

Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

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



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

im. Generała Broni Karola Świerczewskiego



Egz. Nr 2

ROZWÓJ I PERSPEKTYWY ZASTOSOWANIA LOTNICTWA FRONTOWEGO

V Sesja Naukowa

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOW
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

26003
26003

WARSZAWA

STYCZEŃ

1964



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

WYDZIAŁ

Egz. Nr 2

**ROZWÓJ I PERSPEKTYWY ZASTOSOWANIA
LOTNICTWA FRONTOWEGO**

V Sesja Naukowa

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOW
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

26003
26003

WARSZAWA

STYCZEŃ

1964

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Swierczewskiego

TAJNE

egz.nr....

2

Ineklas. prot 12357

ROZWOJ I PERSPEKTYWY ZASTOSOWANIA LOTNICTWA
FRONTOWEGO

V Sesja Naukowa



ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZTABOWEJ
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Swierczewskiego

Nr. 026003

REMBERTOW

styczeń

1964 r.

SPIS TRESCI

	str.
<u>Wstęp</u>	3
I. Kierunki rozwojowe lotnictwa w okresie I i II wojny światowej.	5
1. Rozwój lotnictwa podczas I wojny światowej i w okresie międzywojennym 1918-39.	5
2. Rozwój lotnictwa podczas II wojny światowej	10
II. Zmiany zachodzące na współczesnym polu bitwy i ich wpływ na istotę i zakres użycia lotnictwa	20
1. Wpływ pojawienia się wojsk rakietowych na operacyjno-taktyczne zastosowanie lotnictwa frontowego.	20
2. Aktualne zadania lotnictwa i możliwości ich wykonania	23
3. Wpływ właściwości bojowych współczesnego lotnictwa na jego rolę w bitwie /w operacji/	35
III. Analiza czynników określających sposoby użycia lotnictwa frontowego i wynikające z niej propozycje rozwiązań operacyjno-taktycznych i organizacyjnych	41
1. Sposoby wykonania zadań przez lotnictwo frontowe	41
2. Problemy dowodzenia lotnictwem frontowym	45
3. Ogólna koncepcja struktury organizacyjnej lotnictwa frontowego.	53
Zakończenie	57

W s t ę p

Niniejsze opracowanie ma na celu zbadanie procesu zmian zachodzących w użyciu lotnictwa frontowego na tle zmieniających się warunków pola bitwy. Jednocześnie stanowi ono próbę określenia operacyjno-taktycznych sposobów użycia lotnictwa frontowego we współczesnej operacji ogólnowojskowej.

Charakter operacji określają siły biorące w niej udział. Rozwój sił uczestniczących w bitwie powoduje stopniowe zmiany w charakterze pola bitwy. Mogą one następować zarówno pod wpływem zmian zachodzących w stanie jakościowym i liczebnym już istniejących sił, jak i w rezultacie pojawiania się sił nowych.

Rola poszczególnych rodzajów wojsk w bitwie zależy nie od ich indywidualnych, bezwzględnych możliwości, lecz od ich możliwości względnych, wynikających z porównania właściwości bojowych różnych rodzajów wojsk. Specyficzne właściwości bojowe poszczególnych rodzajów wojsk określają zakres ich wyłącznej działalności, a tym samym decydują o ich znaczeniu w bitwie oraz o roli, jaką mogą one spełnić w osiągnięciu celów bitwy.

Nierównomierny rozwój sił zbrojnych jako całości powoduje, że zakres specyficznych właściwości bojowych poszczególnych rodzajów wojsk stanowi układ złożony, dynamiczny, stale zmieniający się, stąd i zakres ich wyłącznej działalności musi się zmieniać, a tym samym zmienia się ich znaczenie w bitwie. I chociaż nie traci na aktualności twierdzenie, że zwycięstwo osiąga się przez umiejętne użycie różnych sił, to przecież rola poszczególnych sił w osiągnięciu celów bitwy bywa różna, zmienna. Jedne rodzaje wojsk w jakimś okresie zyskują na znaczeniu, inne je tracą. Decydującą rolę spełniają każdorazowo siły będące aktualnie najbardziej doskonałymi. Inne muszą zadowolić się rolą pomocniczą, także różną, w zależności od zdolności przystosowania się do nowych warunków. Dla nienadążających w rozwoju niema miejsca w ogóle.

Rolę lotnictwa w bitwie /w operacji/ określają również jego możliwości, wynikające z aktualnego jakościowego i liczebnego stanu lotnictwa, rozpatrywanego na tle stanu wszystkich sił uczestniczących w bitwie. Zakres funkcji spełnianych przez lotnictwo w operacji zależy więc w równym stopniu od charakteru pola bitwy, który określają wszystkie siły biorące w bitwie

udział jak i od aktualnych możliwości lotnictwa.

Konkretne zadania lotnictwa, a także stopień jego samodzielności w wykonywaniu tych zadań zależą od funkcji, jaką lotnictwo spełnia na polu bitwy i od jego względnych możliwości. Zadania oraz warunki w jakich te zadania są wykonywane, decydują z kolei o operacyjno-taktycznych sposobach użycia lotnictwa, stanowią podstawę do określenia najbardziej odpowiednich sposobów wykonania zadań, metod współdziałania lotnictwa z innymi rodzajami wojsk, systemów wszechstronnego zabezpieczenia działalności bojowej lotnictwa, a także metod dowodzenia nim.

I wreszcie rozwiązania operacyjno-taktyczne stanowią podstawę dla wniosków w dziedzinie organizacji lotnictwa frontowego, ponieważ jak wiadomo formy organizacyjne muszą odpowiadać wymogom operacyjno-taktycznym.

Załączony schemat /załącznik nr 1/ daje graficzny obraz wzajemnych zależności omówionych wyżej czynników * elementów. Przedstawione w schemacie logiczne powiązania i zależności będą stanowiły podstawowy szkielet metodyczny w rozwijaniu zagadnień tematu.

I. KIERUNKI ROZWOJOWE LOTNICTWA W OKRESIE I i II WOJNY ŚWIATOWEJ

1. Rozwój lotnictwa podczas I wojny światowej i w okresie międzywojennym /1918-1939/.

Wszelkie zdobycze nauki i techniki wcześniej czy później zostają przez strategów dostrzeżone, a następnie wykorzystane na użytek wojny. W rezultacie dostrzeżenia aparatu latającego w 1910 r pojawia się, jednocześnie w różnych krajach, lotnictwo wojskowe. Plany jego zastosowania były początkowo bardzo skromne: chodziło jedynie o wykorzystanie w celach rozpoznawczych zdolności przenikania samolotu nad teren nieprzyjaciela. Ponadto, ze względu na stosunkowo dużą prędkość /około 70 km/godz./, planowano wykorzystać samolot w charakterze środka łączności między dowództwami /sztabami/. Pierwsze doświadczenia bojowe lotnictwa wiążą się z wojnami: trypolitańską /1911-12/ i bałkańską /1912-13/, w których wykorzystywano samoloty właśnie prawie wyłącznie do prowadzenia rozpoznania i w celach łączności.

Te same pomocnicze, usługowe w stosunku do wojsk lądowych, funkcje spełnia lotnictwo także w początkowym okresie I wojny światowej. Ale to już nie wystarcza. Pojawia się myśl wykorzystania zasięgu lotnictwa dla "spowodowania jakichkolwiek strat daleko w kraju nieprzyjacielskim"^{1/}. W ten sposób została zapoczątkowana zaczepna działalność ogniowa lotnictwa. Zapoczątkowało ją skromne dążenie do wykorzystania zdolności przenikania samolotu nad teren nieprzyjaciela. Zagadnienie celowości takich działań z operacyjno-taktycznego punktu widzenia wypłyne nieco później, wtedy, gdy wojska zażądają od lotnictwa konkretnej pomocy ogniowej, gdy potrzeby pola walki określą kierunki dalszego rozwoju lotnictwa.

Podstawowym czynnikiem określającym charakter zadań wykonywanych przez lotnictwo podczas I wojny światowej był ówczesny stan lotnictwa. W pierwszych latach wojny lotniczy sprzęt bojowy był

1/ A.Łapczyński: Taktyczne i operacyjne użycie aeronautyki. Państwowe Wyd.Wojenne. Moskwa 1932 r. Tłum.na polski przez MSW 1936; str.26.

bardzo niedoskonały. Od stanu lotnictwa zależały jego możliwości, od których z kolei zależała rola lotnictwa w działaniach bojowych. Rolę tę określała wówczas przede wszystkim działalność rozpoznawcza i związana z nią działalność osłonowa lotnictwa myśliwskiego, polegająca na zwalczaniu nieprzyjacielskich samolotów rozpoznawczych, a następnie także bombowych oraz na osłonie własnych samolotów rozpoznawczych i bombowych. Potwierdza to również stan ilościowy poszczególnych rodzajów lotnictwa. Pod koniec I wojny światowej zaczęły siły lotnicze /lotnictwo bombowe i lotnictwo szturmowe/ były najskromniej reprezentowane. Na przykład na 258 eskadr lotnictwa francuskiego przypadało 146 eskadr lotnictwa obserwacyjnego, 80 eskadr lotnictwa myśliwskiego i 32 eskadry lotnictwa bombardującego^{1/}. W lotnictwie niemieckim w marcu 1918 r. było 153 eskadry rozpoznawcze, 80 eskadr myśliwskich, 38 eskadr szturmowych i 7 eskadr bombowych^{2/}.

Wśród zadań wykonywanych przez lotnictwo przeważają zdecydowanie zadania o charakterze taktycznym. Działania o charakterze operacyjnym - polegające głównie na próbach opóźniania podejścia odwołów nieprzyjaciela do pola walki /bombardowanie obiektów komunikacyjnych/ oraz na dezorganizowaniu dowodzenia i pracy tyłów - nie dawały z zasady oczekiwanego rezultatu. Tym bardziej działalność strategiczna lotnictwa nie mogła mieć większego znaczenia. Zupełny brak efektu głębokich bombardowań spowodował skierowanie lotnictwa na wykonywanie skromniejszych zadań.

Pierwszą wojną światową była wojną pozycyjną. Główne wydarzenia rozgrywały się na linii bezpośredniej styczności walczących wojsk, a realizacja celów wojny odbywała się w klasycznej kolejności: od taktycznych, poprzez operacyjne, do strategicznych. Główną rolę w wojnie spełniały wojska lądowe, a wśród nich piechota. Miejsce lotnictwa w systemie organizacyjnym sił zbrojnych na początku I wojny światowej wynikało z jego usługowej działalności na korzyść innych rodzajów wojsk /piechota, artyleria, kawaleria/.

Działalność lotnictwa była całkowicie podporządkowana celom głównym, realizowanym przez wojska lądowe. O wszystkim co dotyczyło lotnictwa decydowali dowódcy lądowi. W ich przekonaniu

1/ A. Łapczyński "Taktyczne i operacyjne użycie aeronautyki" str.5
2/ tamże str.30.

najlepszą gwarancję ścisłego współdziałania mogła jedynie zapewnić organizacyjna zależność lotnictwa od dowódcy lądowego. Idei ścisłego współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi podporządkowano więc zarówno organizacyjną strukturę lotnictwa, jak i organizację dowodzenia nim. Taktyczny charakter wykonywanych przez lotnictwo zadań spowodował, że większość pododdziałów, a następnie oddziałów lotniczych związane organizacyjnie z korpusami piechoty /lotnictwo korpuśne/. Zdarzały się nawet wypadki okresowego przydzielania pododdziałów lotniczych do dywizji piechoty. Natomiast stosunkowo niewielkimi siłami lotnictwa dysponował bezpośrednio dowódca armii polowej.

Dowódcy lądowi dowodzili więc bezpośrednio poszczególnymi eskadrami lotniczymi stawiając wykonawcom szczegółowe zadania taktyczne. Brak środków łączności, umożliwiających postawienie zadań lotnictwu na odległość, zmuszał do przygotowywania lotnisk w pobliżu stanowisk dowodzenia dowódców lądowych. Współdziałanie lotnictwa z wojskami lądowymi miało przede wszystkim charakter taktyczny.

W latach wojny następuje szybki rozwój lotnictwa. Główną tego przyczyną stały się szczególne cechy lotnictwa, odróżniające je od pozostałych sił:

- największy zasięg działania;
- zdolność przenikania nad teren nieprzyjaciela w celach rozpoznawania i wykonania uderzeń;
- największa prędkość.

Przy tym wiele było takich zadań, których nikt poza lotnictwem nie mógł wykonać. Wyłączne cechy lotnictwa określały ramy jego działalności, określały rolę lotnictwa narazie przede wszystkim w walce. W przyszłości miały ją również określać w bitwie, a nawet w wojnie.

W rezultacie coraz szybszego rozwoju lotnictwa, w wyniku stałego doskonalenia jakości sprzętu lotniczego wzrastają możliwości ogniowe lotnictwa, wzrasta jego znaczenie w działaniach bojowych. Coraz bardziej masowy udział lotnictwa w operacjach, szczególnie w 1918 r, ujawnia poważne braki ówczesnej organizacji i zasad stosowania lotnictwa. Organizacyjne rozproszenie lotnictwa potęgowane dyslokacją jednostek lotniczych w pobliżu stanowisk dowodzenia dowódców lądowych, a także

zdecentralizowany system dowodzenia nimi, coraz częściej stanowią czynniki ograniczające możliwości lotnictwa, utrudniające koncentrację jego wysiłku wreszcie uniemożliwiająca skuteczne dowodzenie lotnictwem.

Jednocześnie praktyka pierwszych lat wojny wykazała cały szereg braków wynikających z pozbawienia taktycznych jednostek lotniczych fachowego kierownictwa. Dowódca lotniczy, podlegający bezpośrednio dowódcy lądowemu spełniał w zasadzie rolę biernego wykonawcy, pracującego w warunkach ograniczających jego inicjatywę i nie rozwijających jego poczucia odpowiedzialności. Coraz szybszy rozwój lotnictwa wymagał zwiększenia roli lotniczego kierownictwa specjalistycznego, a także większej samodzielności działań lotnictwa. Mimo poważnych oporów ze strony bardziej konserwatywnych dowódców lądowych istniejący stan rzeczy musiał ulec zmianie. Aby umożliwić zmasowane użycie lotnictwa na głównym kierunku działań wojsk lądowych w ostatnim roku wojny zaczęto rozwijać lotnictwo bezpośrednio podległe naczelnemu dowództwu^{1/}, coraz częściej decydowało o użyciu sił lotniczych wchodzących w skład armii lądowych. Oznacza to z jednej strony wzrost centralizacji dowodzenia lotnictwem /dzięki zwiększeniu roli naczelnego dowództwa w dysponowaniu nim/ z drugiej zaś - organizacyjne usamodzielnienie części sił lotniczych, a więc wzrost roli lotniczego kierownictwa specjalistycznego. W ten sposób lotnictwo staje się samodzielnym rodzajem wojsk.

W wyniku tych zmian możliwym staje się pełniejsze wykorzystanie ruchliwości lotnictwa, a tym samym wzrost skuteczności jego działań. Szeroki wachlarz wykonywanych przez lotnictwo zadań stał się przyczyną zapoczątkowania, a następnie utrwalenia specjalizacji według rodzajów lotnictwa /rozpoznawcze, łącznikowe, myśliwskie, bombowe, szturmowe/. Wzrost ilościowy lotnictwa powoduje szybki rozwój wewnętrznych form organizacyjnych w lotnictwie: obok eskadr i pułków pojawiają się brygady i dywizje lotnicze.

Bardzo jeszcze niedoskonały stan sprzętu lotniczego spowodował, że podczas I wojny Światowej jedynie w niewielkim stopniu została wykorzystana podstawowa cecha lotnictwa: zdolność wykonywania

1/ Na przykład we Francji 15.5.1918 r. zorganizowano dywizję lotniczą która stanowiła odwód naczelnego dowództwa. W chwili zawieszenia broni dywizja liczyła 732 samoloty.

uderzeń na obiekty połączone poza zasięgiem ognia artylerii. Jednakże dostrzeżono już tę jego główną cechę. Okres międzywojenny miał stać się okresem usuwania zaległości rozwojowych lotnictwa. Po I wojnie światowej panowała w zasadzie jednomyślność co do tego, że działalność ogniowa /bombardowanie, strzelanie/ jest głównym przeznaczeniem lotnictwa. Istniały jednak poważne różnice w ocenie jego aktualnych i perspektywicznych możliwości: od strategicznych możliwości osiągnięcia celów wojny samodzielными działaniami lotnictwa do ograniczonych możliwości czynnika pomocniczego w wojnie. Entuzjaści tej nowej broni /Douhet, Mitchell, Trenchard/ wysuwają teorię o decydującej roli lotnictwa w wojnie, teorię wynikającą z przekonania o strategicznych możliwościach pozbawienia przeciwnika zdolności stawiania oporu. Teoria śmiała, lecz wówczas nierealna, ponieważ lotnictwo nie posiadało odpowiednich po temu środków.

Obok teorii przeceniających możliwości lotnictwa istniały także poglądy świadczące o niedocenianiu tej nowej broni, utrzymujące bowiem praktycznie lotnictwo na pozycjach z okresu I wojny światowej. Kierunek rozwoju lotnictwa w poszczególnych krajach kształtował się więc w okresie międzywojennym w zależności od tego, jaki pogląd na zastosowanie lotnictwa reprezentowało kierownictwo sił zbrojnych danego państwa. Tak np. w Anglii przekonanie o możliwości prowadzenia samodzielnej wojny powietrznej /teoria Douhet'a/ spowodowało, że angielskie lotnictwo usamodzielniało się i jako niezależny rodzaj sił zbrojnych podlegało własnemu ministerstwu. Główną uwagę w okresie międzywojennym zwrócono w Anglii na rozwój lotnictwa strategicznego, przeznaczonego do działań na obiekty przemysłowe i ośrodki ekonomiczne przeciwnika.

Krańcowo odmienne stanowisko zajmował Sztab Generalny francuskiej armii, który praktycznie zachował w mocy zasady użycia lotnictwa z okresu pierwszej wojny światowej.

Podobny pogląd panował również w Polsce, gdzie większość sił lotniczych /około 2/3/ organizacyjnie wchodziła w skład związków ogólnowojskowych, z przeznaczeniem głównie do prowadzenia rozpoznania i dla celów łączności. Pozostałe siły stanowić miały odwód Naczelnego Wodza. Odwód ten planowano użyć na najważniejszych kierunkach działań wojsk lądowych.

W Niemczech zgodnie z teorią "wojny błyskawicznej" lotnictwo miało być użyte przede wszystkim do wsparcia natarcia wojsk lądowych, szczególnie związków pancernych, w operacyjnym i taktycznym współdziałaniu z nimi oraz do niszczenia obiektów frontowego i głębokiego zaplecza przeciwnika.

W Związku Radzieckim przeważał pogląd, że głównym zadaniem lotnictwa jest wspieranie wojsk lądowych i marynarki wojennej w walce i operacji oraz zapewnienie panowania w powietrzu.

Rzeczywistość II wojny światowej oceniła stopień słuszności tych poglądów i usytuowała lotnictwo na właściwym miejscu w systemie sił zbrojnych, najbardziej odpowiadającym zarówno jego ówczesnym możliwościom, jak i potrzebom pola bitwy. Im bardziej nieuzasadnione były przewidywania warunków przyszłej wojny /operacji/ i roli lotnictwa w niej, tym większe zmiany techniczne, taktyczne i organizacyjne trzeba było przeprowadzać.

2. Rozwój lotnictwa podczas II wojny światowej

W II wojnie światowej główną rolę spełniały wojska lądowe, a wśród nich wojska pancerne i zmechanizowane. Cele wojny były osiągnięte w wyniku rozgromienia sił zbrojnych i opanowania najważniejszych ośrodków ekonomicznych i administracyjno-politycznych przeciwnika. Drugie miejsce w systemie sił zbrojnych zajmowało lotnictwo, które w rezultacie szybkiego rozwoju w okresie międzywojennym i w toku trwania wojny stało się rodzajem sił zbrojnych stosującym najsilniejsze środki rażenia, umożliwiającym olbrzymią koncentrację ognia i szerokie stosowanie zaczepnych form działania również w obronie. Jednocześnie lotnictwo stało się podstawowym środkiem rozpoznania operacyjnego oraz umożliwiałoby szybki transport wojsk i środków materiałowych na duże odległości.

Dzięki temu w II wojnie światowej lotnictwo spełniało rolę jednego z decydujących czynników w skali operacyjnej. Świadczą o tym następujące fakty:

- wzrost mocy i zasięgu lotnictwa umożliwił rozpoczęcie operacji /kampanii/ od ^{próby} bezpośredniego osiągnięcia celów operacyjnych /uzyskanie operacyjnego panowania w powietrzu, sparaliżowanie komunikacji nieprzyjaciela itp/;
- bez uzyskania panowania w powietrzu żadna poważniejsza operacja zaczepna nie mogła dojść do skutku ani na lądzie, ani na morzu;
- rozmach operacji uzależniony był w dużym stopniu od intensywności wsparcia lotniczego;
- lotnicze rozpoznanie stanowiło główny środek rozpoznania operacyjnego.

W okresie II wojny światowej podstawowe znaczenie na teatrze działań wojennych we wszystkich rodzajach walki i operacji,

miała działalność lotnictwa na korzyść wojsk lądowych, działalność obejmująca wykonywanie zarówno zadań samodzielnych, jak i we współdziałaniu taktycznym i operacyjnym z wojskami lądowymi. Taką rolę lotnictwo było w stanie spełniać w okresie II wojny światowej, i takiej przede wszystkim pomocy wojska lądowe od lotnictwa żądały. Przewidywania odnośnie strategicznych możliwości lotnictwa nie potwierdziły się i dlatego w czasie wojny najszybciej rozwijało się lotnictwo frontowe /taktyczne/, które stało się najliczniejszą, organizacyjnie odrębną częścią sił lotniczych wszystkich państw uczestniczących w wojnie. Kto nie przygotował takiego lotnictwa przed wojną /Anglia, USA/, był zmuszony organizować je w czasie wojny.

W wyniku szybkiego rozwoju lotnictwo frontowe stopniowo niezależniało się organizacyjnie nie tylko od taktycznych, lecz także od niższych operacyjnych dowództw lądowych, i w końcu uzależnione je bezpośrednio tylko od dowódcy Frontu /dowódcy grupy armii/. Następnie pojawiały się operacyjne związki lotnicze /armia lotnicza, armia lotnictwa taktycznego, flota powietrzna/, składająca się z korpusów i dywizji lotniczych.

W okresie II wojny światowej zdecydowanie wzrósł stopień centralizacji dowodzenia lotnictwem. Wymagał tego operacyjny charakter większości zadań, wykonywanych przez lotnictwo, a także znaczna operacyjna samodzielność działań lotnictwa. Wiele zadań lotnictwo wykonywało metodą operacji samodzielnych. Przez pojęcie to rozumiano zorganizowane, prowadzone wg jednego zamiaru i planu działania bojowe różnych rodzajów lotnictwa, skierowane na wykonanie określonych operacyjnych lub strategicznych zadań na lądowym lub morskim teatrze działań wojennych. W okresie II wojny światowej samodzielne operacje lotnicze najczęściej były prowadzone w celu:

- rozgromienia dużych zgrupowań lotnictwa nieprzyjaciela;
- zdeorganizowania komunikacji;
- okazania pomocy wojskom w okrażeńiu oraz partyzantom;
- obezwładnienia i niszczenia ekonomicznych i politycznych ośrodków nieprzyjaciela.

W warunkach II wojny światowej przekłamanie głęboko urzutowanej obrony stanowiło poważny problem. Dlatego jedną z cech wojny była olbrzymia koncentracja sił i środków na wąskich

odcinkach frontu. Duże nasycenie pola bitwy środkami ogniowymi, a także szybkie, dysponujące dużą siłą ognia odwody przeciwnika stanowiły przeszkodę, której wojska lądowe własnymi siłami i środkami z zasady nie były w stanie zlikwidować. Niezbędną stała się pomoc lotnictwa. Podstawową formą pomocy ze strony lotnictwa na rzecz wojsk lądowych w walce i operacji stało się wsparcie lotnicze. O jego znaczeniu może świadczyć fakt utworzenia specjalnego lotnictwa przeznaczonego do wykonywania zadań wsparcia /lotnictwo szturmowe w Związku Radzieckim/, a tam, gdzie takiego lotnictwa nie posiadano, wydzielano do wsparcia wojsk lądowych określone siły ze składu lotnictwa bombowego i lotnictwa myśliwskiego.

Wsparcie było ściśle związane zedziałaniami wspieranych wojsk. Istniała więc ścisła zależność zadań wsparcia od rozwoju sytuacji lądowej, a miarą jego wartości stał się stopień wykorzystania skutków uderzeń lotnictwa przez zainteresowane wojska. Warunki sytuacji lądowej określały czas uderzeń i niezbędny rezultat działań lotnictwa. Charakter wsparcia lotniczego wynikał z charakteru potrzeb wojsk lądowych. Do zaspokojenia taktycznych potrzeb pola walki stosowano wsparcie bezpośrednie /taktyczne/. Operacyjne potrzeby pola bitwy wymagały stosowania wsparcia pośredniego.

Wsparcie bezpośrednie polegało na zwalczaniu celów położonych w bezpośredniej styczności z wspieranymi wojskami dzięki czemu rezultaty uderzeń lotnictwa mogły wpływać bezpośrednio na przebieg i wynik walki lądowej. Wprowadzona w okresie II wojny światowej metoda bezpośredniego wsparcia zwana "towarzyszeniem" zapewniała pozbawienie wojsk przeciwnika na dłuższy okres czasu zdolności bojowych w określonym rejonie, zwykle w pasie natarcia wojsk lądowych. Długotrwałe oddziaływanie ogniowe z powietrza uzyskiwano przez wykonywanie kolejnych uderzeń małymi grupami samolotów szturmowych, bombowych lub myśliwskich, w różnych odstępach czasu, lub też przez długotrwałe przebywanie nad polem walki zmieniających się grup. Grupy lotnicze stosowały nad celem ugrupowanie bojowe zwane "kręgiem" zapewniające taktyczną ciągłość oddziaływania na obiekt.

W odróżnieniu od bezpośredniego wsparcia, wsparcie pośrednie polegało głównie na przeciwdziałaniu planowej akcji odwodów operacyjnych, wzbranianiu przegrupowań wojsk i dopływu zaopatrzenia do linii frontu. Rezultaty tych działań, w których brał udział zarówno lotnictwo frontowe /taktyczne/ jak i lotnictwo strategiczne

/lotnictwo dalekiego działania/ miały wpływ na przebieg i wynik operacji /kampanii/.

Rozstrzygające znaczenie w skali operacyjnej posiadało wsparcie pośrednie, nie mniej jednak doświadczenia II wojny światowej dowodzą, że istniały zarówno sytuacje w których przeważały potrzeby taktyczne jak i sytuacje w których należało uwzględnić przede wszystkim potrzeby operacyjne wojsk lądowych.

Jeżeli na przykład nacierające wojska nie miały warunków sprzyjających szybkiemu natarciu, gdy napotykały na zbyt duży opór, gdy tempo natarcia było małe, uderzenia na obiekty taktyczne /wzły oporu, artyleria, czołgi, siła żywa na polu walki/, stanowiące w określonych warunkach podstawę oporu broniących się wojsk, stawały się nieodzowne. W warunkach dużego tempa natarcia, a tym bardziej w warunkach pościgu operacyjnego, bezpośrednio wsparcie wojsk na polu walki nie było konieczne i dlatego główne siły lotnictwa kierowano na oddziały przeciwnika skoncentrowane w głębi, na jego broń pancerną i system zaopatrzenia. Niekiedy używano również lotnictwa jako straży bocznej, osłaniającej operacyjne skrzydło wojsk znajdujących się w pościgu.

Potrzeby wspieranych wojsk stanowiły podstawowy, ale nie jedyny czynnik określający charakter wsparcia lotniczego. Drugim istotnym czynnikiem były ówczesne możliwości lotnictwa. Siły zbrojne dysponujące słabym lotnictwem musiały ograniczać się do wsparcia bezpośredniego, gdyż uderzenia nawet niewielkimi siłami lotnictwa, ale wykonywane na obiekty taktyczne położone bezpośrednio przed własnymi wojskami, gwarantowały możliwość natychmiastowego wykorzystania ich skutków przez wojska. Rozszerzenie strefy działań przy braku odpowiednich możliwości prowadziło do rozproszenia wysiłku, dając niewielki efekt w sensie operacyjno-taktycznym, gdyż wraz ze zwiększeniem głębokości działań wzrasta zarówno ilość jak i znaczenie obiektów, a więc uderzenia muszą być odpowiednio skuteczniejsze.

Systemy współdziałania i dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia musiały być dostosowane do charakteru wykonywanych zadań oraz do warunków w jakich zadania były wykonywane.

Zadania o charakterze operacyjnym wynikały z ogólnych planów operacji. Obiekty działań lotnictwa znajdowały się w znacznej odległości od własnych wojsk, a rezultaty uderzeń lotnictwa nie miały bezpośredniego wpływu na przebieg i wynik walki. W tych warunkach bezpośredni kontakt taktycznych dowództw lądowych i lotnictwa był zbędny. Wystarczała ogólna koordynacja uderzeń lotnictwa z działaniami wojsk lądowych /przede wszystkim w czasie/ realizowana przez operacyjny sztab ogólnowojskowy /Front, Grupa Armii/. Dowodzenie lotnictwem wykonującym zadania wsparcia o charakterze operacyjnym było więc stosunkowo proste. Związki lotnictwa frontowego działały wg planu Frontu, otrzymując konkretne zadania od dowódcy armii lotniczej. Dowódcy taktycznych związków lotniczych mogli dowodzić swymi oddziałami ze stanowisk dowodzenia znajdujących się w rejonie węzła lotniskowego.

Zadania o charakterze taktycznym wynikały z taktycznych potrzeb walki. Obiekty działań lotnictwa znajdowały się w niewielkiej odległości od linii styczności bojowej, a rezultaty uderzeń lotnictwa powinny być możliwie natychmiast wykorzystane przez własne wojska lądowe. Praktycznie było to więc wspólne /a nie tylko uzgodnione/ wykonywanie taktycznych zadań przez wojska lądowe i lotnictwo. W tych warunkach koordynacja działań, i to nie tylko w czasie, lecz także wg rubieży i obiektów musiała odbywać się tam, gdzie zapadały decyzje taktyczne. Stąd też wynikała potrzeba jednolitego rozumienia wspólnie wykonywanych zadań taktycznych, a także potrzeba stałej łączności między taktycznymi dowództwami i sztabami wojsk lądowych i lotnictwa, stałej wzajemnej informacji o zmianach sytuacji i planowanych działaniach oraz dokładnej znajomości ^{przez} współdziałające wojska sygnałów wzajemnego rozpoznania i łączności. A zatem była to potrzeba łączenia taktycznych elementów systemu dowodzenia lotnictwem ze stanowiskami dowodzenia dowódców taktycznych związków ogólnowojskowych.

Stosowany w okresie II wojny światowej system dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia musiał uwzględniać manewrowy charakter działań. Celem zapewnienia możliwie szybkiego reagowania na nieoczekiwane zmiany sytuacji system dowodzenia przewidywał start na wezwanie /na sygnał/ z pola walki grup znajdujących się na lotniskach w gotowości do działań.

Wykonawca mógł otrzymać zadanie zarówno przed startem jak i w powietrzu, w czasie lotu grupy na wykonanie zadania. Przewidywano również możliwość przecelowania grup w powietrzu na inne ważniejsze cele.

Fakt, że działania wojsk lądowych w okresie II wojny światowej koncentrowały się z zasady na wąskim odcinku frontu ułatwiał organizację dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia, którego działalność również koncentrowała się na kierunku głównego uderzenia wojsk lądowych. Niewielkie stosunkowo odległości stanowisk dowodzenia /punktów obserwacyjnych/ od linii frontu i od obiektów działań lotnictwa umożliwiały dowódcom taktycznych związków lotniczych osobiste dowodzenie grupami w powietrzu, a nawet wzrokowe naprowadzanie grup lotniczych na cele. Sprzyjały temu również dane taktyczno-techniczne ówczesnych samolotów, szczególnie samolotów szturmowych. W celu wypełnienia luk między stanowiskami dowodzenia /punktami obserwacyjnymi/ dowódców lotniczych, a także w celu przybliżenia elementów systemu dowodzenia lotnictwa do rejonu wykonania zadań bezpośredniego wsparcia, organizowano sieć posterunków naprowadzania samolotów na cele naziemne. Posterunki naprowadzania lotnictwa w czołowych oddziałach wojsk lądowych umożliwiały uwzględnianie potrzeb wsparcia nie tylko taktycznych związków ogólnowojskowych, lecz także oddziałów, a nawet pododdziałów lądowych.

Drugim co do znaczenia zadaniem lotnictwa w okresie II wojny światowej była walka o panowanie w powietrzu. Przez pojęcie "panowania w powietrzu" rozumiano stan zapewniający lotnictwu jednej strony walczącej dużą swobodę działania, przy jednoczesnym uniemożliwieniu lotnictwu przeciwnika prowadzenia zorganizowanej skutecznej działalności bojowej. Naturalnie, stan ~~posiadania~~ ^{panowania} w powietrzu nie pozostawał bez wpływu na warunki działań wojsk lądowych.

Pojęcie panowania w powietrzu pojawiło się już podczas I wojny światowej w wyniku dążenia walczących stron do zapewnienia własnemu lotnictwu rozpoznawczemu i bombardującemu odpowiednich warunków wykonania zadań, przy jednoczesnym zabezpieczeniu własnych wojsk przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza. Dążenie to doprowadziło do ostrych walk powietrznych, które

podczas I wojny światowej były główną metodą walki o uzyskanie panowania w powietrzu. Szybki rozwój lotnictwa bombowego i stosowanych przez nie środków rażenia powodował, że efekt uderzeń z powietrza systematycznie wzrastał. Ponieważ zwalczanie nieprzyjacielskich samolotów przez lotnictwo myśliwskie w walkach powietrznych stało się niewystarczające pojawiła się nowa metoda walki o panowanie w powietrzu, umożliwiająca udział w niej wszystkich rodzajów lotnictwa, a polegająca na zwalczaniu samolotów przeciwnika na lotniskach. Znaczenie tej metody podczas II wojny światowej stale wzrastało, tym bardziej, że wraz z rozwojem lotnictwa wzrastała jego zależność od stanu i wyposażenia lotnisk, a więc samo niszczenie lotnisk /baz lotniczych/ ograniczało możliwości bojowe lotnictwa nieprzyjacielskiego. Obok lotnictwa frontowego i lotnictwa marynarki wojennej do walki o panowanie w powietrzu zostało włączone również lotnictwo strategiczne, którego udział polegał głównie na niszczeniu przemysłu lotniczego i ośrodków szkolenia personelu lotniczego.

Podczas II wojny światowej panowanie w powietrzu było jednym z podstawowych warunków uzyskania powodzenia w działaniach na lądzie i na morzu. Rozróżniano: a/ strategiczne panowanie w powietrzu - uzyskiwane na teatrze działań wojennych i utrzymywane bez przerwy w okresie trwania wojny lub kampanii; b/ operacyjne panowanie w powietrzu nazywane także "ogólną przewagą w powietrzu" - utrzymywane w okresie trwania operacji w rejonie objętym działaniami wojsk lądowych /marynarki wojennej/; c/ taktyczne panowanie w powietrzu, nazywane także "lokalną przewagą w powietrzu" - uzyskiwane na krótko i w ograniczonym rejonie.

Panowanie w powietrzu nie stanowiło celu samego w sobie lecz było jednym z etapów prowadzących do celu głównego i warunkujących jego osiągnięcie. Ponieważ główny cel realizowały wojska lądowe walka o panowanie w powietrzu musiała być zawsze ściśle łączona z rozwojem sytuacji lądowej, z kierunkiem głównych działań wojsk lądowych, a jej intensywność zależała od celu i intensywności działań wojsk lądowych.

W warunkach II wojny światowej bez uzyskania panowania w powietrzu żadna poważniejsza operacja zaczepna /kampania/ nie mogła w zasadzie dojść do skutku ani na lądzie, ani na morzu. W walce tej lotnictwo /głównie bombowe/ było prawie jedynym środkiem zwalczania środków napadu powietrznego na ziemi i najskuteczniejszym

środkiem zwalczania środków napadu w powietrzu /lotnictwo myśliwskie/. Dawało to wszystkim rodzajom lotnictwa, zwalczającym zarówno środki napadu powietrznego na ziemi jak i lotnictwu myśliwskiemu zwalczającemu samoloty nieprzyjaciela w powietrzu, dużą swobodę w wyborze sposobów działania. Sposoby te wynikały w głównej mierze z charakteru wykonywanego zadania, właściwości sprzętu lotniczego oraz aktualnej sytuacji w powietrzu.

Zaczepekne rodzaje lotnictwa /lotnictwo bombowe, lotnictwo szturmowe/ stosowały uderzenia jednoczesne lub kolejne. Myśliwce zwalczające nieprzyjacielskie samoloty w powietrzu najczęściej startowały z położenia "dyżurowania na lotnisku" /główny sposób/. Najważniejsze obiekty osłaniano sposobem patrolowania w powietrzu. Ponadto do niszczenia pojedynczych samolotów nieprzyjaciela stosowano "swobodne pólowanie", wykorzystując do tego celu najlepiej przygotowane załogi myśliwskie.

System dowodzenia lotnictwem biorącym udział w walce o panowanie w powietrzu musiał być dostosowany do ówczesnych metod działania. Jak podano wyżej, w okresie II wojny światowej stosowano dwie równorzędne metody walki o panowanie w powietrzu:

- zwalczanie nieprzyjacielskich środków napadu powietrznego na ziemi, realizowane przez zaczepekne rodzaje lotnictwa /LB i LSz/;
- zwalczanie środków napadu powietrznego w czasie ich lotu, realizowane przez lotnictwo myśliwskie.

Różnica w charakterze zadań wykonywanych przy zastosowaniu obu wymienionych metod była tak duża, że zmuszała do stosowania w lotnictwie frontowym dwóch różnych systemów dowodzenia:

- systemu dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania o charakterze zaczepeknym, obejmującego dowodzenie lotnictwem bombowym i szturmowym;
- systemu dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania o charakterze obronnym, obejmującego dowodzenie lotnictwem myśliwskim obrony przeciwlotniczej wojsk.

Pierwszy system pokrywał się z podanym wcześniej systemem dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia pośredniego, gdyż dotyczył tych samych rodzajów lotnictwa i musiał odpowiadać identycznym wymaganiom, ponieważ i w tym wypadku obiekty działań

lotnictwa /lotniska nieprzyjaciela i samoloty na nich/ znajdowały się w znacznej odległości od przedniego skraju walczących wojsk, rezultaty uderzeń lotnictwa nie miały bezpośredniego wpływu na przebieg i wynik walki, a więc bezpośredni kontakt dowódców lotniczych i lądowych był zbędny. Tak więc wystarczał wspólny system dowodzenia lotnictwem bombowym i szturmowym, bez względu na to czy uczestniczyły one w pośrednim wsparciu wojsk lądowych, czy w walce o panowanie w powietrzu.

Istotny wpływ na organizację dowodzenia lotnictwem myśliwskim w okresie II wojny światowej wywarły zadania jakie wykonywało ono w ogólnym systemie obrony przeciwlotniczej wojsk. Lotnictwo myśliwskie było najskuteczniejszym środkiem walki ze środkami napadu powietrznego w czasie ich lotu, i jedynym środkiem zdolnym do zwalczania tych środków na dalekich podejściach do osłanianych obiektów. Nic więc dziwnego, że lotnictwo myśliwskie dysponowało w całym osłanianym rejonie pełną swobodą działania. Stąd wynikała duża samodzielność prawie całkowicie scentralizowanego w skali armii lotniczej systemu dowodzenia lotnictwem myśliwskim obrony przeciwlotniczej wojsk. Wypadki częściowej decentralizacji dowodzenia lotnictwem myśliwskim były zjawiskiem wyjątkowym. Miały one miejsce jedynie wtedy, gdy niezbędną okazała się osłona /przez myśliwce/ jakiegoś związku ogólnowojskowego lub pancernego, działającego w oderwaniu od sił głównych /np. osłona działań grup szybkich/.

Poza podaną w dwóch wymienionych wyżej grupach zadań działalnością ogniową lotnictwa istotne znaczenie dla wojsk lądowych posiadała w okresie II wojny światowej działalność rozpoznawcza. Ponadto w okresie II wojny światowej ujawnia swoje walory lotnictwo transportowe, zapewniające szybki transport wojsk i środków materiałowych na duże odległości. Staje się ono ważnym środkiem zabezpieczenia operacji. Jego rozwój sprzyja rozwojowi wojsk powietrzno-desantowych, zwiększeniu manewrowości wojsk lądowych, zwiększeniu rozmachu operacji.

Zarówno działalność rozpoznawcza jak i działalność transportowa lotnictwa /jako działalność o charakterze pomocniczym, usługowym/ były ściśle związane z głównymi celami operacyjno-taktycznymi realizowanymi przez wojska lądowe. Sposoby działania, stosowane przez lotnictwo rozpoznawcze i lotnictwo transportowe,

a także metody współdziałania i dowodzenia, podobnie jak w lotnictwie wykonującym zadania o charakterze ogniowym musiały być dostosowane do charakteru wykonywanych zadań i warunków w jakich zadania były wykonywane, z uwzględnieniem stanu sprzętu bojowego.

Tak więc w warunkach II wojny światowej zarówno działalność ogniowa jak i działalność pomocnicza lotnictwa wynikały przede wszystkim z potrzeb wojsk walczących na teatrach działań wojennych. Zapotrzebowanie na lotnictwo ze strony pola bitwy, na którym rozstrzygały się losy wojny było tak duże, że nie tylko całe lotnictwo frontowe /taktyczne/, lecz okresowo także lotnictwo strategiczne musiały być angażowane do działań bezpośrednio na korzyść walczących wojsk.

Działalność o charakterze strategicznym spełniła niewątpliwie określoną rolę w osłabieniu wojenno ekonomicznego potencjału przeciwnika, niemniej jednak nie mogła zdecydować o losach wojny. Lotnictwo strategiczne nie miało czym zrealizować zasad, zawartych w teorii gen. Douhet'a.

beduwa!
Kiedy lotnictwo uzyska wreszcie odpowiednie środki rażenia /broń jądrową/ okaże się, że warunek ten został spełniony zbyt późno, aby mogło ono stać się czynnikiem decydującym o wyniku wojny. Kiedy bowiem lotnictwo znalazło się u szczytu swej potęgi, gdy wydawało się, że już nic nie stoi na przeszkodzie, aby uzbrojone w nową broń spełniało decydującą rolę w wojnie, pojawia się nowa siła, doskonalsza niż lotnictwo pilotowane, a mianowicie wojska raketowe.

II. ZMIANY ZACHODZĄCE NA WSPÓŁCZESNYM POLU BITWY I ICH WPŁYW NA ISTOTĘ I ZAKRES UŻYCIA LOTNICTWA

1. Wpływ pojawienia się wojsk raketowych na operacyjno-taktyczne zastosowanie lotnictwa

W okresie powójennym na czoło się zbrojnych wysunęły się wojska raketowe posiadające nieograniczony zasięg działania, olbrzymią prędkość i wysokość lotu, dużą dokładność trafiań w cel, swobodę manewrowania ogniem, zdolność przenoszenia ładunku jądrowego dowolnej mocy. Rakiety balistyczne są praktycznie nieuchwytnie dla istniejących środków obrony powietrznej, prawie niezależne od warunków atmosferycznych, zdolne do wykonania uderzeń nieoczekiwanych, szybkich i skutecznych - jednocześnie na obiekty frontowe i obiekty głębokiego zaplecza^{1/}.

Dzięki tym właściwościom nowy rodzaj sił zbrojnych - strategiczne wojska raketowe - zyskuje decydujące znaczenie w wojnie. Nareszcie pojawia się możliwość uzyskania zdecydowanych efektów strategicznych przy pomocy uderzeń z powietrza. Gen. Douhet pomylił się jedynie co do osoby głównego realizatora tych uderzeń.

Masowe stosowanie broni raketowej jądrowej strategicznego przeznaczenia gruntownie zmieni charakter wojny i sposoby jej prowadzenia. Olbrzymi wzrost mocy i zasięgu stosowanych środków rażenia umożliwi rozpoczynanie wojny od prób osiągnięcia celów strategicznych. Istnieje realna możliwość wykonania jednoczesnego uderzenia, w wyniku której zostanie poważnie osłabiony potencjał ekonomiczno-polityczny i wojskowy nieprzyjaciela. Fakt ten nie pozostanie bez wpływu na operacyjne zastosowanie wojsk, a przeciwnie - podstawowym czynnikiem określającym charakter działań operacyjno-taktycznych będą właśnie rezultaty prób szybkiego osiągnięcia celów strategicznych.

Drugim czynnikiem mającym wpływ na charakter operacji są zmiany, jakim uległy istniejące już wcześniej rodzaje sił zbrojnych /wojska lądowe, lotnictwo, marynarka wojenna/ w rezultacie wyposażenia ich w broń raketowo-jądrową przeznaczenia operacyjno-taktycznego. Broń ta stała się ich głównym środkiem działania i pod jej

1/ "Wojenna strategia" /opracowana pod redakcją Marsz. Zw. Radz. W. D. Sokołowskiego/. Wyd. W. I. M. O. ZSRR. Moskwa 1962; str. 220.

Prof. Potrzebie
co ma w sobie
wskazywać

wpływem zmieniają się z jednej strony możliwości tych wojsk, z drugiej zaś - warunki pola bitwy. Należałoby teraz odpowiedzieć na pytanie - w jaki sposób wyżej wymienione zmiany wpłyną na użycie lotnictwa frontowego w bitwie.

Rozwój jakościowy lotnictwa i doskonalenie sprzętu lotniczego trwa bez przerwy. Jednak mimo coraz większych taktyczno-technicznych osiągnięć lotnictwa znaczenie jego nie wzrasta. Jeżeli do niedawna lotnictwo było jedynym wykonawcą szeregu zadań, to obecnie poza zadaniami związanymi z transportem powietrznym nie będzie ono nie tylko jedynym, lecz nawet głównym wykonawcą tych zadań. Tak np. lotnictwo nie jest już ani jedynym, ani najdoskonalszym środkiem napadu powietrznego, nie dysponuje już bowiem ani największym zasięgiem działania, ani najdoskonalszymi środkami rażenia. Obecnie "rakiety posiadają największy zasięg, moc i efektywność uderzeń"^{1/}. Wszystko to pozwala mniemać, że rola lotnictwa w wojnie, w bitwie, nie może pozostać taka jaka była w okresie II wojny światowej. Jego drugorzędną rolę w zastosowaniu strategicznym określają z jednej strony olbrzymie możliwości strategicznych wojsk raketowych, z drugiej - wzrastające /w miarę rozwoju nowoczesnych środków obrony powietrznej / ryzyko stosowania lotnictwa bombowego.

Tak więc ze względu na ograniczone możliwości strategicznego zastosowania lotnictwa podstawowym staje się obecnie zastosowanie operacyjno-taktyczne, z tym jednak, że i tutaj zaszła poważna zmiana na niekorzyść lotnictwa, a mianowicie nastąpiło zawężenie zakresu jego operacyjnego zastosowania, zmniejszyła się operacyjna samodzielność lotnictwa. Wszystko co w okresie II wojny światowej było dowodem świadczącym na rzecz lotnictwa, jako czynnika operacyjnego obecnie w znacznym stopniu straciło swą wartość dowodową np:

- panowanie w powietrzu było związane z działalnością lotnictwa pilotowanego, podczas gdy obecnie w warunkach szybkiego rozwoju nowego, znacznie skuteczniejszego środka napadu powietrznego, jakim są wojska raketowe, pojęcie to traci w zasadzie swą aktualność;

1/ Tamże, str.226.

- w warunkach, w których wspierane wojska dysponują własnym skutecznym środkiem wsparcia ogniowego /broń raketowa operacyjno-taktycznego przeznaczenia/ znacznie zmniejsza się wpływ wsparcia lotniczego na rozmach operacji;
- w miarę doskonalenia bezpilotowych środków rozpoznania powietrznego zakres rozpoznania lotniczego będzie ulegał stopniowemu zawężaniu.

Jednocześnie poważnie zmniejszyły się możliwości wykonywania zadań o znaczeniu operacyjnym metodą samodzielnych operacji lotniczych. W obecnych warunkach bardziej realne stają się operacje powietrzne /zwane także operacjami raketowo-lotniczymi/, ponieważ stanowią one połączone działania wojsk raketowych i lotnictwa organizowane i prowadzone według jednego zamiaru i planu oraz skierowane na wykonanie określonych zadań operacyjnych, a także operacyjno-strategicznych. Działania lotnictwa w tych operacjach będą ściśle związane z działaniami wojsk raketowych, stanowiących główną siłę uderzeniową.

Takie połączone operacje powietrzne mogą być prowadzone w celu:

- niszczenia raketowych i lotniczych zgrupowań nieprzyjaciela;
- rozgromienia głębokich odwodów;
- zdeorganizowania komunikacji;
- niszczenia ważnych obiektów o znaczeniu operacyjnym i strategicznym.

W operacjach powietrznych mogą także brać udział powietrzne grupy desantowe i dywersyjne. Zadaniem tych grup byłoby opanowywanie i niszczenie składów broni jądrowej, raket na pozycjach startowych, organów dowodzenia lotnictwem i wojskami raketowymi, samolotów na lotniskach itp.

Widzimy więc, że pole wyłącznej działalności lotnictwa zawęży się. Obecnie jedynie zadania związane z transportem powietrznym będą realizowane wyłącznie przez lotnictwo. Wszystkie inne zadania na współczesnym polu bitwy lotnictwo pilotowane będzie wykonywało wspólnie z wojskami raketowymi, spełniającymi rolę głównego wykonawcy. Tak więc lotnictwo ustępuje z pozycji nie tylko jedynej, lecz także z pozycji głównego wykonawcy wielu zadań, ponieważ pojawił się nowy bardziej doskonały wykonawca.

Masowe wprowadzenie wojsk raketowych radykalnie zmieniło sytuację lotnictwa w systemie sił zbrojnych w ogóle, a sytuację

lotnictwa frontowego w bitwie /w operacji/ w szczególności.

Analiza głównych zadań przy wykonywaniu których przewidziany jest udział lotnictwa pozwoli określić o ile jest on niezbędny i możliwy w warunkach współczesnego pola bitwy. Warunkiem słusznego wnioskowania jest obiektywna ocena zarówno potrzeb współczesnego pola bitwy, jak i aktualnych możliwości lotnictwa.

2. Aktualne zadania lotnictwa i możliwości ich wykonania

Operacyjno taktyczna działalność lotnictwa frontowego obejmuje obecnie cztery główne grupy zadań:

- walkę z środkami napadu jądrowego;
- wsparcie ogniowe wojsk frontu;
- rozpoznanie lotnicze;
- transport powietrzny.

Dwie pierwsze grupy zadań to działalność o charakterze ogniowym, dwie następne - to działalność o charakterze pomocniczym, usługowym na rzecz wojsk lądowych.

A. Udział lotnictwa frontowego w walce ze środkami napadu jądrowego

Pojawienie się broni jądrowej oraz szybki rozwój nowoczesnych środków jej zastosowania spotęgowały groźbę uderzeń z powietrza. Obecnie nawet nieliczne uderzenia kryją w sobie groźbę masowych strat. Ze względu na dużą prędkość pocisków raketowych i znaczną swobodę manewrowania pojedynczymi samolotami i małymi grupami lotniczymi poważnie wzrosły możliwości uzyskania zaskoczenia przez środki masowego rażenia.

Wzrost zagrożenia obiektów z powietrza powoduje, że wywalczenie przewagi w zakresie broni jądrowej i sił stosujących tę broń staje się nieodzownym warunkiem uzyskania powodzenia w działaniach, a w związku z tym walka ze środkami napadu jądrowego będzie głównym zadaniem wojsk raketowych i lotnictwa.

Zagadnienie udziału lotnictwa frontowego w walce ze środkami napadu jądrowego łączy w sobie dwa zasadnicze rodzaje działalności bojowej - dwie różne metody działań:

- metodę zaczepną - polegającą na niszczeniu broni raketowej /w marszu oraz na pozycjach startowych/, samolotów na lotniskach, składów broni masowego rażenia i radiotechnicznych środków dowodzenia;

- metodę obronną - polegającą na niszczeniu środków napadu w powietrzu/w czasie ich lotu/ w ramach osłony wojsk i tyłów frontu.

Nie trudno doszukać się analogii między wymienionymi wyżej metodami walki ze środkami napadu jądrowego, a stosowanymi w okresie II wojny światowej metodami walki o panowanie w powietrzu. Wzrosła jedynie rozpiętość zwalczanych obiektów i zmienił się ich ciężar gatunkowy.

Jak wiadomo w I wojnie światowej walki powietrzne stanowiły główną metodę wywalczenia panowania w powietrzu. Potem obydwie metody były traktowane równorzędnie, z tym, że w warunkach II wojny światowej zwalczanie środków napadu powietrznego na ziemi było metodą bardziej skuteczną: "na jeden strącony w powietrzu samolot średnio wykonywano około 30 s/l, a na jeden samolot nieprzyjaciela zniszczony na lotnisku - tylko 5 s/l"^{1/}. Nie zawsze jednak metoda skuteczniejsza była metodą podstawową. Przyczyny były różne. Np. "przyczyną stosunkowo małego ciężaru gatunkowego oddziaływania radzieckiego lotnictwa na lotniska była ilościowa i jakościowa słabość radzieckiego lotnictwa bombowego, trudności prowadzenia tego rodzaju działań bojowych oraz niedocenianie przez niektórych dowódców lotniczych skuteczności uderzeń na lotniska"^{2/}.

Należałoby teraz odpowiedzieć na następujące pytania: jakie będzie znaczenie każdej z wymienionych metod działania w obecnych warunkach? Która z nich będzie obecnie metodą skuteczniejszą, ekonomiczniejszą? I wreszcie, która winna być szerzej stosowana przez lotnictwo.

Odpowiedź na pierwsze pytanie wydaje się prosta. Masowe wprowadzenie broni raketowo-jądrowej powoduje, że zaczepne metody działania zyskują na znaczeniu. Obrona stała się obecnie opłacalna mniej niż kiedykolwiek. Bezpieczeństwo w dobie broni raketowo-jądrowej uwarunkowane jest przede wszystkim skutecznością środków napadu, a nie siłą obrony bowiem żaden system obrony nie może obecnie równać się pod względem skuteczności z działaniami zaczepnymi. I chyba nie ma żadnych podstaw do tego, aby tę powszechnie obowiązującą w warunkach masowego stosowania broni

1/ "Wojenna strategia" /Oprac. pod red. Marsz. Zw. Radz. W. D. Sokołowskiego/. Wyd. W. I. M. O. ZSRR. Moskwa 1962; str. 183.

2/ Tamże.

rakietowej zasadę uznać za nieuzasadnioną w przypadku walki z środkami napadu jądrowego.

Nie trudną również wydaje się odpowiedź na następne pytanie. Sytuacja środków obrony powietrznej w porównaniu z okresem II wojny światowej znacznie się pogorszyła. Istnieje obecnie całkowita zgodność poglądów co do tego, że "środki i sposoby napadu mają zdecydowaną przewagę nad środkami i sposobami zabezpieczenia"^{1/}. Zjawisko to napewno nie jest chwilowe. Środki napadu wygrały wyścig i dystans między nimi a środkami obrony powietrznej będzie prawdopodobnie wzrastał coraz bardziej na korzyść pierwszych. Coraz więcej będzie takich środków napadu, których środki obrony powietrznej nie będą w stanie zwalczać w locie. Pozostaje więc niszczenie tych środków na ziemi, przed ich użyciem.

Niezależnie od przewagi technicznej środki napadu mają zawsze przewagę w inicjatywie, podczas gdy środki obrony powietrznej są zmuszone czekać na nalot, a więc na inicjatywę przeciwnika. Jest to czynnik przynajmniej o tyle istotny, że kto posiada inicjatywę korzysta z prawa wyboru jednej, najwygodniejszej dla siebie drogi działania, podczas gdy dla tego kto inicjatywy nie posiada istnieje tych dróg wiele - czyli, że musi on być wszędzie i o każdej porze przygotowany na najgorszy dla siebie wariant działania. Pociąga to za sobą zawsze nieekonomiczne wykorzystanie posiadanych sił.

Szczególnie niekorzystną stała się obecnie sytuacja lotnictwa myśliwskiego, działającego w systemie obrony powietrznej wojsk. A oto przyczyny:

a/ Dawniej lotnictwo myśliwskie mogło zwalczać wszystkie środki napadu powietrznego, ponieważ były to wyłącznie samoloty. Obecnie nie tylko, że nie jest w stanie zwalczać wszystkich, ale nie zdąży zwalczyć środków najważniejszych, najgroźniejszych, a mianowicie broni rakietowej. Lotnictwo myśliwskie w systemie obrony powietrznej wojsk jest więc skazane na oczekiwanie do momentu pojawienia się dostępnego dla niego celu, lecącego przy tym w taki sposób, że przechwytywanie przez myśliwce ma jakiegó szanse. Tak więc już i bez tego dostatecznie wąskie przeznaczenie myśliwca zawęża się jeszcze bardziej.

1/ Tamże, str.231.

b/ Te środki napadu powietrznego, które lotnictwo myśliwskie jest jeszcze w stanie przechwytywać stają się coraz bardziej niedostępne, a mianowicie:

- wykonują loty na małych wysokościach lub w stratosferze;
- wykonują loty w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy;
- stosują manewr przeciwradiolokacyjny i przeciwmysliwski.

W rezultacie możliwości lotnictwa myśliwskiego nawet w walce z tymi dostępnymi dla niego celami powietrznymi są już dzisiaj^{1/} bardzo ograniczone, a w przyszłości będą jeszcze mniejsze, bowiem "ciągły wzrost prędkości celów powietrznych, niezależnie od progresywnego wzrostu prędkości myśliwców, prowadzi do zmniejszania się możliwości przechwytywania"^{2/}.

c/ Dotychczas podstawowym sposobem działań lotnictwa myśliwskiego było przechwytywanie celów z położenia dyżurowania na lotnisku. Przechwytywanie z dyżurowania w powietrzu ze względów ekonomicznych było zawsze sposobem pomocniczym, stosowanym w wyjątkowych wypadkach. Obecnie, gdy bezspornym stał się fakt, że dyżurowanie na lotnisku nie zapewnia przechwytywania celów przed linią frontu, ten nieekonomiczny sposób staje się podstawowym. Czyżby warunki na tyle się zmieniły, że to, co było nieekonomiczne kilka lat temu nagle znalazło ekonomiczne uzasadnienie? Nie. Dyżurowanie w powietrzu jest obecnie sposobem bardziej nieekonomicznym niż kiedykolwiek, a jutro będzie jeszcze mniej ekonomicznym niż obecnie. Wynika to z kierunku rozwoju sprzętu lotniczego. Jeżeli sposób ten wprowadza się jako podstawowy, to dowód, że nie ma innego wyjścia. W związku z tym że myśliwce dyżurujące na ziemi mają możliwości bardzo ograniczone sięga się po argument ostateczny, po wyczerpaniu którego pozostaje już tylko kapitulacja lotnictwa myśliwskiego w systemie obrony powietrznej wojsk. Kapitulacja ta prędzej czy później musi nastąpić, gdyż dyżurowanie w powietrzu bynajmniej nie rozwiązuje problemu trudności użycia lotnictwa myśliwskiego w omawianym

1/ Płk dr J. Uchański: Dowodzenie frontowym lotnictwem myśliwskim w osłonie wojsk i obiektów Frontu /streszczenie rozprawy doktorskiej; str.:12,13,17/. Wyd. ASG 1963 r.

2/ Ppłk dr R. Dworak: Nawigatorskie zabezpieczenie działań lotnictwa myśliwskiego OPL wojsk w operacji zaczepnej /streszczenie rozprawy doktorskiej; str.8,9,25/. Wyd. ASG 1963 r.

2/ Ppłk dr R. Dworak - jak wyżej, str.10.

zyski z lotnictwa

systemie, a przeciwnie, jeszcze bardziej go zaostrza.

I nawet nie dlatego, że "przy nalotach na małych wysokościach przechwytywanie celów nawet z położenia dyżurowania w powietrzu jest możliwe tylko nad własnym terenem"^{3/}.

Czynnikiem, który wcześniej czy później postawi pod znakiem zapytania celowość użycia lotnictwa myśliwskiego w systemie obrony powietrznej wojsk będzie fakt, że zadania osłony może wykonywać lotnictwo jedynie pod warunkiem stosowania sposobu najbardziej nieekonomicznego /dyżurowanie w powietrzu/, najbardziej wyczerpującego załogi i zakładającego z góry rezygnację z jakiegokolwiek zaskoczenia lecącego celu, ponieważ dyżurujące w powietrzu myśliwce będą zawsze obserwowane przez radiolokatory nieprzyjaciela.

Taka jest rzeczywistość chociaż nie wszyscy chcą ją dostrzec. Ci, którzy nie chcą się z nią pogodzić zapewniają, że "możliwości bojowe współczesnych samolotów myśliwskich lotnictwa frontowego poważnie wzrosły". Wadą tego optymistycznego stwierdzenia jest jego nieścisłość. Niewątpliwie prawdą jest, że samolot myśliwski lata coraz szybciej i coraz wyżej, że posiada coraz skuteczniejsze uzbrojenie, ale nieprawdą jest, że jego możliwości w walce z dzisiejszymi środkami napadu powietrznego są większe niż możliwości myśliwców z okresu I czy II wojny światowej w walce z współczesnymi im samolotami. Może wygodniej jest rozpatrywać oddzielnie osiągnięcia środków napadu a oddzielnie środków obrony, ale obiektywny wniosek można uzyskać jedynie z zestawienia osiągnięć współczesnych sobie myśliwców i środków napadu powietrznego. Rozpatrywanie możliwości jakiegoś przyszłościowego myśliwca w walce z istniejącymi obecnie środkami napadu jest niczym innym jak tylko próbą uspokojenia siebie i innych, gdyż środki napadu również się rozwijają i to wcale nie wolniej niż lotnictwo myśliwskie.

Obok nieścisłych bywają również sformułowania wieloznaczne, a przez to faktycznie nic nie mówiące. Głosi się np. że "lotnictwo myśliwskie będzie w dalszym ciągu odgrywać poważną rolę w systemie obrony powietrznej wojsk". Wydaje się jednak, że słuszniejsze byłoby twierdzenie głoszące, że lotnictwo - - - - -

3/ Płk dr J. Uchański - jak wyżej, str.17.

myśliwskie nie będzie w stanie nadal odgrywać takiej roli, jak spełniało wówczas, gdy było kilkakrotnie liczniejsze, kiedy nie istniały jeszcze wojska raketowe zarówno zaczepne, stanowiące dziś główny środek napadu powietrznego, jak i obronne, będące obecnie najskuteczniejszym środkiem obrony powietrznej. Dodaje do tego, że dzisiejsze możliwości zwalczania przez lotnictwo myśliwskie środków napadu powietrznego na dalekich podejściach do osłanianych obiektów /co było zawsze głównym jego przeznaczeniem/ są raczej problematyczne, zwłaszcza przy dużym tempie działań wojsk lądowych, a otrzymany pełny obraz tej "w dalszym ciągu poważnej roli" LM w systemie obrony powietrznej wojsk. Nieścisłość sformułowań i niedomówienia napewno jej nie zwiększą. Mogą jedynie odebrać zaufanie do ludzi reprezentujących lotnictwo.

Podczas gdy możliwości niszczenia środków napadu powietrznego w czasie ich lotu zdecydowanie zmniejszają się, możliwości masowego niszczenia ich na ziemi wzrastają, sytuacja ich bowiem jest tutaj znacznie mniej wygodna niż w powietrzu. Zaczepna forma walki ze środkami napadu jądrowego jest więc skuteczniejsza i realniejsza niż zwalczanie w powietrzu. Obecnie wystarcza np. jedna celna bomba atomowa średniej mocy, lub odpowiedni pocisk raketowy, aby zniszczyć całkowicie lotnisko wraz ze znajdującym się na nim sprzętem i urządzeniami, rozmieszczonymi w promieniu 3-5 km od punktu zerowego^{1/}. Środki napadu jądrowego mogą być niszczone na ziemi masowo i w sposób planowany.

Nasuwają się więc następujące wnioski:

a/ Na czoło wszystkich zadań wykonywanych przez wojska raketowe i lotnictwo wysuwa się obecnie walka ze środkami napadu jądrowego. Rezultaty tej walki będą miały większy wpływ na całość przebiegu działań niż walka o panowanie w powietrzu w okresie II wojny światowej. Dlatego należy liczyć się z tym, że zaangażuje ona główną siłę lotnictwa frontowego. Walka z tą groźną bronią winna być możliwie ciągła i konsekwentna a więc prowadzona bez względu na warunki atmosferyczne i porę doby i zakładająca niszczenie środków napadu zarówno na ziemi /przed ich użyciem/ jak i w powietrzu /w ramach osłony

1/ "Manewry połączonych sił zbrojnych NATO pod kryptonimem Jesień 1959".
Wyd. Zarz. II Szt.Gen. 1959; str.72.

wojsk i tyłów Frontu/. W walce ze środkami napadu jądrowego decydujące znaczenie posiada zwalczanie ich na ziemi, ponieważ w obecnych warunkach jedynie zdecydowane działania zaczepne mogą zapewnić pozytywny rezultat, tj. rozgromienie głównych nieprzyjacielskich sił napadu jądrowego. Obrona powietrzna ze względu na jej ograniczone możliwości stanowi pomocniczą formę walki.

Dominujące znaczenie zaczepnych form walki wymaga zaangażowania w nie wszystkich sił, które mogą być wykorzystane w sposób zaczepny tj. które nie muszą czekać na uderzenia przeciwnika, a mogą być użyte do uprzedzenia tego uderzenia. W działaniach o charakterze obronnym powinny znaleźć zastosowanie jedynie te siły, które nie są w stanie działać zaczepnie. Wydaje się, że w obecnych warunkach system obronny nie powinien być rozwijany kosztem sił zdolnych do działań zaczepnych.

b/ Obrona powietrzna staje się najmniej ekonomicznym sposobem użycia lotnictwa, które obecnie bardziej nadaje się do wykonywania uderzeń niż do zapobiegania im. Dlatego należy liczyć się z tym, że udział lotnictwa w systemie obrony powietrznej wojsk będzie coraz bardziej ograniczony. Nie wykluczone, że w rezultacie dalszego wzrostu możliwości naziemnych środków obrony powietrznej, a także ze względu na zmniejszające się stale możliwości myśliwców, te ostatnie zostaną w końcu całkowicie wyeliminowane z metod walki obronnej ze środkami napadu jądrowego.

c/ Lotnictwo posiada natomiast duże pole do popisu w walkach o charakterze zaczepnym, gdzie może niszczyć zarówno raketowe jak i lotnicze środki napadu jądrowego, nie rezygnując jednocześnie z własnej inicjatywy i możliwości zaskoczenia przeciwnika oraz nie wyczerpując swych sił w męczącym czekaniu na nalot nieprzyjaciela.

B. Udział lotnictwa frontowego w ogniowym wsparciu wojsk

Kolejnym zadaniem lotnictwa jest ogniowe wsparcie wojsk. Z poprzednich rozdziałów wiemy już, że zadania wsparcia lotniczego, których cechą jest ścisłe powiązanie z działaniami wojsk lądowych, zależą od dwóch podstawowych czynników: od potrzeb wspieranych wojsk i od aktualnych możliwości lotnictwa.

Zacznijmy od określenia potrzeb wojsk na współczesnym polu bitwy z punktu widzenia wsparcia lotniczego.

Potrzeby wojsk lądowych w porównaniu z okresem II wojny światowej uległy zmianie, ponieważ zmienił się zarówno charakter pola bitwy jak i struktura oraz możliwości samych wspieranych wojsk. W związku z planowanym stosowaniem na szeroką skalę broni masowego rażenia oczekuje się dalszego wzrostu rozmachu i ruchliwości działań, prowadzonych przez ruchliwe zgrupowania, przenikające szybko w głąb terenu nieprzyjaciela dla uchwycenia ważnych, a niezniszczonych rejonów /obiektów/. Przekłamanie głęboko urzutowanej obrony przestaje być problemem. Nowe tempo działań wymaga zastosowania nowych sił i nowych metod ich użycia. Dla klasycznej piechoty - do niedawna "królowej broni" - nie ma już miejsca. Wzrasta natomiast znaczenie sił ruchliwych, zdolnych do wykonania szybkich, skoncentrowanych uderzeń, bez potrzeby grożącego masowymi stratami własnymi długotrwałego koncentrowania sił.

W świetle tych wymagań dość problematycznie przedstawiają się nawet możliwości rewelacyjnego w okresie II wojny światowej rodzaju wojsk, tj. wojsk pancernych i zmechanizowanych. Już samo osiągnięcie przez nie zakładanego obecnie tempa działań może budzić wątpliwości. Masowy udział tych wojsk i metody ich użycia były podczas II wojny światowej zjawiskami nowymi, zaskakującymi przeciwnika. Obecnie wszyscy wiedzą czym są czołgi, kiedy mogą być groźne i na czym polega niebezpieczeństwo z ich strony. Wszyscy wiedzą również w jaki sposób i jakimi środkami można je skutecznie zwalczać. II wojna światowa ujawniła zakres możliwości wojsk pancernych. Wiadomo, że skuteczność użycia czołgów zależy od możliwości zapewnienia im swobodnego manewru w terenie i od ciągłości pracy służb pomocniczych. Gdy pojawiały się przeszkody, o "błyskawiczności" poczynani nie mogło być mowy. Zniszczenia spowodowane bombardowaniem niejednokrotnie stanowiły poważną przeszkodę dla czołgów już w okresie II wojny światowej, chociaż wtedy broni atomowej na polu bitwy nikt nie stosował.

A co będzie w warunkach masowego stosowania broni jądrowej? Czy nie zanoszą się do swojego rodzaju "Verdun atomowe"^{1/}?

1/ Gen.br. J. Bordziłowski: Tezy informacji naukowej wygłoszonej w ASG nr tajn.kanc. 0131 z 21.1.1959 r.

Ponad dwukrotne zwiększenie tempa działań w II wojnie światowej w porównaniu z tempem osiąganym w I wojnie światowej było możliwe dzięki masowemu zastosowaniu wojsk pancernych i zmechanizowanych oraz lotnictwa. Jeżeli jedną z cech przyszłej wojny ma być dalszy wzrost tempa działań, to prawdopodobnie nie będzie on zasługą tamtych "starych" już sił, lecz sił nowych, skuteczniejszych i szybszych w działaniu. Zwiększenie mocy uderzeń zapewni broń raketowo-jądrowa, a wzrost szybkości działania zapewni manewr sił głównych drogą powietrzną. Manewr taki gwarantuje z jednej strony przeprowadzenie akcji szybkich, zaskakujących przeciwnika, z drugiej strony - umożliwia bezpieczne omijanie stref zniszczeń i skażeń.

Nasuwa się więc wniosek, że klasyczne wojska lądowe prawdopodobnie nie będą w stanie sprostać nowym wymaganiom pola bitwy. Stąd wzrost ciężaru gatunkowego wojsk powietrzno-desantowych, które przekształcają się z siły pomocniczej w jedną z sił głównych^{2/}. Posiadają one obecnie największe możliwości wyzyskania i utrwalenia rezultatów użycia broni jądrowej, przeniesienia działań na tyły nieprzyjaciela, zaatakowania zgrupowania przeciwnika z tyłu i od strony skrzydeł, wstrzymania lub zahamowania podejścia odwodów, uchwycenia przepraw, mostów, przyczółków i innych obiektów na tyłach nieprzyjaciela nie mówiąc już o możliwości wykonywania zadań rozpoznawczych.

Stąd również coraz szersze wykorzystywanie przez wojska lądowe transportu powietrznego, dzięki któremu wzrasta ich manewrowość, wzrastają możliwości szybkiego uzyskania przewagi w siłach na głównych kierunkach działań oraz możliwości szybkiego wzmocnienia wojsk na kierunkach zagrożonych itp.

Jeżeli wojska powietrzno-desantowe, a także inne wojska, zdolne do stosowania podobnych metod działania, będą spełniały szczególną rolę w realizacji celów operacji, to zrozumiałe jest, że przede wszystkim one mają prawo liczyć na pomoc lotnictwa w wykonywaniu zadań. Wprawdzie wojska lądowe uzyskały nowy, bardzo skuteczny środek wsparcia ogniowego, jakim są wojska raketowe operacyjno-taktycznego przeznaczenia, dzięki czemu wzrósł stopień ich samowystarczalności ogniowej, a tym samym zmniejszyła się ich zależność od lotniczego wsparcia.

2/ Gen.br.^{oni} Duszyński: Informacja wygłoszona w ASG dn.29.5.63 r.

ogniowego. Niemniej jednak w odniesieniu do działań wszelkich desantów sądzić należy, że ich własne możliwości ogniowe będą zawsze za małe w porównaniu z potrzebami wynikającymi z charakteru wykonywanych zadań i warunków ich wykonania.

Stąd duże prawdopodobieństwo angażowania lotnictwa w ogniowe przygotowanie warunków wysadzenia i działań desantu, izolowanie rejonów jego działań /zwalczanie odwodów nieprzyjaciela kierowanych do rejonu działania desantu/, a niekiedy także bezpośrednio w walki prowadzone przez wojska desantu w toku wykonywania przez nie zadań. Sytuacja wojsk nacierających od czoła będzie znacznie wygodniejsza, będą one mogły szerzej korzystać z posiadanej broni raketowej, a więc zapotrzebowanie na bezpośrednią pomoc lotnictwa będzie z ich strony znacznie mniejsze. Jednak celowość działań lotnictwa na ich korzyść istnieje, przede wszystkim w zwalczaniu i likwidacji wysadzonych desantów nieprzyjaciela oraz w walce z odwodami.

A jakie są aktualne możliwości zaczepnych rodzajów lotnictwa frontowego? Możliwości te przede wszystkim z punktu widzenia skuteczności, zasięgu i zdolności przenikania przez współczesny system obrony powietrznej nieprzyjaciela obrazuje załączona tabela /tabela nr 1/.

*zyski /przewidywane
potencjalny, to planety
1/6 i 1/8 A-10 (1/4-1/8)
a nie 2/3 1/4.*

Tabela nr 1

PRZECIETNE TAKTYCZNE ILOSCI SAMOLOTOW MYSLIWSKO-BOMBOWYCH /MYSLIWSKO-SZTURMOWYCH/ TYPU SU-7b i Lim-6 ORAZ BOMBOWYCH TYPU Ił-28 NIEZBEDNE DO ZNISZCZENIA TYPOWYCH OBIEKTOW Z UWZGLĘDNIENIEM PRAWDOPODOBIENSTWA DOTARCIA DO CELU^{1/}

Rodzaj obiektu	Typ samolotu	Odległość obiektu od linii styczności bojowej wojsk			
		50 km	100 km	150 km	200 km
Wyrzutnia rakietowa	Lim-6	$\frac{4,5}{2,8}$	$\frac{5,5}{2,2}$	$\frac{6,2}{4}$	$\frac{6,5}{4,5}$
	SU-7b	$\frac{3,5}{1,8}$	$\frac{4,5}{1,9}$	$\frac{5,2}{3}$	$\frac{5,5}{3,4}$
	Ił-28	$\frac{9}{9}$	$\frac{10}{9}$	$\frac{11}{10}$	$\frac{12}{11}$
Samochód ciężarowy, transporter opanc.	Lim-6	$\frac{4,5}{2,8}$	$\frac{5,5}{2,9}$	$\frac{6,2}{4}$	$\frac{6,5}{4,5}$
	SU-7b	$\frac{1,5}{1,2}$	$\frac{2,2}{1,6}$	$\frac{3,9}{2,7}$	$\frac{5,2}{2,8}$
	Ił-28	$\frac{9}{9}$	$\frac{10}{9}$	$\frac{11}{10}$	$\frac{12}{11}$
Stacja radiolok.	Lim-6	$\frac{3}{2}$	$\frac{4}{2,1}$	$\frac{4,5}{2,2}$	$\frac{4,9}{2,5}$
	SU-7b	$\frac{4,4}{1,6}$	$\frac{5,4}{1,7}$	$\frac{6,1}{2,8}$	$\frac{6,4}{3}$
	Ił-28				
Samolot na stoisku	Lim-6	-	2,5	3,2	3,5
	SU-7b	-	2	2,7	3
	Ił-28	-	10	11	12

Uwagi:

a/ Obliczenia wykonano z uwzględnieniem prawdopodobieństwa rażenia celu równego 0,80. Wysokość lotu do celu 300-500 m. Prędkość samolotu 700-900 km/godz. Cyfra w liczniku jest przeciętną taktyczną ilością samolotów potrzebną do zniszczenia obiektu znajdującego się na postoju. W mianowniku podane są przeciętne taktyczne ilości samolotów podczas zwalczania tych samych obiektów w marszu.

1/ Wyliczenia wykonał i tabelę opracował mjr dypl. St. Tomaszek

b/ Obliczenia uwzględniają wyłącznie klasyczne środki rażenia lotnictwa. W wypadku stosowania broni masowego rażenia /bomby atomowe, środki chemiczne/ skuteczność uderzeń lotnictwa wielokrotnie wzrasta, dzięki czemu lotnictwo frontowe może skutecznie zwalczać dowolne obiekty naziemne, wykonując zadania również o znaczeniu operacyjnym.

Z rezultatów wyliczeń przedstawionych w tabeli nr 1 wynika, że najbardziej skuteczne jest lotnictwo myśliwsko-bombowe wyposażone w samoloty SU-7b, a najmniej skuteczne lotnictwo bombowe wyposażone w samoloty Ił-28. Dość skuteczne jest również lotnictwo myśliwsko-szturmowe, które nawet w wypadku stosowania klasycznych środków rażenia może skutecznie zwalczać nieopancerzone cele naziemne o małych wymiarach /wyrzutnie raketowe, radiotechniczne środki systemu dowodzenia i kierowania rakietami, samoloty na lotniskach i środki transportowe/.

C. Działalność usługowa lotnictwa frontowego

Obok omówionych wyżej dwóch grup zadań z zakresu działalności ogniowej lotnictwa frontowego istnieje nie-mniej ważna w warunkach współczesnego pola bitwy szeroka działalność pomocnicza, działalność usługowa lotnictwa na rzecz innych rodzajów wojsk /rodzajów sił zbrojnych/. Są to przede wszystkim rozpoznanie lotnicze i transport powietrzny. Obydwa wyżej wymienione rodzaje działalności nie tylko nie straciły obecnie na znaczeniu, a przeciwnie, rola ich poważnie wzrosła, Obok dowództw i sztabów ogólnowojskowych pojawił się nowy poważny użytkownik wiadomości dostarczanych przez rozpoznanie lotnicze - dowództwa i sztaby związków raketowych.

Jeszcze szybciej rozszerza się w ostatnim okresie działalność lotnictwa w dziedzinie transportu. Lotnictwo transportowe stało się jednym z głównych środków realizacji manewru w warunkach współczesnej wojny i właściwie jedynym środkiem umożliwiającym szybkie przenikanie /obejście górą/ stref zniszczeń i skażeń. Ponieważ ani rozpoznanie lotnicze, ani działalność transportowa lotnictwa nie są przez kogokolwiek negowane uzasadnianie ich znaczenia nie jest konieczne. Dlatego w dalszej części opracowania będzie mowa głównie o działalności ogniowej frontowego lotnictwa pilotowanego.

3. Wpływ właściwości bojowych współczesnego lotnictwa na jego rolę w bitwie /operacji/

Z dotychczasowych rozważań wynika, że udział lotnictwa w walce ze środkami napadu jądrowego oraz w ogniowym wsparciu wojsk będzie dotyczył wykonania następujących zadań o charakterze zaczepnym:

a/ W ramach walki ze środkami napadu jądrowego:

- niszczenie broni raketowej, głównie w marszu, a także na pozycjach startowych oraz samolotów /głównie nosicieli broni jądrowej/ na lotniskach;
- niszczenie składów broni masowego rażenia;
- obezwładnianie radiotechnicznych środków dowodzenia.

b/ W ramach lotniczego wsparcia pośredniego:

- zwalczanie operacyjno-strategicznych odwodów /izolacja pola bitwy/ polegające na zwalczaniu wojsk, środków transportowych oraz obiektów komunikacji lądowej, powietrznej i morskiej;
- ogniowe przygotowanie warunków do wysadzenia desantu i wykonania przez niego zadań, polegające na wykonaniu uprzedzającego uderzenia na wojska i obiekty znajdujące się w rejonie przyszłych działań desantu;
- dezorganizacja dowodzenia i pracy tyłów nieprzyjaciela polegająca na systematycznym zwalczaniu obiektów systemów dowodzenia i zaopatrzenia.

c/ W ramach lotniczego wsparcia bezpośredniego:

- obezwładnianie i niszczenie obiektów przeciwdziałających desantom w wykonaniu zadań;
- udział w zwalczaniu i likwidacji wysadzonych desantów nieprzyjaciela;
- zwalczanie taktycznych odwodów nieprzyjaciela /izolacja pola walki/.

Takie sformułowanie zadań nie pozwala dostrzec faktycznej roli lotnictwa w ich wykonaniu. Chodzi jednak o wykazanie jego chociażby najskromniejszej roli. Czy możliwość taka istnieje? Chyba tak, ale pod warunkiem, że uda się oddzielić tę ich część, którą bezwzględnie winno wykonywać lotnictwo, ponieważ zrobi ono to lepiej, skuteczniej, ekonomiczniej niż wojska raketowe. Jeżeli w oparciu o specyficzne cechy lotnictwa

pilotowanego uda nam się ustalić zakres wyłącznych jego możliwości zrozumiałą stanie się rola jaką może ono spełnić w realizacji tych wspólnie z wojskami raketowymi wykonywanych zadaniach. Do tej nowej roli, wynikającej z perspektyw wykorzystania właściwości bojowych w nowych warunkach pola bitwy, lotnictwo musi być przystosowane. Przystosowanie musi dotyczyć wszystkich dziedzin, a więc zarówno sposobów użycia operacyjno-taktycznego jak i konstrukcji technicznych sprzętu lotniczego, systemu dowodzenia i struktury organizacyjnej, systemów współdziałania i wszechstronnego zabezpieczenia.

Następnie spróbujemy ustalić czy istnieją dziedziny działalności ogniowej, w których lotnictwo pilotowane ze względu na swe właściwości bojowe posiada przewagę nad wojskami raketowymi. Zaczniemy od porównania właściwości bojowych wojsk raketowych przeznaczenia operacyjno-taktycznego z właściwościami bojowymi zaczepnych rodzajów lotnictwa frontowego /tabela nr 2/.

Tabela nr 2

lp	Porównywane właściwości bojowe	Wojska raketowe	Lotnictwo
1	2	3	4
1	Skuteczność działania /przy założeniu, że porównywane strony stosują jednakowe środki rażenia/.	Skuteczność jednakowa podczas zwalczania obiektów powierzchniowych, nieruchomych. Lotnictwo posiada przewagę w wypadku działań na obiekty w ruchu i obiekty małych wymiarów.	
2	Zasięg działania /taktyczny promień działania/.	Posiadają przewagę	
3	Zdolność przenikania przez system obrony powietrznej	Posiadają przewagę	
4	Stożek zależności od dokładnych danych dotyczących położenia obiektu.	Pełna zależność	Ograniczona zależność
5	Zdolność uwzględniania zmian jakie zaszły w położeniu obiektu od chwili jego wykrycia do momentu wykonania uderzenia		Posiada przewagę
6	Zależność od warunków atmosferycznych i pory doby	Posiadają przewagę w wypadku działań na obiekty powierzchniowe, nieruchome	Posiada przewagę w wypadku działań na obiekty w ruchu.

1	2	3	4
7	Manewrowanie ogniem celowanym.		Posiada przewagę mogąc w każdym locie atakować kilka obiektów lub jeden obiekt kilkakrotnie.
8	Manewrowanie w terenie /szybkość przegrupowań/	Duża zależność od stanu dróg.	Duża zależność od stanu zabezpieczenia naziemnego
9	Szybkość wykonania uderzenia z najwyższego stopnia gotowości bojowej na ziemi.	Posiadają minimalną przewagę Yok. 5 min./	
10	Szybkość osiągania gotowości bojowej	Czas przygotowania rakiety do odpalenia jest równy czasowi odtwarzania gotowości bojowej przez eskadrę LMSz. Pojedynczy samolot ma przewagę nad rakieta.	
11	Zdolność wykonania zadań skomplexowanych		Posiada przewagę mogąc wykryć i rozpoznać obiekt, wykonać uderzenie i ocenić rezultaty.
12	Prędkość lotu	Posiadają przewagę	
13	Zdolność uzyskania zaskoczenia	Posiadają przewagę	
14	Wrażliwość urządzeń naziemnych na uderzenia z powietrza	j e d n a k o w a	
15	Możliwości zamaskowania i pozorowania	Posiadają przewagę	
16	Zdolność koncentracji uderzeń przy równoczesnym rozśrodkowaniu w terenie.	Posiadają przewagę	
17	Koszt produkcji /z uwzględnieniem przygotowania personelu/	Lotnictwo jest droższym rodzajem wojsk ze względu na załogę. Jednak pocisk raketowy jest jednorazowym środkiem przenoszenia ładunku bojowego, podczas gdy samolot stanowi środek zdolny do wielokrotnego przenoszenia ładunku.	

Z powyższego porównania wynika, że istnieje cały szereg właściwości bojowych, w których lotnictwo posiada przewagę nad wojskami raketowymi. Są to przede wszystkim:

- a/ duża skuteczność działań lotnictwa na obiekty będące w ruchu i na obiekty małych rozmiarów;
- b/ zdolność wykonywania skomplexowanych zadań;

- c/ Możliwość uwzględniania zmian jakie zaszły w położeniu obiektu od chwili jego wykrycia do momentu wykonania uderzenia;
- d/ ograniczona zależność od dokładnych danych dotyczących położenia obiektu;
- e/ zdolność atakowania w jednym locie kilku różnych obiektów, lub kilkukrotnego atakowania jednego obiektu.

do a/ Cechą lotnictwa pilotowanego jest zdolność szybkiego odszukania i natychmiastowego zwalczania obiektów będących w ruchu, w tym również obiektów małych. Około 65-75% obiektów w pasie działań Frontu to obiekty w ruchu, a około 50% wszystkich obiektów to obiekty małych rozmiarów^{1/}.

Zwalczanie celów o małych wymiarach przy pomocy rakiet operacyjno-taktycznego przeznaczenia wymaga stosowania głowic jądrowych, przy czym, im większa jest odległość między stanowiskiem ogniowym wyrzutni raketowej a zwalczanym obiektem, tym większa musi być moc stosowanej głowicy jądrowej.

Lotnictwo jest w stanie skutecznie zwalczać obiekty małych wymiarów nawet klasycznymi środkami rażenia. Moc stosowanych przez lotnictwo środków masowego rażenia zależy wyłącznie od charakteru wykonywanego zadania, a w najmniejszym stopniu nie zależy od odległości między lotniskiem bazowania i zwalczanym obiektem. Dlatego lotnictwo może uzyskiwać bardzo dobre rezultaty nawet w wypadku stosowania bomb atomowych małej mocy, a także klasycznych środków rażenia. Szczególnie mała jest skuteczność działań wojsk raketowych na obiekty w ruchu, podczas gdy działania lotnictwa myśliwsko-bombowego /lotnictwa myśliwsko-szturmowego/ na takie właśnie obiekty są często skuteczniejsze niż działania na obiekty nieruchome. Powodem tego jest fakt, że załoga samolotu znacznie szybciej dostrzeże obiekt w ruchu niż obiekt nieruchomy, a poza tym jeśli te środki również znajdują się w ruchu możliwości środków obrony powietrznej zwalczanego obiektu są ograniczone.

do b/ W odróżnieniu od pocisku raketowego, który obecnie może tylko wykonać uderzenia, załoga samolotu jest w stanie wykryć i rozpoznać obiekt, ocenić stopień jego wrażliwości, wykonać

1/ Dane uzyskane z konferencji naukowej w Akademii Lotniczej w Monino, październik 1962 r. /referat z-cy szefa zarządu operacyjnego Dowództwa Sił Powietrznych ZSRR/.

uderzenie w najbardziej odpowiednim czasie i w najbardziej wrażliwym miejscu oraz ocenić rezultaty działania. Zakres bojowego wykorzystania samolotu pilotowanego jest więc w tym wypadku znacznie szerszy niż zakres wykorzystania pocisku raketowego.

do c/ Przewaga lotnictwa polega na tym, że załoga samolotu może sprawdzić prawdziwość tych danych o obiekcie, znajomość których jest niezbędna dla wykonującego uderzenia. Im dłuższy jest czas między rozpoznaniem obiektu i wykonaniem uderzenia, tym zmiany w położeniu obiektu mogą być większe, a więc tym skuteczniejsze będzie działanie samolotu w porównaniu ze skutecznością pocisku raketowego.

do d/ Załogę samolotu wystarczy niekiedy podać ogólne dane o obiekcie /np. rejon rozmieszczenia obiektu/, a szczegóły jest ona w stanie uzupełnić przed wykonaniem uderzenia. W warunkach niemożliwości ustalenia współrzędnych celu z dokładnością zapewniającą zastosowanie rakiet taktycznego lub operacyjno-taktycznego przeznaczenia lotnictwo będzie jedną siłą zdolną do wykonania zadania. Np. radioelektroniczne rozpoznanie radiotechnicznych środków systemu dowodzenia i kierowania rakietami nie zapewnia wymaganego przez wojska raketowe stopnia dokładności określenia współrzędnych celu. W takich wypadkach istnieje konieczność wysłania samolotu w celu odszukania obiektu i zniszczenia go.

do e/ Zdolność atakowania w jednym locie kilku różnych obiektów, lub kilkakrotnego atakowania jednego obiektu świadczy o dużych możliwościach lotnictwa w zakresie manewrowania ogniem. Cecha ta umożliwia przekazanie za pomocą radia nowego zadania załodze /grupie/ lecącej wykonać poprzednio otrzymane zadanie lub wykonującej je. Zmiana może dotyczyć również tylko niektórych elementów wcześniej postawionego zadania.

Na podstawie pierwszych udanych prób bombardowania z powietrza uznano lotnictwo za broń zdolną do wydłużenia ognia artylerii. Gdyby właściwości lotnictwa zwalczającego obiekty naziemne umożliwiały mu jedynie "wydłużanie" ognia artylerii, to prawdopodobnie jego rola skończyłaby się z chwilą pojawienia

się broni raketowej. Lotnictwo pilotowane dysponuje jednak takimi właściwościami, które umożliwiają mu zwalczanie obiektów nieosiągalnych dla artylerii nie tylko ze względu na jej ograniczony zasięg. Właściwości te pozostają wyłącznymi cechami lotnictwa pilotowanego również w warunkach masowego stosowania broni raketowej.

Dzięki możliwości natychmiastowego oddziaływania na obiekty ważne /zwłaszcza obiekty w ruchu/ bezpośrednio po ich wykryciu lotnictwo zdolne jest szybciej i skuteczniej niż pozostałe rodzaje wojsk reagować na szybko zmieniającą się sytuację. To są wyłączne możliwości lotnictwa, ^{pilotowanego} których nie posiadają wojska raketowe. Zakres wyłącznych możliwości lotnictwa jest na pewno dzisiaj znacznie skromniejszy niż dawniej, gdy nie było wojsk raketowych, niemniej jednak istnieją nadal dziedziny działalności ogniowej, w których lotnictwo pilotowane pozostaje niezastąpionym środkiem walki. ~~Chociaż~~^{Choć} więc rola lotnictwa zmienia się, to jednak pozostanie ono tak długo niezbędnym środkiem współczesnego pola bitwy, jak długo będzie w stanie wykonywać zadania których żaden inny rodzaj wojsk lepiej od lotnictwa wykonać nie może.

Lotnictwo frontowe winno wykonywać przede wszystkim takie zadania, których ani wojska raketowe ani artyleria nie są w stanie wykonać. Działalność ogniowa lotnictwa winna koncentrować się na zadaniach, w trakcie wykonywania których wymagana jest bieżąca ocena sytuacji i wzrokowa obserwacja obiektu w chwili wykonywania ataku, zapewniająca szybką reakcję na kontrprzedsięwzięcia zwalczanego obiektu. Wykonując podane wyżej zadania walki z środkami napadu jądrowego i zadania wsparcia bardzo często niezbędnym okaże się spełnienie tych właśnie warunków, zwłaszcza w toku trwania bitwy, gdy wojska walczących stron są w ruchu. Podstawową zasadą w zastosowaniu lotnictwa frontowego zawsze powinno być wykorzystywanie jego cech szczególnych. Te właśnie cechy, określające wartość użytkową lotnictwa, winny być nadal rozwijane i przystosowywane do coraz to nowych warunków i nowych potrzeb pola bitwy.

Przejdźmy z kolei do ustalenia co należałoby zmienić, co należałoby usprawnić w sposobach operacyjno-taktycznego użycia, przede wszystkim w sposobach wykonania zadań, w dowodzeniu, a także w strukturze organizacyjnej lotnictwa frontowego aby zwiększyć skuteczność jego działań na współczesnym polu bitwy.

III. ANALIZA CZYNNIKÓW OKRESLAJĄCYCH SPOSOBY UŻYCIA LOTNICTWA FRONTOWEGO I WYNIKAJĄCE Z NIEJ PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ OPERACYJNO-TAKTYCZNYCH I ORGANIZACYJNYCH

1. Sposoby wykonania zadań przez lotnictwo frontowe

Sposoby działań lotnictwa muszą uwzględniać charakter wykonywanych zadań oraz muszą odpowiadać aktualnemu stanowi sprzętu lotniczego i warunkom w jakich ten sprzęt ma być użyty. Rozpatrzmy więc kolejno:

- taktyczno-techniczne właściwości sprzętu lotniczego i stosowanych środków rażenia;
- sytuację lądową /charakter współczesnego pola bitwy/;
- sytuację powietrzną /charakter przeciwdziałania ze strony nieprzyjacielskich środków obrony powietrznej/.

a/ Proces doskonalenia lotnictwa trwa bez przerwy. Rozwija się zarówno sprzęt lotniczy jak i stosowane przez lotnictwo środki rażenia. W porównaniu ze stanem z końca II wojny światowej prędkość samolotu wzrosła około trzykrotnie, pułap - ponad dwukrotnie. Nowoczesne lotnictwo dysponuje bronią raketową oraz może stosować broń jądrową. Ze względu na uzbrojenie i lotno-taktyczne dane sprzętu lotniczego obecnie nie para lecz pojedynczy samolot staje się najmniejszą ogniową jednostką taktyczną.

Techniczne zmiany zachodzące w sprzęcie bojowym lotnictwa zwiększają jego możliwości bojowe, ale równocześnie wywołują potrzebę zmiany taktycznych sposobów działania. W rezultacie wprowadzenia nowego sprzętu lotniczego i nowych środków rażenia wykonanie szeregu zadań skomplikowało się na tyle, że trzeba zrezygnować z dotychczas stosowanych metod użycia lotnictwa, a wprowadzić metody nowe. Tak np. wzrost prędkości samolotu przyczynił się do zmniejszenia jego manewrowości, a jednocześnie zwiększył rozrzut bomb, utrudnił odszukiwanie, rozpoznawanie i rażenie małych celów, zmienił charakter walki powietrznej. Ze względu na właściwości lotniczego sprzętu odrzutowego i stosowanych przez lotnictwo środków masowego rażenia /środki zapalające, chemiczne, atomowe/ wykonanie zadań bezpośredniego wsparcia lotniczego w sensie typowym dla okresu II wojny światowej staje się praktycznie niemożliwe. Względy bezpieczeństwa własnych wojsk lądowych

wymagają odsunięcia strefy działań lotnictwa od linii styczności bojowej. Pozwalają na to również aktualne możliwości lotnictwa, gdyż wzrost jego skuteczności ogniowej umożliwia mu zwalczanie położonych głębiej obiektów o znaczeniu operacyjnym

b/ Przesunięcie lotnictwa w głąb strefy działań wynika również z aktualnych potrzeb wojsk lądowych, które uzyskały nowy, skuteczny środek wsparcia ogniowego - wojska raketowe operacyjno-taktycznego i taktycznego przeznaczenia. Wzrost taktycznej samowystarczalności ogniowej wojsk i ich manewrowości powodują, że potrzeba bezpośredniego udziału lotnictwa w walce ogólnowojskowej zmniejsza się. Z punktu widzenia zadań lotnictwa zakładany obecnie wzrost tempa działań wojsk lądowych wyklucza potrzebę zwalczania obiektów znajdujących się bezpośrednio przed nacierającymi wojskami. Dla uzyskania warunków sprzyjających rozwijaniu działań w dużym tempie niezbędne jest likwidowanie poważniejszych przeszkód przynajmniej w odległości kilkudziesięciu kilometrów przed nacierającymi wojskami. Im bardziej manewrowa jest przeszkoda /np. ruchliwe odwody/, tym głębiej należy ją zwalczać.

Stałym wzrost mechanizacji sił lądowych uzależnia coraz bardziej działania na froncie od funkcjonowania służb zabezpieczających i od sprawności komunikacji. Im bardziej manewrowy staje się charakter działań, tym ta zależność staje się większa. Ponieważ obiekty związane z systemami zabezpieczającymi, a także obiekty komunikacyjne znajdują się również w znacznej odległości od linii styczności bojowej otrzymujemy jeszcze jeden odwód celowości przesunięcia strefy działań lotnictwa w głąb obszaru nieprzyjaciela,

Przyjmując za podstawę realne możliwości lotnictwa oraz aktualne potrzeby wojsk można ustalić, że strefa głównych działań lotnictwa frontowego znajdzie się w pasie 20-150 km^{1/} od linii styczności bojowej.

c/ Poważnym dla lotnictwa problemem staje się obecnie zabezpieczenie przed przeciwdziałaniem ze strony nieprzyjacielskich środków obrony powietrznej. Przeciwdziałanie to wywiera poważny

1/ Gen. mjr Paźko: Działanie bojowe LMB podczas wsparcia wojsk we frontowej operacji zaczepnej początkowego okresu wojny /tłum. E.B./. Referat na Konferencję Naukową. Wyd. KWWA Monino 1962 r.

wpływ na taktyczne sposoby działań lotnictwa. Tak np. możliwość stosowania środków masowego rażenia zezwala, a groźba dużych strat własnych zmusza lotnictwo do zrezygnowania z działań większymi grupami i w zwartych ugrupowaniach. Niemożliwym staje się długotrwałe przebywanie grup /samolotów/ nad celem, a więc odpada możliwość stosowania takiej metody wsparcia jak "towarzyszenie" i takiego ugrupowania bojowego jak "krąg" nad celem.

Największe szanse przeniknięcia przez system obrony powietrznej mają obecnie pojedyncze samoloty, pary i klucze. Jeżeli zadanie wymaga użycia większej ilości samolotów grupa dla zyskania na manewrowości będzie wykonywała zadanie najczęściej parami. Aby zwiększyć prawdopodobieństwo przeniknięcia przez system obrony powietrznej stosuje się:

- loty o możliwie największej prędkości /dla SU-7b około 1000-1200 km/godz, dla Lim-6 około 800 km/godz/;
- loty na możliwie małej wysokości / z zasady w granicach 100-300 m - chociaż niekiedy wypadnie działać wyżej ze względu na zasięg posiadanych środków łączności i radio-technicznych środków naprowadzania, a także dla uzyskania lepszych warunków rozpoznania lub dla zwiększenia promienia działania/;
- manewrowanie w strefie dowodzenia środkami obrony powietrznej, w strefie ognia naziemnych środków obrony powietrznej i podczas odpierania ataków myśliwców nieprzyjaciela;
- stosowanie radioelektronicznego przeciwdziałania;
- odpowiedni wybór trasy lotu i ugrupowania bojowego;
- odpowiednie planowanie działalności ogniowej i rozpoznawczej, w celu okresowego uzyskania dużej intensywności lotów, powodującej rozproszenie wysiłku środków obrony powietrznej.

Niezależnie od tych wszystkich przedsięwzięć, które w jakimś stopniu zabezpieczają przed przeciwdziałaniem, niezbędne jest również aktywne niszczenie i obezwładnianie środków obrony powietrznej.

Zmiany, jakie nastąpiły w stanie sprzętu lotniczego i w warunkach jego użycia /sytuacja lądowa i powietrzna/ w poważnym stopniu skomplikowały wykonanie zadań. Duże prędkości lotu na małych wysokościach ułatwiają wprawdzie przenikanie przez nowoczesny system obrony powietrznej, ale jednocześnie utrudniają

odszukanie, rozpoznanie i atakowanie celu. Podobnie ze składem działających grup - pojedyncze samoloty /pary, klucze/ dysponują dużą swobodą manewrowania, a więc łatwiej im przeniknąć w rejon działań niż dużym grupom, ale jednocześnie oznacza to, że każda załoga /para-klucz/ musi być przygotowana do samodzielnego wykonania zadania, gdyż nie może liczyć na pomocy swego dowódcy eskadry, czy dowódcy pułku jak to było dawniej, kiedy ten leciał jako prowadzący ugrupowania. Obecnie każda załoga musi być przygotowana do samodzielnego działania i to w warunkach znacznie trudniejszych niż w okresie II wojny światowej.

Działalność lotnictwa na współczesnym polu bitwy będzie skierowana głównie przeciwko obiektom będącym w ruchu i przeciwko obiektom o małych wymiarach. Oznacza to, że najczęściej zadanie taktyczne załogi /pary, klucza/ będzie się składało z: wykrycia /odszukania/, rozpoznania /identyfikacji/ i zwalczania obiektu oraz określenia uzyskanego rezultatu. Umiejętność odszukania i rozpoznania obiektu z powietrza jest zatem potrzebna każdej załodze lotnictwa myśliwsko-bombowego /lotnictwa myśliwsko-szturmowego/. Ponieważ nie może być mowy o tym, aby przed każdą załogą /parą samolotów/ lotnictwa myśliwsko-bombowego /myśliwsko-szturmowego/ leciał samolot rozpoznawczy i naprowadzał na cel, załogi lotnictwa myśliwsko-bombowego /myśliwsko-szturmowego/ muszą stać się samowystarczalnymi z punktu widzenia umiejętności wykrywania i rozpoznawania obiektu. Rozpoznanie przestaje być wówczas jedynie formą zabezpieczenia bojowego, a stanie się nieodłączną częścią działalności ogniowej każdej załogi, elementem skompleksowanego zadania rozpoznawczo-ogniowego. Dotyczy to zarówno zwalczania środków jądrowych, które muszą być niszczone natychmiast po ich wykryciu jak i zadań wsparcia, w których działalność ogniowa była zawsze bardzo ściśle związana z rozpoznaniem taktycznym /obserwacją pola walki/. W okresie II wojny światowej te same załogi spełniały obydwie funkcje.

Widzimy więc, że wymagania wobec wykonawcy zadań ogniowych poważnie wzrosły. Załoga samolotu musi być w równym stopniu przygotowana do działalności ogniowej i rozpoznawczej, tym bardziej, że stan liczebny lotnictwa frontowego jest coraz mniejszy.

Zmieniły się również wymagania wobec wykonawcy zadań rozpoznania taktycznego. Dawniej wystarczało, że załoga samolotu

rozpoznawczego wykryła obiekt taktyczny i powiadomiła o tym zainteresowany sztab /SD/ lub przekazała odpowiedni sygnał dla wykonawcy zadania ogniowego dyżurującego na lotnisku. Obecnie taka metoda będzie często nie do przyjęcia. Chodzi o to, aby załoga rozpoznająca obiekt była w stanie natychmiast działać, gdyż wiele obiektów będzie wymagało natychmiastowego zwalczania po ich wykryciu. Stąd wynika nowe wymaganie pod adresem załóg rozpoznawczych a mianowicie - muszą być gotowe do zaatakowania obiektu natychmiast po jego wykryciu. Taktyczne rozpoznanie musi być połączone z natychmiastowym działaniem ogniowym.

Tak więc praktycznie zanika granica między taktycznym działaniem ogniowym i taktycznym rozpoznanem, gdyż każda załoga wykonująca zadanie bojowe na współczesnym polu bitwy winna reprezentować umiejętności rozpoznawcze, strzeleckie, bombardierskie. Wszystkie załogi lotnictwa myśliwsko-bombowego /myśliwsko-szturmowego/ i lotnictwa rozpoznania taktycznego winny być w równym stopniu przygotowane do prowadzenia rozpoznania taktycznego i do prowadzenia działalności ogniowej.

Czy wobec tego nie warto zrezygnować ze specjalnych pułków lotnictwa rozpoznania taktycznego? Posiadanie uniwersalnych oddziałów ogniowo-rozpoznawczych lotnictwa myśliwsko-bombowego /myśliwsko-szturmowego/ umożliwiłoby większą swobodę wykorzystania ich w obu rodzajach działalności - w zależności od aktualnych potrzeb dowództw zarówno lotniczych i ogólnowojskowych.

Te ostatnie w zakresie obserwacji i rozpoznania taktycznego korzystałyby ponadto z własnych pododdziałów artyleryjskiego /raketowego/ lotnictwa obserwacyjno-rozpoznawczego, wchodzących organizacyjnie w skład lotnictwa armijnego /lotnictwa wojsk lądowych/. Propozycja zrezygnowania ze specjalnych pułków lotn. rozpoznawczego może dotyczyć jedynie pułków lotnictwa rozpoznania taktycznego. Pułki lotnictwa rozpoznania operacyjnego ze względu na specyficzny operacyjny charakter wykonywanych zadań wymagają odpowiedniego przygotowania, różnego od przygotowania załóg wykonujących zadania o charakterze taktycznym i dlatego muszą stanowić organizacyjnie odrębne jednostki.

2. Problemy dowodzenia lotnictwem frontowym

System dowodzenia lotnictwa powinien uwzględniać trzy podstawowe czynniki:

- a/ Aktualny stan lotnictwa frontowego, z uwzględnieniem wyraźnej tendencji do redukcji stanu liczebnego prawie wszystkich rodzajów lotnictwa /wyjątek stanowi lotnictwo transportowe/, przy jednoczesnym stałym doskonaleniu wskaźników jakościowych.
- b/ Charakter wykonywanych zadań:
- zwalczanie środków napadu jądrowego;
 - lotnicze wsparcie ogniowe;
 - lotnicze rozpoznanie;
 - transport lotniczy.
- c/ Warunki, w jakich zadania będą wykonywane:
- charakter współczesnej operacji ogólnowojskowej;
 - duże obszary zniszczeń i skażeń;
 - groźba masowych strat /wypadki gwałtownych zmian składu i zdolności bojowych oddziałów i związków lotniczych, możliwość wyeliminowania całych jednostek lotniczych z działań przez zniszczenie lub zablokowanie ich na lotniskach/;
 - prawdopodobieństwo masowego niszczenia naziemnych urządzeń lotniczych;
 - możliwość masowej dezorganizacji systemu dowodzenia lotnictwem w wyniku wyeliminowania z działań całych dowództw i sztabów lotniczych.

Ponadto system dowodzenia winien zapewnić:

- a/ Ciągłość dowodzenia - zagwarantowaną prostotą przyjętego systemu, przede wszystkim prostotą kontaktów organu decydującego z wykonawcą zadań oraz jasnym określeniem funkcji i zakresu odpowiedzialności poszczególnych elementów systemu.
- b/ Giętkość i elastyczność dysponowania posiadanymi siłami /maksymalne wykorzystanie ruchliwości operacyjno-taktycznej/ - zagwarantowane najbardziej uzasadnionym stopniem centralizacji dowodzenia i prostotą struktury organizacyjnej lotnictwa frontowego.
- c/ Szybkie reagowanie na zmiany sytuacji operacyjnej w całym pasie działań frontu - zagwarantowane wysokim stopniem gotowości bojowej, oraz dokładnością przygotowania, precyzją wykonania i skutecznością wszechstronnego zabezpieczenia działań.
- d/ Należyte współdziałanie z innymi rodzajami wojsk /rodzajami sił zbrojnych/.
- e/ Fachową kontrolę przygotowania i wykonania zadań przez lotnictwo, umożliwiającą bieżącą analizę przyczyn popełnianych przez lotnictwo błędów i szybkie wykorzystanie wniosków

przez zainteresowane dowództwa i sztaby.

Pozostaje teraz odpowiedź na pytanie - jak należy zorganizować dowodzenie, aby wszystkie wyżej wymienione wymagania w odniesieniu do poszczególnych rodzajów lotnictwa frontowego zostały spełnione możliwie najlepiej?

A więc jak zorganizować dowodzenie:

- lotnictwem wykonującym zadania o charakterze zaczepnym;
- lotnictwem myśliwskim w systemie obrony powietrznej wojsk;
- lotnictwem rozpoznania operacyjnego;
- lotnictwem transportowym.

Dowodzenie lotnictwem wykonującym zadania o charakterze zaczepnym

Wśród sił wchodzących w skład lotnictwa frontowego zaczepną działalność ogniową realizują: lotnictwo myśliwsko-bombowe /myśliwsko-szturmowe/, lotnictwo bombowe oraz oddziały samolotów-pocisków /skrzydlate rakiety/. W skali armii lotniczej scentralizowane dowodzenie tymi siłami wyglądałoby następująco:

Dowództwo armii lotniczej odpowiada za wypełnienie zadań wyznaczonych lotnictwu w planowanej operacji, korzystając przy tym ze swobody określania sposobów realizacji tych planów. Podstawą wykorzystania zaczepnych sił lotnictwa frontowego, zgodnie z zadaniami wykonywanymi przez wojska Frontu, jest zatwierdzona przez dowódcę Frontu decyzja dowódcy armii lotniczej. Rola dowództwa i sztabu armii lotniczej polega na maksymalnym wykorzystaniu możliwości lotnictwa w osiągnięciu ogólnego celu operacji oraz na dostosowaniu działań lotnictwa do operacyjnych koncepcji dowództwa Frontu, uwzględniających użycie wszystkich posiadanych środków ogniowych - zarówno raketowych, jak i lotniczych.

Ze względu na małą liczebność lotnictwa, te same siły muszą być użyte do zwalczania środków napadu jądrowego i do wsparcia. Podział sił według zadań spowodowałby bowiem rozproszenie wysiłku, a więc zmniejszenie możliwości lotnictwa. Z tego samego powodu niecelowy jest również podział sił lotnictwa według pasów działania poszczególnych armii ogólnowojskowych /A¹Panc/¹/.

1/ Wyjątek może stanowić sytuacja, gdy podzielone siły Frontu działają na różnych kierunkach operacyjnych.

potrzeb. Rozstrzygające decyzje zarówno odnośnie do użycia lotnictwa w celu zwalczania środków napadu jądrowego na ziemi, jak i do wsparcia podejmowałby dowódca armii lotniczej na podstawie jasno sformułowanego zamiaru dowódcy Frontu oraz znajomości operacyjnych perspektyw i obiektywnego obrazu potrzeb wojsk w skali Frontu. Taka metoda gwarantuje skierowanie sił lotniczych na wykonanie rzeczywiście najważniejszych zadań w oparciu o centralizację dowodzenia lotnictwem w skali Armii Lotniczej, wyrażającą się w centralnym planowaniu całej działalności zaczepnych sił lotniczych przez sztab AL oraz w zapewnieniu dowódcy AL możliwości dysponowania całością tych sił. Jednocześnie możliwa jest maksymalna koncentracja wysiłku lotnictwa w pasie działań jakiegokolwiek związku ogólnowojskowego, jeżeli w określonych warunkach sytuacji okaże się, że dany związek spełnia w operacji szczególną rolę.

Proponowany system usuwa wszelkie ograniczenia przy wykonywaniu zadania głównego /zwalczania środków napadu jądrowego/, a w wypadku wykonywania zadań wsparcia dowódca związku ogólnowojskowego uzyskuje konkretny efekt działania lotnictwa, przy równoczesnym odciążeniu go od kłopotów związanych bezpośrednio z dowodzeniem lotnictwem wykonującym zadania wsparcia.

Strefa działań lotnictwa wykonującego zadania o charakterze zaczepnym będzie się pokrywała ze strefą działania rakiet przeznaczenia operacyjno-taktycznego. W związku z tym niezbędna jest ścisła koordynacja działań obu rodzajów wojsk, wspólne wykorzystanie danych z rozpoznania itp. Wydaje się, że istnienie wspólnego organu dowodzenia wojskami raketowymi i lotnictwem zaczepnym w skali Frontu stanowiłoby najlepszą gwarancję ścisłego współdziałania i uzasadnionego użycia obu rodzaju sił, podstawą którego byłaby w każdym konkretnym wypadku obiektywna ocena ich możliwości.

Dowodzenie lotnictwem myśliwskim w systemie obrony powietrznej wojsk

Panuje całkowita zgodność poglądów co do tego, że jeden wspólny organ winien dowodzić wszystkimi siłami obrony powietrznej wojsk. Istnieje jednak pewna rozbieżność zdań w kwestii-co i komu podporządkować: czy lotnictwo myśliwskie Szefowi obrony powietrznej wojsk, czy naziemne środki obrony powietrznej wojsk - Dowódcy Armii Lotniczej.

Zwolennicy podporządkowania obrony powietrznej Frontu dowódcy AL operują najczęściej następującymi argumentami:

- a/ W ręku dowódcy AL znajdują się podstawowe środki walki z lotnictwem nieprzyjaciela na ziemi i w powietrzu.
- b/ Istnieje konieczność zarówno centralizacji dowodzenia całością sił obrony powietrznej Frontu jak i centralizacji dowodzenia całością lotnictwa w skali AL.
- c/ Zdecentralizowany system dowodzenia lotnictwem myśliwskim /podporządkowanie myśliwców Szefowi OP Wojsk/ jest niemożliwy ze względu na trudności związane z organizacją zabezpieczenia działań myśliwców, zwłaszcza zabezpieczenia materiałowo-technicznego i lotniskowego.
- d/ Lotnictwem myśliwskim powinni dowodzić dowódcy i sztaby lotnictwa myśliwskiego, posiadający wysokie kwalifikacje.

Wszystkie te argumenty nie trudno obalić:

- a/ Obecnie za podstawowy środek walki z lotnictwem nieprzyjaciela na ziemi uważa się wojska raketowe, którymi dowódca armii lotniczej nie dowodzi.
- b/ Jeśli przyjmiemy, że centralizacja dowodzenia lotnictwem polega na zagwarantowaniu wyższemu przełożonemu lotniczemu możliwości stawiania zadań podległym jednostkom lotniczym i kierowania wykonaniem tych zadań, to możemy zaryzykować twierdzenie, że centralizacja dowodzenia całym lotnictwem frontowym w skali armii lotniczej w czystej formie nigdy nie istniała. W okresie II wojny światowej bardzo często praktykowano w radzieckich siłach zbrojnych /i nie tylko tam/ operacyjne podporządkowanie związków taktycznych lotnictwa szturmowego armiom ogólnowojskowym /APanc/. Zdarzały się również, choć znacznie rzadziej, wypadki podobnego podporządkowania sił lotnictwa myśliwskiego i lotnictwa bombowego dowódcom ogólnowojskowym /np. dowódcom grup szybkich/. Jeżeli więc dowódca armii lotniczej nie decydował bezpośrednio o użyciu wszystkich sił AL, gdyż niektóre związki taktyczne /samodzielne oddziały/ lotnictwa frontowego otrzymywały zadania nie od dowódcy AL, lecz od innych dowódców, to dowód, że miała miejsce częściowa decentralizacja dowodzenia lotnictwem frontowym, a więc tym samym nie było "centralizacji dowodzenia całością lotnictwa w skali AL". Tyle o przeszłości. Jeśli chodzi o stan obecny, to nikt narazie nie udowodnił twierdzenia, że obecnie centralizacja dowodzenia całością lotnictwa w skali AL jest

niezbędna. Nie udowodniono nawet, że jest ona w ogóle możliwa. Odnośnie do dowodzenia obroną powietrzną wojsk Frontu nie chodzi chyba o "centralizację dowodzenia", lecz o to, aby dowodzenie obroną powietrzną wojsk znalazło się w jednym ręku, co wydaje się najzupełniej słusznym, a jednocześnie realnym.

c/ Wiadomo, że w przeszłości, jeśli nawet decentralizacja dowodzenia lotnictwem komplikowała w jakimś stopniu organizację zabezpieczenia jego działań, to w każdym razie nie na tyle, aby aż trzeba było rezygnować z częściowej decentralizacji dowodzenia. W wypadkach, gdy potrzeby operacyjno-taktyczne wymagały decentralizacji dowodzenia lotnictwem była ona praktykowana, a służby zajmujące się organizacją zabezpieczenia musiały to uwzględniać.

d/ Argument ten jest wyrazem troski jedynie o fachowe dowodzenie lotnictwem myśliwskim, które spełniać będzie drugorzędną rolę w systemie obrony powietrznej wojsk.

Tak więc podporządkowanie obrony powietrznej frontu dowódcy armii lotniczej grozi popełnieniem dwóch poważnych błędów: Pierwszy z nich - to podporządkowanie głównej siły obrony powietrznej /przeciwlotniczych pocisków kierowanych/ dowództwu dysponującemu siłą drugorzędną /zakładając, że system obrony powietrznej wojsk będzie dysponował przeciwlotniczymi pociskami kierowanymi/; drugi to - obciążenie dowódcy armii lotniczej odpowiedzialnością za działalność zaczepną lotnictwa i za działalność obronną wszystkich sił obrony powietrznej wojsk. Dowódca AL nie ma możliwości należytego wywiązania się z obu tych zadań równocześnie.

Systemowi obrony powietrznej wojsk muszą nadawać ton siły główne, tj. przeciwlotnicze pociski rakietowe. Dowództwu dysponującemu siłami głównymi muszą być podporządkowane pozostałe siły systemu - w tym również myśliwce, ale tylko takie, które mogą być wykorzystane wyłącznie do obrony powietrznej. Myśliwce o szerokim zastosowaniu, zdolne do wykonywania zadań o charakterze zaczepnym, powinny być podporządkowane dowódcy armii lotniczej, ponieważ w zaczepnych formach działań efekt ich użycia będzie większy.

Wielokierunkowe wykorzystywanie tych samych sił przez dwóch dysponentów jednocześnie /dowódca AL i szef OP Wojsk/ oznacza nie tylko rezygnację z centralizacji dowodzenia lotnictwem oraz z centralizacji dowodzenia środkami obrony powietrznej,

lecz stawia pod znakiem zapytania możliwość wykonania jakiegokolwiek zadania przez frontowe lotnictwo myśliwskie. Dlatego proponuje się dokonanie podziału istniejącego obecnie frontowego lotnictwa myśliwskiego¹ podporządkowanie pod względem operacyjnym szefowi obrony powietrznej wojsk Frontu tej części lotnictwa, która ma być użyta w systemie obrony powietrznej wojsk. Pozostałe siły frontowego lotnictwa myśliwskiego pozostałyby do wyłącznej dyspozycji dowódcy armii lotniczej z przeznaczeniem podobnym do przeznaczenia lotnictwa myśliwko-szturmowego /myśliwsko-bombowego/, a więc do działań o charakterze zaczepnym. Perspektywy omawianego rodzaju lotnictwa /LM/ będą uzależnione od stanu i możliwości naziemnych środków obrony powietrznej wojsk. głównie od stanu i możliwości przeciwlotniczych pocisków kierowanych. Jednak ze względu na mniej skuteczną w walce z środkami napadu jądrowego obronę powietrzną należałoby konsekwentnie rozwijać nie "czyste" myśliwce, lecz lotnictwo myśliwsko-bombowe /myśliwsko-szturmowe/, a więc siły przeznaczone do udziału w bardziej skutecznych tj. w zaczepnych formach walki z środkami napadu jądrowego.

Dowodzenie lotnictwem rozpoznania operacyjnego i lotnictwem transportowym

Lotnicze rozpoznanie operacyjne jest jednym z ważnych elementów zabezpieczających przygotowanie i przeprowadzenie ogólnowojskowej operacji frontowej /armijnej/. Cele i zadania lotniczego rozpoznania operacyjnego wynikają z celów i zadań operacji ogólnowojskowej. Organizacją i planowaniem rozpoznania operacyjnego powinien zajmować się sztab organizujący i planujący operację. Tenże sztab jest jednocześnie głównym użytkownikiem uzyskanych z rozpoznania wiadomości i dlatego jego kontakt z wykonawcą zadań /lotniczymi oddziałami rozpoznania operacyjnego/ winien być możliwie prosty i bezpośredni. Aby uniknąć stawiania dowódcy armii lotniczej w roli pośrednika w przekazywaniu zadań między sztabem ogólnowojskowym i wykonawcą, co byłoby szczególnie niecelowe w obecnych wymagających szybkości działania warunkach, oddziały lotnictwa rozpoznania operacyjnego należałoby podporządkować operacyjnie organowi decydującemu o ich użyciu.

rozpoznawanie LM

W operacjach frontowych organem decydującym o użyciu lotnictwa rozpoznania operacyjnego jest sztab Frontu /zarząd rozpoznawczy/, a więc jemu należałoby operacyjnie podporządkować oddziały lotnictwa rozpoznania operacyjnego. Rezultaty rozpoznania sztab Frontu przekazywałby do zainteresowanych sztabów poszczególnych armii. Niekiedy może okazać się celowym podporządkowanie części sił lotnictwa rozpoznania operacyjnego bezpośrednio dowództwu armii ogólnowojskowej, np. w wypadku gdy armia prowadzi działania samodzielnie, na oddzielnym kierunku operacyjnym. Jednak zasadą winno być centralne w skali Frontu dysponowanie całością sił lotnictwa rozpoznania operacyjnego, gwarantujące najbardziej ekonomiczne, najbardziej uzasadnione użycie posiadanych sił.

Podobnie z lotnictwem transportowym. Pełne wykorzystanie jego możliwości wymaga scentralizowanego dowodzenia nim w skali Frontu. Sztab Frontu, jako główny dysponent, zajmowałby się planowaniem całej działalności lotnictwa transportowego, uwzględniając wszystkie operacyjne potrzeby w dziedzinie transportu wojsk i środków materiałowych, a więc wynikające zarówno z operacyjnych planów Frontu, jak i z planów poszczególnych armii ogólnowojskowych. Jeden oddział lotnictwa transportowego należałoby pozostawić w dyspozycji dowódcy armii lotniczej dla zabezpieczenia szybkiego manewru sił, które mu bezpośrednio podlegają.

Projekt zakłada więc, że dowództwo i sztab armii lotniczej spełniałyby rolę kierowniczego organu specjalistycznego w stosunku do całego lotnictwa frontowego, stawiając zadania bezpośrednio jedynie lotnictwu wykonującemu zadania o charakterze zaczepnym. Pozostałe siły lotnictwa frontowego, ze względu na charakter wykonywanych przez nie zadań, byłyby operacyjnie podporządkowane organom decydującym o ich użyciu. A więc:

- myśliwce przeznaczone wyłącznie do działań w systemie obrony powietrznej wojsk - Szefowi OP Frontu;
- lotnictwo rozpoznania operacyjnego i lotnictwo transportowe - odpowiednim organom sztabu Frontu.

Podporządkowanie operacyjne w niczym nie powinno umniejszać roli dowództwa i sztabu armii lotniczej w zakresie kierownictwa specjalistycznego.

brakujący!

3. Ogólna koncepcja struktury organizacyjnej lotnictwa frontowego

Zmiany zachodzące w stanie lotnictwa frontowego, w warunkach, w jakich lotnictwo ma być użyte, i w metodach jego użycia, nie mogą pozostać bez wpływu na jego strukturę organizacyjną. Zupełnie inne jakościowo i zredukowane do 1/5-1/8 swego stanu liczebnego z okresu II wojny światowej lotnictwo nie może trwać w tych samych formach organizacyjnych, jakie uznano za uzasadnione 20 lat wstecz. Poza tym warunki współczesnego pola bitwy wymagają od struktury organizacyjnej prostoty i elastyczności, sprzyjających rozśrodkowaniu sił i zamaskowaniu bazowania, a jednocześnie gwarantujących szybkość działania. Z punktu widzenia dowodzenia struktura organizacyjna winna przybliżyć wykonawcę zadań do dowódcy, który te zadania określa. Oznacza to potrzebę usunięcia wszelkich pośrednich szczebli dowodzenia, istnienie których wydłuża czas przekazywania zadania wykonawcy. Należy zachować tylko te elementy organizacyjne, które muszą istnieć. Sprawdzianem ich nieodzowności winny być ściśle określone funkcje i ściśle określony zakres odpowiedzialności za rezultat działań.

Obecnie między dowództwem armii lotniczej czyli organem decydującym o użyciu sił, a bezpośrednim wykonawcą zadań, którym jest najczęściej eskadra, a niekiedy nawet klucza, para lub załoga/ponieważ zadania będą wykonywane często samodzielnie przez małe grupy lub pojedyncze samoloty/ istnieją przynajmniej dwa pośrednie szczeble dowodzenia: dowództwo dywizji i dowództwo pułku lotniczego. Każde zadanie przekazane ze stanowiska dowodzenia dowódcy armii lotniczej nim dotrze do wykonawcy jest przedmiotem analizy, oceny i w jakimś zakresie - decydowania najpierw w dywizji, następnie w pułku i wreszcie w eskadrze, której funkcje organizacyjno-dowódcze stają się bardzo rozległe w wypadku bazowania pułku na dwóch - trzech lotniskach.

W warunkach współczesnego pola bitwy istnienie pośrednich szczebli dowodzenia /szczebli organizacyjnych/ staje się szczególnie niebezpieczne. Aby zadanie ze stanowiska dowodzenia armii lotniczej nie musiało być przekazywane do wykonawcy systemem

*Kolejna
budowa.*

sztafetowym, proponuje się zlikwidowanie w lotnictwie frontowym dywizyjnego szczebla organizacyjnego. Oddziały lotnicze, których w sumie będzie znacznie mniej niż było taktycznych związków lotniczych w armii lotniczej z okresu II wojny światowej, podlegałyby bezpośrednio dowódcy AL i od niego otrzymywałyby zadania bojowe. Pozornie może się wydawać trudnym do przyjęcia rozwiązanie obciążające dowództwo i sztab armii lotniczej obowiązkiem określania i przekazywania do wykonawców /oddziałów lotniczych/ konkretnych zadań. W rzeczywistości jednak propozycja zamierza jedynie do usankcjonowania już istniejącego stanu, gdyż przeprowadzane ćwiczenia z wojskami potwierdzają fakt, że zadania wychodzące ze sztabu AL na adres taktycznych związków lotniczych, to konkretne zadania taktyczne - z zasady na jeden lot. Zrezygnowanie ze szczebla pośredniego /dywizja/ w przekazywaniu takich właśnie konkretnych zadań spowoduje, że wykonawca otrzyma zadanie przynajmniej dwa razy szybciej niż w wypadku pośredniczenia sztabu dywizji.

Kolejna propozycja dotyczy wewnętrznej organizacji oddziałów lotniczych. Obecny pułk lotniczy stał się organizacyjnie zbyt ciężki i trudny do rozczłonkowania na jednym lotnisku. W wypadku bazowania pułku na dwóch-trzech lotniskach komplikuje się dowodzenie pododdziałami pułku. Ze względu na potrzebę rozśrodkowania coraz cenniejszego, a jednocześnie coraz mniej licznego lotnictwa oraz ze względu na stosowane obecnie przez lotnictwo taktyczne metody działania /działania małych grup i pojedynczych samolotów/, celowe wydaje się zmniejszenie składu bojowego podstawowego oddziału lotniczego, jakim jest obecnie pułk lotniczy. Dlatego proponuje się aby bojowy oddział lotniczy składał się z 4-5 kluczy /razem 16-20 samolotów/. Zmniejszenie stanu licznego oddziału lotniczego nie oznacza bynajmniej zmniejszenia jego siły ogniowej, która w rezultacie doskonalenia sprzętu lotniczego i wzrostu skuteczności stosowanych przez lotnictwo środków rażenia stale wzrasta.

Proponowane zmiany dotyczą nie tylko trzonu bojowego, lecz także, a może nawet w głównej mierze, bardzo rozwiniętych na szczeblu oddziału służb pomocniczych. Tak np. zbyt szeroki zakres czynności wykonywanych obecnie przez służbę techniczną pułku lotniczego czyni ją zbyt ciężką, a to z kolei poważnie ogranicza

ruchliwość oddziału. Jeśli nie jest możliwe całkowite uwolnienie lotniczego oddziału bojowego od służby inżynieryjno-lotniczej należałoby przynajmniej zakres pracy tej służby w oddziale ograniczyć do czynności związanych wyłącznie z bieżącą obsługą i drobnymi naprawami, możliwymi do wykonania przy pomocy narzędzi i środków przewożonych transportem powietrznym. W ten sposób stan liczebny personelu omawianej służby pułku ulegnie poważnemu zmniejszeniu. Pracochłonne czynności profilaktyczno-naprawcze mogą być przejęte przez specjalne jednostki techniczne, podlegające bezpośrednio szefowi służby inżynieryjno-lotniczej armii lotniczej^{1/}.

wielka
brdura!

Nowy oddział /mógłby być nazywany eskadrą lub nadal pułkiem/ składałby się ^{więc} z 4-5 kluczy, sztabu, grupy obsługi i eksploatacji oraz sekcji politycznej /załącznik nr 2/. Myślą przewodnią proponowanego rozwiązania jest maksymalne oswobodzenie lotniczych jednostek bojowych od tych elementów, które ograniczają ruchliwość.

I jeszcze jeden postulat: oddziały bojowe nie powinny ponosić odpowiedzialności za ewentualne przerwy w ich działalności bojowej, wynikające z braków w zabezpieczeniu na lotnisku. Dowództwo oddziału powinno być uwolnione od wszelkich spraw administracyjno-gospodarczych, od odpowiedzialności za pracę naziemnych organów i urządzeń zabezpieczających, powinno być uwolnione od spraw związanych z organizacją przyjęcia, rozmieszczenia i zabezpieczenia oddziału na lotnisku, z którego oddział wykona jeden, lub najwyżej kilka lotów bojowych. Dzięki temu dowództwo to będzie mogło skoncentrować swoją uwagę na zagadnieniach związanych bezpośrednio z przygotowaniem i praktycznym wykonaniem uderzeń na różne obiekty. Zagadnienie o tyle istotne, że samo wykonywanie zadań staje się coraz trudniejsze.

Tak więc dowódca oddziału ponosiłby odpowiedzialność za terminowe osiągnięcie gotowości bojowej, należyte przygotowanie personelu latającego, maksymalną skuteczność działań

1/ Płk mgr inż. L. Wyszynski: Służba Inż.-lotn. i jej udział w działaniach bojowych Ludowego Lotnictwa Polskiego w latach 1944-1945 /rozprawa doktorska/. Wyd. ASG 1963; str. 127.

przy minimalnych stratach własnych, stałą gotowość do zmiany lotniska bazowania itp. Lotniczy oddział proponowanego typu, uwolniony od ciężkich uzależnionych od dróg elementów zabezpieczających /np. środki remontu i tły/ zyskałby znacznie na ruchliwości, a jednocześnie dowodzenie wewnątrz oddziału byłoby znacznie prostsze i sprawniejsze.

Propozycja uwolnienia lotniczych jednostek bojowych od odpowiedzialności za organizację zabezpieczenia nie wynika bynajmniej z niedoceniania roli jaką obecnie spełnia zabezpieczenie. W skomplikowanych warunkach współczesnego pola bitwy problem użycia lotnictwa, to przede wszystkim problem wszechstronnego zabezpieczenia jego działalności. I właśnie ze względu na wzrost zakresu i znaczenia przedsięwzięć zabezpieczających najmniej uzasadnione wydaje się obciążanie dowódców oddziałów lotniczych odpowiedzialnością za sprawne funkcjonowanie systemów zabezpieczenia operacyjno-bojowego, specjalnego, inżynieryjno-technicznego, materiałowo-technicznego i lotniskowego. Szczególnie ryzykowne byłoby to właśnie w lotnictwie frontowym charakteryzującym się bardzo zróżnicowanym składem bojowym, zróżnicowaną podległością operacyjną poszczególnych rodzajów lotnictwa oraz wykonującym bardzo różne zadania.

W tej sytuacji jedynym słusznym rozwiązaniem wydaje się centralne organizowanie w skali armii lotniczej systemów zabezpieczenia, uwzględniających potrzeby wszystkich rodzajów lotnictwa frontowego, potrzeby wynikające z charakteru wykonywanych zadań i warunków w jakich zadania będą wykonywane.

Tak więc lotnictwo frontowe obejmowałoby /załącznik nr 3/:

a/ Siły wykonujące zadania o charakterze zaczepnym:

- oddziały lotnictwa myśliwsko-bombowego /myśliwsko-szturmowego/ wykonujące zadania ogniowo-rozpoznawcze;
- oddziały lotnictwa bombowego /do czasu wycofania ze składu lotnictwa frontowego/;
- oddziały rakiet skrzydlatych /cich obecność w składzie AL rozszerza zakres zadań ogniowych, wykonywanych przez lotnictwo frontowe/.

b/ Oddziały lotnictwa myśliwskiego przeznaczone wyłącznie do działań w systemie obrony powietrznej wojsk.

c/ Oddziały lotnictwa rozpoznania operacyjnego.

d/ Oddziały lotnictwa transportowego.

Oddzielny element organizacyjny stanowi lotnictwo armijne /lotnictwo wojsk lądowych/, spełniające ograniczoną rolę czynnika zabezpieczającego bezpośrednio potrzeby dowództwa armii ogólnowojskowej /APanc/ w dziedzinie transportu, dowodzenia i łączności oraz w zakresie prac obserwacyjno-rozpoznawczych. W jego skład mogłyby wchodzić:

- pododdziały śmigłowego lotnictwa transportowego;
- pododdziały lotnictwa łącznikowego;
- pododdziały obserwacyjno-rozpoznawcze, zabezpieczające potrzeby wojsk raketowych i artylerii w zakresie rozpoznania w tzw. strefie rozpoznania taktycznego.

Zależność lotnictwa armijnego od dowództwa armii lotniczej jako kierowniczego organu specjalistycznego byłaby podobną do zależności frontowego lotnictwa myśliwskiego, lotnictwa rozpoznania operacyjnego i lotnictwa transportowego. Lotnictwo armijne stanowi problem sam w sobie i wymaga oddzielnego opracowania.

ZAKOŃCZENIE

Na zakończenie kilka uwag pod adresem techniki lotniczej.

W okresie powojennym podstawowym typem samolotu w lotnictwie frontowym /taktycznym/ stał się uniwersalny samolot myśliwski o szerokim zastosowaniu /myśliwiec wielocelowy/, przewidziany do zwalczania celów zarówno na ziemi, jak i w powietrzu. Samoloty te, w zależności od typu ich podstawowego uzbrojenia, nazywane są samolotami myśliwsko-bombowymi, myśliwsko-szturmowymi, lub po prostu myśliwcami taktycznymi.

Koncepcja uniwersalnego samolotu nadającego się w równym stopniu do wykorzystania w systemie obrony powietrznej, jak i do zwalczania celów naziemnych wydaje się mieć poważne braki. Samolot powinien odpowiadać ściśle określonemu przeznaczeniu. Im węższe jest przeznaczenie samolotu, tym lepiej przy użyciu danego samolotu można wykonać określone zadanie. Natomiast im bardziej "uniwersalnym" ma być samolot, tym bardziej przeciętne posiada walory z punktu widzenia każdej oddzielnie wziętej dziedziny jego zastosowania.

W wyjątkowo trudnej sytuacji znajduje się konstruktor takiego samolotu, który ma służyć do zwalczania celów zarówno w powietrzu, jak i na ziemi. Dzieje się tak ze względu na krańcowo różne wymagania, wynikające z krańcowego różnego charakteru wykonywanych zadań i warunków, w jakich te zadania są wykonywane. Z punktu widzenia taktyki dla lotnictwa wykonującego zadania o charakterze zaczepnym potrzebny jest specjalny samolot, zdolny do wykonywania zadań ogniowo-rozpoznawczych, stosujący wystarczająco skuteczne środki rażenia i dysponujący wystarczającym zasięgiem działania na najbardziej odpowiednich dla współczesnych warunków wysokościach lotu.

Wydaje się, że w rezultacie dalszego wzrostu możliwości naziemnych środków obrony powietrznej wojsk i równocześnie zmniejszających się stale możliwości myśliwców w zwalczaniu celów powietrznych, perspektywy zastosowania lotnictwa w systemie obrony powietrznej wojsk są raczej ograniczone. Jeśli jednak wniosek ten okaże się niesłuszny stanie się niemożliwe zwalczanie przez samoloty uniwersalne o szerokim zastosowaniu /myśliwce wielocelowe/ środków napadu powietrznego nieprzyjaciela w czasie ich lotu. Niezbędne stanie się wówczas posiadanie specjalnego samolotu w pełni odpowiadającego zadaniom o charakterze obronnym /w systemie OPL/. Ścisłe określone przeznaczeniu winny również odpowiadać samoloty będące na wyposażeniu oddziałów lotnictwa rozpoznania operacyjnego i oddziałów lotnictwa transportowego.

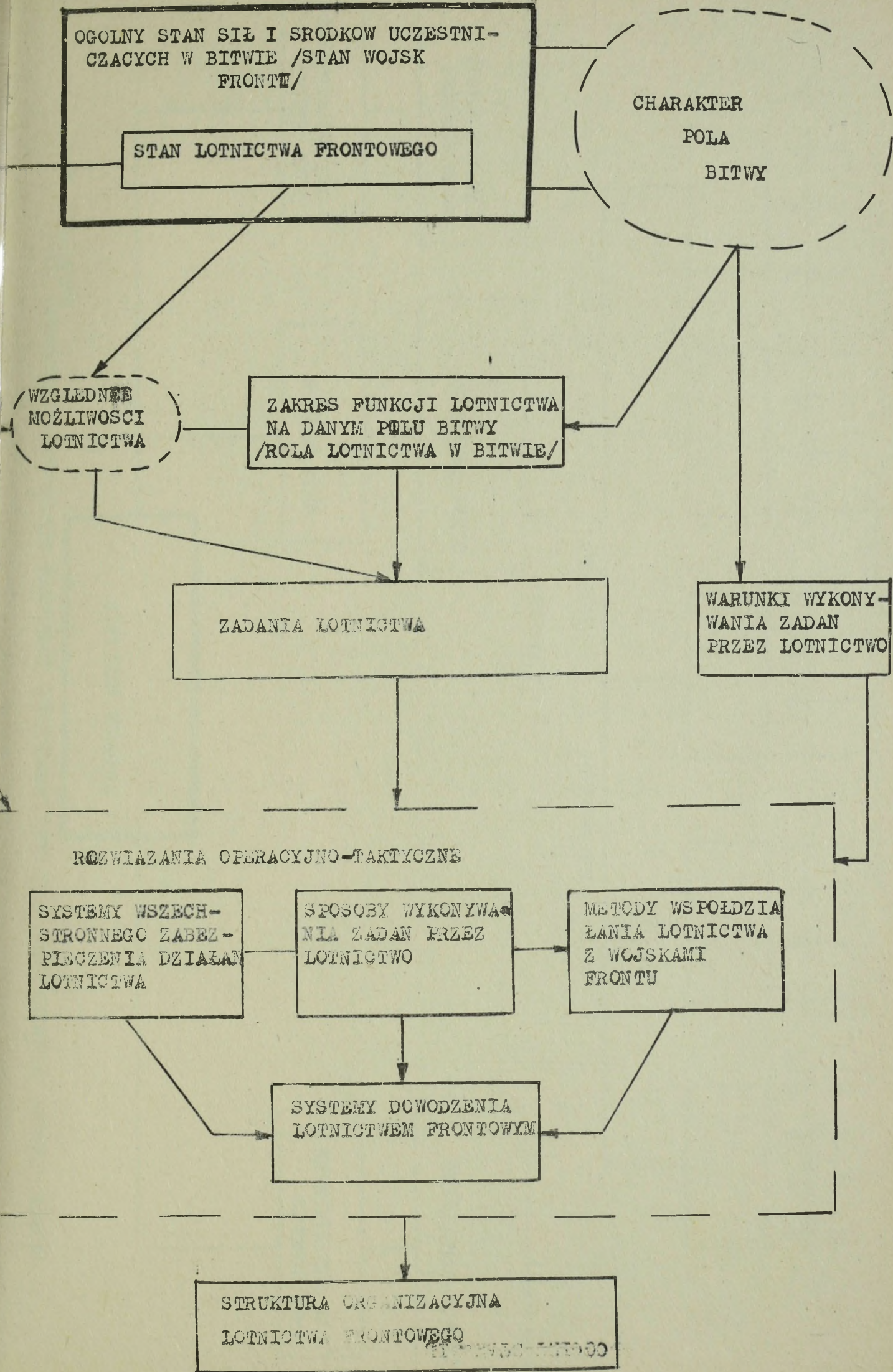
Odbito 120 egz.

Egz.nr 1-120 bibl.tajna

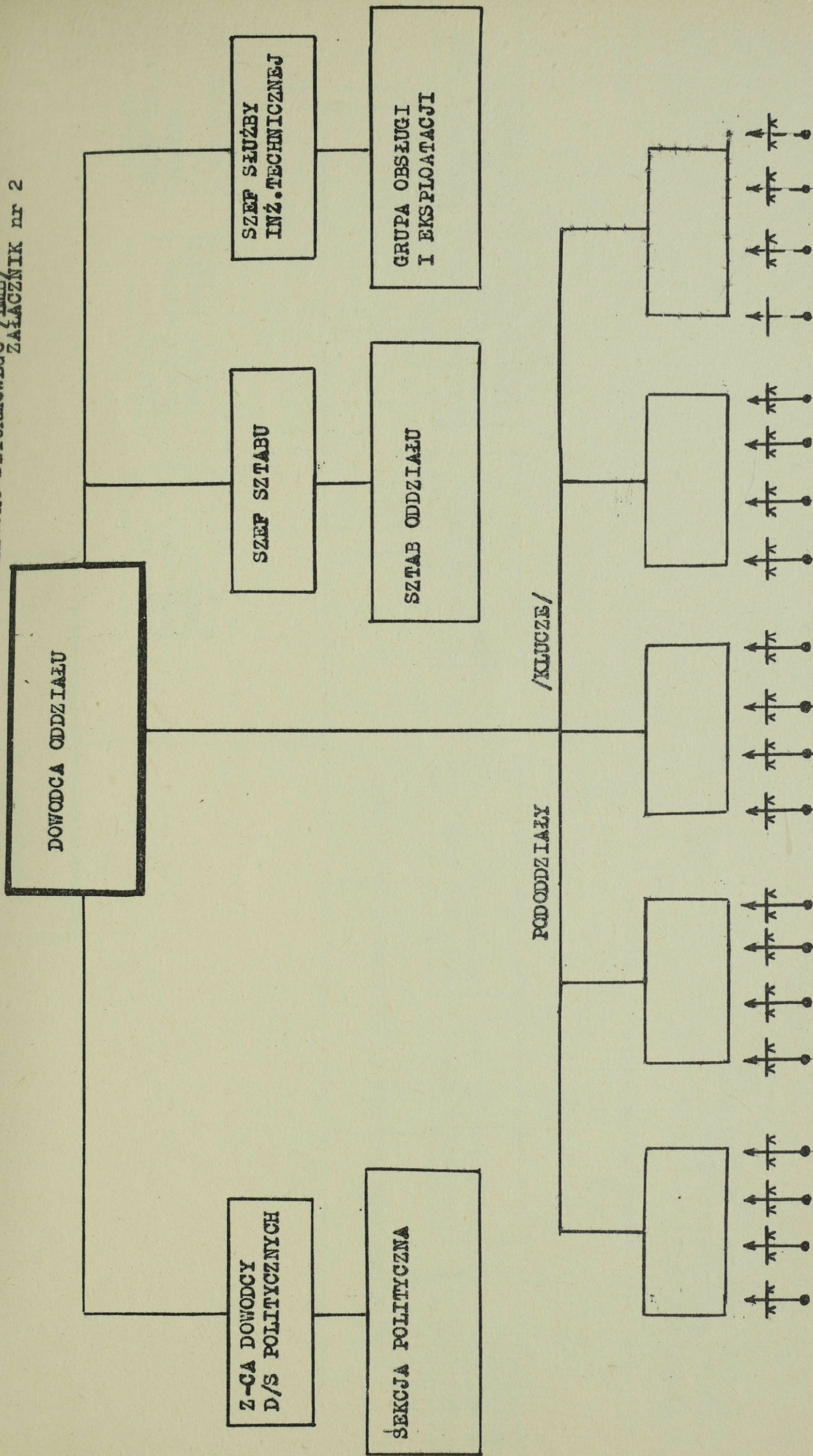
Wyk.płk BEJGIER

Druk.K.L.

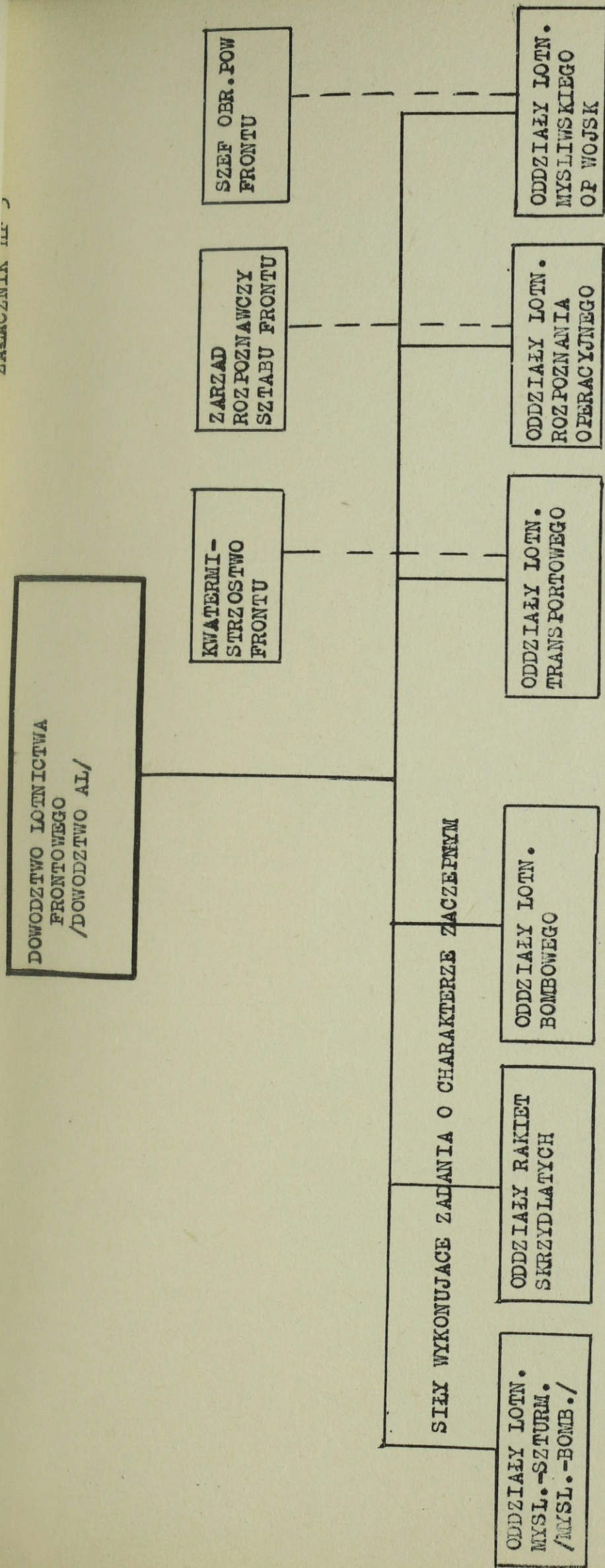
Nr.ks.051/WW



OGÓLNY SCHEMAT ORGANIZACYJNY ODDZIAŁU LOTNICZEJ LOTNICTWA MYSLIWSKO-SZTURMOWEGO /LMB/
ZAŁĄCZNIK nr 2



RAZEM W ODDZIALE 16-20 SAMOLOTÓW



— — — — — podporządkowanie operacyjne

Odbito 120 egz.

Egz. nr 1-120 bibl. tajna

Wyk. płk BEJGIER Nr. ks. 052/WNI