup> Zagadnienie nie jest łatwe do zrealizowania ze względu na ograniczony zasięg działania samolotów myśliwskich i myśliwsko-szturmowych, będących obecnie na uzbrojeniu lotnictwa operacyjnego. Niemniej jednak wydaje się, że tendencja ta byłaby słuszną. Ponieważ centralizacja dowodzenia siłami i środkami OPL tego nie zapewni, wypadnie z niej zrezygnować na rzecz centralizacji dowodzenia lotnictwem.

We wstępnym rozdziale była mowa o konieczności wykorzystania w warunkach odwrotu samodzielności operacyjnej lotnictwa. Wydaje się, że zasada ta powinna być przestrzegana również w odniesieniu do lotnictwa myśliwskiego.

### III. LOTNICZE WSPARCIE DZIAŁAŃ ODWROTOWYCH

Przechodząc do odwrotu wojska wymagają stałej pomocy własnego lotnictwa. Brak pomocy lotnictwa poważnie komplikował położenie wojsk w odwrocie. Ze względu na ograniczone możliwości lotnictwa w tym działaniu wydaje się, że pomoc lotnictwa winna polegać przede wszystkim na zabezpieczeniu najważniejszych przedsięwzięć, realizowanych przez odchodzące wojska, winna umożliwić planowe i zorganizowane wykonanie odwrotu.

Działalność lotnictwa wykonującego zadanie zabezpieczenia odwrotu wynika z ogólnego zamiaru dowództwa ogólnowojskowego organizującego odwrot.

---

<sup>1/</sup> Ppłk Timochowicz "Lotnictwo radzieckie w bitwie pod Kurskiem" na str. 31 pisze: "Dla niszczenia samolotów npla na lotniskach stosowano także myśliwce". Autor podaje szereg przykładów dużej skuteczności działań myśliwców. Można też przypomnieć uderzenie Luftwaffe na lotniska 81 grupy lotnictwa brytyjskiego w Holandii w dniu 1.1.45r. Przy całkowitym panowaniu aliantów w powietrzu ponad 200 myśliwców dokonało ataku z lotu koszącego, niszcząc pewną ilość sprzętu na lotniskach.

Warunkiem umożliwiającym zorganizowanie rozpoczęcia odwrotu jest zahamowanie na pewien okres czasu działań nieprzyjaciela. Rola lotnictwa w realizacji tego zadania polegałaby na wzbronieniu przeciwnikowi wykorzystania wylomu dla wprowadzenia wojsk pancernych i zmechanizowanych.<sup>1/</sup>

Uderzenia lotnictwa winny być szybkie i skuteczne, gwarantujące dowództwu ogólnowojskowemu uzyskanie czasu, niezbędnego na odtworzenie odwodów i przegrupowanie wojsk do odwrotu. W warunkach dużego nacisku od czoła lotnictwo może być wykorzystane do umożliwienia własnym wojskom oderwania się od nieprzyjaciela. Jeżeli skryte wyprowadzenie wojsk z przedniego skraju jest niemożliwe, lotnictwo wspólnie z artylerią i bronią rakietową będzie musiało przygotować oderwanie się własnych wojsk od nieprzyjaciela przez wykonanie zmasowanego uderzenia obezwładniającego na środki ogniowe i wojska nieprzyjaciela. Uderzenie ma na celu zdecydowane zatrzymanie nieprzyjaciela, dla uzyskania czasu niezbędnego na wycofanie własnych wojsk z walki. Należy dążyć aby uderzenie było możliwie zaskakujące i aby zapewniło wymaganą gęstość rażenia obiektów podlegających zniszczeniu lub obezwładnieniu. Stosować można zarówno klasyczne środki rażenia, jak i środki masowego niszczenia. Udział lotnictwa będzie zależał od udziału i możliwości pozostałych sił, biorących udział w uderzeniu /artyleria, broń rakietowa/, od ilości planowanych uderzeń atomowych oraz od posiadanych sił lotnictwa. Obiektami uderzeń lotnictwa mogą być: czołowe oddziały pancerne i zmechanizowane, środki ogniowe /szczególnie te, które mogą stosować środki masowego rażenia/ oraz podchodzące do rejonu działań świeże siły npla. Należy atakować lotnictwem przede wszystkim te cele, których nie mogą osiągnąć naziemne środki ogniowe.

- - - - -

1/ Sytuacja taka zaistniała w 1941r.: "W wyniku wycofania się 3A pomiędzy sąsiednimi skrzydłami Frontu Północno-Zachodniego i Zachodniego powstał wylom szerokości ponad 100 km, który nieprzyjaciel wykorzystał posuwając się tu w ciągu dwóch dni na głębokość 120 km". Marsz. Jeremienko "Na kierunku Zachodnim" Przegląd Informacyjny nr 16 wyd. ASG 1959r. str. 13.

Może zaistnieć potrzeba powtórzenia nalotu, jeżeli pierwsze uderzenie nie zapewniło zatrzymania wojsk npla. Drugie uderzenie powinno być również dokładnie zorganizowane, możliwie zmasowane i zaskakujące, chociażby kosztem przesunięcia czasu jego wykonania. Typując obiekty uderzeń oraz ładunek bojowy należy mieć na uwadze, że głównym celem działań jest nie tyle spowodowanie strat, ile przede wszystkim, wstrzymanie pościgu, a przynajmniej zmniejszenie jego tempa.

Typowymi dla warunków odwrotowych będą działania opóźniające, mające na celu zmuszenie npla do ciągłego rozwijania sił przed kolejno organizowanymi rubieżami oporu. Rola lotnictwa w tych działaniach polegać będzie na wsparciu oddziałów osłonowych, będących w obronie na dogodnych rubieżach. Wykorzystanie lotnictwa do zwalczania nieprzyjacielskich wojsk przygotowujących atak na poszczególne rubieże oporu oraz opóźnianie wprowadzenia do walki kolejnych rzutów może poważnie przedłużyć czas obrony poszczególnych rubieży i pozycji. Przypuszczalnie nie uda się wydzielić znacznych sił do wykonania tych zadań, niemniej jednak dążyć należy aby najbardziej zagrożone grupy osłonowe /ariergardy/ bez względu na to, czy działają na tyłach, czy też na skrzydłach odchodzących wojsk, miały zapewnić bezpośrednią pomoc lotnictwa.

Przeciwnik będzie dążył do okrążenia i zniszczenia wycofujących się wojsk. Przeciwdziałanie pościgowi, opóźnianie marszu, wzbranianie manewru, szczególnie przeciwdziałanie próbom wyjścia przeciwnika z boku na drogi odwrotu sił głównych - taki - wydaje się - winien być podstawowy cel użycia lotnictwa wspierającego odwrot.

Ze względu na dużą zależność tempa pościgu od stanu dróg, należy dążyć do zahamowania pościgu przez niszczenie węzłów dróg, mostów, przepraw. Największe niebezpieczeństwo dla wojsk w odwrocie stanowią wojska pancerne i zmechanizowane, prowadzące pościg równoległy.<sup>1/</sup> /patrz strona 25/

Zwaloczać należy czołowe kolumny. Najlepsze rezultaty można uzyskać przez atakowanie kolumn na takich odcinkach dróg, gdzie rozczłonkowanie, obejście lub objazd są niemożliwe.<sup>2/</sup> Przez spowodowanie korków na drogach pościgu można znacznie zwiększyć rezultaty następnych uderzeń lotnictwa, wykonywanych na utworzone skupienia wojsk przeciwnika, szczególnie w wypadku stosowania środków masowego rażenia. Ważne jest wcześniejsze ustalenie najwygodniejszych rejonów i rubieży z punktu widzenia użycia tych środków.

Tempo pościgu również zależy w dużym stopniu od stanu zaopatrzenia wojsk prowadzących pościg. Dezorganizując system zaopatrywania, niszcząc składy paliwa i amunicji oraz transport, a także dezorganizując pracę punktów przeładowania można znacznie zmniejszyć tempo pościgu, zwłaszcza, jeżeli równocześnie udałoby się skutecznie przeciwdziałać wykorzystaniu przez przeciwnika transportu powietrznego dla celów zaopatrywania. Zadanie to jest trudne, a jego wykonanie wymaga wydzielenia znacznych sił lotnictwa, na co strona będąca w odwrocie nie zawsze będzie mogła sobie pozwolić.

W wypadku niemożliwości wydzielenia odpowiednich sił do prowadzenia tej walki, wypadnie ograniczyć cel działań do częściowej dezorganizacji nieprzyjacielskiego systemu zaopatrywania, stosując, jeśli to jest możliwe, metodę swobodnego polowania. Działania polegałyby na niszczeniu przede wszystkim kolumn samochodowych oraz przepraw i mostów. Działania te, prowadzone na zasadzie zaskoczenia przez pary i klucze lotnictwa myśliwsko-szturmowego, formowane z najlepiej przygotowanych i najbardziej doświadczonych pilotów powinny mieć charakter zorganizowany.

1/ Marsz. Jeremienko "Na kierunku Zachodnim" pisze: "Już pod wieczór 25.6.1941r. oddziały zmotoryzowane wplą nacierając na północ wyszły na szosę Wołkowysk-Słonim i przecięły najdogodniejszą i bezpośrednią drogę odwrotu".  
/Przegląd Inf. nr 16 - Wyd. ASG 1959r. str. 16-17/.

2/ Uderzenie w 1939 roku na niemiecką dywizję pancerną jedną eskadrą bombową, które przyłapało dywizję w ciasninie pod Rabką spowodowało zatrzymanie jej na kilka godzin. Niestety nie poszło za tym drugie uderzenie, które mogłoby zadać poważne straty.

Czas działań poszczególnych grup oraz rejony /kierunki, odcinki dróg/ powinny być ściśle określone przez sztab organizujący działania na podstawie danych z rozpoznania. O wyborze obiektu uderzeń i o sposobach atakowania decydowałiby wykonawcy, w zależności od sytuacji.

W celu skomplikowania położenia wojsk w odwrocie, nacierający może wykorzystać wojska powietrzno-desantowe dla prowadzenia akcji dywersyjno-bojowej. Sytuacja, w jakiej nieprzyjaciel naciera na wojska będące w odwrocie, stwarza wyjątkowo dogodne warunki dla zastosowania desantów. Grupy desantowe mogą być wykorzystane w celu uchwycenia mostów, przepraw, węzłów dróg, lotnisk, baz zaopatrzenia itp. obiektów na tyłach odchodzących wojsk. Tego rodzaju akcja jest bardzo niebezpieczna dla wojsk będących w odwrocie, a jednocześnie pomaga wojskom prowadzącym pościg zarówno czołowy, jak i równoległy.<sup>1/</sup>

Przeciwdziałanie wysadzeniu desantów przeciwnika oraz wsparcie wojsk prowadzących walkę z desantami należałoby zaliczyć do głównych zadań lotnictwa wspierającego odwrot. Wydaje się, że w wypadku groźby zdobycia i utrzymania przez desant nieprzyjaciela ważnych obiektów na drogach odwrotu wycofujących się wojsk, zwalczanie desantu przez lotnictwo winno odbywać się nawet kosztem rezygnacji z wykonania innych zadań. Działalność lotnictwa w tym wypadku byłaby skierowana na przeciwdziałanie uchwyceniu i umocnieniu zajmowanych przez desant npla obiektów oraz na wsparcie działań własnych wojsk mających na celu otwarcie sobie drogi. W razie potrzeby atak wojsk byłby poprzedzony przygotowującym uderzeniem części sił lotnictwa, a główne siły wzbierałyby podejścia do danego rejonu kolejnych rzutów nieprzyjaciela.

---

1/ dr Theo Weber w artykule omawiającym użycie wojsk powietrzno-desantowych, zwraca uwagę na możliwości działania grup spadochronowych dla wykonania niszczeń i sabotażu oraz oddziałów /brygada, dywizja/ zrzuconych 20-60 km za linią styczności, współdziałających z wojskami w pościgu. Przewiduje, że wysadzenie desantu, dla uniknięcia uderzenia atomowego, będzie miało miejsce przede wszystkim w nocy /dr Theo Weber "Influence des armes atomiques tactiques sur l'appui aerien de l'assaut vertical" Forces Aeriennes Francaises nr 149 Juin 1959.

Jeżeli dowództwo ogólnowojskowe zdecyduje wykonać przeciwuderzenie w celu zatrzymania wojsk nieprzyjaciela dążących do zamknięcia dróg odwrotu lub w celu poszerzenia zwężonego przez przeciwnika pasa działań odwrotowych, to nie jest wykluczone, że cała działalność armii lotniczej będzie podporządkowana interesom omawianego przeciwuderzenia.

- Działalność lotnictwa w tym wypadku miałaby na celu:
- izolowanie rejonu przeciwuderzenia przez wstrzymanie lub przynajmniej opóźnienie podejścia nowych sił npla;<sup>1/</sup>
  - przygotowanie przeciwuderzenia przez obezwładnienie środków ogniowych i wojsk na kierunku przeciwuderzenia;
  - wsparcie wojsk wykonujących przeciwuderzenie;
  - zapewnienie ciągłości rozpoznania i obserwacji pola walki;
  - zabezpieczenie zgrupowania wykonującego przeciwuderzenie przez zwalczanie środków napadu powietrznego na ziemi, /blokowanie lotnisk, obezwładnianie broni rakietowej, itp/i w powietrzu /osłona wojsk/.

Ostatnie zadanie jest szczególnie ważne, gdyż nasze zgrupowanie uderzeniowe będzie stanowiło główny obiekt działań nieprzyjacielskiego lotnictwa.<sup>2/</sup>

-----  
1/ W "Tymczasowej Instrukcji użycia bojowego sił powietrznych ZSRR" na str. 148 jest mowa o konieczności wstrzymania podejścia sił npla "na które nie ma się zamiaru nacierać, a które mogą jednak zniweczyć powodzenie /przeciwuderzenie/".

2/ Marsz. Jeremienko opisując planowane na dzień 23.6.41r. przeciwuderzenie siłami 11 Korpusu Zmech., 6 Korp. Zmech. i 6 korp. kawaleryjskiego mogło być przeprowadzone w oznaczonym terminie tylko siłami 11 KZ, "pozostałe zaś wojska próbując zająć rejon wyjściowy do przeciwuderzenia stały się celem gwałtownych ataków lotnictwa npla i w dużym stopniu utraciły zdolność bojową" /str. 15 Przegl. Inf. nr 16 wyd. ASG 1959r./ Tamże str. 28 "6.7 rano 5 i 7 KZ wykonały przeciwuderzenie, które zostało zatrzymane. Hitlerowcy rzucili tu znaczne siły lotnictwa i nasze KZ poniosły duże straty zmuszone były rozpocząć odwrot".

W pewnych szczególnych wypadkach możliwe jest wysadzenie własnego desantu w celu zamknięcia wyłomu dokonanego uderzeniem atomowym lub w celu zablokowania desantu nieprzyjaciela od ozoła lub też odcięcia go od jego własnych wojsk, dla zyskania czasu na jego zlikwidowanie. Na wsparcie i osłonę własnego desantu trzeba będzie skierować poważny wysiłek lotnictwa.

Widzimy więc, że zakres zadań lotnictwa wspierającego odwrót jest bardzo szeroki, że wykonanie wszystkich zadań znacznie przekracza skromne możliwości lotnictwa strony będącej w odwrocie. Dlatego nie należy dążyć do wykonania wielu zadań równocześnie, gdyż rozpraszanie sił lotnictwa nie zapewni powodzenia.<sup>1/</sup>

Wysiłek lotnictwa powinien być skoncentrowany kolejno na wykonaniu zadań posiadających w danej chwili decydujące znaczenie. Zapewniając odpowiednią gęstość rażenia zwalczając należy małą ilość obiektów, ale obiektów najważniejszych, których zniszczenie zadecyduje o osiągnięciu zamierzonego celu. Jeżeli na przykład stwierdzono pojawienie się silnych zgrupowań npła na skrzydłach odchodzących wojsk, należy użyć możliwie wszystkich posiadanych sił lotnictwa do walki z nimi. Ale i w tym wypadku nie należy rozpraszać sił przez dążenie do równoczesnego zwalczania wszystkich kolumn npła. Należy dokładnie określić najważniejsze elementy ugrupowania /na przykład oddziały pancerne, artylerię atomową itp/ i przez ograniczenie ilości atakowanych obiektów, a zwiększenie siły uderzenia na nie, zapewnić osiągnięcie celu.

Zamierzone wyniki uderzeń lotnictwa muszą odpowiadać potrzebom sytuacji, a więc na przykład: spowodować zatrzymanie pościgu na określony czas, zmniejszyć tempo pościgu,

---

1/ Marsz. Jeremienko opisując uderzenie posiadany, bardzo skromnym lotnictwem Frontu /90 samolotów/ na przeprawy i lotnictwa w rejonie Bobrujska i Borysowa pisze na ten temat: "Lotnictwo nieprzyjaciela całkowicie panowało w powietrzu. Nie napotykając prawie naszych samolotów w powietrzu działało na szerokim froncie małymi grupami. My użyliśmy nasze nieliczne lotnictwo w sposób zmasowany i dzięki temu odnieśliśmy sukces".... "w ciągu dwudniowych walk powietrznych nieprzyjaciel stracił nie mniej jak 60 maszyn.... "własne straty wyniosły: tylko 18 samolotów".

zadać nplowi straty, opóźnić wprowadzenie do bitwy świeżych sił itp.

Bardzo istotne znaczenie posiada przy tym czas wykonania uderzeń, gdyż dla wojsk w odwrocie nie jest obojętne, czy na przykład uderzenia lotnictwa umożliwiły rozwinięcie oddziałów osłonowych na dogodnych rubieżach, czy też nie udało się uprzedzić nieprzyjaciela w wyjściu na określoną rubież.

Wykonanie przez lotnictwo zadań wsparcia w dużym stopniu zależy od warunków bazowania. Należy przewidywać, że warunki te w odwrocie będą znacznie trudniejsze niż w pozostałych rodzajach działań. Ze względu na ciągłe zagrożenie lotnisk i lotnictwa ze strony nieprzyjacielskich środków napadu powietrznego, rozmieszczenie lotnictwa musi być stosunkowo głębokie. Rejon bazowania lotnictwa winien znajdować się w bezpiecznej odległości od linii frontu, w odległości zabezpieczającej przed niespodziewanym uderzeniem czołowych grup szybkich przeciwnika, w wypadku przerwania się ich przez nasze oddziały osłonowe. Podstawowym czynnikiem określającym bazowanie lotnictwa powinny być warunki zapewniające wykonanie przewidzianych dla lotnictwa zadań, z uwzględnieniem bezpieczeństwa bazowania. W okresie I wojny światowej lotnictwo francuskie na kierunku odwrotu rozmieszczano nie bliżej jak 50-60 km od linii frontu.<sup>1/</sup> Średnie tempo odwrotu w tym czasie wynosiło 20 km/dobę.<sup>2/</sup> Stąd wniosek, że wojska przeciwnika mogły wyjść w rejon lotnisk bazowania nie wcześniej jak po 2-3 dniach natarcia.

W okresie II wojny światowej tempo odwrotu wynosiło około 50 km/dobę.<sup>3/</sup>

---

1/ "Taktyka Lotnictwa" wyd. 1936r. str. 255.

2/ "Mirowaja wojna 1914-1918r" Zajaczkowski.

3/ Niemcy po bitwie pod El Alamein w listopadzie 1942r. wycofywali się z szybkością 50-60 km/dobę /Sekistow "Strannaja wojna"/ Tempo odwrotu Francuzów w 1940r. wynosiło 40 km/dobę /Goutard "1940 Wojna straconych okazji"/. Tempo odwrotu Armii Radzieckiej w 1941r. wynosiło ok. 40 km/dobę /Marsz. Jeremienko "Na Kierunku Zachodnim"/.

W czasie odwrotu Armii Radzieckiej w 1941r. radzieckie lotnictwo rozpoznawcze bazowało w odległości 180 km, średnie bombowce w odległości 300 km, ciężkie bombowce w odległości 450 km od linii frontu.<sup>1/</sup>

Znając dane taktyczno-techniczne ówczesnych samolotów lotnictwa myśliwskiego i szturmowego należy przypuszczać, że te dwa rodzaje lotnictwa bazowały znacznie bliżej linii frontu, że częstokroć zadania swoje musiały wykonywać z lotnisk zagrożonych przez związki szybkie przeciwnika.

Obecnie lotnictwo myśliwskie i myśliwsko-szturmowe ze względu na zasięg współczesnych samolotów należałoby rozmieszczać w odległości około 80-100 km od linii frontu. Jeżeli względy bezpieczeństwa zmuszą do okresowego zwiększenia tej odległości, to niezbędne jest przygotowanie pomocniczej sieci lotnisk wysuniętych /dla IM/ i podskokowych /dla IMSz/, szeroko stosowanych przez radzieckie lotnictwo w II wojnie światowej.<sup>2/</sup> W przeciwnym razie nasze lotnictwo myśliwskie i myśliwsko-szturmowe nie będzie w stanie wykonać zadań osłony, wsparcia i obserwacji pola walki.

Stosunkowo duży zasięg lotnictwa bombowego i rozpoznawczego pozwala na znacznie swobodniejsze ich bazowanie. Jednostki tych rodzajów lotnictwa należałoby rozmieścić w odległości nie bliżej jak 200 km i nie dalej jak 500 km od linii frontu.

-----  
1/ Max Werner "La bataille de la frontiere 22.6-18.8.1941r." Informations militaires nr 51 z dn. 5.4.1946r. /autor nie podaje danych dot. bazowania IM i ISz/.

Ppłk Timochowicz "Radzieckie lotnictwo w bitwie pod Kurkiem" wyd. MO ZSRR-1959r. na str. 16 pisząc o bazowaniu lotnictwa radzieckiego w przewidywaniu nieprzyjacielskiego natarcia stwierdza: "Lotniska IM znajdowały się w odległości 35-40 km od linii frontu, szturmowców 60-70 km, bombowców 120-130 km od linii frontu".

2/ "W "Tymczasowej Instrukcji użycia bojowego sił powietrznych ZSRR" z 1929 roku na str. 149 mówi się, że niekiedy warunki wymagają wykorzystania lotnisk wysuniętych" w celu skrócenia marszrut i możliwości nawiązania ścisłej łączności z dowódcą /ogólnowojskowym/. Dalej mówi się o "utrzymaniu na lotniskach wysuniętych dziennego zapasu amunicji i paliwa".

Ze względu na ciągle zagrożenie własnego lotnictwa, równolegle z planowaniem działań należy planować manewr lotniskowy możliwie częsty, z uwagi na bezpieczeństwo. Wymaga to posiadania znacznej ilości lotnisk zapasowych. Należy również szeroko stosować maskowanie lotnisk pozorowania bazowania w celu wprowadzenia przeciwnika w błąd, co do faktycznego stanu i rozmieszczenia własnego lotnictwa.<sup>1/</sup>

Częste zmiany lotnisk bazowania mogą zwiększyć bezpieczeństwo własnego lotnictwa, spowodują że znaczna część uderzeń nieprzyjaciela będzie wykonana na opuszczone lotniska.<sup>2/</sup>

-----

- 1/ "W celu zamaskowania bazowania lotnictwa rozbudowano sieć lotnisk pozornych, których liczba stanowiła ok. 50% ilościowego stanu czynnych lotnisk". ppłk Timochowicz "Lotnictwo radzieckie w bitwie pod Kurskiem" - str. 23.

James T Stewart pisze: "ponieważ lotniska i inne większe urządzenia wojskowe nie mogą być całkowicie ukryte przed wścibskim okiem czy kamerą fotograficzną, komuniści zadawali się podstawowym maskowaniem budynków, urządzeniami pozorującymi i rozproszeniem..."  
Pozorne kwatery bomb rozrzucone po lotnisku, aby wydawało się nieużywane. Rozbudowane lotniska pozorne mają przyciągnąć bomby przeznaczone dla prawdziwych lotnisk. Komuniści są bardzo zręczni w wykorzystaniu materiałów podręcznych /James Stewart, "Airpower, the decisive Force in Korea str. 203/.

- 2/ 4.9.1939r. lotnisko 10 dywizjonu "Łosi" zostało zbombardowane przez Niemców. Stało się to dlatego, że dowódca dywizjonu musiał uzyskać zgodę dcy brygady /w Warszawie/ na zmianę lotniska, które w jego przekonaniu zostało przez Niemców wykryte.

/Płk Kurowski "Ogólny zarys walki lotnictwa polskiego we wrześniu 39r./". Tamże: "Lotnictwo armii "Łódź" popełnia błąd, pozostając stale na tych samych lotniskach. W dniu 4.09. eskadra Me-109 przechwytuje kilka samolotów dywizjonu myśliwskiego na lotnisku".

W Północnej Korei lotniska były systematycznie i stale niszczone, co wykluczało eksploatację większości z nich przez cały okres wojny. /Airpower, the decisive force in Korea/.

Należy jednak pamiętać, że zbyt częsta zmiana lotnisk ujemnie wpływa na sprawność bojową jednostek lotniczych, co wynika, między innymi z trudności organizowania remontów polowych.<sup>1/</sup>

Z doświadczeń ubiegłej wojny wiemy, że około 35-50% samolotów wracających z lotu bojowego było uszkodzonych, wymagających remontu polowego. Przy dużej przewadze lotnictwa przeciwnika w odwrocie, procent uszkodzonych samolotów może być jeszcze większy. Czas niezbędny na polowy remont samolotu wynosi 10-25 roboczogodzin. Przy jednoczesnym zatrudnieniu kilku specjalistów, remont może być wykonany w ciągu 4-8 godzin. Każdorazowa zmiana lotniska bazowania spowoduje kilkugodzinną co najmniej przerwę w pracy oddziałów remontowych. Przyjmując, że każde przesunięcie polowego warsztatu remontowego /PWR/ może trwać około 5 godzin /przemarsz 40 km z szybkością średnią 20 km/godz. oraz czas zwinięcia i rozwinięcia warsztatów w nowym miejscu, to dwukrotnie w ciągu doby przebazowanie pozbawia PWR blisko połowy roboczogodzin. Spowoduje to znaczne zmniejszenie ilości samolotów mogących brać udział w kolejnym locie bojowym.

Manerw lotniskowy niewątpliwie nie będzie łatwy ze względu na małą ilość lotnisk. Nawet w wypadku posiadania dostatecznej ich ilości /jeśli odwrót wykonywany jest na własnym niezniszczonym terenie/ będą one przedmiotem stałych ataków nieprzyjaciela/. Nieprzyjaciel będzie dążył do zniszczenia ich, aby zmusić nasze lotnictwo do głębokiego bazowania i utrudnić mu wykonanie zadań.

---

1/ W Korei Amerykanie napotykali poważne trudności z dokonywaniem napraw zarówno w natarciu jak i w odwrocie. James Stewart pisze: "Skrzydła te /skrzydła wsparcia taktycznego/ poniosły wysokie straty, które nie były wynikiem bezpośrednich uszkodzeń w walce, a tylko częściowo zależały od pogody i stanu lotnisk. Wskutek wielu przesunięć sprzęt /naprawczy/ nie mógł nadażyć za jednostkami, część stracono wskutek działań nieprzyjaciela.... Brak koordynacji spowodował, że nieraz aż 25 samolotów czekało na naprawę... Stan techniczny samolotów był bardzo niezadawalający. Od lipca do grudnia 1951 stan gotowych do lotu maszyn spadł z 78 do 65%, a ilość godzin lotów z 5425 w lipcu do 3904 w grudniu./ James T. Stewart "Airpower the decisive force i Korea" str. 246/.

Manewr lotniskowy do tyłu powinien być skoordynowany z manewrem odwrotowym wojsk i winien uwzględniać możliwość równoczesnego wykonania zadań bojowych. Właściwa organizacja tego manewru pozwoli uniknąć sytuacji, w której oddziały lotnicze byłyby zmuszone do uciezki z dotychczas zajmowanych lotnisk, zagrożonych przez wojska przeciwnika. Wydaje się, że odskok lotnictwa do tyłu winien być najczęstszym w lotnictwie myśliwskim i myśliwsko-szturmowym. Przygotowując się do odwrotu, należy przewidywać głębokie urzutowanie własnego lotnictwa, dążąc równocześnie do rozmieszczenia własnych sił przede wszystkim na skrzydłach najbardziej prawdopodobnych kierunków uderzeń /pościgu/ przeciwnika. Głębokość odskoków wykonywanych raz na dobę powinna w zasadzie równać się w przybliżeniu odległości, jaką przechodzą dziennie nacierające wojska przeciwnika /50 - 60 km/. Odskoki lotnictwa bombowego i rozpoznawczego mogłyby być dokonywane raz na dwie doby z tym, że odległość odskoków byłaby dwukrotnie większa /100-120 km/. Odskoki do tyłu nie powinny być zbyt częste, ze względu na ich ujemny wpływ na organizację działań lotnictwa.

Wykonanie manewru lotniskowego w nocy, przelot grup na nowe lotnisko bazowania na małych wysokościach sprzyja również zamaskowaniu faktycznego rozmieszczenia jednostek na lotniskach.

Wydaje się, że zasada bazowania pułków na oddzielnych lotniskach pozostaje aktualna w warunkach odwrotu. Niewątpliwie bazowanie mniejszej ilości samolotów /1-2 eskadry/ na lotnisku jest znacznie korzystniejsze, bo zmniejsza skutki nieprzyjacielskich uderzeń i umożliwia jednoczesny start większej ilości samolotów co jest ważne szczególnie dla lotnictwa myśliwskiego OPL. Jednakże stany etatowe pułków w odwrocie nie będą pełne, a armia lotnicza będzie dysponowała ograniczoną ilością lotnisk. Ponadto problem dowodzenia lotnictwem bazującym eskadrami na oddzielnych lotniskach skomplikowałby się.

Zaopatrzenie lotnictwa w warunkach odwrotu będzie znacznie trudniejsze niż w pozostałych rodzajach działań. Obok trudności związanych z dowozem,<sup>1/</sup> częste zmiany lotnisk bazowania oraz stałe zagrożenia eksploatowanych lotnisk powodują, że zapasy na lotniskach będą raczej mniejsze, szczególnie na lotniskach położonych najbliższej linii frontu. Stan zapasów uzależniony będzie od położenia lotnisk w stosunku do linii frontu oraz od tempa odwrotu.

Należy dążyć, aby wszystkie lotniska bazowania były zabezpieczone przed działalnością desantów powietrznych, dywersją i próbami zajęcia przez wojska szybkie nieprzyjaciela. Na lotniskach położonych najbliższej linii frontu /lotniska wysunięte i podskokowe/ winien obowiązywać wysoki stopień gotowości bojowej, w celu zabezpieczenia się przed zaskoczeniem. W warunkach szczególnego zagrożenia konieczna będzie osłona lotnisk przez oddziały wojsk lądowych.

#### IV. ROZPOZNANIE LOTNICZE I OBSERWACJA POLA WALKI W DZIAŁANIACH ODWROTOWYCH.

Rozpoznanie lotnicze jako jeden z głównych elementów zabezpieczenia działalności wojsk jest prowadzone siłami lotnictwa przy wykorzystaniu obserwacji wzrokowej, fotografii oraz środków radiotechnicznych. W warunkach odwrotu rozpoznanie jest jednym z najtrudniejszych i najbardziej odpowiedzialnych rodzajów działalności bojowej lotnictwa. Trudności organizowania i prowadzenia odwrotu we współczesnych warunkach, manewrowy charakter działań odwrotowych

1/ Na temat trudności w zaopatrzeniu materiałowo-technicznym pisze płk Kurowski w artykule: "Ogólny zarys walki lotnictwa polskiego we wrześniu 1939r." w ten sposób: "Rzuty kołowe nie mogły nadażyć za rzutami powietrznymi, które wskutek tego nieraz 1-2 dni zostawały bez benzyny /mowa o sytuacji w polskiej brygadzie pościgowej w okresie 7.9 - 14.9.1939r./. W tym samym okresie "brygada bombowa działała w ciężkich warunkach, głównie z powodu braku zaopatrzenia i złej łączności z dowództwem".

prowadzonych w warunkach zdecydowanej przewagi przeciwnika, określają intensywność rozpoznania lotniczego, zadania oraz sposoby ich wykonania.

Znajomość aktualnej sytuacji, dysponowanie danymi, umożliwiającymi przewidywanie dalszego rozwoju sytuacji, stanowią podstawowy warunek sprawnego organizowania odwrotu i kierowania nim. Nieznajomość sytuacji powodowała niejednokrotnie, że odwrót zmieniał się w paniczną ucieczkę. Poznane niebezpieczeństwo staje się mniejszym niebezpieczeństwem. Rozpoznanie lotnicze winno dostarczyć dowódcom wszystkich niezbędnych danych, umożliwiających terminowe podjęcie prawidłowych decyzji oraz kontrolę ich realizacji.<sup>1/</sup>

W warunkach odwrotu niezbędne jest systematyczne informowanie dowództwa ogólnowojskowego o ruchach nieprzyjaciela, co pozwoli na rozszyfrowanie jego zamiarów. Jedynie terminowe dostarczanie dokładnych danych z rozpoznania może uniemożliwić przeciwstawienie się realizacji planów nieprzyjaciela, a jednocześnie może zabezpieczyć własne wojska przed zaskoczeniem, przed niespodziewanym pojawieniem się wojsk przeciwnika na skrzydłach, lub drogach odwrotu odchodzących wojsk.

Intensywność lotów na rozpoznanie zależy od sytuacji. W warunkach skomplikowanej, często zmieniającej się sytuacji intensywność lotów rozpoznawczych musi wzrosnąć. Manewrowy charakter działań odwrotowych powoduje częste zmiany sytuacji, co z kolei wymaga większej niż w pozostałych rodzajach działań częstotliwości lotów na rozpoznanie.

---

1/ Marsz. Jeremienko /Przegląd Inf. nr 16 - Wyd. ASG 1959r. str. 13/, mówiąc o niepowodzeniach 4A Frontu Zachodniego w pierwszych dniach wojny stwierdza: "Jednym z zasadniczych powodów naszych niepowodzeń było to, że dowódca armii nie potrafił właściwie ocenić nieprzyjaciela i dlatego nie mógł przedsięwziąć niezbędnych środków dla powstrzymania jego natarcia mimo, że teren sprzyjał organizacji obrony i posiadano wystarczającą ilość wojsk".

Dowództwo i sztaby ogólnowojskowe i lotnicze korzystają z rozpoznania operacyjnego oraz z rozpoznania taktycznego i obserwacji pola walki.

Celem rozpoznania operacyjnego w warunkach odwrotu jest rozszyfrowanie zamiarów operacyjnych nieprzyjaciela. Wydaje się więc, że powinno ono polegać na wykryciu i kontrolowaniu:

- głównych kierunków działań nieprzyjaciela oraz składu i ugrupowania operacyjnego nacierających wojsk z uwzględnieniem systemu OPL wojsk nieprzyjaciela;
- składu i bazowania lotnictwa przeciwnika, stanu sieci lotniskowej, remontu i budowy lotnisk oraz manewru lotniskowego nieprzyjacielskich sił powietrznych;
- przewozów operacyjnych i zaopatrzenia, ich kierunku i intensywności;
- systemu zaopatrzenia wojsk przeciwnika, rozmieszczenia i przesunięcia elementów tego systemu;
- nieprzyjacielskiego systemu dowodzenia, rozmieszczenia i przesunięcia elementów tego systemu;
- przygotowań do wysadzenia desantów powietrznych.

Rozpoznanie operacyjne winno być dostatecznie głębokie, aby mogło przynieść odpowiednie rezultaty. Głębokość rozpoznania operacyjnego zależy od głębokości operacyjnego ugrupowania przeciwnika i powinna być większa niż ta ostatnia. Średnio można przyjąć głębokość operacyjnego rozpoznania około 400 - 500 km.<sup>1/</sup>

Rezultaty rozpoznania operacyjnego w warunkach odwrotu byłyby przekazywane do zainteresowanych armii na zasadach przyjętych dla pozostałych rodzajów działań, a więc bezpośrednio ze sztabu AL lub przez sztab Frontu.

---

1/ płk dypl. A. Kurowski w "Problemach rozpoznania lotniczego w kampanii wrześniowej w 1939r" /Wojskowy Przegląd Lotniczy nr 10-1958r. wyd. DWL str. 52/ pisze: "Rozpoznanie na szczeblu Naczelnego Dowództwa było za płytkie i posiadało luki. Np. nie zauważono przerzucenia XIX Korpusu Pancernego z kierunku Armii "Pomorze" przez Prusy Wschodnie w rejon Orzysza".

Sztaby armii ogólnowojskowych mogą każdorazowo przedstawiać do sztabu Frontu zapotrzebowanie na dane z rozpoznania operacyjnego.

Drugim źródłem uzyskiwania danych jest rozpoznanie taktyczne i obserwacja pola walki, mające na celu ciągłe orientowania dowództw ogólnowojskowych i lotniczych w zmianach sytuacji na polu walki. Cel ten osiąga się przez szybkie wykrycie zmian w ugrupowaniu i charakterze działań nieprzyjaciela od czoła i na skrzydłach odchodzących wojsk. Głębokość rozpoznania taktycznego i obserwacji pola walki winna zapewnić terminowe dostarczenie danych, niezbędnych dla koordynacji działań odwrotowych z uwzględnieniem aktualnej sytuacji. Dane te, dotyczące taktycznych zamiarów i możliwości przeciwnika na określonych kierunkach pomagają dowódcom ogólnowojskowym w zdecydowaniu, czy w danej sytuacji bardziej celowe jest odchodzenie, uporezywia obrona określonej rubieży, czy też kontratak. Głębokość rozpoznania taktycznego i obserwacji pola walki w związku z tym winna wynosić około 50 - 100 km.

Do głównych zadań taktycznego rozpoznania i obserwacji pola walki można zaliczyć:

- wykrycie ruchów i przegrupowań świadczących o nowych planach nieprzyjaciela;
- kontrolę ruchu wszelkich kolumn, szczególnie pancernych, i zmechanizowanych /drogi marszu, tempo, skład kolumn/;
- ustalenie zmian w ugrupowaniu wojsk przeciwnika;
- ustalenie przesunięć środków ogniowych, szczególnie tych, które mogą stosować pociski atomowe;
- obserwację działalności grup powietrzno-desantowych po ich wylądowaniu;
- obserwację skrzydeł, styków, kontrolę ruchu kolumn, które prowadzą lub usiłują prowadzić pościg równoległy, względnie wychodząc na skrzydła i drogi odejścia wycofujących się wojsk;
- obserwację ruchów i położenia własnych wojsk /często będzie to jedyne źródło informacji o własnych oddziałach i związkach/.

Obserwację pola walki w innych rodzajach działań planuje sztab Armii Ogólnowojskowej. Wydaje się, że w odwrocie takie rozwiązanie byłoby nierealne.

Wykonanie zadań rozpoznania będzie miało często decydujące znaczenie dla wojsk w odwrocie. Zadania rozpoznania będą więc musiały być wykonane nawet kosztem rezygnacji z wykonania innych zadań. Niewątpliwie przerzucenie sił do wykonywania rozpoznania w zależności od potrzeb jest możliwe przede wszystkim w skali armii lotniczej.

Ścisłe wiązanie zadań rozpoznania z wykonaniem innych zadań lotnictwa ułatwi w warunkach silnego przeciwdziałania nieprzyjacielskich środków OPL przenikanie na teren npla i daje większą gwarancję wykonania zadań przez załogi samolotów rozpoznawczych. Należy również uwzględnić konieczność ścisłego wiązania zadań rozpoznania z manewrem lotniskowym, który może być planowany tylko w skali AL, ze względu na to, że ten szczebel dowodzenia jest najlepiej zorientowany w potrzebach i celowości manewru lotniskowego w odniesieniu do oddziałów i związków wszystkich rodzajów lotnictwa, a jednocześnie dysponuje siłami i środkami budowy i remontu lotnisk.

Nie bez wpływu na centralizację rozpoznania jest jeszcze jeden ważny czynnik: ograniczone siły własnego lotnictwa, co wymaga możliwie najbardziej ekonomicznego, a więc scentralizowanego ich wykorzystania.

Wszysto to przemawia za celowością centralnego planowania nie tylko rozpoznania operacyjnego, lecz także i rozpoznania taktycznego oraz obserwacji pola walki. Sztab AL uwzględniłby zapotrzebowania sztabów armii ogólnowojskowych.

Sztaby operacyjnych i taktycznych związków ogólnowojskowych otrzymywałyby dane rozpoznania taktycznego i obserwacji pola walki bezpośrednio z pokładu samolotu rozpoznawczego na zasadach obowiązujących w pozostałych rodzajach działań.

Ze względu na przewagę lotnictwa nieprzyjaciela w powietrzu, rozpoznanie i obserwację pola walki w odwrocie, należy prowadzić przede wszystkim przez zaskoczenia, które umożliwia często wykonanie zadań bez względu na sytuację w powietrzu.

Przewaga nieprzyjaciela może niewątpliwie zapewnić względną izolację jakiegoś rejonu przed przenikaniem naszych samolotów rozpoznawczych, ale to może jedynie ograniczyć wyniki rozpoznania. Wykorzystując warunki meteorologiczne, zaskoczenia, nieuwagę środków OPL nieprzyjaciela, rozpoznanie lotnicze można i należy prowadzić bez względu na trudności z tym związane.

Duża ilość zadań rozpoznania oraz trudne warunki ich wykonania mogą spowodować, że lotnictwo rozpoznawcze armii lotniczej nie będzie w stanie ich wykonać. Dlatego należy przypuszczać, że w odwrocie pozostałe rodzaje lotnictwa /myśliwskie, bombowe i myśliwsko-szturmowe/ będą zmuszone pomagać lotnictwu rozpoznawczemu nawet kosztem zrezygnowania z wykonywania właściwych im zadań.

W drugiej wojnie światowej znaczenie lotnictwa opierało się przede wszystkim na efektach uzyskiwanych w czasie wykonywanych uderzeń. Wydaje się, że w warunkach masowego stosowania broni raketowej i środków atomowych, znaczenie to będzie oparte w dużej mierze na możliwości zapewnienia wiadomości dla najbardziej uzasadnionego użycia środków atomowych i raketowych. Jeżeli jeden pocisk atomowy może spowodować większe straty niż uderzenie całej dywizji lotniczej, stosującej klasyczne środki rażenia, to niewątpliwie największe znaczenie dla dowództwa ogólnowojskowego posiada uzyskanie dokładnych danych o obiektach, które warto niszczyć tą właśnie bronią. W tych warunkach rozpoznanie i obserwacja pola walki staje się jednym z głównych zadań lotnictwa wsparcia.

Należy więc przypuszczać, że w miarę wprowadzenia na uzbrojenie broni raketowej i w miarę wypierania przez tę broń lotnictwa wsparcia, główną działalnością tej części lotnictwa będzie właśnie prowadzenie rozpoznania i obserwacji pola walki na rzecz broni raketowej.

### Właściwości dowodzenia lotnictwem w odwrocie

Lotnicze zabezpieczenie odwrotu, jak już powiedzieliśmy, obejmuje trzy główne elementy:

- walkę z środkami napadu powietrznego;
- lotnicze wsparcie działań odwrotowych;
- lotnicze rozpoznanie i obserwację pola walki.

W operacjach obronnych, a tym bardziej w operacjach zaczepnych istnieje zasada, że zadania wsparcia lotniczego i obserwacji pola walki na korzyść armii ogólnowojskowej są wykonywane zgodnie z decyzją dowódcy danej armii, w ramach wydzielonego na ten cel limitu lotów. W warunkach odwrotu istnieje potrzeba wyższej niż w pozostałych rodzajach działań centralizacji dowodzenia lotnictwem. Oznacza to, że realizacja wszystkich elementów lotniczego zabezpieczenia powinna w zasadzie przebiegać wg planu armii lotniczej, opracowanego zgodnie z decyzją dowódcy Frontu.

Organizatorem lotniczego zabezpieczenia odwrotu byłby więc dowódca Armii Lotniczej i jego sztab, w oparciu o zatwierdzoną przez dowódcę Frontu decyzję dowódcy AL.

Decyzja ta opracowana w formie "planu działań lotnictwa w odwrocie" powinna zawierać główne zadania lotnictwa, planowane do wykonania w odwrocie, orientacyjne terminy ich wykonania oraz wykonawców, z uwzględnieniem przewidzianego natężenia działań lotnictwa. Szczegółowe planowanie działań lotnictwa w odwrocie nie jest rzeczą łatwą i wydaje się nierealne na okres dłuższy niż jeden dzień. Plan powinien być możliwie prosty, umożliwiając swobodny manewr siłami.

Zakładając określony stan posiadania własnych sił lotnictwa, znając natężenie jego działań oraz przewidywane zadania, można dokonać ogólnego podziału dziennego limitu lotów bojowych armii lotniczej, zabezpieczającej odwrot. Może on wyglądać następująco:

Zadania lotnictwa	Przewidywany limit s/l			
	IM	IMSz	LB	IR
<b>I. <u>Zwalczanie środków napadu powietrznego</u></b>				
a/ osłona wojsk	450			
b/ niszczenie lotnisk i wyrzutni broni raketowej	60	30	20	
c/ zwalczanie RTS		30		
<b>II. <u>Lotnicze wsparcie działań odwrotowych</u></b>				
a/ przygotowanie wy- prowadzenia wojsk z przedniego skraju		80	40	
b/ wsparcie działań opóźniających		40		
c/ przeciwdziałanie pościgowi npla		80	40	
d/ zabezpieczenie przeciwuderzeń				
<b>III. <u>Lotnicze rozpoznanie i obserwacja pola walki</u></b>				
a/ lotnicze rozpoznanie operacyjne			20	40
b/ rozpoznanie taktyczne i obserwacja pola walki	40	40		
O d w ó d	200	120	30	10
Razem samolotolotów	750	420	150	50

Wcześniej powiedzieliśmy, że wykonanie najważniejszych zadań przez lotnictwo wymaga kolejnego koncentrowania wysiłku lotnictwa, gdyż wysłanie niewystarczających sił nie zapewnia wykonania zadania i pociąga za sobą duże straty własne. W myśl zasady zmasowanego stosowania lotnictwa, wykonanie najważniejszych zadań związane jest z udziałem większości sił AL. Na przykład przygotowanie wyprowadzenia wojsk z przedniego skraju obejmuje cały system działalności bojowej i przedsięwzięć zabezpieczających, skierowanych na osiągnięcie ogólnego celu. W ten sposób muszą być rozpatrywane i inne zadania lotnictwa: przeciwdziałanie pościgowi npla, zwalczanie środków napadu powietrznego, czy też zabezpieczenie przeciwuderzenia. Jeżeli na przykład przewidywane jest wykonanie przeciwuderzenia w danym dniu, to większość sił AL bierze udział w jego zabezpieczeniu, rezygnując z wykonania innych zadań.

Działalność lotnictwa nie może być rozpatrywana jako sporadyczne, nie związane ze sobą uderzenia oddziałów, czy nawet związków lotniczych, lecz najczęściej będzie to szeroka akcja różnych rodzajów lotnictwa, oparta na wspólnym zamiarze, realizowana według ogólnego planu.

Centralizacja dowodzenia lotnictwem na szczeblu armii lotniczej umożliwia zmasowane wykorzystanie lotnictwa do wykonania zadań, decydujących o powodzeniu odwrotu, w warunkach częstych i niespodziewanych zmian sytuacji.

Może czasem zaistnieć taka sytuacja, że dowództwo armii ogólnowojskowej będzie posiadało lepsze niż dowództwo armii lotniczej możliwości dysponowania siłami, przewidzianymi do wykonania określonych zadań wsparcia lotniczego. W warunkach odwrotu będą to raczej sytuacje wyjątkowe, jednak są one możliwe, szczególnie w działaniach przypominających swoim charakterem obronę, a więc na przykład podczas przeciwuderzenia oraz w przebiegających planowo działaniach opóźniających. Jednak jest mało prawdopodobne aby dowództwo armii ogólnowojskowej mogło decydować o użyciu wszystkich sił lotnictwa zabezpieczającego przeciwuderzenie.

Wydaje się, że działania lotnictwa związane z izolowaniem rejonu przeciwuderzenia, przygotowaniem przeciwuderzenia, osłoną wojsk i rozpoznaniem powinny być planowane i organizowane centralnie.

Dowództwo armii ogólnowojskowej mogłoby decydować jedynie o użyciu niewielkich stosunkowo sił, przewidzianych do bezpośredniego wsparcia wojsk wykonujących przeciwuderzenie. W odniesieniu do działań opóźniających również wydaje się, że dowództwo armii ogólnowojskowej mogłoby decydować jedynie o użyciu niewielkich sił, przewidzianych do bezpośredniego wsparcia oddziałów osłonowych /ariergarda/, natomiast cała działalność lotnictwa mająca na celu przeciwdziałanie pościgowi a więc: opóźnienie marszu wojsk npła przez niszczenie obiektów i urządzeń komunikacyjnych, dezorganizacja systemu zaopatrywania itp, będzie również organizowana centralnie.

W operacji zaczepnej armia ogólnowojskowa wykonuje określone zadania i w związku z tym otrzymuje na całą operację określone siły /limit lotów bojowych/ lotnictwa, które wykorzystuje wg własnego planu operacji.

W operacji obronnej również istnieją możliwości dysponowania lotnictwem na szczeblu armii ogólnowojskowej, jednak są one znacznie mniejsze niż w operacji zaczepnej, więc limit lotnictwa dla armii w obronie będzie mniejszy, a jego przeznaczenie ściślej określone w dyrektywie Frontu /na przykład na wsparcie przeciwuderzenia itp/. Warunki obrony wymagają, aby centralizacja dowodzenia lotnictwem była wyższa niż w operacji zaczepnej.

Jeżeli w ogóle istnieją jakiegokolwiek możliwości dowództwa armii ogólnowojskowej odnośnie wykorzystania lotnictwa według własnego planu operacyjnego w odwrocie, to są one napewno jeszcze bardziej ograniczone niż w operacji obronnej. Warunki odwrotu wymagają, aby centralizacja dowodzenia lotnictwem była jeszcze wyższa niż w operacji obronnej. Dlatego wydaje się, że armia ogólnowojskowej nie należy wydzielić sił /limitu/ lotnictwa, na zasadach przyjętych w pozostałych rodzajach działań.

Można jedynie mówić o doraźnym, wynikającym z rozwoju sytuacji, wydzieleniu określonych sił na wykonanie ściśle określonego zadania. Jeżeli na przykład sytuacja wymaga wsparcia oddziału osłonowego, zabezpieczającego skrzydło odchodzących wojsk, dowództwo armii lotniczej wydziela odpowiednie siły lotnictwa myśliwsko-szturmowego lub bombowego. Jeżeli dowództwo armii ogólnowojskowej jest w stanie określić obiekty działań oraz czas i miejsce uderzeń, to kierowanie wykonaniem zadania może być powierzone dowódcy stanowiska współdziałania /SWL/ przy danej armii.

Dowódca SWL może to zrealizować osobiście lub przez swego przedstawiciela, przy zainteresowanym taktycznym związku ogólnowojskowym /grupie osłonowej/. Podobna sytuacja może zaistnieć w wypadku wykonania przez lotnictwo uderzenia przygotowującego atak dla otwarcia drogi, podczas zwalczania desantu powietrznego itp.

Wydaje się więc, że organy dowodzenia lotnictwem, istniejące przy operacyjnych i taktycznych związkach ogólnowojskowych w pozostałych rodzajach działań są również niezbędne w warunkach odwrotu. Prawdopodobnie nie będzie błędnym twierdzenie, że funkcje wymienionych organów w odwrocie będą w zasadzie analogiczne z tymi, z jakimi spotkać się może w natarciu i obronie. W odwrocie mniej będzie pracy związanej z kierowaniem działaniami lotnictwa wsparcia /wyższa centralizacja dowodzenia/, lecz o wiele więcej trzeba będzie czasu poświęcić na studiowanie sytuacji w pasie działań danej armii ogólnowojskowej i informowanie sztabów lotniczych o wszelkich zmianach sytuacji oraz na studiowanie sytuacji w powietrzu i informowanie o niej dowódcy i sztabu armii ogólnowojskowej, a w razie potrzeby zapewnienie prawidłowego wykorzystania lotnictwa.

Możliwość kontaktu osobistego dowódcy armii ogólnowojskowej z przedstawicielem lotnictwa powinna wpłynąć dodatnio na wyniki współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi zarówno w skali operacyjnej jak i w skali taktycznej.

W n i o s k i:

1. Działalność lotnictwa w odwrocie winna koncentrować się na:

- zwalczaniu środków napadu powietrznego;
- wsparciu działań odwrotowych;
- rozpoznaniu i obserwacji pola walki.

Powodzenie działań odwrotowych w dużym stopniu zależy od wyników działań lotnictwa obu stron. Zorganizowana i skuteczna akcja lotnictwa strony będącej w odwrocie może spowodować ograniczenie inicjatywy lotnictwa nacierającego.

2. Rola lotnictwa zależy od jego możliwości wykonania zadań zabezpieczenia odwrotu, od umiejętności wykorzystania jego właściwości bojowych dla osiągnięcia ogólnego celu operacji.

3. Stan lotnictwa i warunki działań w odwrocie nie dają możliwości równoczesnego wykonania wielu zadań. Niezbędne jest kolejne koncentrowanie wysiłku głównych sił armii lotniczej na walce z głównym niebezpieczeństwem grożącym odchodzącym wojskom, na wykonaniu najważniejszego w danej sytuacji zadania. Traktowanie lotnictwa jako pomocniczego rodzaju wojsk, rozpraszenie jego sił, prowadzi do zmniejszenia jego możliwości bojowych.

4. Z powyższego wynika, potrzeba wyższej niż w pozostałych rodzajach działań centralizacji dowodzenia lotnictwem Frontu, potrzeba wykorzystania samodzielności operacyjnej lotnictwa w dążeniu do osiągnięcia ogólnego celu operacji odwrotowej.

Centralizacja dowodzenia lotnictwem w odwrocie wyrażałaby się w centralnym planowaniu działań wszystkich sił AL zgodnie z decyzją dowódcy Frontu, zapewniając jednocześnie możliwość wykorzystania w razie potrzeby całej sieci dowodzenia lotnictwem zarówno wsparcia jak i lotnictwem osłony na zasadach obowiązujących w pozostałych rodzajach działań.

5. Organizację manewru i działań lotnictwa w odwrocie winna cechować aktywność, dążenie do uprzedzenia zamiarów nieprzyjaciela i narzucenia własnej inicjatywy w warunkach maksymalnego natężenia działań. Wysoki stopień gotowości bojowej wszystkich jednostek lotniczych zabezpiecza przed zaskoczeniem i jednocześnie zapewnia zdolność szybkiego pojawiania się własnego lotnictwa tam, gdzie sytuacja będzie wymagała jego obecności. Sposób wykonania zadań winien być nieoczekiwany dla przeciwnika, każdorazowo inny, gwarantujący uzyskanie zaskoczenia oraz dezorganizację i rozproszenie przeciwdziałających sił nieprzyjaciela. Działalność lotnictwa winna sprzyjać zamaskowaniu zamiaru dowódcy Frontu /np. zamiar przejścia do przeciwuuderzenia/.
6. W toku trwania odwrotu należy stopniowo poprawiać stosunek sił powietrznych, wykorzystując coraz trudniejsze warunki bazowania nieprzyjacielskiego lotnictwa. Jednocześnie należy dążyć, aby w chwili ustabilizowania się frontu własne lotnictwo było gotowe do wykonania zadań w nowej sytuacji. W tym celu niezbędne jest wykonanie następujących przedsięwzięć:
- zapewnienie ugrupowania /bazowania/ AL odpowiadającego zamiarowi przyszłych działań;
  - zorganizowanie całkowitego zabezpieczenia działań AL w nowych warunkach bazowania;
  - zapewnienie posiadania stałego odwodu sił lotnictwa dla przeciwdziałania nieoczekiwanej akcji przeciwnika;
  - podniesienie sprawności bojowej oddziałów i związków lotniczych, wykorzystując otrzymaną na uzupełnienie personel i sprzęt bojowy.

płk dypl. Eugeniusz BEJGIER

BIBLIOGRAFIA

1. Polskie Siły Zbrojne w II Wojnie Światowej.  
Londyn - Inst. Historii im. gen. Sikorskiego.
2. Marszałek Jeremienko "Na kierunku Zachodnim".  
Przegląd Inf. nr 16 - wyd. ASG 1959r.
3. Tymczasowa Instrukcja użycia bojowego sił powietrznych  
ZSRR. - Wyd. Bibl. Lotn. 1929r.
4. Taktyka Lotnictwa - wyd. Gł. Księg. Wojsk 1936r.
5. Ppłk Timochowicz "Radzieckie lotnictwo w bitwie pod  
Kurskiem" - wyd. Min. Obr. ZSRR 1959r.
6. Płk dypl. A. Kurowski "Ogólny zarys walk lotnictwa  
polskiego we wrześniu 1939r". - Wojsk. Przegląd Lotn.  
Nr 9 - 1959r. Wyd. DWL.
7. Płk dypl. A. Kurowski "Problemy rozpoznania lotniczego  
w kampanii wrześniowej 1939r". - Wojskowy Przegląd Lotn.  
Nr 10 1958r. - wyd. DWL.
8. Gen. kryg. prof. Okęcki - "Krótki zarys działań bojowych  
lotnictwa radzieckiego w pierwszym okresie Wielkiej  
Wojny Narodowej" - wyd. ASG 1959r.
9. A. Goutard "1940 Wojna straconych okazji" - wyd. MON 1959r.
10. Max Werner "La bataille de la frontière 22.6-18.7.1941"  
Informations militaires nr 51 z dn. 5.4.1946r.
11. Gen. feld-marsz. Kesselring "Bilanç des zweiten Weltkrie-  
ges - wyd. 1953r. NRF.
12. Zajączkowski "Mirowaja wojna 1914 - 1918".
13. Fuller "II wojna światowa" - wyd. MON 1958r.
14. Witold Supiński "Od Westerplatte do Hirosimy"  
wyd. Poznańskie.
15. Obowiązujące regulaminy i instrukcje.
16. James T. Stewart "Airpower, the decisive force in Korea".
17. Manewry połączonych sił zbrojnych NATO pod kryptonimem  
"Jesień". - wyd. Szt. Gen. Zarz. II 1959r.
18. dr Thèa Weber "Influence des armes atomiques tactiques  
sur l'appui aérien de l'assaut vertical Forces Aériennes  
Françaises nr 149 Juin 1959.

Wydrukowano w 100 egz.  
Egz. nr 1-100 bibl. tajna  
Wyk. płk dypl. Rejgier  
Druk. OH, dnia 16.3.60r.  
Nr. 632/WW