AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

TAJNE

Egz. Nr .....

LOTNICTWO OBRONY TERYTORIUM KRAJU

Działania i organizacja

IX SESJA NAUKOWA

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
KADEMII SZTABU GENERALNEGO
Nr inw. 26548

WARSZAWA LISTOPAD 1966

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

TAJNE

Egz. Nr .....

LOTNICTWO OBRONY TERYTORIUM KRAJU

Działania i organizacja

IX SESJA NAUKOWA

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
KATEDRA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. Broni K. Świerczewskiego
026548

WARSZAWA LISTOPAD 1966

A K A D E M I A S Z T A B U G E N E R A L N E G O
im. gen.broni K. Świerczewskiego

KATEDRA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

T A J N E
Egz.Nr 120

Mikrofilm. nr 12357 D/1

LOTNICTWO OBRONY TERYTORIUM KRAJU

Działania i organizacja

IX Sesja Naukowa

Biblioteka Szkoleniowa Nr 1
C 9034

ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. K. Świerczewskiego
II/2-6548

WARSZAWA Listopad 1966 r.

SPIS TREŚCI

		Str.
Wstęp.		3
Rozdział I	Zagrożenie, warunki działania obrony terytorium kraju oraz miejsce lotnictwa w tych działaniach	14
	Warunki działania w wojnie jądrowej	22
	Warunki działania w wojnie konwencjonalnej.	26
Rozdział II	Zadania lotnictwa obrony terytorium kraju	34
	1. Rozpoznanie	
	1/ dozorowanie wydzielonego obszaru	41
	2/ rozpoznanie bojowe	46
	a/ rozpoznanie przed walką	47
	b/ rozpoznanie w czasie walki	50
	3/ Inne zadania rozpoznawcze	54
	a/ rozpoznanie przeszkód i zniszczeń	55
	b/ rozpoznanie skażeń	58
	c/ dozorowanie tranzytu wojsk i ruchu ludności	59
	d/ kontrola maskowania	62
	2. Wsparcie ogniowe	64
	a/ samodzielne zwalczanie przez lotnictwo desantów i grup dywersyjnych	65
	b/ wsparcie ogniowe w czasie walki.	71
	3. Inne zadania - transport, łączność, powietrzne stanowiska dowodzenia.	74
Rozdział III	Organizacja lotnictwa obrony terytorium kraju	80
	1. Dane wyjściowe do organizacji lotnictwa.	87
	2. Organizacja lotnictwa OTK	92
	a/ wojewódzka eskadra rozpoznawczo-łącznikowa	96
	b/ okręgowe jednostki lotnicze	97
	c/ lotnictwo komitetu obrony kraju.	100
	3. Dowodzenie lotnictwem OTK	102
	A. Struktura dowodzenia	102
	B. Dowodzenie operacyjne	111

		Str.
	C. Łączność dowodzenia	115
Rozdział IV	Uwagi końcowe i wnioski na przyszłość	118
	1. Szkolenie personelu lotnictwa	118
	2. Mechanika powoływania eskadr do służby	121
	3. Kierunki rozwoju lotnictwa OTK i perspektywy na przyszłość...	123

S c h e m a t y:

nr 1 - Organizacja lotnictwa OTK
nr 2 - Proponowany schemat szkolenia lotnictwa
nr 3 - Struktura dowodzenia
nr 4 - Schemat wsparcia lotniczego
nr 5 - Zwalczanie desantu powietrznego
nr 6 - Łączność z samolotami w powietrzu.

W S T Ę P

Po okresie przygotowań, dyskusji i opracowywania nowych koncepcji, zagadnienia obrony terytorium kraju znajdują się w stadium realizacji przedsięwzięć, które mają zapewnić możliwie wszechstronną obronę kraju w przyszłej wojnie - bez względu na to, czy będzie to powszechna wojna jądrowa, wojna z ograniczonym użyciem środków jądrowych, czy wreszcie wojna konwencjonalna prowadzona pod groźbą użycia broni jądrowej.

Przygotowując obronę terytorium kraju należy wykorzystać cały istniejący potencjał obronny państwa i stworzyć odpowiednie warunki dla prawidłowego i najbardziej celowego jego wykorzystania zależnie od zaistniałej sytuacji wojennej.

Jednym z warunków prawidłowego wykorzystania potencjału obronnego jest stworzenie z posiadanych zasobów ludzkich i materiałowych zrównoważonych sił obronnych, to znaczy sił posiadających właściwą strukturę organizacyjną, odpowiednie wyposażenie i elementy bojowe, pozwalające na optymalne działanie we wszelkich warunkach, jakie mogą powstać podczas wykonywania przez te siły przydzielonych im zadań.

Pomijając inne, jedną z ważnych cech zrównoważonych sił jest taki dobór ich części składowych, aby mogły one spełnić swoje zadania jak najbardziej skutecznie, w warunkach pełnego bezpieczeństwa i przy pełnej wydajności. Inaczej mówiąc, chodzi o dobór właściwych narzędzi do określonej pracy. Badanie zrównoważenia sił może wyrazić się różnie, zależnie od rozpatrywanego szczebla i rodzaju przewidywanych działań. W jednym wypadku będzie to badanie stosunku siły ognia do siły żywej, w innym - stosunku sił pancernych do sił "piechoty", potrzebnych sił inżynieryjnych, wyposażenia technicznego elementów zabezpieczenia itd.

Podjęte badania dotyczą zagadnienia ogólnego zrównoważenia sił OTK, przez wprowadzenie do nich sił lotniczych jako elementu zabezpieczenia i wsparcia działań.

Lotnictwo zdobyło sobie trwałą pozycję w siłach zbrojnych i w działaniach wojennych i jakkolwiek nie spełniło przypisywanej mu przez Douheta roli samodzielnego czynnika zdolnego rozstrzygnąć wojnę bez udziału innych rodzajów sił zbrojnych, to jednak wpływało i wpływa poważnie na sposób prowadzenia i wyniki działań. W procesie ewolucji i specjalizacji lotnictwa jedna jego część znalazła się w ramach obrony terytorium kraju bardzo wcześnie, mianowicie ta część lotnictwa myśliwskiego, którą przeznaczono do zwalczania powietrznych środków napadu atakujących zaplecze.

Dopóki zagrożenie zaplecza sprowadzało się do mniej lub więcej intensywnych nalotów bombowych, dopóty lotnictwo myśliwskie obrony powietrznej kraju spełniało swoją właściwą rolę w miarę skutecznie, współdziałając oczywiście z innymi, naziemnymi środkami obrony. Przed lotnictwem tym nie stawiano żadnych innych zadań, toteż skoncentrowało ono cały swój wysiłek na doskonaleniu załóg w przechwytywaniu celów powietrznych i specjalizacji sprzętu zmierzającej do znalezienia takich typów maszyn, które by najbardziej odpowiadały wymaganiom wykonywanego zadania.

Specjalizacja ta /zarówno w sprzęcie, jak w wyszkoleniu pilotów i w organizacji systemu dowodzenia i naprowadzania/ poszła tak daleko, że w praktyce lotnictwo OPK tylko z trudem może przestawić się na wykonywanie innych zadań bojowych.

Dzisiaj, kiedy zagrożenie kraju ze strony lądowej wzrosło bardzo poważnie i kiedy powołano do życia znaczne siły obrony lądowej, należy rozpatrzyć zagadnienie wyposażenia tych sił w odpowiednie środki walki z nieprzyjacielem na ziemi, w środki łączności i środki rozpoznania. Między innymi poważne miejsce w siłach i środkach OTK powinno zająć lotnictwo wsparcia wojsk OTK.

Celem niniejszej pracy jest zbadanie możliwości i potrzeby powołania lotnictwa OTK - niezależnie od występującego w systemie obrony terytorium kraju lotnictwa myśliwskiego obrony powietrznej. W szczególności praca ma osiągnąć następujące cele:

- w świetle istniejącego zagrożenia kraju - określenie potrzeb w zakresie wsparcia lotniczego, roli i miejsca lotnictwa OTK, naświetlenie czynników wskazujących na koniecz-

ność użycia lotnictwa;
- określenie ogólnych zasad działania i organizacji lotnictwa w oparciu o istniejący potencjał lotniczy i zaproponowanie organizacji;
- wytyczenie przyszłych kierunków rozwoju technicznego i organizacyjnego lotnictwa OTK.

W badaniach nad podjętym tematem zastosowano metodę analizy materiałów i źródeł historycznych oraz metodę intuicyjną opartą na obserwacji bieżących działań w krajach, w których toczy się walka partyzancka oraz obserwacji ćwiczeń prowadzonych w zakresie obrony terytorium kraju. Inne metody badań są niedostępne, nie jest zwłaszcza możliwe pełne praktyczne sprawdzenie wysuniętych tez. Autor miał tylko jedną okazję korzystania ze śmigłowca do celów rozpoznania w czasie dwustronnych ćwiczeń, w których z jednej strony brał udział pułk KBW z zadaniem ochrony ważnych obiektów i zwalczania grup dywersyjnych, z drugiej zaś strony wystąpiły trzy grupy dywersyjne w sile po 12 ludzi, z zadaniem zniszczenia chronionych obiektów i prowadzenia dywersji na szlakach komunikacyjnych. Przeprowadzenie doświadczenia było możliwe dzięki pomocy dowódcy 5 BWOW płk dypl. Smagura.

Podjęty temat był dotychczas pomijany w naszych pracach badawczych, chociaż wysuwano już sugestie o konieczności zastosowania lotnictwa w OTK, a nawet zastosowano pewne cząstkowe rozwiązania praktyczne. Tak na przykład gen.bryg. dr T. Pióro sugeruje, że "...organa dowodzenia OTK powinny mieć do swojej dyspozycji pewną ilość ruchomych środków łączności. Chodzi tu szczególnie o śmigłowce. I tak na przykład dla sztabu OW eskadrę w składzie 1-2 śmigłowce Mi-4 i 6-8 śmigłowców SM-2, natomiast dla sztabu wojewódzkiego OTK klucz w składzie 2-3 śmigłowce SM-2"[x/].

Ppłk dypl. Kmieciak[xx/] uważa podobnie, tzn. że należy w OTK na szczeblu OW i województwa posiadać śmig-

---

x/ Gen.bryg. T.Pióro "Niektóre zagadnienia OTK w okręgu wojskowym", Myśl Wojskowa tj. nr 1/63.
xx/ Ppłk dypl. H. Kmieciak "Organizacja OTK na obszarze OW", Myśl Wojskowa tj. nr 2/63, str. 107-129.

łowce dla łączności oraz wykorzystać samoloty aeroklubów do pomiarów skażeń. Wykorzystanie samolotów do pomiarów skażeń omawiają płk M. Jaworski i płk H. Sokołowski[x/] oraz płk dr St. Cybulski.[xx/]

Wreszcie wytyczne Szefa Sztabu do Szkolenia w roku 1965 przewidują posiadanie przez okręg wojskowy czasu wojny 6 śmigłowców.

Zarówno z podanych sugestii jak i aktualnego stanu wynika, że odczuwa się potrzebę włączenia lotnictwa do OTK dla spełniania zadań innych niż obrona powietrzna kraju.

Lotnictwo OTK istnieje aktualnie tylko we Francji; brak jest materiałów obrazujących zarówno sposoby jego działania, jak i szczegóły organizacyjne. W fachowej prasie wojskowej pojawiają się tylko notatki dotyczące tego lotnictwa, wspominające o prowadzonych ćwiczeniach i doświadczeniach.

Materiały te - ze względu na ich ogólnikowe ujęcie - mogą służyć tylko za ilustrację do przedstawionych poglądów na wykorzystanie lotnictwa OTK.[xxx/]

Znacznie więcej danych dotyczących użycia lotnictwa można znaleźć w opracowaniach dotyczących działań przeciwpartyzanckich. W zasadzie lotnictwo uczestniczyło w działaniach przeciwpartyzanckich w czasie drugiej wojny światowej i bierze w nich udział również obecnie, pierwszą jednak wzmiankę o jego użyciu w zwalczaniu partyzantki znajdujemy zaraz po pierwszej wojnie światowej. Anglicy nie mogąc sobie dać rady ze zbuntowanymi plemionami na półwyspie Arabskim w 1923 r. zdecydowali się na pełnienie tak zwanej "służby policyjnej" przez samoloty RAF. Działania, w tamtejszych warunkach znacznie ułatwione, były bardzo skutecz-

---

x/ Płk dypl.inż. M. Jaworski, płk dypl. inż. H. Sokołowski "Prognozowanie skażeń w systemie OTK" - Myśl Wojskowa tj. nr 2/63, str. 71-64.

xx/ Płk dr St. Cybulski "Lotnicze rozpoznanie skażeń promieniotwórczych" - Myśl Wojskowa tj. nr 1/1963, str. 183-195.

xxx/ Między innymi należy wymienić artykuły: ppłka Fiamma "Les petites unités aeriennes de defense interieure du territoire" Revue de Defense Nationale nr 12/59; Reorganisation des eseadrilles d'entrainement de reserve" Forces Aeriennes Francaises nr 186/XI/1962.

ne; Anglicy opanowali sytuację bez poważnego angażowania sił lądowych.[x/]

Pierwszą ze znanych nam instrukcji o zastosowaniu lotnictwa do działań przeciwpartyzanckich wprowadzili Niemcy. Była to instrukcja z 1.4.1944 r., ktpra anulowała poprzednią z listopada 1942 r.[xx/]

Lotnictwo w walce z partyzantką miało zgodnie z wymienioną instrukcją wykonywać następujące zadania:

a/ pomoc przy rozpoznawaniu manewrów partyzanckich, punktów oporu obozów itp. przez zwiad lotniczy i sporządzanie zdjęć lotniczych;

b/ niszczenie samolotów przydzielonych w celu zaopatrywania partyzantów;

c/ zwalczanie punktów oporu partyzantów, obozów partyzanckich itp.; wspomaganie wojska lądowego wprowadzonego do działań przeciw partyzantom przez bombardowanie lotnicze i ostrzeliwanie z pokładu;

d/ zaopatrywanie wojsk w razie trudności dowozowych;

e/ zrzucanie materiałów propagandowych;

f/ przewożenie wyższych dowódców i kurierów;

g/ w wypadkach wyjątkowych wyrzucanie spadochroniarzy i jednostek desantowych oraz przerzut agentów.[xxx/]

Instrukcja przewidywała /par. 131/, że ponieważ lotnictwo operacyjne tylko w rzadkich wypadkach może wziąć udział w działaniach, należy wykorzystywać przede wszystkim jednostki z uzupełnień oraz ze szkół.

Niemcy wykorzystywali lotnictwo w niektórych akcjach, nie napotkałem jednak w dostępnych nam materiałach na żadne omówienie działań ani ich wyników. O działaniach lotnictwa w akcjach przeciwpartyzanckich w Polsce są tylko ogólne wzmianki. Brak szerszego omówienia tego zagadnienia

---

x/ B. Collier "The Defense of the United Kingdom" H.M. Stationary office, London 1957, str. 126.

xx/ Wojskowy Instytut Historyczny "Biuletyn informacyjny" nr 13 wrzesień 1960.

xxx/ Biuletyn informacyjny WIH, op.cit. str. 47, 48.

mógłby wskazać na to, że działania te nie były zbyt dokuczliwe czy skuteczne.x/

Przeciwnego zdania o skuteczności lotnictwa w walce przeciwpartyzanckiej jest Fitzroy Maclean, który był w czasie wojny oficerem łącznikowym przy Sztabie Tito. Mówi on: "Partyzanci, żołnierze nieregularni lub małe grupy dywersyjne, powinny za wszelką cenę unikać wiązania się w walkę z czołgami i samolotami. Mnie się to zdarzyło raz czy dwa razy i nie chciałbym tego przeżywać jeszcze raz".xx/

Anglicy wykorzystywali do zwalczania partyzantów w Burmie lotnictwo bombowe, rzadko jednak dochodziło do bezpośredniego zwalczania obozów ze względu na trudności odnalezienia ich w wiecznie zielonej dżungli. Wobec tych trudności, wynikających po części z braku odpowiedniego wyszkolenia załóg i odpowiedniego sprzętu, ograniczono się do niszczenia zaopatrzenia partyzantów w żywność przez spryskiwanie środkami trującymi lub palenie ryżu uprawianego na polach w dżungli /po wysiedleniu ludności z obszarów przylegających bezpośrednio do dżungli partyzanci zostali odcięci od zewnętrznych źródeł zaopatrzenia i musieli sami uprawiać ryż na skrawkach ziemi/.

Samoloty i śmigłowce były wykorzystywane w Burmie również do zrzucania ulotek i nadawania przez głośniki audycji propagandowych.xxx/

Niewiele wiemy o działaniach w Grecji. Jedno źródło podaje, że brały w nich udział dwa dywizjony samolotów Spitfire, jednakże nie mówi się nic ani o zadaniach wykonywanych przez te dywizjony, ani o sposobie ich działania.xxxx/

---

x/ Wspomina o nich kilku autorów m.in. J.B. Garas w książce "Oddziały GL i AL 1942-1945 - wyd. MON 1963 /str. 79, 122, 151/. L. Herzog "Hitlerowskie koncepcje zwalczania partyzantki", Myśl Wojskowa nr 10/64 Wyd. Polskie Siły Zbrojne w II wojnie światowej tom III Armią Krajowa /str. 424,426,522,538/; W.Tuszyński: Bitwa pod Rąblowem - Wojsk.Przegląd Historyczny nr 3/63.

xx/ Fitzroy Maclean "Rozważania na temat wojny partyzanckiej", Przegląd Informacyjny ASG nr 4/1964.

xxx/ Joseph P.Kutger: "Irregular Warfare in Transition", Military Affairs nr 3, jesień 1960.

xxxx/ E.R. Wainhouse: "Guerilla War in Greece 1946-49" Military Review nr 3, czerwiec 1957.

Najwięcej doświadczeń z zakresu wykorzystania lotnictwa w walce przeciwpartyzanckiej mają Francuzi. Przewlekła kampania w Indochinach, a później równie długa wojna w Algierii dały im wiele okazji do wypróbowania wszelkich wariantów użycia lotnictwa w walce z nieuchwytnym na ziemi nieprzyjacielem i do wypracowania skutecznych metod współpracy lotnictwa z siłami lądowymi.

W swoich działaniach Francuzi przekonali się, że w wojnie nieregularnej, wojnie typu partyzanckiego, współczesne szybkie samoloty bojowe nie mogą spełniać właściwych zadań wsparcia walki z małymi grupami nieprzyjaciela, nie znajdują bowiem odpowiednich celów.

W wojnie algierskiej wykorzystywano przede wszystkim uzbrojone śmigłowce oraz samoloty o stosunkowo małej prędkości i skromnych wymaganiach lotniskowych. Siły bezpośredniego wsparcia lotniczego zostały zorganizowane w tak.zwane Lekkie Lotnictwo Wojsk Lądowych /ALAT - Aviation Legere de l'Armée de Terre/, współdziałające bardzo ściśle z wojskami. Środki tego lotnictwa były zdecentralizowane. Na wyższym szczeblu dowodzenia /okręg lotniczy/ znajdowały się środki Zgrupowania Lotnictwa Taktycznego, stanowiące odwód dowództwa wojsk lądowych na wypadek zaistnienia warunków dla działania "regularnych" sił lotnictwa bojowego.

W składzie Lekkiego Lotnictwa Wojsk Lądowych występowały zarówno samoloty /używane przede wszystkim do zadań ogniowych/, jak i śmigłowce. W Algierii dokonano też prób wykorzystania uzbrojonego śmigłowca do wykonywania zadań szturmowych na korzyść lądującego desantu śmigłowcowego.

Sądząc po poczynaniach amerykańskich, można zaryzykować twierdzenie, że Amerykanie przygotowywali się do wzięcia czynnego udziału w walkach z partyzantami w Wietnamie na długo przed włączeniem się bezpośrednio do walki. W roku 1962 został uruchomiony w Stanach Zjednoczonych Ośrodek Szkolenia Specjalnego Taktycznych Sił Powietrznych USA. Ośrodek ten wyposażono w samoloty z okresu II wojny światowej /B-26, T-28, T-6, C-46, SC-17 oraz śmigłowce/. Szkolenie w ośrodku nazwano szkoleniem "Komandosów powietrznych" co przełożone na język praktyczny oznacza załogi samolotów przeznaczonych do zwalczania partyzantki.

W ośrodku uważa się, że przestarzałe samoloty, chociaż nie odpowiadają idealnie warunkom walki przeciwpartyzanckiej, nadają się do niej lepiej niż współczesne samoloty odrzutowe o dużej prędkości.[x/] Równolegle z adaptowaniem samolotów starszych typów pracuje się tam nad określeniem warunków, jakim powinien odpowiadać "idealny" samolot przeciwpartyzancki.[xx/]

Szkolenie w ośrodku obejmuje:

- wszystkie fazy operacji powietrzno-desantowych łącznie z techniką zrzucania na spadochronach z małej wysokości personelu, sprzętu i zaopatrzenia;
- bezpośrednie wsparcie lotnicze sił przeciwpartyzanckich w dzień i w nocy;
- szybkie rozwijanie własnych sił w rejonach podejrzanych lub owładniętych przez partyzankę;
- użycie bomb oświetlających dla wykrycia nocnych ruchów partyzanckich i rozpoznania;
- odcinanie dróg odwrotu przez użycie broni pokładowej;
- wytyczanie z powietrza rejonów podejrzanej działalności nieprzyjaciela;
- naloty wzbraniające;
- prowadzenie działań psychologicznych /np. nękanie, propaganda i kontrpropaganda/.

W praktyce Amerykanie posługują się jednak w Wietnamie samolotami bombowymi nowszego typu oraz uzbrojonymi śmigłowcami, pozostawiając stary sprzęt /samoloty T-28/ lotnictwu wietnamskiemu. Z obserwacji użycia lotnictwa wynika, że do atakowania niewielkich grup partyzanckich używa się samolotów T-28 oraz A-4, a ostatnio F-4C i śmigłowców, natomiast do atakowania większych zgrupowań zajmujących określony obszar terenu wysyłane są samoloty B-52. Używane początkowo samoloty F-102 i F-104 zostały wycofane w grudniu 1965, gdyż nie spełniały swoich zadań.

---

x/ John A.W. Taylor "Counter Insurgency Air Force. The Royal Air Forces Quartery Summer 1963.

xx/ Istnieje cały szereg projektów samolotu przeciwpartyzanckiego określonego skrótem COIN /counterinsurgency/, samoloty te mają spełniać wszystkie zadania przewidywane w tej walce: bezpośrednie wsparcie, rozpoznanie wzrokowe i forograficzne, osłona śmigłowców, kierowanie ogniem artylerii, przerzut wojsk i zaopatrzenia. Wojskowy Przegląd Zagraniczny nr 1/41/. Styczeń-luty 1965, str. 182-186.

Poczynione obserwacje pozwalają zauważyć, że ilekroć wypływa konieczność walki tego typu, jaką przewidujemy dla obrony terytorium kraju, tylekroć do walki tej wciągane jest lotnictwo i to nie ze współczesnym sprzętem, ale ze sprzętem wyciąganym z "lamusa". Co więcej, lotnictwo takie powoływane doraźnie przechodzi bolesny i często bezpłodny okres adaptacji do zadań dotychczas nie wykonywanych i w pewnym sensie trudnych. Nie tylko walka przyciąga lotnictwo do OTK. Wiele jest przykładów użycia lotnictwa poza walką: w akcjach ratowniczych, w czasie klęsk żywiołowych i przy innych okazjach i dostosowywania go do nowych zadań. Jeśli jest to zjawisko powtarzalne i wymagające stale nowych prac organizacyjnych, to słuszne wydaje się wydzielenie odpowiednich sił lotniczych i przygotowanie ich do wykonywania takich właśnie zadań.

Ze wszystkich podanych przykładów - chociaż ograniczonych tylko do działań przeciwpartyzanckich - wynika, że lotnictwo może być używane do wypełniania zadań, jakie przewidziane są dla obrony terytorium kraju na wewnętrznym froncie walki, z tym większym powodzeniem, im lepiej będzie do tych zadań przygotowane i wyposażone. Rozwiązania doraźne dają gorsze efekty.

Równocześnie wszystkie znane przykłady historyczne są dla rozpatrywanego tutaj zagadnienia "nietypowe". Na tę "nietypowość" - pomijając sprawy mniejszej wagi - składają się dwa główne aspekty dotychczasowych doświadczeń. Po pierwsze, wszystkie działania - poza niemieckimi - prowadzone były tylko na froncie wewnętrznym, bez równoczesnego zaangażowania sił na zewnętrznym froncie walki. Sytuacja tego rodzaju jest jakościowo różna od sytuacji, w jakiej przewidujemy użycie naszych sił obrony terytorium kraju. Po drugie, działania - poza Grecją i Filipinami /trudno bowiem nazwać walką we własnym kraju/ walki w Wietnamie, gdzie główny ciężar walki i zasadnicze decyzje bojowe przejęli Amerykanie nie liczący się absolutnie z żadnymi wymaganiami bezpieczeństwa w odniesieniu do ludności i jej dóbr materialnych/ - prowadzone były nie we własnym kraju, co ma bardzo istotny wpływ na organizację działań i wykorzystanie sił. Nie od rzeczy

będzie dodać, że w wymienionych "wyjątkach" - w Grecji i na Filipinach zaangażowane były obce siły interwencyjne.

Z tych względów przykłady historyczne mogą być przydatne przy ocenie taktyczno-technicznej strony wykorzystania lotnictwa a nie przy ocenie spraw organizacyjnych, te bowiem w istniejących warunkach musiały być zupełnie odmienne. Przede wszystkim warunki te pozwalały na wykorzystanie nie zaangażowanego gdzie indziej lotnictwa operacyjnego /w którym przeważały typy samolotów z II wojny światowej, jak np. w Algierii, w Burmie i w Grecji/ lub na doraźne stworzenie odpowiednio wyposażonych sił na bazie normalnej organizacji lotnictwa, bez naruszania zasadniczej jego struktury operacyjnej.

W wypadku równoczesnego istnienia dwu frontów: zewnętrznego i wewnętrznego tego rodzaju rozwiązania doraźne nie będą możliwe, a w każdym razie bardzo trudne do urzeczywistnienia.

Poza tym we współczesnej wojnie potrzeby obrony terytorium kraju nie ograniczają się do korzystania z lotnictwa dla wsparcia samej walki z nieprzyjacielem wewnątrz kraju, toteż należy zbadać te potrzeby w szerokim aspekcie całości wysiłku wojennego kraju w warunkach, jakie może stworzyć przyszła wojna.

Przestudiowanie całości zagadnienia wykorzystania lotnictwa dla potrzeb obrony terytorium kraju - z wyłączeniem zupełnie odrębnego zagadnienia obrony powietrznej - doprowadziło do wysunięcia następujących tez:

1. Współczesna obrona terytorium kraju, aby była w pełni skuteczna, nie może obejść się bez pomocy lotnictwa ani w walce, ani przy wykonywaniu innych zadań, zwłaszcza zadań nazywanych ogólnie ratowniczymi.

2. We współczesnych warunkach obrona terytorium kraju nie może - poza nielicznymi wyjątkami - liczyć w walce lądowej na pomoc lotnictwa operacyjnego i musi posiadać własne odpowiednio zorganizowane i wyposażone siły lotnicze.

3. Z uwagi na specyfikę zadań występujących w obronie terytorium kraju, lotnictwo wsparcia tej obrony nie może być organizacją powoływaną doraźnie; musi to być organizacja przygotowana i wyszkolona do wykonywania tych zadań już

w czasie pokoju, przywiązana do określonych z góry rejonów działania, czyli organizacja w zasadzie terytorialna.

W pracy starano się rozwiązać podstawowe problemy organizacji, dowodzenia i wykorzystania lotnictwa w obronie terytorium kraju, pomijając prawie zupełnie sprawy techniczne, nie wdając się zbyt szczegółowo w zagadnienia taktyki i techniki działań. Praca bojowa lotnictwa OTK, chociaż ma wiele cech wspólnych z pracą bojową lotnictwa operacyjnego, różnić się będzie w wielu szczegółach wykonawczych od dotychczasowej praktyki. Zagadnienie pracy bojowej musi być przedmiotem dalszych studiów nad zastosowaniem lotnictwa obrony terytorium kraju. Praca taka musi być udziałem wielu specjalistów z róznych dziedzin.

Wreszcie trzeba wyjaśnić we wstępie sprawy przyjętej terminologii. Zdajemy sobie sprawę z tego, że określenie "lotnictwo OTK" nie jest precyzyjne, bowiem do sił i środków OTK zaliczana jest również obrona powietrzna kraju, w której skład wchodzi lotnictwo myśliwskie. O tym lotnictwie wspomina się tylko tam, gdzie to jest niezbędne, ale oddziela się je wyraźnie jako zupełnie odrębną część sił, która w tym opracowaniu nie mieści się w pojęciu lotnictwa OTK.

ROZDZIAŁ I

ZAGROŻENIE, WARUNKI DZIAŁANIA OBRONY TERYTORIUM KRAJU ORAZ MIEJSCE LOTNICTWA W TYCH DZIAŁANIACH

Główną przyczyną utworzenia systemu obrony terytorium kraju, rozwijającego się stale i obejmującego coraz szerszy zakres działalności państwa i życia społecznego, było i jest wciąż narastające zagrożenie zaplecza w czasie wojny. Zresztą nie tylko wojna przyczynia się do zwiększenia zagrożenia. Notujemy coraz to większe "pokojowe" zagrożenie zaplecza wynikające zarówno z utrzymywanego bez przerwy stanu zimnej wojny, jak i wszechstronnego rozwoju techniki, stwarzającego swoiste niebezpieczeństwo zmuszające do stosowania odpowiednich środków zaradczych oraz do tworzenia organizacji dysponujących tymi środkami. Niektóre odwiecznie zagrażające niebezpieczeństwa żywiołowe: pożary, powodzie, huragany itp. - są dziś jakościowo różne od takich samych niebezpieczeństw sprzed setek lat, gdyż osiągając nawet te same rozmiary przyczyniać się mogą do powstania znacznie większych szkód i wywołać bardziej dotkliwe skutki wtórne.

Stan rozwoju szeroko pojętej obrony terytorium kraju uwarunkowany jest historycznie stanem zagrożenia, przede wszystkim zagrożenia wojennego, a stan utrzymywanych sił obrony zależy od szybkości, z jaką określona groźba może się zmaterializować. Im dłuższy jest okres czasu między zaistnieniem groźby a jej urzeczywistnieniem, tym mniej sił trzeba trzymać w pogotowiu do przeciwdziałania tej groźbie, bo można przeprowadzić mobilizację sił.

Realne zagrożenie zaplecza w wojnie wystąpiło naprawdę dopiero z chwilą wprowadzenia do walki lotnictwa bombowego i późniejszej jego wersji - lotnictwa transportowego. Lotnictwo bombowe, w miarę rozwoju sprzętu, zdolne było sięgać ponad frontem coraz głębiej do spokojnie dotąd produkujących na potrzeby wojny obszarów kraju. Już pod koniec pierwszej wojny światowej przygotowywano poważne działania ofensywne lotnictwa na zaplecze Niemiec. Zawieszenie broni nie pozwoliło zrealizować gotowych już planów, jednakże idea bombardowań strategicznych "zdemonizowana" w znanej teorii Douheta przechowała się i spotę-

gowała w drugiej wojnie światowej.

Zagrożenie bombardowaniem wywołało na zapleczu cały szereg skutków bezpośrednich i pośrednich. Do skutków bezpośrednich zaliczyć należy konieczność utworzenia nowej organizacji obronnej - czynnej obrony przeciwlotniczej. Skutki pośrednie - to przede wszystkim fizyczne i moralne oddziaływanie na ludność na zapleczu i wynikające z niego konsekwencje natury psychologicznej i gospodarczej. Te skutki zmusiły do utworzenia drugiej organizacji obronnej - biernej obrony przeciwlotniczej, która ze względu na jej w przeważającej mierze cywilny charakter przyjęła powszechnie nazwę: "obrona cywilna".

W drugiej wojnie światowej, w której wystąpiły olbrzymie floty bombowców, obrona zaplecza pochłonęła olbrzymie zasoby ludzkie i materiałowe. W samej obronie cywilnej Anglia utrzymywała ponad półtora miliona ludzi. Niemcy - ponad milion ludzi, ą przecież przy ówczesnym zasięgu samolotów i przy ówczesnych środkach rażenia możliwości lotnictwa były ograniczone tak pod względem rozmiarów zniszczeń, jak i obszaru oddziaływania, co pozwalało na lokalizowanie obrony na określonych obszarach. Dzisiaj na kuli ziemskiej nie ma prawie takiego obszaru, który nie byłby narażony na bezpośrednie uderzenie powietrznymi środkami napadu. Zwiększyła się również moc przewożonych ładunków.

Tak więc pierwsza wojna światowa powołała do życia, a druga wojna rozwinęła znacznie dwa pierwsze elementy obrony terytorium kraju - obronę powietrzną i obronę cywilną.

Okres międzywojenny stworzył nowe zagrożenie zaplecza, związane pośrednio z lotnictwem, w tym okresie bowiem udoskonalenie spadochronów i rozwój lotnictwa transportowego stwarzały możliwości przerzucenia na zaplecze odpowiednio przygotowanych i wyszkolonych oddziałów spadochronowych.

Nowo powstałe zagrożenie obejmowało bardzo szeroką gamę możliwości oddziaływania na zaplecze: od przerzutu pojedynczych agentów i grup dywersyjnych do przerzutu dużych zgrupowań wojsk. Skalę tych możliwości ograniczała praktycznie tylko ilość posiadanego sprzętu transportowego.

Druga wojna światowa, mimo że strony wojujące dysponowały zarówno wojskami powietrzno-desantowymi, jak i lotnictwem transportowym zdolnym do przerzucenia poważnych sił

na zaplecze przeciwnika, nie notowała wysadzenia desantu strategicznego, jednakże możliwości takie istniały nadal i to możliwości spotęgowane współczesnym wysokim tempem działań lądowych, które stwarza duże szanse szybkiego połączenia się z desantem wyrzuconym setki kilometrów poza frontem.

Podczas drugiej wojny światowej wystąpiło z nienotowaną dotychczas w historii siłą jeszcze jedno ważne dla obrony terytorium kraju zjawisko - zbrojny ruch oporu wyrażający się głównie w prowadzeniu zbrojnych aktów dywersji oraz walki partyzanckiej na terenach okupowanych przez Niemców i Japończyków.

Pozornie wydawać by się mogło, że zagadnienie zbrojnego podziemia jest zagadnieniem interesującym tylko wojska operacyjne, one bowiem mogą wystąpić na terenie nieprzyjacielskim w charakterze wojsk okupacyjnych i zetknąć się z przygotowanymi zawczasu lub spontanicznymi działaniami typu partyzanckiego.

Pozór tkwi w tym, że istniejący dzisiaj podział świata na dwa przeciwstawne sobie ideologicznie obozy tylko formalnie przebiega wzdłuż granic państwowych, w istocie bowiem przebiega wewnątrz państw, między klasami społecznymi, a może nawet między świadomościami społecznymi.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że podział taki, chociaż coraz bardziej zanikający, występuje i u nas, wobec czego istnieje jeszcze niebezpieczeństwo wrogich wystąpień przeciw ustalonej władzy i istniejącemu porządkowi publicznemu. W sprzyjających warunkach wystąpienia te mogą przybrać na sile i stać się niebezpieczne dla państwa i jego wysiłku zbrojnego aż do zorganizowania band zbrojnego podziemia włącznie.

Pomińmy jednak ideologiczne pobudki wrogich wystąpień wśród naszego społeczeństwa. Trzeba się zastanowić, czy istnieje możliwość powstania u nas innego zbrojnego podziemia, nie opartego na zdecydowanej wrogości do ustroju.

Danie jednoznacznej odpowiedzi wymagałoby przeprowadzenia odpowiednich studiów i wszechstronnego zbadania całego zagadnienia we wszystkich płaszczyznach: politycznych, społecznych, militarnych itd. Nie zajmujemy się bezpośrednio badaniem tego zagadnienia i nie podejmujemy się formułowania zdecydowanej odpowiedzi, jednakże wydaje się, że możliwość taka istnieje.

Należy, naszym zdaniem, spodziewać się, że w wypadku ogłoszenia mobilizacji i wybuchu wojny, z pobudek czysto osobistych - najczęściej ze strachu przed współczesnym polem bitwy przedstawianym przecież w wielu publikacjach, filmach i książkach nawet przez publicystów wojskowych w jak najczarniejszych kolorach, najczęściej bez odtwarzania podobnego obrazu zaplecza - wielu ludzi powołanych pod broń uchyli się od spełnienia obowiązku stawiania się w swojej jednostce. Lansowany często pogląd, że wojna rozstrzygnie się w ciągu kilku dni, stanowić może dodatkowy bodziec do szukania bezpiecznego schronienia i "przeczekania" wojny. Znajdą się tacy, którzy taką decyzję podejmą już w szeregach, w miejscu mobilizacji lub w drodze na front, zdezerterują w mundurze, z bronią w ręku.

Nieusłuchanie wezwania mobilizacyjnego czy dezercja wykluczy chyba możliwość przebywania w miejscu zamieszkania, a właściwie w jakichkolwiek miejscach zamieszkałych, zmusi do ukrywania się, do unikania kontaktu ze społeczeństwem, a przede wszystkim z władzą. Oznacza to pójście "do lasu". Oczywistą wydaje się "pójście do lasu" w pobliżu rejonu zamieszkania, tutaj bowiem będzie można liczyć, chociaż częściowo, na pomoc rodziny, krewnych, przyjaciół i znajomych. Nawiązanie kontaktu z ludźmi w miejscu zamieszkania stworzy już nić konspiracji, któż bowiem zechce wydać krewnego czy przyjaciela w ręce władzy?

Dezerter, aby żyć, musi zdobyć środki do życia, bo to, co weźmie z sobą, wyczerpie się szybko. Środki potrzebne do życia można uzyskać od ludzi: wyprosić lub - najczęściej - wymusić. Wymuszenie w pojedynkę jest trudne, jeżeli nie niemożliwe, w krótkim więc czasie mogą powstać złożone z dezerterów bandy rabunkowe, szukające nie tylko żywności, lecz i broni potrzebnej do wymuszania.x/ Wrogiem band będą wszyscy,

---

x/ Założenie powstawania band dezerterów przyjęto w ćwiczeniu OTK "Mazowsze". W sprawozdaniu z woj. warszawskiego /ppłk Piekarski nr 01328/ czytamy:..."8. Na terenie województwa ukrywało się około 400 przestępców oraz 1100 dezerterów, którzy nie zgłosili się do jednostek wojskowych w czasie mobilizacji. W związku z powyższym na terenie województwa wydzielono specjalne siły do wykrycia przestępców i dezerterów oraz siły do likwidacji grup desantowych npla, jak również siły do zabezpieczenia przed tworzeniem się band dywersyjnych...". Znane są wypadki nieuzasadnionego niestawienia się rezerwistów do swoich jednostek podczas próbnych mobilizacji.

którzy stawać będą na drodze między nimi a źródłem zaopatrzenia, a więc przede wszystkim "władza" w każdej formie: oddziały samoobrony, milicja, wojska OTK. Dezerter jest zdeterminowany; dla niego nie ma powrotu do społeczeństwa, czeka go kara śmierci za dezercję, gotów jest na wszystko. Wystarczy przywódca - wszystko jedno jaki - własny czy nasłany z zewnątrz, aby zmienić kierunek działania bandy rabunkowej, nadać jej charakter polityczno-wojskowy. Chyba na to liczą państwa bloku zachodniego, szkoląc grupy specjalne i przygotowując je do objęcia kierownictwa nad bandami zbrojnego podziemia. To są tematy "wstydliwe" i nie omawia się ich publicznie, ale dość jest wypowiedzi potwierdzających tego rodzaju możliwości. Teza brygadiera Dixona, że poparcia zachodowi udzielą u nas prawdziwi katolicy"[x/], nie ma już dzisiaj chyba pokrycia, a w każdym razie nie będzie to zjawisko w takiej skali, jak Dixon chciałby widzieć, natomiast poparcia tego mogą udzielić - nolens volens - bandy dezerterów.

Powstanie i utrzymanie się zbrojnego podziemia zależy od zaistnienia określonych warunków społeczno-politycznych i warunków fizycznych.

W wyniku prowadzonych po drugiej wojnie światowej studiów nad działaniami partyzanckimi, niektórzy autorzy określili jako niezbędne istnienie takich warunków prowadzenia działań partyzackich jak:[xx/]

- odpowiedni teren;
- sprzyjająca ludność;
- pomoc z zewnątrz.

Każdy z tych warunków ma niewątpliwie istotne znaczenie dla rozwoju partyzantki, ale zakłada się przy tym z góry istnienie podstawowego warunku, decydującego o powstaniu zbrojnego

---

x/ Brig.C.Aubrey Dixon, Otto Heilbrunn: Communist Guerilla Warfare; Frederick A. Praeger, New York, 1954.

xx/ Warunki te podaje kilka opracowań, m.in. mjr C.H.A.East w art. "Guerilla Warfare" Military Review nr 6/1957. Regulamin Sił Lądowych Stanów Zjednoczonych /Dyw. Panc i Zgrup.Bojowe/ FM-100 1958, par. 210 podkreśla znaczenie pomocy ludności w walce partyzanckiej: "Oddziały partyzanckie nie mogą odnosić sukcesów, jeśli są one pozbawione pomocy i wsparcia ze strony miejscowej ludności. Dlatego też należy dołożyć wszelkich starań, aby przeszkodzić partyzantom w otrzymywaniu tej pomocy i wsparcia. Osiąga się to drogą izolowania oddziałów partyzanckich jednego od drugiego i od ludności miejscowej.

podziemia. Warunkiem tym jest alienacja ideologiczna i polityczna znacznej części społeczeństwa, która gotowa będzie występować czynnie lub udzielać pomocy grupom występującym przeciw własnemu krajowi. Bez tego warunku, występującego w poważnej skali w społeczeństwie, zbrojne podziemie nie będzie mogło się rozwinąć.

Obrona terytorium kraju powinna tak oddziaływać, aby zniwelować czynniki sprzyjające powstaniu i utrzymaniu się zbrojnego podziemia. Określenie "odpowiedni teren" /przez co rozumie się teren ułatwiający ukrycie sił partyzanckich oraz sprzyjający rozwijaniu działań dywersyjnych/ jest może geograficznie pojęciem bezwzględnym, ale nie jest na pewno takim pojęciem operacyjnie. Względność tego pojęcia zależy od stopnia opanowania i penetracji terenu przez siły obrony terytorium kraju. Jeżeli penetracja jest duża, wszystko jedno, czy przy pomocy patroli, czy też przy pomocy rozpoznania lotniczego, wtedy pojęcie "odpowiedni teren", traci swoją pierwotną "geograficzną" wartość, przestaje po prostu być odpowiedni, proporcjonalnie do stopnia nasycenia go rozpoznaniem.

Nieprzyjaciel nie może mieć wpływu na pierwszy czynnik - teren, ale na pewno będzie robił wszystko, aby spotęgować drugi i trzeci czynnik. Przedsięwzięcia zmierzające w tym kierunku możemy obserwować dzisiaj: działanie propagandy dla pozyskania ludności, studiowanie nastrojów i sympatii ludności oraz przygotowanie sił specjalnych wyraźnie przeznaczonych dla stworzenia zalążków band zbrojnego podziemia. Jednostki sił specjalnych przygotowane są do działania w z góry określonych rejonach i i zgodnie z tym szkolone: poznają język, zwyczaje ludności, organizację administracji państwowej i organizację obrony terytorium kraju, teren z mapy i stołów plastycznych, ćwiczą intensywnie w terenie zbliżonym pod względem konfiguracji i pokrycia do tego, w którym mają działać.x/

Pomoc z zewnątrz, która na dłuższą metę wydaje się warunkiem niezbędnym, nie może ograniczyć się do jednorazowego

---

x/Do tego rodzaju ćwiczeń wydzielone są dwa stany w USA występujące według założenia jako dwa walczące ze sobą państwa. Ćwiczenia odbywają się przez cały prawie rok w warunkach jak najbardziej zbliżonych do rzeczywistości, z udziałem nawet miejscowej ludności. Patrz: "Trials on the Wilderness Trail", Army Information Digest, sierpień 1962 r., str. 58.

aktu zrzucenia grup specjalnych i zaopatrzenia dla zorganizowania band zbrojnego podziemia. Grupy wraz ze zorganizowanymi przez nie oddziałami zbrojnego podziemia muszą - aby żyć i walczyć - otrzymywać zaopatrzenie w postaci żywności i amunicji oraz muszą otrzymywać rozkazy i instrukcje. Życie z zasobów miejscowych, w braku poparcia ludności, będzie bardzo trudne, a zdobywanie środków walki drogą napadów na garnizony - jeszcze trudniejsze.

Jedyną drogą, jaką może przyjść skuteczna pomoc materialna z zewnątrz, jest droga lotnicza. Wyśledzenie i zamknięcie tej drogi będzie jednym z bardzo ważnych zadań obrony terytorium kraju. Jest rzeczą oczywistą, że zamknięcie drogi powietrznej nie oznacza całkowitego "uszczelnienia" terytorium kraju przed przenikaniem grup dywersyjnych i przed dostawą zaopatrzenia dla powstałych ewentualnych band zbrojnego podziemia, a tym bardziej przed wysadzeniem desantów powietrznych. Działania obrony powietrznej, zależnie od ich skuteczności, stwarzać mogą nieprzyjacielowi większe czy mniejsze trudności, nigdy jednak nie mogą gwarantować absolutnej nienaruszalności terytorium. Tak czy inaczej, siły przeciwnika, choćby osłabione przez obronę powietrzną, mogą się znaleźć na obszarze kraju i muszą być zwalczane na lądzie, przy użyciu wszystkich sił. Tak przedstawia się historycznie zarysowane zagrożenie zaplecza kraju odpowiednio do istniejących dzisiaj możliwości oddziaływania nieprzyjaciela.

Możliwości te, z którymi musi się liczyć każda obrona terytorium kraju, sprowadzają się do trzech kategorii:

- działania powietrzne na obszar kraju;
- desanty /powietrzne i morskie/;
- działania dywersyjne.

Skala wykorzystania tych możliwości, wzajemny stosunek i powiązania wewnętrzne tych różnych kategorii oddziaływania zależą przede wszystkim od tego, jaka będzie przyszła wojna i jakie w związku z tym zaistnieją warunki obrony terytorium kraju.

Ocena charakteru przyszłej wojny jest sprawą najtrudniejszą dla tych, którzy myślą o obronie, gdyż decyzja o użyciu takich czy innych środków należy prawie wyłącznie do agresora. Prawie wyłącznie, lecz nie wyłącznie - dlatego, że planując atak, agresor musi się liczyć z możliwością obrony i odwetu ze

strony napadniętego i skalkulować, czy atak się opłaci. Kalkulacje takie są bardzo trudne; dlatego też Amerykanie przede wszystkim wprowadzili cały szereg nowych koncepcji działań, które mają ograniczyć działania odwetowe napadniętego albo praktycznie je wykluczyć. Stąd powstały u nich kolejno koncepcje "pierwszego uderzenia" i "uderzenia uprzedzającego", które sprowadzały się do tego, że rozpoczynając wojnę, należy najpierw zniszczyć potencjał odwetowy przeciwnika, uderzyć w odpowiednio wybranym momencie przede wszystkim na wykryte stanowiska broni rakietowej i na lotnictwo.

Koncepcje te omawia dość szeroko Bernard Brodie w swojej książce "Strategia w erze broni rakietowej"[x/], nie stwierdzając, jakoby takie koncepcje miały dać rozwiązanie problemu odwetu.

Z dzisiejszych kalkulacji i oceny ilości środków masowego rażenia posiadanych przez oba mocarstwa atomowe wynika, że nawet przy pełnym zaskoczeniu i zniszczeniu 99 procent środków rakietowo-jądrowych, pozostały jeden procent środków pozwoli na odwetowe uderzenie zapewniające pełne zniszczenie wszystkich ważniejszych ośrodków ludnościowych agresora.[xx/]

Decyzja co do prowadzenia wojny w takich warunkach jest decyzją samobójczą; pozbawioną sensu politycznego i wojskowego. Trzeba się jednak liczyć i z racjonalnym działaniem przywódców obozu imperialistycznego, mogą bowiem w nim dojść do głosu skrajne elementy prawicowe, które nieustannie głoszą hasła walki z komunizmem - bez względu na niebezpieczeństwo rozpętania powszechnej wojny jądrowej. Nie można też wykluczyć - przy utrzymywaniu wysokiej gotowości i środków rakietowo-jądrowych - możliwości przypadkowego rozpętania wojny na ogromną skalę między przeciwstawnymi sobie obozami.

Bez względu na przyczyny wybuchu konfliktu /co dla obrony terytorium kraju nie ma znaczenia/ należy się liczyć -

---

x/ Bernard Brodie "Strategia w erze broni rakietowej". Wyd. MON 1963 r.

xx/ Materiały na V sesję naukową ASG, Rembertów 1963 r.

mimo całej jej bezsensowności - z możliwością wojny termojądrowej, w której na obszar naszego kraju nieprzyjaciel może oddziaływać ze zmiennym natężeniem różnego rodzaju środków masowego rażenia.

Do tego rodzaju wojny, w końcowym efekcie "eskalacji" prowadzić będzie użycie przez którąkolwiek ze stron broni jądrowej bez względu na to, czy będzie ona użyta na polu bitwy przez wojska operacyjne, czy też skierowana zostanie na zaplecze walczących krajów.

Istnieje również i takie prawdopodobieństwo, że mimo wybuchu konfliktu, w którym wezmą bezpośredni udział oba mocarstwa atomowe, broń masowego rażenia nie będzie użyta, w każdym razie w początkowej fazie konfliktu; działania prowadzone będą przez obie strony bronią konwencjonalną.

Można by przedstawić wiele innych "kombinacji" przebiegu wojny, jednakże dla potrzeb planowania obrony terytorium kraju wystarczy chyba ograniczyć się do dwu jakościowo różnych możliwości, a więc:

- wojny jądrowej;
- wojny konwencjonalnej.

Warunki działania w wojnie jądrowej

W wojnie prowadzonej przy pełnym wykorzystaniu posiadanych środków rakietowo-jądrowych należy się liczyć z powstaniem na obszarze naszego kraju nie tylko "lokalnych" rejonów porażenia, lecz również z powstaniem dużych stref porażenia obejmujących tysiące kilometrów kwadratowych.

Gdyby nawet przyjąć, że przeciwnik zechce atakować tylko obiekty mające znaczenie wojskowe, unikając w miarę możliwości ataków na ludność, to ze względu na nasze "tranzytowe" położenie strategiczne obiektów do ataku będzie wiele: szlaki komunikacyjne, a przede wszystkim węzły komunikacyjne i stacje przeładunkowe, urządzenia telekomunikacyjne, obiekty wojskowe /wojska, składy, magazyny, lotniska/ i obiekty przemysłowe. Atakowanie tych obiektów pociąga za sobą automatycznie atakowanie ludności przede wszystkim w większych ośrodkach miejskich, w których występuje największe skupienie różnego rodzaju obiektów o znaczeniu militarnym.

Nie jest też wykluczone, że nieprzyjaciel nie będzie szukał specjalnych celów do zaatakowania, a zdecyduje się na pełne wyniszczenie kraju bronią termojądrową, tworząc rozległe strefy porażenia w najważniejszych rejonach gospodarczych i wojskowych kraju.

Wydaje się, że w wojnie jądrowej, a w każdym razie w pierwszej fazie tej wojny - nie będzie miejsca na inne formy oddziaływania na zaplecze czy to w postaci działań grup dywersyjnych i desantów powietrznych, czy też na tworzenie band zbrojnego podziemia. Trzeba zanotować jednak koncepcje, które przewidują możliwość działania dywersji nawet w tego rodzaju wojnie i liczyć się z takimi możliwościami.x/ Nie będzie jednak chyba błędem stwierdzenie, że im większe będzie nasilenie uderzeń jądrowych, tym mniejsze będą możliwości zastosowania innych form działania.

Wysiłki obrony terytorium kraju w tego rodzaju wojnie, muszą być skierowane przede wszystkim, a może nawet wyłącznie na ratowanie biologicznego życia narodu i odbudowę tych urządzeń i zakładów, które pozwolą na utrzymanie tego życia. Z uwagi na małe prawdopodobieństwo prowadzenia intensywnych działań operacyjnych na froncie zewnętrznym i wewnętrznym wszystko, co zachowa się z organizacji militarnej państwa powinno być skierowane do wykonywania zadań ratowniczych i odbudowy.

Działania obrony terytorium kraju w warunkach dużych zniszczeń, pożarów, skażeń promieniotwórczych i przy masowych stratach poniesionych zarówno przez siły militarne, jak i przez ludność - będą bardzo trudne. Brak łączności i komunikacji, dezorganizacja, utrata sprzętu - powodować będą

---

x/ Fitzroy Maclean omawiając działania "grup wypadowych" twierdzi, że "siły tego rodzaju można użyć nawet w pewnych fazach wojny nuklearnej. "Małe oddziały szturmowe mogą pomagać w kierowaniu pocisków nuklearnych na właściwy cel, a także działać w okresie "obezwładnienia", który będzie charakteryzował I fazę wojny nuklearnej". "Rozważania na temat wojny partyzanckiej" op.cit. str. 61. Rozwiązania tego rodzaju przyjmowało się również w naszych ćwiczeniach.

bardzo poważne opóźnienia w dotarciu do tych rejonów, w których można jeszcze coś uratować.

Powrót do "normy" musi rozpocząć się "od dołu", od uruchomienia środków indywidualnych i lokalnych w nierównej choćby walce ze wszystkimi skutkami, jakie przyniósł początkowy okres wojny. Wyższe ogniwa organizacji obrony będą bezsilne dopóty, dopóki nie potrafią odtworzyć - na podstawie napływających w miarę czasu coraz liczniejszych i coraz dokładniejszych wiadomości - właściwego obrazu zaistniałej sytuacji. Im szybciej zostanie odtworzony ten obraz, tym szybciej zostaną zebrane i uruchomione środki przeciwdziałania, im będzie on dokładniejszy, tym trafniejsze będą decyzje dotyczące uruchomienia posiadanych środków.

Dla szybkiego dojścia do normy po uderzeniu trzeba mieć takie środki, którymi można będzie zapewnić sobie szybkie odtworzenie całokształtu położenia i które pozwolą dotrzeć - mimo braku łączności - do najważniejszych i najwrażliwszych rejonów oraz oddziaływać na najgroźniejszych odcinkach, zanim można będzie uruchomić wszystkie siły w zorganizowanej akcji, której zmontowanie wymaga czasu. Niekiedy będzie konieczne szybkie przerzucenie sił i środków obrony terytorium kraju, żywności, leków itd. do najbardziej poszkodowanych lub zagrożonych rejonów, co przy całkowicie lub choćby częściowo sparaliżowanym transporcie naziemnym może się okazać bardzo trudne.

Stosunkowo szybko mogą poznać swoją sytuację powiaty, ale już przed wojewódzkimi komitetami obrony stanie poważny problem nawiązania łączności i zorientowania się w położeniu na poszczególnych odcinkach. Jeszcze trudniejsze będzie zadanie okręgów /zwłaszcza jeżeli zachowany będzie dotychczasowy podział terytorialny, moim zdaniem nie pasujący zupełnie do zakresu zadań w obronie terytorium kraju, tym bardziej, że podział ten nie pokrywa się z podziałem administracyjnym państwa/, a przecież do dyspozycji okręgów będą siły i środki przeznaczone do wsparcia sił podporządkowanych układowi terytorialnemu. Szybkość uruchomienia wsparcia może mieć decydujące znaczenie dla opanowania krytycznej sytuacji.

Tak więc przed wszystkimi ogniwami organizacji obrony terytorium kraju, a szczególnie przed wyższymi sztabami tej

organizacji, poczynając od wojewódzkiego komitetu obrony i jego sztabu, staną następujące bardzo pilne zadania:

1. szybkie zorientowanie się w położeniu na podległym obszarze poprzez:
   a/ nawiązanie łączności z niższymi i wyższymi ogniwami struktury organizacyjnej i z podległymi jednostkami;
   b/ zapoznanie się z rozmiarami zniszczeń i strat oraz z rozmiarami skażeń;
   c/ rozpoznanie sytuacji komunikacyjnej dla szybkiego otwarcia dróg - zwłaszcza tranzytowych - dla ruchu;
2. przerzucenie sił i środków w rejony wymagające natychmiastowej interwencji;
3. uruchomienie planowych działań sił obrony terytorium kraju, wsparcia tych działań maksymalną ilością środków i dowodzenie tymi działaniami.

Widoki na szybkie i skuteczne wykonanie zadań stojących przed wojskami obrony terytorium kraju, w przypadku poważnej dezorganizacji łączności i transportu lądowego wynikającej z przedstawionego założenia - a z tym należy się liczyć - nie są zbyt duże, o ile wojska te nie będą dysponować środkami pozwalającymi pokonać istniejące przeszkody w jak najkrótszym czasie. Najlepszymi z tych środków wydają się samoloty i śmigłowce, jedyny sprzęt, który może być do poruszania się względnie bezpiecznie ponad zniszczonymi obszarami kraju.

Dysponując odpowiednio zorganizowanym i wyposażonym lotnictwem, wykorzystując przy tym tę część lotnictwa operacyjnego, która nadawać się będzie do spełnienia określonych zadań, obrona terytorium kraju może przezwyciężyć większość trudności, jakie staną przed nią po zmasowanym ataku nieprzyjaciela, zakładając oczywiście, że lotnictwo to nie ulegnie całkowitemu zniszczeniu już w pierwszym uderzeniu. Zagwarantować przetrwanie przynajmniej części sił może bardzo daleko posunięta decentralizacja, a zatem i rozproszenie lotnictwa na całym obszarze kraju.

Warunki działania w wojnie konwencjonalnej

Mimo stale rosnącego potencjału nuklearnego, coraz częściej mówi się na Zachodzie o możliwościach prowadzenia wojny konwencjonalnej, zwłaszcza w takich okolicznościach, kiedy w zaistniałym konflikcie nie będą bezpośrednio zagrożone żywotne interesy mocarstw atomowych. Wyraża się to w lansowanej ostatnio przez USA koncepcji "elastycznego reagowania" czy też koncepcji "dostosowania środków do celu".

Współczesna wojna konwencjonalna, w której wystąpił mocarstwa atomowe, różnić się będzie znacznie od minionej drugiej wojny światowej nie tylko zastosowaniem nowych, bardziej wydajnych i bardziej skomplikowanych technicznie środków walki, lecz - i przede wszystkim - nową organizacją walki wynikającą z tego, że mimo swego konwencjonalnego charakteru będzie ona wojną prowadzoną w obliczu ciągłego zagrożenia atomowego.

Możliwość zastosowania przez którąkolwiek ze stron broni jądrowej czy to na polu bitwy, czy też na zapleczu, zmusi walczące strony do podjęcia całego szeregu przedsięwzięć zabezpieczających przed skutkami niespodziewanego uderzenia jądrowego.

Zagrożenie uderzeniem jądrowym wpływa bardzo poważnie na organizację obrony terytorium kraju, wymaga bowiem od sił OTK zdolności podwójnego działania, przy czym różnice między zdolnością do działań w wojnie konwencjonalnej a zdolnością do działań w wojnie jądrowej nie są różnicami ilościowymi, lecz różnicami jakościowymi. Inaczej mówiąc, inne siły OTK potrzebne są do wojny konwencjonalnej, a inne do wojny jądrowej. W obu rodzajach wojny występuje jakby odwrócenie proporcji: w jednej - jądrowej potrzebne są przede wszystkim oddziały ratownicze i oddziały odbudowy, wsparte pewną niewielką stosunkową ilością oddziałów porządkowo-ochronnych i bojowych, w drugiej zaś potrzeba mniej oddziałów technicznych, więcej natomiast oddziałów bojowych i porządkowo-ochronnych.

Proporcje te wynikają z zadań, jakie przypadają siłom OTK we współczesnej wojnie. Bardzo trudno jest ustalić je w oparciu o rozsądny kompromis między wymaganiami jednej i drugiej formy wojny.

W wojnie jądrowej zadania OTK sprowadzają się praktycznie do jednego tylko zadania ogólnego: zapewnić przeżycie maksymalnej ilości ludzi, czyli biologiczne przerwanie narodu. W zadaniu tym mieści się ewakuacja ludności zbędnej z ośrodków, które mogą być celem uderzeń jądrowych, zabezpieczenie ludności pozostałej na miejscu oraz ratownictwo i odbudowa niezbędnych urządzeń zniszczonych uderzeniami jądrowymi.

To jedno zadanie wynika stąd, że - jak założyliśmy - poza atakami jądrowymi mało prawdopodobne są inne formy oddziaływania przeciwnika na zaplecze, mało też prawdopodobne jest prowadzenia większych operacji na zewnętrznym froncie walki.

Inaczej przedstawia się zagadnienie obrony terytorium kraju w wojnie konwencjonalnej prowadzonej w warunkach zagrożenia atomowego. Zagrożenie to sprawia, że trzeba przedsięwziąć wszelkie możliwe kroki chroniące przed skutkami ewentualnego uderzenia i przygotować odpowiednie siły ratownicze, a równocześnie zyskać zdolność do przeciwstawienia się innym konwencjonalnym formom oddziaływania nieprzyjaciela.

W wojnie konwencjonalnej przeciwnik może działać na zaplecze przy pomocy:

- lotnictwa stosującego konwencjonalne środki niszczenia;
- desantów powietrznych i morskich;
- grup specjalnych;
- band zbrojnego podziemia.

Możliwe jest również przerwanie się sił przeciwnika daleko poza stosunkowo luźny front zewnętrzny i przeniesienie działań bezpośrednio na zaplecze, na obszar naszego kraju.

Te możliwości przeciwnika uzewnętrznione są w strukturze jego sił zbrojnych, w której występują morskie siły desantowe /piechota morska/, siły powietrzno-desantowe oraz siły specjalne. Potencjalne możliwości tkwią w zamiarach utworzenia zbrojnego podziemia w krajach naszego obozu, zamiarach popartych konkretnym przygotowaniem kierownictwa dla band tego podziemia oraz oddziaływaniem psychologicznym i ideologicznym na społeczeństwo. W związku z tym zadania OTK w wojnie konwencjonalnej muszą być bardziej zróżnicowane,

dostosowane do istniejących form zagrożenia.

Siły OTK w wojnie konwencjonalnej mogą być więc potrzebne do walki z nalotami lotniczymi, z desantami morskimi i powietrznymi nieprzyjaciela, z grupami specjalnymi prowadzącymi działania dywersyjne i wreszcie z bandami zbrojnego podziemia. Równocześnie - zależnie od nasilenia ataków powietrznych - wykonywać one będą zadania ratownicze i zadania odbudowy zniszczeń dokonanych przez lotnictwo i przez dywersję. Bez względu na sytuację wewnętrzną, trzeba będzie utrzymywać front zewnętrzny. Wykonanie tego zadania zależy w dużej mierze od wykonania zadań obronnych na zapleczu, bowiem ich wykonanie ma bezpośredni wpływ na pracę frontu.

Z uwagi na nasze położenie geograficzne należy się liczyć z tym, że nieprzyjaciel poświęci obszarowi Polski bardzo wiele uwagi i zechce oddziaływać na nas poważną ilością dostępnych mu środków, Można się spodziewać, że w swoich kalkulacjach przeciwnik ocenia oddziaływanie na nasz obszar jako korzystne i pozwalające w razie powodzenia na znaczne osłabienie frontu zewnętrznego.

Główne zadania przypadające siłom OTK w wojnie konwencjonalnej przedstawiają się następująco:

- zabezpieczenie mobilizacji kraju;
- zabezpieczenie przejścia wojsk własnych i sojuszniczych do rejonów wyjściowych oraz tranzytu wojsk i zaopatrzenia przez obszar kraju;
- żywienie frontu zewnętrznego;
- zwalczanie wszelkich form oddziaływania nieprzyjaciela na obszar kraju;
  - obrona powietrzna;
  - obrona przeciwdesantowa;
  - obrona wybrzeża morskiego;
  - obrona przeciwdywersyjna;
- zabezpieczenie ludności i likwidacja skutków działań nieprzyjaciela.

x x

x

Przedstawione warunki działania OTK w obu formach wojny mogą stworzyć wiele bardzo trudnych sytuacji, w których wszystkie ogniwa struktury kierowania mogą być pozbawione możliwości dowodzenia i wpływania na zaistniałą sytuację. Główne trudności mogą wyniknąć wskutek utraty łączności i przerwania komunikacji. dalej - wskutek braku wiadomości o sytuacji w poszczególnych rejonach /co wiąże się z utratą łączności lub z brakiem odpowiedniego rozpoznania/, wreszcie wskutek niemożności szybkiego i silnego oddziaływania ogniowego na nieprzyjaciela, który znalazł się na obszarze kraju.

Brak łączności w działaniach jest najbardziej ujemnym chyba zjawiskiem, które sprawia, że z jednej strony, kierownictwo czy sztab przestaje spełniać swoją rolę organizatora, koordynatora i kierownika działań, z drugiej zaś - pozbawia podległe oddziały kierownictwa i pozostawia je własnemu losowi i własnej inwencji. Podległe ogniwa mogą oczywiście wiele zdziałać z własnej inicjatywy, dopóki zaistniała sytuacja nie przekroczy ich możliwości działania, jednakże brak kierownictwa na dłuższą metę może doprowadzić do zupełnej dezintegracji sił.

Biorąc pod uwagę zarówno techniczne ograniczenia łączności obrony terytorium kraju, jak i możliwości intensywnego oddziaływania nieprzyjaciela na system kierowania i dowodzenia i powstające wskutek tego poważne przerwy w łączności, trzeba wyposażyć poszczególne ogniwa dowodzenia i kierowania w środki, które pozwolą dotrzeć mimo przeszkód do odpowiedniego abonenta i przekazać mu zarządzenia i rozkazy lub zebrać od niego potrzebne wiadomości. Środkami tymi są ruchome środki łączności, z których najszybszymi i najmniej zależnymi od sytuacji na ziemi są środki powietrzne: samoloty i śmigłowce.

Sztaby wszystkich ogniw, chcąc pracować efektywnie i przygotować właściwe dane do decyzji kierownictwa, muszą znać położenie, na które składają się: teren, położenie własne i położenie nieprzyjaciela.

Odzwierciedleniem terenu jest mapa, niezbędny element w pracy każdego sztabu. Niestety, mapa odzwierciedla teren tak, jak przedstawiał się on w jakimś określonym czasie w przeszłości. Pomijając narastające zmiany "oblicza" terenu, które stopniowo dezaktualizują utrwalone na mapie wiadomości,

w nowoczesnej wojnie - zwłaszcza w wojnie z użyciem broni jądrowej - możemy spotkać się z tak gwałtownymi zmianami w sytuacji terenowej, przy których, bez naniesienia tych zmian, mapa staje się obrazem całkowicie fałszywym, zwłaszcza w odniesieniu do przeszkód komunikacyjnych: nieprzekraczalnych pasów skażeń, zniszczeń na przeprawach i drogach, zagruzowań, pożarów lasów itp.

Na zebranie dokładnych wiadomości o tych wszystkich zjawiskach bezpośrednio w terenie trzeba by poświęcić bardzo wiele czasu, a czasu tego w krytycznych sytuacjach jest zwykle bardzo mało. Konieczne jest więc ogarnięcie wszystkich zmian "jednym rzutem oka", a dokonać tego można tylko z powietrza i to najlepiej za pomocą aparatu fotograficznego oraz - jeśli to konieczne - aparatury do pomiarów skażeń promieniotwórczych.

Równie ważne jest szybkie poznanie pozostałych elementów położenia: położenia własnego i położenia nieprzyjaciela. Często się zdarza, że wiadomości o położeniu własnym napływają z dużym opóźnieniem, albo nie napływają wcale, sztaby nie są w stanie ocenić możliwości swoich oddziałów. Podobnie ma się często sprawa z położeniem nieprzyjaciela, zwłaszcza w okresie dynamicznego rozwoju działań. Posiadanie uznanego powszechnie szybkiego środka rozpoznania, jakim jest samolot, może znacznie rozszerzyć zakres wiadomości i usprawnić dowodzenie.

Podczas działań obrony terytorium kraju bardzo częstym zjawiskiem będzie działanie poszczególnych oddziałów "dośrodkowo" z różnych kierunków. Tak będzie i w walce z desantem powietrznym i w większej akcji przeciwdywersyjnej, a także w większej akcji ratowniczej. Dowodzenie po obwodzie okrążenia stwarza szczególne trudności - zwłaszcza wtedy, kiedy chodzi o to, aby odwód ten zmniejszał się możliwie regularnie i zbliżał się do celu działania równomiernie ze wszystkich stron. Najlepsze warunki dowodzenia w takiej sytuacji stwarza takie stanowisko dowodzenia, które pozwala obserwować zarówno obiekt działania, jak i zmierzające ku temu obiektowi oddziały. Warunki takie może dać tylko powietrzne stanowisko dowodzenia.

Działanie po obwodzie stwarza jeszcze jedną trudność w walce: utrudnia albo wręcz uniemożliwia szybkie manewrowa-

nie zarówno ogniem, jak siłami, ponieważ nie pozwala na takie umieszczenie odwodów, które zapewniałoby im możność działania na dowolny odcinek walki. Jeśli wykluczyć działanie przypadku, to bez względu na to, w którym miejscu na obwodzie okrążenia umieścimy odwód, będzie on umieszczony niewłaściwie w stosunku do co najmniej połowy sił tworzących pierścień okrążenia. Stąd ogromna ilość historycznych przykładów wyjścia z okrążenia przez uderzenie na jakieś ogniwo pierścienia i niemożność szybkiego zamknięcia powstałej luki odwodem.

Ponieważ walka po liniach wewnętrznych będzie dla OTK zjawiskiem typowym, konieczne jest stworzenie takich warunków, które pozwolą na szybkie manewrowanie zarówno ogniem, jak i siłami. Jedynym rozwiązaniem jest stworzenie ogniowej siły uderzeniowej o wszechstronnej ruchliwości i krótkim czasie reagowania na zaistniałą sytuację oraz zapewnienie odwodom możliwości szybkiego przenoszenia się na zagrożone odcinki najkrótszą drogą. Siły OTK powinny więc dysponować lotnictwem szturmowym jako ruchliwą siłą ogniową oraz transportem lotniczym zapewniającym możliwości odwodów. Teza ta znajduje pełne potwierdzenie w działaniach przeciw partyzantom wietnamskim.x/

Potrzeby wsparcia ogniowego ze strony lotnictwa nie ograniczają się do wsparcia wojsk, ani też zadania transportu lotniczego nie sprowadzają się do przerzucania odwodów. Szczególnie cenna będzie możliwość oddziaływania ogniowego lotnictwem na lądujące desanty /powietrzne i morskie/ zanim jeszcze zaczną działać wojska lądowe.

W pewnych sytuacjach może zaistnieć potrzeba wsparcia ogniem lotniczym walki z grupami dywersyjnymi, a nawet konieczność użycia lotnictwa do zwalczania stałych elementów band zbrojnego podziemia i grup specjalnych - na przykład wykrytych obozów.

---

x/ W bardzo wielu działaniach wietnamskich, oddziały rozpoznawcze, po nawiązaniu styczności z partyzantami, używały jednostki "kawalerii powietrznej" dla utworzenia pierścienia okrążenia. Lądowały one na śmigłowcach wprost w rejonie walki.

Potrzeby w zakresie wykorzystania transportu lotniczego mogą być nieraz bardzo duże. Szczególnie potrzebny będzie transport lotniczy w wypadku zaistnienia dużych zniszczeń na szlakach komunikacyjnych, czego należy się spodziewać po uderzeniach jądrowych. Potrzeby te dotyczyć mogą transportu zaopatrzenia, ewakuacji sanitarnej, przerzutu sił ratowniczych, zwłaszcza jednostek medycznych, przerzutu specjalistów itp.

Skali potrzeb obrony terytorium kraju w zakresie wykorzystania lotnictwa oraz możliwości zaspokojenia tych potrzeb nie da się ustalić z góry, gdyż będą one zależeć od natężenia działań na obszarze kraju.

x

x x

Koncepcja organizacji i użycia lotnictwa musi być oparta na jakimś rozsądnym kompromisie. Nie możemy zapewnić obronie terytorium kraju takiej ilości lotnictwa, która zaspokoiłaby wszystkie potrzeby w najbardziej dramatycznych sytuacjach, z drugiej strony nie można jej pozbawić zupełnie wsparcia lotniczego. Tak więc stan lotnictwa powinien być dostosowany do przeciętnych potrzeb i możliwości. W szczególnych wypadkach lądowa obrona terytorium kraju będzie zmuszona korzystać z lotnictwa obrony powietrznej i szukać pomocy z zewnątrz - ze strony lotnictwa operacyjnego własnego czy sojuszniczego, ewentualnie z pułków szkolno-bojowych, jeżeli nie wejdą one w skład lotnictwa OTK. Pomoc taka nie może być żywiołowa. Konieczne jest przygotowania do wypełniania określonych zadań i uzgodnienie zasad współdziałania. inaczej nie będzie można wykorzystać istniejących możliwości. Przykładem tego - powołam się jeszcze raz na ćwiczenie "Nazowsze" - była sytuacja, jaka wynikła po lądowaniu desantu powietrznego na obszarze śląskim. Dowódca grupy operacyjnej nie dysponował lotnictwem, nie poinformowano go również, czy i jakie jednostki lotnictwa operacyjnego znajdują się w jego rejonie działań i czy mogą być wezwane do udzielenia pomocy. Sztab grupy operacyjnej znał tylko położenie lotnictwa korpusu obrony powietrznej kraju, a przecież nie ma wątpliwości, że przy istniejącym położeniu frontu na jego terenie musiało bazować lotnictwo

operacyjne i że mimo krytycznej sytuacji frontowej mogło ono i powinno wziąć udział w zwalczaniu desantu. Nie sposób uwzględnić w ćwiczeniu wszystkie możliwe sytuacje, lecz w tym wypadku narzucała się taka konieczność - tym bardziej, że do walki z desantem na ziemi przeznaczono lotnictwo myśliwskie OPK, które nie jest przystosowane ani odpowiednio przeszkolone do tego rodzaju działań.

W normalnych warunkach sztaby obrony terytorium kraju jako gospodarze swego rejonu będą doskonale zorientowane w tym, jakie "obce" wojska znajdują się na ich terenie i nie powinny zapominać o dążeniu do wykorzystania możliwości, jakie taka obecność stwarza.

ROZDZIAŁ II

ZADANIA LOTNICTWA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

Wynikające z omówionych potrzeb i możliwości lotnictwa zadania, jakie może ono i powinno spełniać w ramach obrony terytorium kraju, nie różnią się od tradycyjnych zadań lotnictwa. Jednakże inne są warunki działań i inne wymagania pola walki.

Pod pewnymi względami zadania lotnictwa obrony terytorium kraju są o wiele trudniejsze do wykonania niż zadania lotnictwa operacyjnego, pod innymi natomiast są one łatwiejsze. Trudności wystąpią zwłaszcza podczas wykonywania zadań bojowych na korzyść wojsk OTK. Przede wszystkim - poza walką z desantem morskim - lotnictwo nie dysponuje tu "linią frontu" wskazującą choćby ogólnie, gdzie są wojska własne, a gdzie nieprzyjaciel. Poza wypadkiem lądowania dużych desantów, nieprzyjaciel jest trudno uchwytny, a często - poza zachowaniem się - nie odróżnia się niczym od wojsk własnych, a nieraz nawet od ludności cywilnej. Zwalczanie tego nieprzyjaciela - czy będzie to desant, grupa specjalna, czy też banda zbrojnego podziemia - odbywać się będzie w rejonie zamieszkałym przez własną ludność, dlatego też działać trzeba bardzo ostrożnie, aby nie niszczyć mienia ludności i nie zabijać własnych ludzi.

Trudności te wymagają szczególnego przygotowania załóg. Mogą one, z przyczyn, o których mowa niżej, być gorzej wyszkolone technicznie, lecz muszą być doskonale zorientowane w terenie swoich działań, znać po prostu każdą ścieżkę i każdy normalny przejaw życia swego rejonu.

Załogi nie muszą być doskonale wyszkolone pod względem technicznym, ponieważ, po pierwsze, dysponować będą stosunkowo prostym w pilotażu i obsłudze sprzętem, a po drugie - na tym polega łatwość wykonywania zadań w porównaniu z załogami lotnictwa operacyjnego - będą działać najczęściej bez zagrożenia ze strony lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela czy ze strony zorganizowanych naziemnych środków obrony powietrznej i zawsze nad własnym terenem. Daje to ogromną przewagę psychiczną i pozwala skoncentrować się całkowicie na wykonywanym zadaniu.

Zadania lotnictwa obrony terytorium kraju[x/] podzielić można - podobnie jak w lotnictwie operacyjnym - na zadania:

1. rozpoznania;
2. wsparcia ogniowego;
3. inne zadania.

Nie wymieniłem tu czwartego zadania, które występuje w lotnictwie operacyjnym: zadania osłony rejonu działań z powietrza. Zadanie to spełnia, wspólnie z naziemnymi środkami ogniowymi, lotnictwo myśliwskie obrony powietrznej.

1. Rozpoznanie

"Wszystko widzieć i wszystko wiedzie" - ta kardynalna zasada rozpoznania we wszelkich poczynaniach ludzkich ma tym większe znaczenie, im większe jest wymaganie ekonomii sił, wymaganie możliwe ścisłego dostosowania środków do celu. Kogo stać na rozrzutność w wykorzystaniu sił i środków, może ryzykując zaskoczenie i straty, nie liczyć się zbytnio z tą zasadą. To jest możliwe do przyjęcia i tolerowania w sprawach, w których nie chodzi o życie. Inaczej przedstawia się zagadnienie tam, gdzie działanie na ślepo naraża niepotrzebnie zdrowie i życie ludzi, a więc przede wszystkim na wojnie. Im skromniejsze są zasoby, tym rygorystyczniej należy przestrzegać zasady rozpoznania i działania na podstawie możliwie pełnych i pewnych wiadomości.

Nie zawsze to jest możliwe. Zdarzają się wypadki, kiedy trzeba działać nie czekając na pełne wiadomości, uzupełniając decyzję powziętą do działania w miarę uzyskiwania rzeczywistego i jaśniejszego obrazu położenia. Aby wypadki takie należały do wyjątków, konieczne jest zorganizowanie ciągłego i wszechstronnego rozpoznania odznaczającego się szybkim i sprawnym przekazywaniem wiadomości właściwym dowódcom i sztabom.

---

x/ Zgodnie z wyjaśnieniem na wstępie nazwą tą określa się lotnictwo będące do dyspozycji sztabów OTK - z wyłączeniem lotnictwa występującego w obronie powietrznej.

Między rozpoznaniem prowadzonym przez wojska operacyjne a rozpoznaniem w obronie terytorium kraju zachodzą bardzo istotne różnice. Po pierwsze - wojska operacyjne mają przed sobą lub koło siebie /bliżej lub dalej/ określonego przeciwnika, zajmującego pewien obszar w jakimś nieznanym lub znanym częściowo położeniu. Po drugie - wojska te mają określone jedno zadanie zamykające się w określonym pasie czy na określonym kierunku działania.

Siły OTK nie mają określonego przeciwnika przed sobą; może on się pojawić niespodziewanie i nagle w postaci desantu grupy specjalnej lub bandy albo jako uderzenia z powietrza na określone cele i rejony. W związku z tym siły OTK nie mają też jednego określonego zadania, bo zadanie to wynikmie dopiero wtedy, kiedy pojawi się nieprzyjaciel. Z konieczności siły OTK muszą być przygotowane do spełnienia równocześnie wielu zadań, a zależnie od wytworzonej przez przeciwnika sytuacji - wykonywać będą najważniejsze z nich.

Dla rozpoznania na obszarze kraju charakterystyczne jest to, że nieprzyjaciel nie zamyka mu dostępu do określonych rejonów, jak to ma miejsce w rozpoznaniu na froncie zewnętrznym, nie ma też mniej lub bardziej zdefiniowanej linii styczności. Dzięki temu OTK może zorganizować zawczasu i prowadzić skutecznie rozpoznanie powierzchniowe oparte na działaniu stacjonarnych i ruchomych organów rozpoznania i dozorowania, tworzących odpowiednio gęstą sieć na całym obszarze kraju. Sieć taką stanowią i stanowić będą w czasie wojny przede wszystkim terenowe agendy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych /posterunki milicji obywatelskiej, pracownicy służby bezpieczeństwa, informatorzy terenowi itd/. W skład tej sieci wchodzą różne agendy rozpoznawcze innych organów i sił OTK - posterunki radiolokacyjne wojsk OPK, posterunki obserwacyjne straży pożarnej, służby OPBMaR, służby leśnej, drogowej, a zwłaszcza oddziały samoobrony i sama ludność kraju. Normalnie sieć ta powinna uzyskiwać wszystkie dane o tym, co się dzieje na całym obszarze kraju oraz notować wszelkie odchylenia od ustalonej życiem normy.

Niestety, nawet znaczne "zagęszczenie" tej sieci nie może w pełni zaspokoić wymagań rozpoznania w OTK, gdyż nie będzie ona w stanie pokryć całego obszaru kraju, a zwłaszcza rejonów słabo zamieszkałych i trudno dostępnych, które mogą być i będą

wykorzystywane dla ukrycia wrogich elementów i jako bazy wypadowe dla prowadzenia z nich działań dywersyjnych.

W warunkach działania OTK bardzo istotne znaczenie ma w większości wypadków szybkość przekazywania wiadomości, która zależy niemal wyłącznie od sprawności i pojemności sieci łączności. Jeżeli występują w tym względzie trudności już w czasie ćwiczeń, to na pewno gorzej będzie w czasie wojny, kiedy i tak szczupła sieć łączności zostanie w pewnym stopniu zniszczona przez nieprzyjaciela. Doprowadzi to do znacznego nieraz opóźnienia dopływu wiadomości, a co za tym idzie - do spóźnionego reagowania na zaistniałe, narastające nieraz gwałtownie sytuacje, jak w wypadku lądowania desantu lub wykonania uderzeń z powietrza.

Naziemne rozpoznanie ruchome - chociaż może sięgnąć głębiej i rozpoznawać rejony znajdujące się poza zasięgiem działania rozpoznania stacjonarnego - nie jest w stanie patrolować całego rejonu, gdyż może działać na kierunkach, a nie powierzchniowo.

Ta niedoskonałość w rozpoznania naziemnego zmusza do zastosowania środka, który eliminowałby - chociaż częściowo - niektóre najpoważniejsze trudności. Środkiem tym jest wypróbowane już w dwu wojnach światowych rozpoznanie z powietrza.

Rozpoznanie lotnicze jest szybkie i dokładne - zwłaszcza rozpoznanie fotograficzne - ale równocześnie i niepewne - i to zarówno z przyczyn zewnętrznych /pogoda, pora dnia, maskowanie/, jak i z przyczyn wewnętrznych /niedoskonałość obserwacji, trudność odróżnienia wojsk własnych od nieprzyjaciela, wyszkolenie i przygotowanie załogi, widoczność z kabiny itp/.

Rozpoznanie naziemne może - przy zastosowaniu odpowiedniej techniki działania i odpowiednich sił - stwierdzić na pewno występowanie czy niewystępowanie określonego zjawiska w badanym rejonie, natomiast wiadomości uzyskane od lotnictwa są pewne jeśli są pozytywne /zwłaszcza uzyskane ze zdjęć lotniczych/, natomiast wiadomości negatywne są niepewne, jeżeli nie dotyczą obiektów stałych i wyraźnych, które nie mogą ujść uwagi nawet słabo wyszkolonej załogi.

Rozpoznanie lotnicze umożliwia kompleksowe zbadanie rozpoznawanego rejonu w krótkim czasie i zaobserwowanie w nim nawet drobnych zmian wskazujących na odchylenie od znanej poprzednio "normy", to jest od normalnego wyglądu terenu i normalnego ruchu w tym terenie. Zmiany takie zauważy najpewniej taka załoga, która zna doskonale rejon swego działania nie tylko z powietrza, ale i z ziemi, załoga, która orientuje się, jaki jest tok normalnego życia w rozpoznanym rejonie.

Bardzo dokładne może być rozpoznanie punktowe, szczególnie wtedy, kiedy można potwierdzić je dokonaniem odpowiedniego zdjęcia rozpoznawanego punktu. Rozpoznanie takie będzie szczególnie pożyteczne przy rozpoznawaniu przeszkód i zniszczeń powstałych po atakach powietrznych nieprzyjaciela.

W aplikacyjnych warunkach naszych ćwiczeń odbywających się na wyższych szczeblach dowodzenia przyzwyczailiśmy się do tego, że lotnictwo dostarcza tylko wiadomości o dużych zgrupowaniach i kolumnach wojsk, stąd dość powszechne przekonanie, że z samolotu nie można dostrzec małych zgrupowań i małych obiektów, co jest oczywiście niesłuszne. Z przekonania tego zrodził się sceptycyzm co do możliwości korzystania z samolotu w OTK dla celów wykrywania niewielkich grup, jakimi są grupy specjalne i ewentualne bandy zbrojnego podziemia. Zdolność wykrywania celów z powietrza zależy od wielu czynników, z których najważniejszymi są: wysokość, z jakiej dokonuje się obserwacji, szybkość kątowa samolotu w czasie przelotu nad celem, kąt obserwacji celu, warunki obserwacji wynikające z oświetlenia, pokrycia terenu i widoczności z kabiny samolotu. Nie bez znaczenia jest także zachowanie się obiektu obserwacji.x/

Współczesny samolot odrzutowy nie stwarza dobrych warunków obserwacji ziemi: z dużej wysokości nie widać małych obiektów, zwłaszcza zamaskowanych, a na małej wysokości szybkość kątowa samolotu jest tak duża, że nie pozwala najczęściej

//

x/ W czasie ćwiczenia krakowskiej BWOW kilku żołnierzy pozorujących grupę dywersyjną znajdowało się w lesie na skraju polanki. Gdyby nie ich ucieczka do lasu w momencie pojawienia się śmigłowca, pozostaliby niezauważeni. Zdradził ich ruch.

na rejestrowanie szczegółów. Z tej przyczyny podstawą współczesnego rozpoznania lotniczego stały się zdjęcia lotnicze. Rozwój sprzętu i techniki fotograficznej umożliwia bardzo szybko obróbkę zdjęć, dzięki czemu pierwsze, wstępne wiadomości uzyskane na podstawie odczytania zdjęć można otrzymać w niespełna godzinę po wylądowaniu samolotu.
Nie stykając się z głównym przeciwnikiem lotnictwa - zorganizowaną obronę przeciwlotniczą - lotnictwo OTK nie musi szukać obrony w prędkości ani wysokości lotu, może krążyć na małej szybkości i na niskim pułapie prawie bezkarnie i zaglądać niemal wszędzie. W pewnych sytuacjach lotnictwo OTK może spotkać się z ogniem przeciwlotniczym z ziemi, a nawet z myśliwcami nieprzyjaciela i wtedy będzie zmuszone zmienić taktykę działania, ale to nie wpłynie zasadniczo na wykorzystanie rozpoznania lotniczego.x/

Tak się dobrze składa, że rozpoznanie lotnicze zdolne jest uzupełnić luki w wiadomościach uzyskanych przez rozpoznanie naziemne, i odwrotnie - rozpoznanie naziemne może działać skutecznie tam, gdzie lotnictwo ma trudności z prowadzeniem rozpoznania. I tak rozpoznanie naziemne może uzyskać niewiele wiadomości w terenach trudno dostępnych i słabo zaludnionych /brak informacji od ludności/, natomiast tereny takie są dostępne dla obserwacji lotniczej. Z kolei obserwacja lotnicza jest mało skuteczna w rejonach gęsto zaludnionych i obsadzonych przez własne wojska, ponieważ duże nasycenie terenu wojskami i ludnością przeszkadza poważnie w odnalezieniu nieprzyjaciela, ale tu może z powodzeniem działać rozpoznanie naziemne - zarówno stacjonarne, jak i ruchome.

Bardzo ważne w rozpoznaniu jest skupienie wszystkich wysiłków rozpoznania w jednym ośrodku dyspozycyjnym określonego rejonu, co pozwoli uniknąć rozpraszania wysiłków i wy-

---

x/ Straty lotnictwa rozpoznawczego w Wietnamie, mimo że samoloty są często ostrzeliwane z ziemi ogniem ckm, są bardzo małe. Jeśli chodzi o śmigłowce, to straty obliczane przez Amerykanów wynoszą 1 śmigłowiec na piętnaście tysięcy wylotów. /Newsweek 26.7.1965/.

wonywania zbędnej pracy.[x] Ośrodkami kierującymi wszystkimi wysiłkami rozpoznania powinny być sztaby wojskowe komitetów obrony. Zbierane w sztabach wiadomości będą wyzyskiwane, z jednej strony, przy podejmowaniu odpowiednich decyzji dotyczących działania, z drugiej zaś strony - do dalszego kierowania rozpoznaniem zgodnie z potrzebami działania.

Nie chodzi tu oczywiście o sprawę podległości służbowej różnych agend rozpoznawczych, lecz o obowiązek niezwłocznego przekazywania przez nie wszystkich uzyskanych wiadomości sztabowi wojskowemu odpowiedniego komitetu obrony oraz o wykonywanie zadań wynikających z opracowanego wspólnie planu rozpoznania czy zadań wynikających z doraźnych potrzeb sztabu wojskowego.

W specyficznych warunkach obrony terytorium kraju lotnictwo może wykonywać kilka rodzajów zadań rozpoznawczych wynikających z położenia i potrzeb OTK. Zadania te można podzielić na trzy grupy:

1/ Dozorowanie wydzielonego obszaru;

2/ Rozpoznanie bojowe:

a/ przed walką,

b/ w czasie walki.

3/ Inne zadania rozpoznawcze /rozpoznanie specjalne/:

a/ rozpoznanie przeszkód i zniszczeń;

b/ rozpoznanie skażeń,

c/ rozpoznanie ruchów ludności i tranzytu wojsk.

Z uwagi na specyfikę zagadnienia rozpoznania w OTK, które może zetknąć się z różnymi przedmiotami rozpoznania o odmiennym charakterze i odmiennych sposobach działania,

---

x/ Jedną z największych trudności, jaką musieli pokonać Niemcy w walce z partyzantką, był brak koordynacji pracy różnych agencji zajmujących się, każda z osobna, rozpoznaniem i montowaniem własnych siatek wywiadowczych /oficerowie wywiadowczy jednostek bojowych, tajna żandarmeria polowa, oddział kontrwywiadu OKH, tajna policja /SD/, które wpadały nieraz na siebie przy wykonywaniu tej samej pracy. Helmuth Kreisler: Agents and propaganda in partisan warfare, Military Review nr 8/1959.

narzuca się w badanym zagadnieniu konieczność dokonania jeszcze jednego niewątpliwie sztucznego podziału zadań według dwu przedmiotów rozpoznania bojowego, a mianowicie: na rozpoznanie desantów morskich i powietrznych nieprzyjaciela i na rozpoznanie grup specjalnych i band zbrojnego podziemia. Podział ten, chociaż sztuczny, wydaje się na tyle usprawiedliwiony, że w obu wypadkach wystąpią różne, charakterystyczne dla danego przedmiotu sposoby działania rozpoznania w ogóle, a rozpoznania lotniczego w szczególności.

1. Dozorowanie wydzielonego obszaru

Dozorowanie obszaru polega na ciągłym penetrowaniu określonego rejonu przez samoloty rozpoznawcze według ustalonego planu. Ma ono na celu uchwycenie takich zmian w terenie, które mogłyby świadczyć o istnieniu nieprzyjaciela w kontrolowanym rejonie. Ponieważ trudno sobie wyobrazić, aby na obszarze kraju mógł być wysadzony niepostrzeżenie nawet taktyczny desant nieprzyjacielski, dozorowanie obszaru będzie przede wszystkim miało na celu wykrywanie przejawów wskazujących na istnienie grup specjalnych i band zbrojnego podziemia, te bowiem mogą przeniknąć na obszar kraju potajemnie, niekoniecznie drogą lotniczą.

Dozorowanie obszaru może być prowadzone tylko przez personel doskonale zaznajomiony z dozorowanym rejonem i doskonale zorientowany w aktualnej sytuacji naziemnej. Prowadząc dozorowanie, liczy się właściwie na przypadek spostrzeżenia podejrzanych objawów w terenie, które skonfrontowane z różnymi wiadomościami z innych źródeł mogą naprowadzić na ślad istnienia nieprzyjaciela.

Amerykanie uznają, że samolot rozpoznawczy, a zwłaszcza śmigłowiec, jest poważnym wrogiem grup specjalnych. W regulaminie sił specjalnych podkreślono ten fakt szczególnie mocno, zakazując palenia ognisk i wykonywania jakichkolwiek ruchów w ciągu dnia, o ile nie są one wymuszone.x/

---

x/ "Trials on the wilderness trail" Army Information Digest, August 1962, str. 58.

Zasadą pracy lotnictwa OTK powinno być, że każdy lot bez względu na jego cel /szkolenie, zadanie łącznikowe/ łączy się z równoczesnym obserwowaniem przebywanej trasy. Umożliwi to załogom nie tylko szczegółowe zapoznanie się z rejonem pracy i zauważenie zmian, ale przyzwyczai wszystkich do widoku samolotów. Ma to tę dobrą stronę, że znajdujące się w rejonie elementy dywersyjne nieprzyjaciela nie będą wiązały obserwowanych lotów ze swoim istnieniem, co niewątpliwie miałoby miejsce, gdyby samolot pojawiał się tylko w chwili rozpoczęcia akcji likwidacyjnej.x/

Samoloty rozpoznawcze powinny skontrolować co pewien czas wszystkie rejony, w których możliwe jest obozowanie grup dywersyjnych. Im większe jest prawdopodobieństwo zainstalowania się zorganizowanych wrogich grup w określonym rejonie, tym częstsze powinny być loty rozpoznawcze, przy czym nie powinny one przybrać charakteru regularnego "kursowania" samolotu w określonych porach. Niewątpliwie pożyteczne byłoby prowadzenie rozpoznania także w nocy, ale to zależy w dużym stopniu od wyszkolenia załóg, od posiadanego sprzętu i urządzeń lotniskowych. Rozpoznanie nocne może wykryć palone przez mniej ostrożnego nieprzyjaciela ogniska, przygotowane i oświetlone miejsca ewentualnych zrzutów spadochronowych czy lądowisk.

Nawet w bardzo skromnych warunkach lotnictwo OTK powinno być zdolne do zorganizowania pewnej ilości lotów nocnych lub choćby lotów o zmroku i przed świtem.

Jeżeli nie ma odpowiednich warunków do wykonywania częstych lotów - czy to z przyczyn technicznych czy materiałowych - to lotnictwo powinno skontrolować cały swój rejon przynajmniej raz lub dwa razy w tygodniu, zwracając szczególną uwagę na rejony podejrzane, czyli takie, w których obozowanie jest najbardziej prawdopodobne. Zależnie od możliwości,

---

x/ Cytowana niemiecka instrukcja użycia lotnictwa do walki z partyzantką radziecką podkreślała, że nagłe pojawienie się samolotu w rejonie, w którym lotnictwo dotychczas nie działało, wzbudzało od razu podejrzenie i powodowało niemal pewną zmianę obozowiska.

będzie to rozpoznanie tylko określonych obiektów na odpowiednio dobranej trasie lotu lub rozpoznanie rejonów. Wiadomo jest, że grupy dywersyjne zwracają szczególną uwagę na maskowanie i wykorzystują wszelkiego rodzaju ukrycia przede wszystkim przed obserwacją powietrzną, a równocześnie unikają przebywania wśród ludności, która nie jest im zdecydowanie przychylna. Zmusza to do przebywania w rejonach niezamieszkałych i dających ukrycie przed obserwacją. Najlepsze ukrycie - zarówno przed obserwacją powietrzną, jak i naziemną - stanowi las, zwłaszcza w lecie. Przy zastosowaniu odpowiedniej techniki rozpoznania samolotami o małej prędkości przelotowej można jednak zauważyć przejawy życia nawet w dość gęstym lesie, jeżeli korony drzew są pokryte całkowicie zwartą, gęstą masą listowia. Jeszcze łatwiej jest prowadzić rozpoznanie lasu ze śmigłowców.x/

Dozorowany przez lotnictwo rejon nie jest "pusty". Żyje on normalnym życiem wojennym, odbywają się w nim różne przesunięcia i przemarsze, wykonywane są różne prace zespołowe. Działają w nim patrole sił OTK różnego rodzaju, począwszy od patroli oddziałów i pododdziałów, którym powierzono ochronę i obronę obiektów. Z tej przyczyny lotnictwo rozpoznawcze musi doskonale orientować się w strukturze obrony rejonu i mieć informacje o wszystkich ruchach w tym rejonie, nawet o zespołowych pracach rolnych i leśnych. Wymaganie to jest warunkiem skutecznego działania, stąd też konieczność codziennego informowania i życia życiem rejonu.

Trzeba również znaleźć możliwie proste sposoby "legitymowania się" własnych wojsk, nawet niedużych patroli, na żądanie załogi samolotu rozpoznawczego.

---

x/ W czasie ćwiczeń krakowskiej BWOW dwie z biorących udział w ćwiczeniu trzech grup dywersyjnych zostały wykryte przez śmigłowiec, mimo że kryły się w lasach. Lot odbywał się na wysokości 70-150 m z szybkością 120 km/godz., las był mieszany, częściowo podszyty, jednak nie dawał całkowitego ukrycia. Znane są już próby wykorzystania środków chemicznych dla ogałacania drzew z liści, co ułatwiłoby tropienie partyzantów w określonym rejonie. Peter Paret, John W. Shy: Partyzantka w latach 1960 Przegląd Informacyjny ASG nr 3/1963, str. 65.

Z chwilą stwierdzenia elementów nieprzyjaciela w jakimś rejonie, nie wolno tracić z nimi kontaktu. Utrzymanie tego kontaktu należy przede wszystkim do naziemnych lokalnych organów rozpoznania, które powinny śledzić ich zachowanie się, obserwować przemieszczanie się i meldować o wszystkich spostrzeżeniach swojemu sztabowi OTK. Równocześnie nad zajmowanym przez te elementy rejonem należy roztoczyć dozorowanie powietrzne, które powinno być na tyle "dyskretne", aby nie wskazywało wyraźnie, jaki jest przedmiot jego bezpośredniego zainteresowania. Pożądane jest w tym czasie sfotografowanie rejonu pobytu dla ustalenia ewentualnych szczegółów, dotyczących składu osobowego, a nawet i wyposażenia. Pewne oznaki mogą wskazać, czy grupa dywersyjna znajduje się w rejonie przejściowo, czy też stanowi on jej stałą bazę wypadową. Na to drugie wskazywałaby rozbudowa pewnych urządzeń obozowych, jak schrony, różne umocnienia, urządzenia kuchenne itp, których nie będzie na obozowisku przejściowym. Trzeba stwierdzić, co stale się podkreśla przy omawianiu rozpoznania lotniczego, że rozpoznanie to /w tym i rozpoznanie fotograficzne/ może być wykorzystane tylko w sensie pozytywnym, to znaczy można interpretować to, co widać, a nie to czego nie widać. Inaczej mówiąc, zdjęcie czy ustny negatywny meldunek obserwatora musi być interpretowany w ten sposób, że poszukiwanych w rejonie obiektów nie wykryto, a nie że poszukiwanych obiektów nie ma w tym rejonie, jeżeli jest to rejon o dość dużym pokryciu, ułatwiającym maskowanie. Oczywiście można w takim wypadku uważać, że jeśli nic nie zostało wykryte, to znaczy, że poszukiwanych obiektów nie ma, nie będzie to jednak pewnik, a tylko mniej lub więcej uzasadnione przypuszczenie.

Byłoby rzeczą pożądaną, aby mapy fotograficzne obszaru - jeżeli nie całego, to przynajmniej jego części "atrakcyjnej" dla nieprzyjaciela - były wykonane w czasie pokoju i były do dyspozycji sztabów wojskowych.

Najlepszym sprawdzianem zmian w terenie byłoby wówczas porównanie dokonanych zdjęć z mapą fotograficzną. W związku z tym zdjęcia kontrolne powinny być wykonywane w tej samej mniej więcej podziałce co sporządzona uprzednio mapa. Oczywiście interpretacji zdjęć dokonać może osoba posiadająca odpowied-

nie przeszkolenie i niezbędne do tego przyrządy. Przy pomocy odpowiednich zdjęć lotniczych można wykryć nawet starannie zamaskowane urządzenia naziemne, które mogą ujść obserwacji wzrokowej.

Źródłem informacji o zrzutach elementów sił specjalnych nieprzyjaciela może być również odpowiednio przygotowana i nastawiona sieć dozorowania obrony powietrznej. Obserwujące przeloty samolotów nieprzyjaciela posterunki radiolokacyjne będą mogły na podstawie zachowania się celu określić, czy został dokonany zrzut spadochronówyi podać rejon, w którym to nastąpiło. Wiadomości tego rodzaju stanowić mogą oczywiście tylko wskazówkę dla rozpoznania, gdyż cały szereg czynników nie pozwala na uzyskanie pewnych wiadomości. Jednym z tych czynników jest przelot na małej wysokości, poniżej pola wykrywania. Przelot lotem koszącym może być wykonany na całej trasie lub też dopiero na jej końcowym odcinku w okresie przygotowania się do zrzutu. Załogi posterunków radiolokacyjnych powinny być szczególnie wyczulone na obserwowanie wszelkich zmian w zachowaniu się celu powietrznego. Zmiany te mogą stanowić cenną informację dla obrony terytorium kraju, gdyż mogą wskazać - chociaż w przybliżeniu - miejsce, którym interesuje się nieprzyjaciel. Wskazanie na przykład miejsca, w którym samolot nieprzyjacielski wyszedł z pola widzenia radiolokatora,może oznaczać, że w pobliżu tego miejsca znajduje się nieprzyjaciel. Po nawiązaniu współpracy z siecią dozorowania powietrznego, sztab wojskowy powinien omówić wszystkie potrzeby OTK i ocenić możliwości uzyskania od niej pożytecznych informacji.

Innym, bardzo cennym źródłem informacji jest podsłuch radiowy. Elementy sił specjalnych oraz bandy, jakie mogą powstać na bazie tych grup, będą zwykle wyposażone w radiostacje do łączności z dowództwem, które je wysłało, bądź bezpośrednio, bądź też za pośrednictwem powietrznej stacji przekaźnikowej. Z chwilą uchwycenia obcych sygnałów przez podsłuch radiowy, stacje pelengacyjne powinny określić położenie promieniującej anteny i częstotliwość nadawania. Jeżeli z jakichkolwiek przyczyn: technicznych czy innych stacje naziemne nie mogą wykonać pomiarów, można wykorzystać do namierzania wyposażony w pelengator samolot rozpoznawczy, który - korzystając z promieniującej anteny będącej dla

niego radiolatarnią - będzie mógł ustalić bardzo dokładnie położenie stacji nadawczej, dokładniej niż stacje naziemne.

Jak wynika z przedstawionego schematu działania, dozorowanie powietrzne jest działalnością rozpoznawczą prowadzoną stale bez względu na położenie na obszarze kraju, poszukiwaniem ciągle nowych elementów położenia, nowych wiadomości.

Konieczne jest powiązanie dozorowania powietrznego z innymi formami rozpoznania i wykorzystania wszystkich napływających do sztabu wiadomości dla dalszych poszukiwań i uzupełnień otrzymanego obrazu położenia. Powstanie określonego zagrożenia ze strony wykrytego nieprzyjaciela nakierowuje rozpoznanie na określone już obiekty i rejony co jest wstępem do rozpoczęcia działań likwidacyjnych.

2/ Rozpoznanie bojowe

Mianem rozpoznania bojowego określam te działania rozpoznawcze, które nastawione są na określone zgrupowanie czy zgrupowania nieprzyjaciela i mają dostarczyć wiadomości potrzebnych do przygotowania działań przez wojska OTK, a następnie do kierowania tą akcją. Inaczej mówiąc, rozpoznanie bojowe będzie rozpoznaniem prowadzonym bezpośrednio w interesie i na korzyść zamierzonej i przeprowadzanej akcji bojowej.

Ze względu na to, że jedną z podstawowych cech działania sił dywersyjnych jest ruchliwość, należy albo ograniczyć możność poruszania się grup nieprzyjaciela w terenie, albo dostosować do ich ruchliwości własne środki przeciwdziałania, a przede wszystkim środki rozpoznania utrzymujące stały nadzór nad wykrytymi elementami. Stwierdzono już na podstawie doświadczeń wojennych, że rozpoznanie naziemne ma bardzo duże trudności w utrzymaniu styczności w walce przeciwpartyzanckiej. Obrazuje to lakoniczne stwierdzenie, że "partyzant ma jedną, wybraną z góry drogę ucieczki, tropiący go ma wiele dróg do wyboru i może się zgubić". Dopóki nie nastąpi okrążenie rejonu, w którym wykryto wrogie elementy, mają one dużą swobodę poruszania się, którą można ograniczyć przez wykorzystanie lotnictwa.

a/ Rozpoznanie przed walką

/1/ Walka z grupami dywersyjnymi[x/]

Na podstawie uzyskiwanych z różnych źródeł informacji o zachowaniu się i działalności grup dywersyjnych nieprzyjaciela, sztab wojskowy odpowiedniego szczebla - najczęściej sztab wojewódzki, a czasem, jeżeli akcja ma szerszy zakres, sztab okręgu wojskowego - organizuje akcję likwidacyjną.

Akcja taka jest organizowana wtedy, kiedy "odruchowe" działania likwidacyjne nie doprowadziły do zlikwidowania grup dywersyjnych zaraz po zrzutach czy band w ich wczesnym stadium rozwoju.

Pierwsze powinno rozpocząć działania rozpoznanie lotnicze, które - zanim rozwiną się wojska - będzie interesować się nie tylko położeniem i zachowaniem się wykrytych i dozorowanych dotychczas grup, lecz również położeniem i zachowaniem się ~~wojsk~~ własnych. Pozwoli ono na ścisłe skoordynowanie działań poszczególnych elementów ugrupowania i na zamknięcie wszelkich luk, którymi nieprzyjaciel mógłby uciec.

Najczęściej stosowaną formą działania w akcjach przeciwdywersyjnych jest okrążenie. Jest to działanie wymagające zarówno zaangażowania dość dużej ilości wojsk, jak i dość dużo czasu na przygotowanie. Bardzo ważne jest przy tym ścisłe współdziałanie poszczególnych elementów okrążenia i zajmowania kolejnych wyznaczonych stanowisk. Dużą pomocą dla sztabu będą informacje uzyskiwane od lotnictwa.

W tej fazie działania najważniejsze jest szybkie przekazywanie wiadomości sztabowi kierującemu akcją. Przy sztabie tym musi się znajdować ruchomy posterunek łączności z samolotami w powietrzu, który będzie odbierał nadawane przez załogę samolotu rozpoznawczego meldunki i przekazywał ewentualne nowe zadania.

Rozpoznanie przed walką powinno być prowadzone tak, aby nie wpuścić nieprzyjaciela z zasięgu obserwacji; wszystkie jego przesunięcia w terenie i zmiany w zachowaniu się

---

x/ Pod tym pojęciem rozumie się zarówno grupy specjalne nieprzyjaciela jak i bandy zbrojnego podziemia.

powinny być zaobserwowane. Zmiana w zachowaniu się nieprzyjaciela może wskazywać na fakt ostrzeżenia go o rozpoczętej akcji i przygotowywanie do wymknięcia się z okrążenia, bądź też stoczenia walki z zamiarem przebicia się przez okrążające wojska. Zauważenie manewru przygotowującego wyjście z okrążenia pozwoli przyspieszyć rozwinięcia wojsk i zamknięcie dróg ucieczki.

Lotnik musi mieć możność szybkiego odnalezienia w terenie wojsk własnych i zidentyfikowania ich. W tym celu wszystkie pojazdy powinny być oznaczone wyraźnym, dużym znakiem rozpoznawczym wymalowanym na stałe na górnej części pojazdu. Ponadto oddziały i pododdziały powinny mieć płachty rozpoznawcze, sygnalizacyjne i wytyczne, wykładane z własnej inicjatywy lub na żądanie przekazane z samolotu przez radio lub sygnałem świetlnym. Ustalenie prostego kodu sygnałów nie tylko ułatwi rozpoznanie i szybkie porozumienie się, ale - co najważniejsze - pozwoli uniknąć tragicznych nieraz w skutkach nieporozumień kończących się zaatakowaniem własnych wojsk przez lotnictwo udzielające wsparcia ogniowego.

/2/. Walka z desantem powietrznym

Wysadzenie desantu powietrznego stwarza zupełnie odmienną sytuację zarówno pod względem dynamicznym, jak i pod względem sposobu działania podczas akcji likwidacyjnej. Desant na obszarze kraju - w zależności od położenia frontu zewnętrznego - będzie desantem operacyjnym lub desantem strategicznym /desantami taktycznymi zajmą się przede wszystkim wojska operacyjne/ o odpowiedniej sile i może być wysadzony po uprzednim obezwładniającym uderzeniu z powietrza i pod osłoną lotnictwa myśliwskiego. Desant - w przeciwieństwie do drobnych elementów dywersyjnych, jakimi są grupy specjalne i bandy zbrojnego podziemia - nie będzie unikał walki, a dążył będzie do osiągnięcia wyznaczonych rejonów i rubieży - jeśli to konieczne - przez walkę. Możliwe jest też wysadzenie na obszarze kraju desantu typu dywersyjnego, który po lądowaniu działać będzie poszczególnymi elementami na dużym obszarze wykonując zadania dywersyjne, unikając wiązania się w walce, a występując siłą tam, gdzie walki nie da się uniknąć.

Lądowanie desantu obezwładni, a często też wywoła panikę w lokalnych oddziałach samoobrony i innych elementach obrony lokalnej, jak na przykład obrona obiektów w rejonie lądowania. Sparaliżowana będzie również lokalna stacjonarna siatka rozpoznawcza wraz z jej systemem łączności. To co zachowa się i będzie mogło działać, dostarczy zaledwie wiadomości fragmentarycznych, często przesadzonych i niepewnych.

W tej sytuacji skuteczne rozpoznanie lotnicze będzie miało dla dowództwa organizującego walkę z desantem podstawowe znaczenie.

Trzeba stwierdzić, że sam fakt lądowania desantu może być pełnym zaskoczeniem tylko w wyjątkowych wypadkach; zaskoczeniem może być tylko miejsce lądowania.

Normalnie pierwsze wiadomości o przygotowywaniu desantu powinny nadejść z wywiadu, bowiem przygotowań do desantu polegających na przesunięciu jednostek wojsk powietrzno-desantowych do rejonów lotnisk i koncentracji lotnictwa transportowego nie da się ukryć. Z kolei już w powietrzu przelot desantu, a często nawet zbiórka, będzie obserwowany przez sieć dozorowania radiolokacyjnego i przez wszystkie organa rozpoznania na trasie przelotu. Pozwoli to na wykreślenie przypuszczalnej trasy przelotu i znalezienie prawdopodobnego miejsca lądowania. Wreszcie moment rozpoczęcia lądowania z podaniem rejonu powinny przekazać lokalne posterunki obserwacyjno-meldunkowe /o ile nie będą obezwładnione/ i siatka rozpoznawcza. Wystarczy do tego ustalony sygnał kodowy.

Już w czasie przelotu desantu nad obszarem kraju samoloty rozpoznawcze powinny się znaleźć w powietrzu i "przyczepić się" do zgrupowania desantowego. Pozwoli to na zaobserwowanie przebiegu desantowania, wykrycia rejonów w których dokonywane są zrzuty czy lądowania samolotów, określenia w przybliżeniu ilości sił, które wylądowały. Uzyskane z pierwszego rozpoznania lotniczego wiadomości, chociaż niepełne, ale dokładniejsze zwykle niż wiadomości z innych źródeł, pozwolą na pierwszą, wstępną reakcję dowództwa - na uruchomienie zwalczania desantu przez lotnictwo szturmowe już w momencie lądowania.

Pozwoli to również na nakierowanie już zaalarmowanych uprzednio wojsk na rejony lądowania, zanim dowódca poważnie decyzję co do ugrupowania i sposobu rozegrania walki z desantem. Rozpoznanie lotnicze pozwala w tym wypadku spełnić najważniejszy postulat walki z desantem: rozpoczęcie działań przeciwdesantowych możliwie najszybciej, zanim desant zdąży się zorganizować na ziemi i umocnić pozycje wokół lądowisk w oczekiwaniu na sprzęt przewożony samolotami.

Możliwe jest również, a nawet pożądane użycie do rozpoznania desantu uzbrojonych samolotów rozpoznawczo-szturmowych. Samoloty te na podstawie własnego rozpoznania rozpoczęłyby natychmiastowe zwalczanie desantu już w pierwszych chwilach po lądowaniu. Zagadnienie to omówione zostanie przy rozpatrywaniu wsparcia ogniowego.

b/ Rozpoznanie w czasie walki

/1/ W walce z grupami dywersyjnymi

Z chwilą nawiązania walki bardzo ważnym zadaniem rozpoznania lotniczego jest stałe informowanie dowództwa o jej przebiegu i informowanie wojsk o ich położeniu względem siebie i o położeniu nieprzyjaciela. W tym czasie samolot musi nieustannie "wisieć" nad rejonem działania i meldować o wszystkim, co się dzieje w rejonie walki. Obserwator samolotu zamienia się niejako w "sprawozdawcę radiowego" przedstawiającego obserwowany obraz.

Bardzo ważne jest dokładne obserwowanie zbliżania się do siebie własnych patroli wysłanych po zamknięciu pierścienia do jego środka i informowanie ich, w jakiej odległości od siebie się znajdują. Pozwoli to uniknąć postrzelania się własnych wojsk.

Chociaż to nie należy do rozpoznania, wspomnę w tym miejscu o możliwości użycia na tym etapie działania samolotu z głośnikiem. Po zamknięciu pierścienia okrążenia z samolotu tego może być nadane wezwanie do poddania się poparte przedstawieniem beznadziejnego położenia w okrążeniu. Ten sam samolot może być użyty do ostrzeżenia ludności cywilnej, aby pozostawała w rejonie zamieszkania i nie wchodziła w rejon okrążenia.

Krytycznym momentem działania jest "ściskanie" nieprzyjaciela w coraz węższym rejonie, kiedy jedna część pierścienia okrążenia zatrzymuje się w miejscu i zajmuje stanowiska ogniowe, a druga - działając jak nagonka na polowaniu - posuwa się w głąb pierścienia, pozostawiając część sił również na stanowiskach jako zewnętrzny pas okrążenia. Jest to moment, w którym grupa będzie usiłowała się wymknąć niepostrzeżenie z pierścienia okrążenia lub przebić się. Obserwator z powietrza musi stale informować o położeniu i meldować natychmiast o "przeciekaniu" grupy poza linię patroli.

W tym końcowym etapie walki pożądane jest użycie powietrznego stanowiska dowodzenia na śmigłowcu. Dowódca akcji, obserwując położenie dobrze wytyczonych znakami i płachtami wojsk własnych i położenie nieprzyjaciela, może natychmiast reagować na wszystkie zmiany, wydając odpowiednie rozkazy przez radio.

Jak widać z opisanego przebiegu działania, dobra łączność ma kapitalne znaczenie dla powodzenia całego działania. Oddziały biorące udział w akcji muszą być wyposażone w odpowiedni sprzęt łączności, dokładnie zestrojone sieci radiowe i dobry nasłuch wiadomości przekazywanych z powietrza. W miarę udoskonalenia sprzętu każdy pluton - a z czasem może nawet każda drużyna - powinien posiadać tranzystorowy odbiornik o odpowiednim zakresie częstotliwości odpowiadającym zakresowi fal przydzielonych wojskom OTK w ramach ogólnego podziału częstotliwości.

W razie wydostania się nieprzyjaciela poza pierścień okrążenia w całości, niewielkimi grupami czy pojedynczo samolot rozpoznawczy - obserwując możliwie dokładnie drogi wycofania - przekazuje wiadomości sztabowi akcji i równocześnie sygnałem świetlnym ustalonym z góry zawiadamia o tym okoliczne posterunki obserwacyjno-meldunkowe oddziałów samoobrony i rozmieszczoną na zewnątrz pierścienia okrążenia sieć informatorów, których zadaniem będzie śledzenie kierunku wycofania się nieprzyjaciela.

Sygnał ten, powtarzany przez kolejne posterunki, zaalarmuje całą sieć dozorowania naziemnego, która będzie obserwować pilnie wszystkie przesunięcia. Dzięki temu

grupa,która się wyrwała z pierścienia, nie zniknie bez śladu w terenie i można będzie - chociaż z przybliżeniem - ustalić jej nowe miejsce pobytu.

Z punktu widzenia rozpoznania lotniczego i wsparcia lotniczego najodpowiedniejszym momentem dla rozpoczęcia akcji przeciw grupom dywersyjnym jest świt. Przemawiają za tym względy taktyczne wojsk lądowych, które mając przed sobą cały dzień na działania, mają większe szanse na zlikwidowanie nieprzyjaciela.

W wypadku gdy prowadzenie akcji w nocy będzie nieuniknione, będzie ona przeprowadzana bez udziału lotnictwa. Jedyną formą pomocy lotnictwa w działaniach nocnych może być oświetlenie wybranego rejonu lotniczymi rakietami oświetlającymi.x/

2/ W walce z desantem powietrznym /i morskim/

Zanim zostanie zorganizowana planowa walka zmierzająca do zlikwidowania desantu - co może potrwać od kilku do kilkudziesięciu godzin zależnie od położenia na obszarze kraju - znajdujące się najbliżej miejsca lądowania desantu oddziały wejdą do walki z nieprzyjacielem i prowadzić będą mniej lub więcej samodzielne działania. Wchodzenie do walki częściami uznawane jest w zasadzie za niekorzystne już od czasów Napoleona, u którego "narastanie bitwy" było niemal zasadą. Bitwę spotkaniową charakteryzuje właśnie to, że "narasta" ona stopniowo w miarę podchodzenia sił, a wynik jej zależy nie tylko od szerokości rozwinięcia wojsk ale i od - a może przede wszystkim - od kierunku rozwinięcia działań. Dla zapewnienia wyboru właściwego kierunku działania niezbędne jest posiadanie odpowiednich wiadomości o nieprzyjacielu i terenie.

Rozpoznanie lotnicze desantu powinno pracować bez przerwy. Zwalczanie desantu organizować będzie najczęściej

---

x/ Trzeba tu wspomnieć, że Amerykanie w Wietnamie używają - podobno nawet z powodzeniem - śmigłowców wyposażonych w baterie reflektorów do zwalczania żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej. Śmigłowiec oświetlający łapie cel w reflektory, inne atakują go ogniem broni pokładowej.

okręg wojskowy, wobec czego będzie on również zajmował się organizacją rozpoznania lotniczego. W tym czasie lotnictwo będące do dyspozycji innych szczebli dowodzenia powinno działać bezpośrednio na korzyść oddziałów związanych walką z desantem.

Na kierunku przewidywanego głównego wysiłku powinien się znaleźć jak najszybciej posterunek łączności z samolotami w powietrzu, z którego odbywałoby się kierowanie całością działań lotnictwa. Posterunek ten przyjmowałby zapotrzebowania na rozpoznanie lotnicze i wsparcie ogniowe, działałby również z własnej inicjatywy na podstawie własnego rozpoznania położenia.

Po pewnym czasie od chwili lądowania desantu należy się spodziewać uruchomienia "wsparcia z zewnątrz", to jest wsparcia jednostek lotnictwa operacyjnego i lotnictwa OPK.

Zagadnienie organizacyjne wsparcia z zewnątrz omówione będzie oddzielnie, niemniej jednak należy tutaj zaznaczyć, że całość działań lotnictwa przeciwko desantowi musi być kierowana na szczeblu dowództwa organizującego i prowadzącego walkę z desantem; dlatego też dowództwo to powinno zapewnić rozpoznanie na rzecz użytych do zwalczania desantu jednostek lotniczych.

W miarę nawiązywania walki z desantem, rozpoznanie lotnicze przyjąć powinno formę dozorowania polegającego na nieustannym przebywaniu samolotów rozpoznawczych nad rejonem walki. Wymaga to dużego wysiłku lotnictwa i bardzo sprawnego kierowania lotami oraz kierowania pracą załóg bezpośrednio z posterunku łączności z samolotami w powietrzu.

Jak zaznaczono poprzednio, warunkiem dobrego rozpoznania jest stworzenie załogom samolotów rozpoznawczych możliwości odróżnienia wojsk własnych od nieprzyjaciela za pomocą prostych sygnałów z ziemi; oznakowania pojazdów i wykładania płacht wytycznych oraz znaków dowództw. Nie będzie to możliwe, jeżeli nad rejonem walki działać będą nieprzyjacielskie samoloty osłaniające i wspierające walkę desantu.

Przedmiotem szczególnego rozpoznania w walce z desantem powinny być:

- dowództwa;
- środki ogniowe /szczególnie wyrzutnie/;
- zgrupowanie wojsk i pojazdów;

- zrzutowiska i lądowiska oraz ruch na nich.

Równocześnie należy liczyć się z tym, że znajdujące się na obszarze lądowania elementy dywersyjne -- zrzucone wcześniej grupy specjalne - będą współdziałały z desantem przede wszystkim przez tworzenie zapór i przeszkód wokół desantu dla opóźnienia dojścia sił OTK do rejonu walki. Na tę możliwość trzeba zwrócić uwagę i poświęcić część wysiłku rozpoznania na wykrywanie tego rodzaju działalności.

Rozpoznanie lotnicze zajmować się będzie również ustalaniem położenia wojsk własnych, umożliwiając tym samym dowództwu orientowanie się w całości położenia w rejonie walki.

Walka z desantem, podobnie jak walka z bandami przyjmuje najczęściej, zwłaszcza w końcowej fazie, formę okrążenia. W miarę tworzenia i zaciskania pierścienia okrążenia bardzo istotne znaczenie dla dowództwa mają wiadomości o położeniu i postępach wojsk. Łączność ze wszystkimi elementami ugrupowania może być utrudniona, wobec czego zapewnienie dopływu wiadomości będzie należało do obowiązków lotnictwa, czy to rozpoznającego z powietrza, czy też wykonującego loty łącznikowe, jeżeli będzie tego wymagać sytuacja. Celem ułatwienia lotów łącznikowych oddziały powinny mieć zorganizowane placówki łączności z lotnikiem. Zadaniem tych placówek byłoby wskazywanie na żądanie z powietrza /lub z własnej inicjatywy/ stanowiska dowodzenia oraz wytyczanie lądowisk dla samolotów /śmigłowców/ łącznikowych.

Placówka powinna dysponować środkiem transportowym dla ewentualnego przewiezienia oficera łącznikowego na stanowisko dowodzenia, jeżeli lądowisko nie może być wytyczone w pobliżu tego stanowiska. Odpowiedni kod sygnałów wzrokowych powinien umożliwiać porozumienie się placówki z załogą samolotu w najistotniejszych sprawach, gdyby nie można było porozumieć się bezpośrednio lub pośrednio drogą radiową.

3/ Inne zadania rozpoznawcze

Wśród zadań rozpoznania poważne miejsce w wysiłku lotnictwa rozpoznawczego zajmie rozpoznanie niebojowe, którego celem będzie uzyskanie wiadomości o szczególnych zjawiskach na obszarze kraju.

Do zjawisk szczególnych można zaliczyć skutki oddziaływania nieprzyjaciela powietrznymi środkami napadu, tranzyt wojsk przez obszar kraju oraz masowe ruchy ludności, zwłaszcza ruchy nieplanowane, określane mianem "dzikiej ewakuacji". Oddzielnym, również niebojowym zadaniem lotnictwa rozpoznawczego może być kontrola maskowania.

Wymienione zadania - prócz kontroli maskowania - będą szczególnie ważne w wypadku użycia przez nieprzyjaciela broni jądrowej, której uderzenia naruszą poważnie strukturę organizacyjną OTK i spowodują znaczne zmiany w planowanych ruchach wojsk i ludności. W wypadku stosowania konwencjonalnych uderzeń lotnictwa problem rozpoznania specjalnego będzie znacznie prostszy.

a/ Rozpoznanie przeszkód i zniszczeń

Ogólnie przyjmuje się, że w wypadku stosowania w przyszłej wojnie broni jądrowej należy się spodziewać wielu uderzeń skierowanych na komunikację, mających na celu przerwanie dróg tranzytowych prowadzących przez Polskę na zachód. Za najprawdopodobniejsze uważa się tworzenie zapór atomowych w rejonach przeładunkowych oraz na dużych przeszkodach wodnych.x/
W razie działań konwencjonalnych należy się liczyć przede wszystkim z oddziaływaniem na cieśniny na dużych przeszkodach wodnych: na mosty oraz na trudne do obejścia węzły dróg.

Przyjęcie założenia, że na obszarze Polski atakowane będą obiekty komunikacyjne na całej głębokości terytorium pociąga za sobą określone konsekwencje, musi znaleźć odbicie w planowaniu użycia wojsk technicznych OTK i zmilitaryzowanych oddziałów odbudowy komunikacji, a także w rozmiesz-

---

x/ Sugestie tego rodzaju zawierają założenia do ćwiczenia NATO m.in. Fallex 62. w osławionym artykule w "Der Spiegel" stwierdza się, że "Europejskie pole bitwy powinno być odgrodzone od wschodu na rzece Wiśle". Der Spiegel 10 października 1962r., tłum. w Przeglądzie Informacyjnym ASG nr 1/1963, str. 89-110.

czeniu materiałów drogowo-mostowych w odpowiednich rejonach, w pobliżu przewidywanych placów odbudowy. Są to zagadnienia techniczne, ale i w tej dziedzinie lotnictwo OTK może oddać poważne usługi, zwłaszcza w wypadku wykonania uderzeń jądrowych. Ponieważ wykonanie zadań w wojnie konwencjonalnej będzie znacznie łatwiejsze, zajmę się tylko zagadnieniem rozpoznania zniszczeń w wojnie jądrowej.

W wypadku dokonania przez nieprzyjaciela zniszczeń na szlakach komunikacyjnych najważniejsze jest jak najszybsze usunięcie tych zniszczeń, jeżeli nie jest możliwe ich obejście. Wejście jednostek technicznych w rejon odbudowy musi być poprzedzone rozpoznaniem rozmiarów zniszczeń, gdyż od tego zależy wprowadzenie odpowiednich sił i środków potrzebnych do dokonania niezbędnych napraw. Po naziemnym wybuchu jądrowym rozpoznanie inżynieryjne nie będzie mogło wejść w rejon wybuchu do czasu spadku natężenia promieniowania poniżej dopuszczalnej dawki, a to opóźni znacznie rozpoczęcie odbudowy. Nie ma natomiast przeszkód w wysłaniu w rejon wybuchu odpowiednio wyposażonego samolotu, który rozpozna rejon i dokona zdjęć stereoskopowych. Będąc w posiadaniu zdjęć, kierownictwo budowy będzie mogło przeprowadzić wszelkie niezbędne wstępne kalkulacje techniczne bez konieczności przeprowadzenia rozpoznania naziemnego. Umożliwi to dokonanie ogólnego podziału sił i ustalenie zadań dla oddziałów odbudowy.

Po tym wstępnym rozpoznaniu można będzie dokonać rozpoznania szczegółowego bądź przez "przewiezienie" kierowników budowy nad zniszczonym rejonem, bądź też nawet przez "wysadzenie" ich w miejscach przyszłej pracy, co znacznie skróci czas rozpoznania. Rzecz oczywista, że załogi samolotów i pasażerowie muszą być odpowiednio chronieni przed skutkami promieniowania, a samoloty /śmigłowce/ poddane po powrocie zabiegom odkażającym.

Użycie lotnictwa do zadań rozpoznania zniszczeń skróci znacznie czas przygotowania odbudowy i pozwoli na ekonomiczne wykorzystanie sił. Może się tak zdarzyć, że zniszczony obiekt nie nadaje się zupełnie do odbudowy. Gdyby nie dało się użyć rozpoznania lotniczego, na przekonanie się o tym fakcie trzeba by czekać aż do momentu uzyskania możliwości podejścia do obiektu, co oznaczałoby nieraz stratę wielu godzin.

w czasie których oddziały odbudowy byłyby bezczynne. Dzięki rozpoznaniu lotniczemu po stwierdzeniu kompletnego zniszczenia obiektu można skierować oddziały i sprzęt do pracy w innym miejscu bez dużej straty czasu.

Podobnie przedstawia się sprawa zapoczątkowania akcji ratowniczej w zbombardowanym mieście. Zasadą przeprowadzania akcji ratowniczej jest, że pomoc zniszczonego uderzeniem jądrowym miasta musi przyjść z zewnątrz. Zgodnie z tą zasadą rozmieszcza się oddziały ratownicze poza przewidywanym rejonem działania wybuchu jądrowego.

Dla właściwego zorganizowania akcji konieczne jest posiadanie określonych wiadomości: umiejscowienie punktu zerowego i rozmiary poszczególnych stref zniszczeń, stopień zagruzowania dojść do poszczególnych rejonów, rozmiary pożarów itp. Szybkie uzyskanie tych wiadomości z rozpoznania naziemnego jest po prostu niemożliwe, natomiast samolot może dokonać kompleksowego rozpoznania bezpośrednio po opadnięciu pyłów wzniesionych przez wybuch, zanim dymy z pożarów przesłonią obiekt. Uzyskane zdjęcia lotnicze rejonu wybuchu będą bezcennym materiałem do opracowania całej akcji ratowniczej, pozwolą bowiem na ustalenie głównego wysiłku oraz na odnalezienie dróg dojścia do rejonów, w których konieczne jest podjęcie akcji.

Równie ważne jest rozpoznanie z powietrza powstałych wskutek działania nieprzyjaciela /czy z innych przyczyn/ pożarów lasów dla ustalenia rozmiarów oraz kierunku rozprzestrzeniania się ognia. Rozpoznanie takie pozwoli na znacznie sprawniejsze i bardziej celowe prowadzenie akcji likwidacji pożarów leśnych.x/

---

x/ Rozpoznanie pożarów leśnych nie jest zagadnieniem nowym. Pierwsza eskadra obserwacyjna do walki z pożarami leśnymi powstała w 1919 roku. Obecnie dozorowanie lasów przy pomocy lotnictwa prowadzi się w wielu krajach. W Związku Radzieckim lotnicza służba przeciwpożarowa rozwinęła się bardzo po drugiej wojnie światowej. Samolotów używa się nie tylko do rozpoznania, ale i do likwidowania pożarów leśnych. W roku 1964 akcję patrolowania lasów rozpoczął aeroklub wrocławski. Dzięki patrolom lotniczym zapobieżono kilku groźnym pożarom. Patrz: Tygodnik Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju "Wiraże" nr 40, październik 1965, str. 7.
We Francji Lotnictwo obrony cywilnej wykonało 144 loty związane z pożarami w 1965 roku, głównie loty cystern z wodą. W czasie tych lotów wyrzucono 2.492 tony wody. Protection Civile et Secuite Industrielle nr 145 [illegible] aout 1966

Zagadnienie to było podkreślone w czasie omawiania ćwiczenia "Mazowsze".[x/]

b/ Rozpoznanie skażeń

Rozpoznanie skażeń prowadzone jest w celu określenia stopnia i natężenia skażenia ziemi i atmosfery produktami promieniotwórczymi po wybuchu jądrowym. Zadanie rozpoznania skażeń wykonują rozmieszczone w terenie posterunki dozymetryczne wyposażone w odpowiedni sprzęt pomiarowy. Na podstawie danych o miejscach, rodzajach i mocy wybuchów jądrowych i danych meteorologicznych odpowiednie komórki sztabów ustalają prognozy skażeń promieniotwórczych, a na podstawie dokonywanych pomiarów opracowują mapy skażeń.

W doświadczeniach przeprowadzanych w celu ustalenia najlepszych metod dokonywania pomiarów zastosowano dwa rodzaje pomiarów skażeń: pomiary naziemne i pomiary powietrzne. Doświadczenia wykazały, że pomiary powietrzne mają tę przewagę nad pomiarami naziemnymi, że pozwalają określić szybciej i dokładniej układ opadu.[xx/]

Wykorzystanie lotnictwa do przeprowadzania pomiarów skażeń w pobliżu punktu zerowego jest o tyle dogodniejsze, że pozwala szybciej przebyć rejon skażony, stwarzając lepsze warunki personelowi dokonującemu pomiarów. Bardzo dobre warunki stwarza śmigłowiec, gdyż można w razie konieczności dokonać nim pomiarów praktycznie na ziemi bez konieczności lądowania, a to pozwala uniknąć przeliczenia pomiarów. Należałoby sprawdzić, jak na wynik pomiaru wpłynie w takim wypadku wznoszenie pyłu spowodowane obrotami wirnika.

---

x/ Przewodniczący WKO Kraków ps. Lucjan Motyka sugerował w czasie omówienia potrzebę użycia śmigłowców do rozpoznania pożarów leśnych powstałych po wybuchu jądrowym uważając to za warunek skutecznej walki z tymi pożarami /notatki własne autora z przebiegu omówienia/.

xx/ Ppłk Claude Pridgen: "Radiological Monitoring, Nuclear Battlefield Must"; Military Review sierpień 1960.

Wykorzystanie samolotu pozwala również na badanie górnych warstw atmosfery dla określenia kształtu i kierunku przesuwania się chmury pyłów radioaktywnych i natężenia promieniowania w chmurze, a przez to na dokładniejsze prognozowanie skażeń ze znacznym wyprzedzeniem. Dzięki temu możliwe jest podjęcie na czas odpowiednich przedsięwzięć obronnych w rejonach znajdujących się na kierunku rozprzestrzeniania się opadów.

Rola lotnictwa w dokonywaniu pomiarów skażeń staje się szczególnie ważna, jeżeli zważymy, że pewna ilość posterunków w najważniejszym rejonie - bo w rejonie wybuchu - zostanie wyeliminowana z działania wskutek strat personelu i sprzętu oraz z braku łączności. W takim wypadku pomiary mogą być dokonane tylko z samolotu lub śmigłowca, co daje pewność uzyskania danych do oceny sytuacji skażeń, a w konsekwencji do zaplanowania i zorganizowania akcji ratowniczej.

c/ Dozorowanie tranzytu wojsk i ruchu ludności

Jednym z bardzo ważnych zadań OTK jest zapewnienie sprawnego przejścia wojsk /własnych i sojuszniczych/ do rejonów wyjściowych. Do tego celu wyznaczone są odpowiednio zabezpieczone drogi tranzytowe. Dopóki sytuacja na obszarze kraju nie ulegnie poważnym zakłóceniom, należy się spodziewać, że tranzyt przebiegać będzie sprawnie i organa regulacji ruchu powinny utrzymać planowy ruch zgodnie z opracowanymi harmonogramami. Sytuacja taka może istnieć przed wybuchem wojny, bowiem już z chwilą ogłoszenia stanu wojny, nawet jeżeli nieprzyjaciel nie będzie oddziaływał na linie komunikacyjne, mogą powstać trudności. Pierwszą z nich będzie rozpoczęcie "dzikiej" ewakuacji ludności z miast zagrożonych, która może zablokować drogi i spowodować znaczne opóźnienie ruchu kolumn, nawet gdyby zastosowano drastyczne środki dla oczyszczenia tych dróg. Sytuacja ta pogorszy się znacznie, jeżeli nieprzyjaciel wykona uderzenia. Wtedy jeżeli nie zajdą jakieś radykalne zmiany w psychice naszych obywateli - a te mogą nastąpić po długim okresie uświadamiania i szkolenia ludności - żywiołowej ewakuacji z rejonów porażonych nie da się powstrzymać

żadnymi siłami. Rozpoznanie głównych strumieni uchodźców pozwoli na podjęcie odpowiednich kroków zmierzających do ujęcia ruchu ludności w jakieś organizacyjne ramy. Trudno w tym wypadku polegać na rozpoznaniu naziemnym, na meldunkach organów regulacji ruchu i milicji obywatelskiej, gdyż one nie będą w stanie ogarnąć rozmiarów ruchu, nawet jeżeli dysponować będą środkami łączności dla przekazania swoich meldunków. Pełną ocenę sytuacji na drogach może dać tylko rozpoznanie lotnicze, zwłaszcza rozpoznanie prowadzone ze śmigłowca. Możliwe jest tutaj i pożądane użycie śmigłowca z głośnikiem, przez który będzie można przekazywać ludności instrukcje, kierując ją do właściwych rejonów zbiórki i zalecając opuszczenie dróg tranzytowych jako niebezpiecznych dla ruchu z powodu zagrożenia atakami.
Zachodzi tu pozorna sprzeczność między określeniem dzikiej ewakuacji jako "nieopanowanego żywiołu", a wydawaniem instrukcji i poleceń z nadzieją, że będą one wykonane. Z ziemi nie można wpływać na dziką ewakuację, nie ma bowiem środków do równoczesnego lub prawie równoczesnego oddziaływania na całą masę ludzką ogarniętą paniką; polecenia, instrukcje czy nawet groźby docierać będą do niewielkiej części zbiorowiska i nie odniosą skutku masowego. Instrukcje i polecenia, które dotrą równocześnie do wielkiej ilości zainteresowanych, skutek taki mogą wywrzeć.

Zastosowanie wszelkich możliwych środków dla utrzymania otwartych dróg tranzytowych i zapewnienie na nich płynności ruchu ma ogromne znaczenie. Nie mamy żadnych podstaw do stwierdzenia, że ludność cywilna będzie zachowywać się inaczej niż w czasie wojny w 1939 roku, bo nie przedsięwzieliśmy jeszcze żadnych kroków dla zapobieżenia masowym ruchom ewakuacyjnym, a bodźce skłaniające do opuszczenia miejsc zamieszkania w miastach będą znacznie silniejsze niż dotychczas. Z doświadczeń września 1939 roku należałoby wyciągnąć właściwe wnioski i zorganizować odpowiednie szkolenie ludności oraz przygotować odpowiedni system regulowania ruchów ludności.

Dopóki nie będzie takiego niezawodnego systemu, dopóty należy liczyć się z konsekwencjami zjawisk żywiołowych i przygotować się do ich opanowania. Lotnictwo może odegrać w tym

poważną rolę.x/

Bardzo ważne również jest śledzenie przebiegu tranzytu dla wykrycia wszelkich zahamowań ruchu, spiętrzeń czy "korków", które mogą powstać z różnych przyczyn. Najgroźniejsza sytuacja powstanie w przypadku zaatakowania przez nieprzyjaciela szlaków komunikacyjnych i systemu łączności. W sytuacji gdy niektóre drogi tranzytowe zostaną zablokowane, konieczna będzie natychmiastowa interwencja organów regulacji ruchu i to nie tylko w miejscach utworzenia się zatoru, lecz przede wszystkim w głębi ugrupowania kolumn, które można będzie jeszcze bez większych trudności skierować na objazdy i na drogi równoległe do kierunku ruchu. Jeżeli regulacja ruchu nie będzie interweniować w porę, kolumny zejdą samorzutnie na inne marszruty, chwilowo wolne, i mogą sparaliżować ruch na dużych obszarach.

Aby do tego nie dopuścić, organa regulacji ruchu muszą dysponować szybkimi, niezależnymi od dróg środkami rozpoznania i łączności - śmigłowcami i samolotami łącznikowymi, własnymi lub czasowo oddanymi do ich dyspozycji. Dysponując tymi środkami, można będzie zawiadomić dowódców kolumn o zmianach tras przemarszu i zorganizować regulację ruchu na nowych trasach. Najważniejsza jest jednak możliwość szybkiego rozpoznania nowych tras przemarszu, stwierdzenie czy nie nastąpiły na nich zmiany /zniszczenia, zablokowania/ uniemożliwiające ich wykorzystanie.

Odpowiedzialność za przesunięcia wojsk na obszarze kraju złożona została na sztaby okręgów wojskowych.

Wydaje się, że do celów regulacji ruchu powinny być wykorzystane przez okręgi wojskowe eskadry stacjonujące na danym obszarze administracyjnym, gdyż ich załogi będą dobrze zorientowane w sieci drogowej swego rejonu i znacznie łatwiej będzie im prowadzić rozpoznanie w znanym terenie. Niezależnie od tego, jaka sytuacja może

---

x/ W 1939 roku lotnictwo "oczyszczało" drogi w sposób niezamierzony. Pojawienie się samolotu lecącego wzdłuż drogi, a nawet tylko odgłos silników powodował natychmiastowe opuszczenie dróg i "wsiąkanie" fali uchodźców w teren. Odkrycie to nie zostało praktyczne wykorzystane dla ułatwienia ruchów wojsk.

zaistnieć na drogach tranzytowych, pewna ilość załóg powinna być z góry wyznaczona do zadań kontroli tranzytu i zapoznana z przebiegiem tras i planem przemarszu kolumn, aby mogły one włączyć się bezzwłocznie do wypełniania zadań, kiedy zaistnieje tego potrzeba. Przygotowanie załóg będzie obowiązkiem lotniczej komórki sztabu wojskowego współdziałającej na podstawie wytycznych szefa sztabu - z komendami stref lub z organami regulacji ruchu.

Na czas masowego przemarszu kolumn możliwe jest /a może nawet wskazane?/ wydzielenie ze sztabu okręgu /oddziału komunikacji/ specjalnej grupy operacyjnej do spraw tranzytu na drogach kołowych. W takim wypadku poszczególne eskadry wyznaczyłyby do dyspozycji tej grupy odpowiednią ilość załóg do wykonywania zadań rozpoznania i kontroli ruchu. Pracę tych załóg regulowałaby wówczas grupa operacyjna według swoich potrzeb i swego planu działania. Grupa ta decydowałaby również o oddaniu lotnictwa lub pewnej ilości lotów do dyspozycji komendantów stref kierowania i kontroli ruchu wojsk, zależnie od lokalnych potrzeb.

d/ Kontrola maskowania

Maskowanie obiektów przed obserwacją powietrzną we współczesnej wojnie straciło w pewnym sensie to znaczenie, jakie miało w czasie pierwszej i jeszcze drugiej wojny światowej, a to z tej przyczyny, że lotnictwo polega coraz mniej na obserwacji wzrokowej i fotograficznej, natomiast coraz częściej stosuje do wykrywania celów urządzenia elektroniczne. Nie oznacza to jednak, że maskowanie "klasyczne"x/ stało się zbędne, że nie należy go stosować równolegle z maskowaniem elektronicznym. Dopóki w siłach powietrznych naszych potencjalnych przeciwników występują pilotowane środki napadu po-

---

x/ Określenia "maskowanie klasyczne" używam umownie w odniesieniu do dotychczas stosowanych środków i sposobów maskowania, których zadaniem było ukrycie celu przed obserwacją wzrokową i fotograficzną poprzez zakrycie go lub zmianę kształtu, utrudniającą jego zidentyfikowanie. Rozumiem przez to i mylenie poprzez budowę obiektów pozornych.

wietrznego, dopóty maskowanie klasyczne jest potrzebne, ponieważ załoga samolotu bombowego, nawet doprowadzona do celu za pomocą urządzeń, wykonywać będzie bombardowanie na podstawie obserwacji wzrokowej celu. Oczywiście mowa tu o obiektach punktowych, a nie o obiektach powierzchniowych, takich jak na przykład ośrodki ludnościowe. Właśnie jednym z poważnych argumentów przemawiających za utrzymaniem pilotowanych środków napadu powietrznego jest zdolność załogi do odnalezienia właściwego celu i do zmiany celu, jeżeli bombardowanie celu wyznaczonego okaże się niemożliwe lub niepotrzebne. Rakiety nie mają tej zdolności, nie potrafią skompensować błędów naprowadzania, są bardziej podatne na środki przeciwdziałania elektronicznego. Należy również wziąć pod uwagę, że zaprogramowanie lotu samolotu, a zwłaszcza rakiety, wymaga dokładnej znajomości położenia celu, a to ustala się najczęściej na podstawie zdjęć lotniczych lub obserwacji wzrokowej.

Przyjmując takie założenie, obrona terytorium kraju musi interesować się maskowaniem obiektów i maskowaniem swoich sił i środków - i to zarówno maskowaniem "klasycznym", jak i maskowaniem elektronicznym. Jednym z ważnych elementów procesu maskowania jest kontrola jego skuteczności. Zadanie to może spełniać tylko lotnictwo. Kontrola maskowania nie jest czynnością prostą ani jednorazową, wymaga odpowiedniego przygotowania załóg i doboru odpowiednich dla każdego obiektu sposobów kontroli, a w wypadku kontroli maskowania elektronicznego - i odpowiedniego wyposażenia samolotu w urządzenia elektroniczne.

Ponieważ maskowanie ma na celu ukrycie obiektu przed obserwacją wzrokową i fotograficzną, kontrolowany obiekt powinien być również sfotografowany, a wykonane zdjęcie poddane szczegółowej analizie.

Kontrola maskowania jako zadanie powtarzane co pewien czas celem zaobserwowania zmian, które zmniejszyłyby skuteczność zastosowanych środków maskowania, powinna być uwzględniona w okresowych planach działań lotnictwa i przeprowadzana zgodnie z planem. Wskazane jest polecenie załogom wykonującym inne zadanie w rejonie maskowanych obiektów, aby zwracały uwagę na stan ich zamaskowania. Zapew-

niłoby to stały nadzór nad maskowaniem i umożliwiłoby jego ciągłe ulepszanie.

2. Wsparcie ogniowe

Wsparcie ogniowe działań wojsk obrony terytorium kraju może mieć w określonych sytuacjach bardzo istotne znaczenie dla ich przebiegu - tym bardziej, że wojska te nie dysponują i chyba nie będą dysponować odpowiednią ilością ciężkiego sprzętu wsparcia. W pewnych sytuacjach bombardowanie lotnicze może mieć jedyną dostępną formę oddziaływania na nieprzyjaciela bronią ciężkiego kalibru - czy to ze względu na brak ciężkiego sprzętu na początku walki, czy to ze względu na brak odpowiedniej obserwacji.

Lotnicze działania ogniowe w obronie terytorium kraju wymagają doskonałej organizacji współdziałania i większej precyzji, a to z tej przyczyny, że nieduże nawet błędy mogą narazic na straty ludność cywilną i jej mienie i mogą zagrozić własnym wojskom. W zasadzie wsparcie ogniowe może być udzielone tylko w rejonie uznanym przez komitet obrony kraju za rejon działań bojowych, o czym powinna być powiadomiona ludność. Uznanie jakiegoś obszaru za rejon działań bojowych stanowić będzie dla miejscowej ludności ostrzeżenie, żeby trzymała się z daleka od miejsc, w których prowadzona jest walka i aby wykorzystywała dostępne jej ukrycia.

Uprzedzenie ludności nie zawsze jest możliwe, na przykład w wypadku lądowania desantu, ale wtedy oczywistym będzie fakt, że rejon lądowania będzie rejonem walki.

Lotnicze działania ogniowe mają tę szczególną zaletę, że mogą być rozpoczęte i prowadzone niezależnie od działań wojsk i znacznie szybciej. Ma to ogromne znaczenie w zwalczaniu desantów nieprzyjaciela. Warunkiem szybkiego uruchomienia lotnictwa wsparcia jest oddanie go do dyspozycji odpowiednich sztabów wojskowych OTK. Uruchomienie lotnictwa nie podlegającego OTK, na przykład lotnictwa operacyjnego, wymagałoby znacznie dłuższego czasu, co mogłoby mieć ujemny wpływ na powodzenie działań.

Działania ogniowe lotnictwa rozpatrywać można według przedmiotu ataku i według okresu działań w odniesieniu do

stopnia zaangażowania wojsk. Ze względu na pewne wspólne cechy działań według przedmiotu ataku proponuję omówienie tych działań według okresów dzieląc je na samodzielne działania lotnictwa przed wejściem wojsk OTK do działań oraz na działania ogniowe na korzyść wojsk i we współdziałaniu z nimi. Tak więc pod tym samym tytułem rozpatrzone będą działania przeciwko desantom i przeciwko elementom dywersyjnym nieprzyjaciela bez udziału - a raczej bez bezpośredniego udziału - sił naziemnych i oddzielnie działania przeciwko tym samym siłom we współdziałaniu z wojskami zaangażowanymi w akcji likwidacyjnej.

a/ <u>Samodzielne zwalczanie przez lotnictwo desantów i grup dywersyjnych</u>

Zgodnie z przyjętą zasadą - z chwilą jego wykrycia - desant powinien być zwalczany bezustannie wszystkimi dostępnymi siłami. Ma to utrudnić w maksymalnym stopniu dolot /dopłynięcie/ do rejonu lądowania, zdezorganizować samo lądowanie, uniemożliwić skonsolidowanie się desantu w rejonie lądowania i rozprzestrzenianie się jego sił.

Chcąc spełnić te wymagania, obrona terytorium kraju musi dysponować nie tylko siłami obrony powietrznej kraju, które odegrają poważną rolę w dezorganizowaniu desantu powietrznego w czasie jego przelotu w zasięgu środków ogniowych tej obrony, lecz również siłami marynarki, które prowadzić będą walkę na podejściach do wybrzeża morskiego. Ponadto potrzebna jest obronie terytorium kraju siła uderzeniowa, zdolna do bardzo szybkiego wejścia do działań.

Działania przeciw desantowi powietrznemu i przeciw desantowi morskiemu są w dużym stopniu podobne pod względem techniki wykonania zadań; dlatego też nie ma potrzeby omawiania zwalczania tych desantów oddzielnie. Występujące w walce różnice nie mają istotnego znaczenia. Działając przeciw desantowi morskiemu na podejściach do brzegu, lotnictwo szturmowe będzie spełniać tę rolę, jaką lotnictwo myśliwskie i inne środki ogniowe OPK spełniać będą w odniesieniu do desantu powietrznego, to znaczy

będzie niszczyć środki transportowe. Po wylądowaniu desantu morskiego, zadania wykonywane przeciwko siłom znajdującym się na lądzie będą podobne do zadań, jakie spełniać będzie lotnictwo szturmowe po wylądowaniu desantu powietrznego.

Przygotowania do wysadzenia desantu były i mogą być wykrywane bardzo wcześnie przez wywiad. Dlatego też sam fakt wysadzenia desantu rzadko będzie zaskoczeniem; może nim być natomiast miejsce lądowania i - w mniejszym stopniu - czas lądowania, gdyż tutaj obrona może dysponować pewnym uprzedzeniem wynikającym z faktu wcześniejszego wykrycia desantu, to znaczy wykrycie go w momencie, gdy zmierza on do celu.

W zwalczaniu desantu ustalić można pewien schemat kolejności i przebiegu działań, który w zasadzie nie ulega zmianom, chyba że jeden z kolejnych działań odniesie taki skutek, że działania desantowe nie będą mogły być zrealizowane do końca.

Schemat ten obejmuje wszystkie działania, które mają na celu kolejno:

1/ niedopuszczenie do zorganizowania i wyruszenia desantu poprzez atakowanie zgrupowań środków desantowych /powietrznych i morskich/ w bazach oraz sił desantowych w miejscach ich postoju;
2/ zwalczanie zorganizowanego już desantu w czasie jego przebywania na trasie między rejonami wyjściowymi a miejscem desantowania;
3/ zwalczanie desantu bezpośrednio w czasie lądowania;
4/ walkę z desantem po wylądowaniu w celu zamknięcia go w rejonie lądowania oraz niedopuszczenie do wzmacniania i zaopatrywania desantu;
5/ likwidację desantu poprzez okrążenie i zniszczenie jego sił.

Obrona terytorium kraju powinna wykonać wszystkie te zadania - z wyjątkiem pierwszego - własnymi siłami, wykorzystując, jeśli to możliwe, pomoc wojsk operacyjnych. Dla zapewnienia możliwie szybkiej reakcji po lądowaniu desantu, sztaby okręgów i województw muszą zapewnić sobie dopływ wiadomości od obrony powietrznej kraju oraz zorganizować omówione wyżej własne rozpoznanie.

Od chwili zaistnienia zagrożenia lotnictwo szturmowe powinno być trzymane w gotowości startowej, tak aby w razie potrzeby mogło wysłać do walki możliwie największą ilość samolotów. Szybkość interwencji lotnictwa szturmowego zależy przede wszystkim od szybkości przekazania wiadomości o lądowaniu desantu. Najlepsze wyniki daje wspomniana już "przyczepienie" samolotu rozpoznawczego do zgrupowania desantowego. Zadaniem tego samolotu byłoby dokonanie rozpoznania ugrupowania lądującego desantu i wezwanie lotnictwa szturmowego przez radio do rejonu lądowania. Samolot ten, krążąc nad rejonem desantowania przyjąłby w pierwszym okresie rolę powietrznego punktu naprowadzania, wskazując nadlatującym samolotom cele do zaatakowania.x/

Najczęściej desant na trasie przelotu i w czasie lądowania będzie się znajdował pod osłoną lotnictwa myśliwskiego, jednakże osłona współczesnych mysliwców nie jest szczególnie groźna dla tego typu samolotów, w jakie wyposażone będzie lotnictwo OTK. Duże dysproporcje w szybkości i zdolności manewru stwarzają zarówno wolniejszym, jak i zwinniejszym maszynom względnie bezpieczne warunki działania i tylko sprawą wyszkolenia i szybkości reakcji pilotów jest wykorzystanie tych warunków. Dowiedzone zostało w czasie działań bojowych, że szybki samolot, jeśli nie zdoła wykonać ataku przez zaskoczenie, nie jest w stanie oddać celnej serii do umiejętnie manewrującego samolotu, nad którym przewaga wynosi więcej niż połowę szybkości krytycznej, nie nadąży bowiem za manewrami unikowymi atakowanego samolotu.

Groźne niebezpieczeństwo dla samolotów OTK stanowi natomiast małokalibrowy ogień przeciwlotniczy z ziemi. Jeżeli taki ogień jest już zorganizowany, atakujące samoloty stosować muszą odpowiednią taktykę ataku polegającą - między innymi - na równoczesnym obezwładnianiu źródeł ognia.

---

x/ System ten jest stosowany obecnie przez Amerykanów w Wietnamie. Większość bezpośredniego wsparcia jest kierowana przez powietrzne posterunki naprowadzania na samolotach O-1 albo na śmigłowcach UH-1. /Marine Control of Air Tested in Combat/ M. Plattner, Aviation Week and space Technology Febr. 14.1966, Przegląd Informacyjny ASG nr 12/66.

Sprawy te należą już do techniki działań lotnictwa; wspominam o nich tylko dlatego, aby zwrócić uwagę na to, że użycie lotnictwa szturmowego, wyposażonego w sprzęt o wiele klas gorszy od współczesnych samolotów, nie jest aktem samobójczym, że działania tego lotnictwa mogą być skuteczne nawet wtedy, kiedy osłaniające desant lotnictwo myśliwskie nie będzie związane walką z myśliwcami obrony powietrznej. Poza tym nie można zakładać, że osłona desantu będzie bez przerwy, cały dzień "wisieć" nad rejonem lądowania. Każda przerwa, każde osłabienie osłony powinno być niezwłocznie wykorzystane.

Atakując desant nieprzyjaciela zaraz po wylądowaniu, należy zwalczać przede wszystkim wszelkie pojazdy, które ze względu na ograniczone możliwości transportowe wojsk desantowych są dla niego bardzo cenne i służą zwykle do przewozu dowództw, broni ciężkiej, środków łączności i elementów rozpoznawczych.

Jeżeli lądowały na miejscu desantowania samoloty, to powinny one być atakowane w pierwszej kolejności.

Możliwości skromnego ilościowo i jakościowo lotnictwa szturmowego, jakim może dysponować OTK, będą oczywiście bardzo ograniczone i nie należy się spodziewać nadzwyczajnych wyników jego działania w sensie zadania nieprzyjacielowi dużych strat fizycznych. Trzeba jednak uwzględnić jeszcze oddziaływanie moralne. Żołnierz po wylądowaniu w obcym, nieznanym mu terenie, we wrogim środowisku jest w początku bardzo zdenerwowany, czuje się źle i niepewnie. Ponadto jeżeli ten jego stan psychiczny zostanie pogorszony natychmiastowymi atakami z powietrza, przed którym nie ma jeszcze zorganizowanej obrony - morale oddziałów obniży się poważnie jeszcze przed zetknięciem się desantu z wojskami OTK. Należy dążyć do tego, aby ataki te trwały nieprzerwanie nawet przy użyciu pojedynczych samolotów.

Samodzielne działania lotnictwa przeciw desantowi powinny być prowadzone do czasu zorganizowania i rozpoczęcia planowych działań wojsk. Z chwilą objęcia dowodzenia działaniami przez sztab okręgu lub sztab utworzonej w tym celu grupy operacyjnej, lotnictwo szturmowe podporządkowane temu sztabowi przejdzie do współdziałania z wojskami.

Zwalczanie przez lotnictwo grup dywersyjnych stanowi inny, znacznie trudniejszy i bardzo kontrowersyjny problem.

Mamy pewną ilość historycznych wzmianek o użyciu lotnictwa w walce z partyzantką, jednakże dotyczą one warunków odmiennych od obecnych. Przede wszystkim inna była skala działań partyzanckich, spotykało się bowiem oddziały o dość dużej sile, przebywające w zorganizowanych obozach i przystępujące nieraz, kiedy sytuacja na to pozwalała, do regularnej walki. Zakładamy dzisiaj, że nie ma u nas warunków dla powstania większych oddziałów zbrojnego podziemia, że jeżeli w ogóle powstaną, będą niewielkie. Trudno dyskutować nad tym założeniem, gdyż dowody za i dowody przeciw niemu są równie nieprzekonywające, gdyż nie ma ostatecznych i pewnych podstaw do oceny zachowania się pewnych grup społeczeństwa w ewentualnym przyszłym konflikcie.

Jeżeli przyjmiemy jednak, że wrogie grupy zbrojne mogą powstać, to równie dobrze możemy przyjąć, że w niektórych rejonach kraju będą one łączyć się ze sobą, do czego usilnie będą dążyć zrzucone na obszar kraju grupy specjalne nieprzyjaciela przygotowane do ich organizowania.

Gdyby zaistniała taka sytuacja, a nie jest ona wykluczona, zwłaszcza w wypadku wspierania desantu powietrznego, to wówczas sprawa zwalczania grup przez lotnictwo może być jak najbardziej realna, gdyż będą one organizować swoje bazy, bez których, przy utrudnionym dostępie do społeczeństwa, trudno będzie prowadzić długotrwałe działania. Zadanie wykrycia baz może być wykonane w dużej mierze przez lotnictwo rozpoznawcze, które osiągało w tej pracy dobre wyniki.x/ Baza powinna być zaatakowana wkrótce po jej wykryciu, najlepiej w takim

---

x/ W operacjach algierskich rozpoznanie "infrastruktury" było bardzo skuteczne. W jednej operacji /operacja "Jumelles"/, wojska stwierdziły na miejscu, po zajęciu terenu opanowanego poprzednio przez partyzantów, że 60-70% wykrytych urządzeń było wskazanych w raportach odczytywaczy zdjęć lotniczych /L'appui aérien dans les operation d'Algerie, L'Armée XII/1960/.

czasie, kiedy można się w niej spodziewać największego skupienia sił. Wybór czasu uderzenia zależy od wyników obserwacji działań grupy korzystającej z bazy. Bardzo dobre wyniki może dać połączenie uderzenia lotnictwa z lądowaniem desantu śmigłowcowego skierowanego do bezpośredniej likwidacji bazy.

Samodzielne działania lotnictwa bezpośrednio na siły dywersyjne poza bazą mogą być prowadzone w wyjątkowych wypadkach, kiedy zostaną one "przyłapane" przez rozpoznanie i rozpoznane w sposób nie budzący żadnych wątpliwości. Z takim wypadkiem można się liczyć tylko wtedy, kiedy okoliczności lub sytuacja zmuszą do wykonania ruchu w dzień, na przykład gdy zapadnie decyzja zmiany miejsca postoju ze względu na wykrycie przygotowań do akcji likwidacyjnej lub kiedy grupy dywersyjne otrzymają rozkaz współdziałania w przygotowaniu lądowania desantu powietrznego /morskiego/ lub współdziałania z już wysadzonym desantem.

Pomijając te okoliczności, nie należy oczekiwać na to, aby możliwości samodzielnego atakowania grup dywersyjnych przez lotnictwo występowały zbyt często, gdyż zgodnie z taktyką działań, grupy dywersyjne będą robić wszystko, aby nie stworzyć dogodnego celu do zaatakowania. Mimo to wszystkie popełnione w tym względzie błędy powinny być przez lotnictwo wykorzystane. Największe pole do działania mają tutaj samoloty rozpoznawcze, które mogą atakować wykryty cel bezpośrednio po wykryciu. Warunkiem takiego działania jest absolutna pewność, że wykryty cel jest niewątpliwie "obcy". Występuje przy tym konieczność uzbrojenia samolotów rozpoznawczych.

Działania ogniowe lotnictwa przeciw grupom dywersyjnym muszą być bardzo starannie przygotowane i nie mogą zawierać ryzyka równoczesnego niszczenia mienia ludności w rejonie działań, jak to ma miejsce w Wietnamie - gdyż skutki psychologiczne poniesionych przez ludność strat będą znacznie poważniejsze niż straty zadane przeciwnikowi. Nie wolno własnymi nieprzemyślanymi działaniami wzbudzać wrogiego stosunku ludności do własnych wojsk, ponieważ przez to ułatwi się działania dywersyjne.

b/ Wsparcie ogniowe wojsk w czasie walki

Zasady działań ogniowych lotnictwa na korzyść walczących wojsk OTK nie różnią się zbytnio od zasad stosowanych w wojskach operacyjnych, specyfika działań powoduje jednak pewne dość istotne zmiany w technice i taktyce lotnictwa. Wobec istniejącego i przewidywanego uzbrojenia wojsk OTK, w którym znajdujemy skromną raczej ilość czężkiego sprzętu ogniowego, od lotnictwa wymagać się będzie wyrównania niedoboru tego sprzętu działaniami ogniowymi na korzyść walczących wojsk. Bardzo korzystne byłoby uzbrojenie wszystkich samolotów - nawet rozpoznawczo-łącznikowych - choćby w prymitywne wyrzutnie rakiet powietrze-ziemia, co umożliwiłoby znaczne zwiększenie siły ognia, podobnie jak pożyteczne byłoby w niektórych wypadkach wykorzystanie do działań ogniowych na ziemi lotnictwa myśliwskiego OPK, w którym to kierunku podejmuje się nawet pewne próby. Problem jednak w tym, że w tym czasie, kiedy zaistnieje potrzeba wykorzystania lotnictwa myśliwskiego do wsparcia ogniowego na ziemi, lotnictwo to będzie miało "pełne ręce roboty" w swojej właściwej sferze działania, będzie bowiem zwalczać lotnictwo nieprzyjaciela w powietrzu. Trudno tu rozstrzygnąć, które zadanie będzie ważniejsze; moim zdaniem, w ogólnym rachunku korzystniejsze będą działania w powietrzu. Zawsze jest lepiej, gdy odpowiednie siły wykonują zadania, do których są szkolone i przygotowane.

Zastosowanie takich czy innych półśrodków nie zastąpi jednak przygotowanego i wyszkolonego do działań ogniowych lotnictwa szturmowego, odznaczającego się wysokim stopniem opanowania zasad i techniki bezpośredniego wsparcia wojsk równego niemal wsparciu artylerii.

/1/ Walka z desantem powietrznym

Z chwilą ujęcia żywiołowej początkowo walki z desantem powietrznym w działania zorganizowane i kierowane przez wyznaczony do tego sztab, lotnictwo - zarówno rozpoznawcze, jak i szturmowe - zostanie podporządkowane dowódcy odpowiedzialnemu za całość działań. Jeżeli nie jest to dowódca dyspo-

nujący lotniczą komórką sztabową, to dla ułatwienia mu kierowania działaniami lotnictwa z odpowiedniego sztabu powinien być wydzielony zespół oficerów lotnictwa oraz posterunek naprowadzania samolotów. Zespół ten będzie, z jednej strony, organem doradczym dowódcy w sprawach wykorzystania lotnictwa, z drugiej zaś - organizatorem działań tego lotnictwa zgodnie z podjętymi decyzjami.

Planujący działania sztab może wykorzystać lotnictwo szturmowe do jednorazowego uderzenia na odpowiednie cele w momencie rozpoczęcia zorganizowanych działań wojsk. Może również trzymać lotnictwo w odwodzie, przeznaczając je do wykonywania kolejnych uderzeń na cele szczególnie utrudniające walkę. Ze względu na szczupłość środków pożądane byłoby raczej stosowanie tego drugiego sposobu wykorzystania lotnictwa. Poszczególne samoloty byłyby wówczas naprowadzane na wybrane cele przez znajdujący się w pobliżu linii styczności z nieprzyjacielem posterunek naprowadzania. Możliwe i pożądane jest równoczesne wykorzystanie powietrznego punktu naprowadzania, który przejmowałby kierowanie uderzeniami na cele, które nie są widoczne z ziemi, przede wszystkim na cele znajdujące się w głębi ugrupowania nieprzyjaciela.

W czasie walki należy się liczyć z możliwością dalszego wzmacniania desantu przez dostarczenie mu sprzętu i zaopatrzenia oraz dalszych rzutów wojsk lądujących na opanowanym lotnisku lub przygotowanym lądowisku. Zmusza to do utrzymania gotowości lotnictwa do działania całością sił na lądowisko w czasie lądowania lub bezpośrednio po lądowaniu oddziałów wzmocnienia. Jest to bardzo ważne zadanie, które musi być wykonane przed wszystkimi innymi, bowiem dostarczenie desantowi ciężkiego sprzętu wpłynie bardzo poważnie na stosunek sił i utrudni znacznie działania własnych wojsk.

Między lotnictwem wspierającym działania a wojskami OTK musi istnieć znacznie ściślejsza współpraca niż w dzisiejszych wojskach operacyjnych, która powinna być organizowana nawet na najniższych szczeblach. Współpraca ta będzie dotyczyć przede wszystkim posterunku naprowadzania, który powinien zgodnie z otrzymanymi wytycznymi kierować uderzenia na cele, które stanowią najpoważniejszą przeszkodę w walce, odpowiednio do żądań otrzymywanych nieraz bezpośrednio od dowódców walczących

przy nim pododdziałów. Ważne w tej współpracy jest wskazywanie na żądanie lotnika położenia własnych oddziałów, za pomocą płacht wytycznych i sygnałów. Jest to szczególnie ważne w walce z grupami dywersyjnymi, gdzie ustalenie położenia ulegającego częstym zmianom jest bardzo trudne, a równocześnie bardzo istotne dla prowadzonych przez lotnictwo działań.

/2/ Walka z grupami dywersyjnymi

W walce u grupami dywersyjnymi lotnictwo szturmowe ma znacznie mniejsze pole do działania podczas wsparcia ogniowego wojsk niż w walce z desantem powietrznym, a to ze względu na trudności w odnalezieniu odpowiednich celów oraz ze względu na bezpieczeństwo własnych wojsk i ludności znajdującej się w rejonie walki.

Trudności w odnalezieniu celów będą się zmniejszać w miarę uzyskiwania przez załogi coraz doskonalszej znajomości terenu, większej umiejętności rozróżniania w terenie wojsk własnych i odnajdywania nieprzyjaciela na podstawie jego zachowania się. Na pewno inaczej w obliczu samolotu zachowywać się będą przypadkowe grupy cywilów /np. robotników rolnych czy leśnych/, a inaczej grupy dywersyjne.

Należy zdawać sobie sprawę z tego, że grupy dywersyjne nie będą w zasadzie stawiać oporu na miejscu i walczyć będą tylko tam, gdzie nie będą miały innego wyjścia z sytuacji. Inaczej mówiąc, lotnictwo powinno liczyć się przede wszystkim z celami ruchomymi - grupami liczącymi od kilku do kilkunastu ludzi, starającymi się wyjść z rejonu walki. Atakowanie takich celów może się odbywać tylko po całkowicie pewnym ich rozpoznaniu. Należy uznać, że efekty takiego działania porównane z wysiłkiem włożonym w akcję mogą być niezadowalające.

Lotnictwo wykorzystane będzie do wsparcia walki z grupami dywersyjnymi w wypadku prowadzenia większej akcji likwidacyjnej. Zasadnicze znaczenie w tej akcji będzie miała łączność między samolotami w powietrzu i oddziałami prowadzącymi działania. Łączność ta powinna umożliwić informowanie załogi samolotu o celach, a przede wszystkim o po-

łożeniu własnym, aby uniknąć nieporozumień kończących się często omyłkowym atakowaniem własnych wojsk. Równocześnie łączność ta nie powinna zdradzać położenia własnych oddziałów nieprzyjacielowi, który może prowadzić podsłuch. Również i zachowanie się samolotów /rozpoznawczych przede wszystkim/ nie powinno zdradzać położenia wojsk prowadzących akcję.

Z doświadczeń algierskich należy zanotować i innych sposób wykorzystania lotnictwa: przydzielanie samolotów lub śmigłowców szturmowych pododdziałom, prowadzącym akcję rozpoznawczo-likwidacyjną lub pościgowo-likwidacyjną. W takiej akcji należy liczyć się z tym, że napotkana grupa dywersyjna może w dogodnych warunkach stawić opór lub zorganizować zasadzkę. Przydzielenie kilku samolotów, które będą kolejno dyżurować w powietrzu w gotowości do natychmiastowego ataku w razie napotkania oporu lub wykrycia zasadzki, może znacznie ułatwić zadanie likwidacji nieprzyjaciela. W takim wypadku decyzja wykonania ataku przez lotnictwo należałaby do dowódcy, któremu przydzielono samolot, a w niektórych, uzgodnionych z góry wypadkach - do załogi samolotu. I tutaj warunkiem pomyślnego działania jest stała i pewna łączność między ziemią a samolotem oraz dokładna znajomość położenia wspieranych wojsk przez załogę dyżurującego samolotu. Ważne jest tutaj również moralne oddziaływanie obecności lotnictwa w rejonie działań, nawet gdyby nie osiągało ono żadnych efektów materialnych. W wielu wypadkach grupa znajdująca się pod stałą obserwacją z powietrza nie zdecyduje się na walkę nawet w korzystnych dla siebie warunkach, licząc się z tym, że nie uda się jej uzyskać decydującego w tego rodzaju walce zaskoczenia.

3. Inne zadania - transport, łączność, powietrzne stanowiska dowodzenia

Wymienione zadania transportu, łączności i zapewnienia powietrznych stanowisk dowodzenia wymagają odpowiednich przedsięwzięć organizacyjnych, lecz nie powinny budzić żadnych wątpliwości co do możliwości ich wykonania przez odpowiednio przygotowane i wyposażone lotnictwo. Mamy pewne doświadczenia w zakresie wykorzystania samolotów łącznikowych,

mamy doświadczenia w dziedzinie transportu lotniczego, niewiele wiadomo natomiast o wykorzystaniu samolotów i śmigłowców jako powietrznych stanowisk dowodzenia.

a/ Transport lotniczy

Obserwuje się ostatnio w różnych armiach poważny rozwój transportu lotniczego zarówno dla przewozów zaopatrzenia, jak i dla przewozu wojsk. Rozwija się również wewnętrzny transport cywilny.

Rozumując kategoriami opłacalności, transport lotniczy jest niewątpliwie transportem drogim - zarówno jeśli chodzi o koszty eksploatacji, jak i o koszty samego przewozu. Korzystanie z transportu lotniczego pociąga za sobą konieczność rozbudowy infrastruktury pochłaniającej bardzo poważne środki: lotnisk, obsługi, remontów, kontroli lotów itp. Śmigłowiec nie zmniejsza kosztów transportu lotniczego. Przy korzystaniu ze śmigłowców zmniejsza się wprawdzie koszt infrastruktury, jednak w porównaniu z samolotem, koszt przewozu jednej tony ładunku wzrasta prawie dwukrotnie. Bardziej skomplikowana jest również obsługa śmigłowców: na każdą godzinę lotu śmigłowca liczy się obecnie trzy godziny pracy mechaników na ziemi. Należy się spodziewać, że w miarę rozwoju sprzętu koszty eksploatacji będą malały.

O wykorzystaniu transportu lotniczego, zwłaszcza w czasie wojny, nie decydują jednak koszty tego transportu, ale jego cechy, które dają mu przewagę nad innymi środkami. Do najważniejszych z nich należy szybkość i precyzja dostawy określonego ładunku w określone miejsce oraz zdolność pokonania przestrzeni ponad wszystkimi przeszkodami. Przy użyciu śmigłowców jest to transport bezpośredni z miejsca składowania ładunku do miejsca jego wykorzystania. Ujemną cechą transportu lotniczego jest jego duża zależność od warunków atmosferycznych.

W zakładanych warunkach wojny jądrowej, bezpośrednio po wybuchach transport lotniczy może być - jeśli sprzęt nie ulegnie całkowitemu zniszczeniu - jedynym środkiem, jaki będzie można wykorzystać na obszarze kraju, zanim zostaną uruchomione inne środki. Ograniczona pojemność naszego tran-

sportu lotniczego nie pozwala liczyć na to, aby można było wypełnić nim jakieś poważne zadanie, Jednak wykorzystując maksymalny wysiłek eksploatacyjny przy niewielkich odległościach, jakie trzeba pokonywać, można będzie zaspokoić najpilniejsze potrzeby transportowe niedużą stosunkowo ilością sprzętu.

Spełniając najważniejsze zadania w zakresie ratowania ludności rejonów porażonych, transport lotniczy może być wykorzystany do przewozu sprzętu medycznego i lekarstw oraz personelu lekarskiego w te rejony, do których nie można dotrzeć inną drogą, przewozu żywności dla szpitali i obozów ewakuacyjnych, do przewozu specjalistów różnego rodzaju itd. Równocześnie ten sam transport może być wykorzystany do ewakuacji najciężej poszkodowanych do ośrodków leczenia specjalistycznego, ewakuacji do rejonów bezpiecznych niektórych kategorii ludności, na przykład dzieci i młodzieży, do przewozu specjalistów ze zburzonych zakładów przemysłowych do innych zakładów, które wprawdzie ocalały, lecz straciły część załogi itd.

Transport tego rodzaju powinien być wykorzystany centralnie, aby nie rozpraszać jego wysiłku na inne, mniej ważne zadania.

W wojnie prowadzonej bez użycia środków jądrowych transport lotniczy może być wykorzystywany do uzupełnienia transportu lądowego tam, gdzie będzie chodziło o szybkość dostawy oraz tam, gdzie chwilowo - w wyniku działań nieprzyjaciela - transport innymi środkami zostanie zahamowany. W wypadku lądowania desantu nieprzyjaciela transport lotniczy może być wykorzystany do przewożenia wojsk w rejon walki, co umożliwi szybsze opanowanie sytuacji. W działaniach przeciwdywersyjnych bardzo dobre wyniki może dać zastosowanie śmigłowców transportowych do szybkiego utworzenia pierścienia okrążenia wokół wykrytych grup dywersyjnych. Transport śmigłowcowy może być wykorzystany do przewozu zaopatrzenia dla wojsk walczących w rejonach trudno dostępnych dla innych środków transportu.

b/ Wykorzystanie lotnictwa dla utrzymania łączności

Łączność jest bardzo ważnym elementem organizacji dowodzenia. W obronie terytorium kraju podstawą łączności są w tej chwili i pozostaną zapewne przez długi jeszcze czas linie telefoniczne państwowej sieci telekomunikacyjnej. Łączność przewodowa, zwłaszcza napowietrzna jest bardzo podatna na zniszczenia i uszkodzenia nie tylko w wypadku stosowania broni jądrowej. Jej urządzenia są łatwo dostępne co sprzyja prowadzeniu sabotażu i dywersji. Niszczenie łączności jest jednym z podstawowych zadań sabotażu i dywersji. Każda niemal akcja dywersyjna rozpoczyna się od pozbawienia rejonu działania połączeń zewnętrznych, przez co opóźnia się reakcję obrony.

W razie wojny jądrowej należy się spodziewać poważnego naruszenia łączności nie tylko przewodowej - zniszczenia sieci napowietrznych, a nawet kabli podziemnych - ale i radiowej wskutek silnej jonizacji powietrza. Nawet gdyby wszystkie siły OTK były nastawione na określone samodzielne działania bez oczekiwania na rozkazy, to mimo wszystko trzeba będzie kierować nimi, nigdy bowiem rzeczywista sytuacja nie będzie identyczna z sytuacją przewidzianą w planach. Duże zniszczenia na drogach, skażenie terenu, pożary -wszystko to nie będzie sprzyjać wykorzystaniu naziemnych środków łączności. Jedynym niemal środkiem pozwalającym na dotarcie do izolowanych oddziałów i sztabów będzie samolot łącznikowy.

Lotnictwo łącznikowe powinno być używane zawsze wtedy, kiedy dotarcie do określonego oddziału lub sztabu innymi środkami będzie utrudnione w takim stopniu, że rozkazy lub meldunki, które mają być przekazane, byłyby opóźnione. Ogranicza to zakres wykorzystania samolotów i śmigłowców łącznikowych do niezbędnego minimum ze względów czysto ekonomicznych. Z tego środka łączności trzeba będzie korzystać również wtedy, kiedy droga do określonego odbiorcy prowadzi przez rejon szczególnie niebezpieczny, w którym grozi na przykład wpadnięcie w ręce nieprzyjaciela.

Osobisty kontakt dowódcy z podwładnym został od dawna uznany za najlepszy sposób porozumiewania się. Wykorzy-

stanie samolotu łącznikowego umożliwia dowódcy dotarcie do podwładnych w krótkim czasie i wydanie im bezpośrednio odpowiednich rozkazów i zarządzeń. Zamiast dowódcy mogą korzystać z tego środka odpowiedzialni oficerowie sztabu uprawnieni do wydawania rozkazów - zależnie od stwierdzonej na miejscu sytuacji.

W walce z desantem nieprzyjaciela czy z grupami dywersyjnymi może zaistnieć wiele sytuacji, w których samolot łącznikowy będzie najlepszym i najszybszym środkiem pozwalającym na zorganizowanie działań i ustalenie współdziałania między rozrzuconymi w terenie, a często izolowanymi od siebie elementami ugrupowania. Równie skomplikowane sytuacje - wymagające szybkiej, osobistej interwencji dowódcy lub sztabu - powstać mogą w czasie prowadzenia akcji ratowniczej.

c. Powietrzne stanowiska dowodzenia

Brak nam, niestety, doświadczeń w zakresie wykorzystania powietrznych stanowisk dowodzenia, gdyż nie były one wykorzystywane dotychczas ani w działaniach bojowych, ani w ćwiczeniach.

W warunkach działań w ogólnym zarysie linearnych, potrzeba wykorzystania powietrznego stanowiska dowodzenia nie narzucała się tak silnie, jak w działaniach w okrążeniu. Zarówno dla dowódcy okrążonego zgrupowania wojsk, a tym bardziej dla dowódcy pierścienia okrążenia - bardzo istotne znaczenie ma orientowanie się w położeniu wojsk na całym obwodzie możliwie równocześnie. Orientacja taka umożliwia najracjonalniejsze kierowanie działaniami i właściwe wykorzystanie wojsk, a zwłaszcza odwodów.

Stwierdziliśmy uprzednio, że walka z przeciwnikiem na obszarze kraju - zarówno walka z desantem powietrznym, jak i akcja prowadzona w celu likwidacji grup dywersyjnych - przyjmie formę okrążenia. Zbieranie wiadomości z całego obwodu okrążenia normalnymi środkami jest dość skomplikowana i pochłania wiele czasu, dlatego też powstać mogą duże opóźnienia w reagowaniu na zaistniałą sytuację. Wykorzystanie samolotów rozpoznawczych znacznie ogranicza czas potrzebny

na stworzenie obrazu sytuacji, ale nie rozwiązuje problemu do końca, ponieważ między zebraniem wiadomości i podjęciem decyzji a wprowadzeniem tej decyzji w czyn, upływa pewien czas, potrzebny na przekazywanie rozkazów.

Dowódca znajdujący się w powietrznym stanowisku dowodzenia nad obszarem działań i ogarniający całość położenia niemal równocześnie, może reagować natychmiast na zmiany sytuacji wydając rozkazy odpowiednim wykonawcom bez pośrednictwa sztabu i obserwować wykonywanie tych rozkazów.

Aby spełnić swoją rolę, powietrzne stanowisko dowodzenia musi odpowiadać określonym wymaganiom technicznym w zakresie wyposażenia. Musi ono mieć środki bezpośredniej łączności z podwładnymi i ze sztabem na ziemi oraz odpowiednio urządzone stanowiska pracy. Podstawowym wymaganiem jest zapewnienie mu dobrej widoczności. Najodpowiedniejszy na powietrzne stanowisko dowodzenia wydaje się śmigłowiec, gdyż zapewnia on znacznie większą swobodę manewrowania, chociaż wadą jego jest większa wrażliwość na ogień małokalibrowy z ziemi. Znajdując się na śmigłowcu dowódca może w razie potrzeby lądować u podwładnych i omówić z nimi bezpośrednio szczegóły zamierzonego działania. Nie trzeba dodawać, że wszystkie rozkazy i zarządzenia dowódcy muszą być przekazywane sztabowi kierującemu całą akcją.

Korzystanie z powietrznego stanowiska dowodzenia będzie uzasadnione w krytycznych momentach walki, w których zwłoka w przekazywaniu rozkazów może mieć ujemny wpływ na przebieg działań. Wykorzystywane ono będzie również wtedy, kiedy z różnych przyczyn łączność dowodzenia nie jest w pełni sprawna lub gdy jest brak łączności z poszczególnymi elementami ugrupowania. Nie ma natomiast uzasadnienia korzystanie z tego stanowiska wtedy, kiedy dowódca i sztab mają pełne rozeznanie sytuacji i mogą kierować działaniami z naziemnego stanowiska dowodzenia. Rzecz jasna, że korzystanie z powietrznego stanowiska dowodzenia wymaga "oblatania" dowódcy i towarzyszących mu osób, umiejętności obserwowania sytuacji na ziemi i "umiejscowiania" tej sytuacji. Do tego potrzebny jest odpowiedni trening, a często, w trudnych sytuacjach, pomoc personelu lotniczego.

ROZDZIAŁ III

ORGANIZACJA LOTNICTWA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

Dotychczasowe rozważania zmierzały do wykazania, że Obrona Terytorium Kraju powinna dysponować lotnictwem przygotowanym do wykonywania zadań, jakie mogą wystąpić w czasie wojny, a sporadycznie i w czasie pokoju. Zaraz po takim stwierdzeniu nasuwa się pytanie, ile tego lotnictwa potrzeba, w jakich proporcjach i na jakich szczeblach dowodzenia. Przedstawione potrzeby i przewidywane zadania, które powinny przypaść w udziale lotnictwu OTK, mogą stanowić ogólną podstawę do rozpatrzenia organizacji, określają bowiem tylko rodzaje samolotów, jakie mogą być potrzebne do spełnienia wymienionych zadań, nie określają jednak przewidywanego przeciętnego wysiłku bojowego lotnictwa, a zatem nie pozwalają ustalić ilości potrzebnych eskadr i ich składu jakościowego i ilościowego.

Nie wydaje mi się, aby kalkulacje tego rodzaju były kiedykolwiek przeprowadzane nawet z przybliżoną dokładnością, a to z tej przyczyny, że decydującym czynnikiem ograniczającym rozbudowę lotnictwa jest czynnik ekonomiczny. Dopiero w najnowszych czasach, po skonstruowaniu pocisków termojądrowych o megatonowej mocy zaczęto używać określenia "nadmiar mocy niszczącej" oznaczającego sytuację, w której moc środków niszczenia przekracza ich zapotrzebowanie. Na pewno nie istnieje jednak taka sytuacja w konwencjonalnych środkach walki, a na pewno nie w ilości lotnictwa. Ocena potrzebnej ilości samolotów wymyka się matematycznym kalkulacjom z tego przede wszystkim względu, że w walce powstają nieraz bardzo skomplikowane sytuacje, których niepodobna przewidzieć, a w których albo będzie za mało środków, albo znowu za dużo. Potrzebną ilość lotnictwa bojowego można obliczać tylko w odniesieniu do konkretnych celów, które mają być atakowane i niszczone. Wszelkie inne obliczenia mogą być tylko mniej lub więcej udanymi spekulacjami. Spróbujemy zilustrować to na kilku przykładach.

Mówimy, że organa kierowania powinny dysponować pewną ilością samolotów łącznikowych dla zapewnienia łączności ruchomej w wypadku kiedy wykorzystanie innych środków jest niemożliwe lub niepraktyczne. Weźmy dla przykładu przeciętne województwo o 15 powiatach, na którego obszarze znajduje się - oprócz komitetów obrony - jeszcze pięć różnych jednostek podlegających wojewódzkiemu komitetowi obrony. Jeżeli praca przebiega bez zakłóceń, wojewódzki komitet obrony kieruje województwem za pomocą naziemnych środków łączności: przewodowych, radiowych, ruchomych i nie ma potrzeby angażowania samolotów łącznikowych. Wykorzystanie ich mogłoby być uzasadnione w razie powstania sytuacji wymagającej szybkiego działania lub niezwłocznego kontaktu osobistego z podwładnymi. Z drugiej strony może zaistnieć taka sytuacja w omawianym przykładowo województwie, a może nawet w kilku, lecz chyba nie jest możliwe, aby mogła zaistnieć we wszystkich województwach, /że naziemne środki łączności przestaną funkcjonować zupełnie, a drogą lądową nie będzie można przedostać się do żadnego podwładnego. W takim wypadku trzeba by wysłać 20 samolotów łącznikowych. Jak wobec tego ustalić przeciętne potrzeby samolotów, nie mając żadnych danych statystycznych, które posłużyłyby do obliczeń?
Intuicyjnie odczuwa się, że jedna czy druga skrajność może wystąpić w jednych rejonach częściej, w innych rzadziej i to nie w tak jaskrawej formie, ale częstotliwość ta nie może być podstawą do ustalenia ilości potrzebnych samolotów. Trzeba przecież brać pod uwagę to, że w bardzo niekorzystnym położeniu jeden samolot może obsłużyć nie jednego, a kilku adresatów; równocześnie trzeba jednak uwzględnić i to, że nie wszystkie samoloty będą stale gotowe do lotu i że lotnictwo ponosić będzie straty.

Łatwiejsza jest sprawa określenia potrzeb w zakresie rozpoznania, a ściślej mówiąc - dozorowania powietrznego. Jeżeli przyjmiemy, że obszar województwa powinien być spenetrowany codziennie przez samoloty rozpoznawcze, to wówczas można przeprowadzić kalkulację opierając się na następujących założeniach:
1. jedna załoga wykonuje w ciągu dnia 4 godziny lotu;
2. szybkość przelotowa samolotu - 140 km/godz;

3. wysokość lotu 50-500 m, zależnie od pokrycia terenu;
4. pas objęty skuteczną obserwacją wzdłuż trasy - 0,5-2 km /zależnie od wysokości lotu i pokrycia terenu/.

W ciągu czterech godzin załoga samolotu może objąć obserwacją powierzchnię 280 - 1.120 km^2. Przy przeciętnej powierzchni województwa rzędu 20.000 km^2, dozorowanie obszaru wymagałoby 18 - 72 samolotów. Zmieniając dane przyjęte w założeniu, można dojść do różnych wniosków; na przykład dozorując obszar dwa razy w tygodniu, kolejno strefami, a nie codziennie, potrzebować będziemy 6-24 samolotów, ale dozorowanie będzie mniej skuteczne, gdyż nie uchwyci się przemieszczania się celów ze stref nie kontrolowanych do stref, które już zostały skontrolowane. Trzeba również uwzględnić, że przy dozorowaniu obszarów leśnych - a te są przedmiotem szczególnego zainteresowania - zasięg obserwacji jest znacznie mniejszy, co zmusza do wysyłania większej ilości samolotów; równocześnie należy liczyć się z tym, że otwarte przestrzenie i rejony gęsto zabudowane /miasta/ nie muszą być tak dokładnie penetrowane i można wysiłek lotnictwa w tych rejonach ograniczyć.

Podane dwa przykłady dotyczące województwa wskazują również na konieczność indywidualnego podejścia do każdego obszaru administracyjnego - odpowiednio do jego ważności, wielkości, przewidywanego stopnia zagrożenia, pokrycia i ukształtowania terenu, zabudowy przestrzennej itd.

Skrajnie różnych potrzeb poszczególnych jednostek w czasie i w przestrzeni nie można w obronie terytorium kraju zaspokajać tak, jak w wojskach operacyjnych trzymając siły w odwodzie i przydzielając je w miarę potrzeby tym, którzy wykonują główne zadania, ponieważ, jak to już podkreślano, warunkiem dobrej pracy rozpoznawczej - a także i ogniowej - lotnictwa OTK, jest doskonała znajomość rejonu działania. Dokładne poznanie rejonu można najpewniej osiągnąć poprzez terytorialne przywiązanie lotnictwa do określonych obszarów. Nie wyklucza to całkowicie manewrowania jednostkami lotnictwa, lecz należałoby to uznać za wyjątek.

Podobna, jeśli chodzi o kalkulację, sytuacja występuje na szczeblu okręgu wojskowego, Inspektoratu Obrony Terytorialnej i Komitetu Obrony Kraju. W zakresie rozpoznania okręg

wojskowy będzie nakładał się swoimi lotami na rozpoznanie wojewódzkie z tym, że zainteresowanie okręgu będzie skierowane tam, gdzie sztab okręgu będzie przewidywał zaangażowanie swoich sił, a więc przejmie niejako te cele wstępnie rozpoznane przez województwo, które nie będą mogły być zwalczone przez siły wojewódzkie i trzeba będzie wprowadzić siły okręgu. Poza tym okręg mógłby zapewniać rozpoznanie fotograficzne wszystkim sztabom i siłom znajdującym się na jego obszarze. Trudno tutaj operować normami wysiłku w powietrzu, gdyż nie ma podstaw do ich ustalenia.

Najbardziej kontrowersyjna jest sprawa lotnictwa przeznaczonego do wykonywania zadań ogniowych. Znamy doświadczalnie ustalone normy oddziaływania ogniowego dla obezwładnienia określonych celów. W odniesieniu do sił operacyjnych sprawa jest prosta, gdyż z góry wiadomo, że napotkają one na swej drodze wiele obiektów ugrupowania przeciwnika, które trzeba będzie zwalczać siłami lotnictwa. Nie można tego odnieść jednak do obrony terytorium kraju, gdyż zorganizowany przeciwnik może nie wystąpić w ogóle, tak samo dobrze jak może przejawiać bardzo dużą aktywność wysadzając desanty powietrzne i grupy dywersyjne w poważnych ilościach. Podstawą przygotowań obronnych jest potencjalne zagrożenie, które w toku wojny może się nie zmaterializować. Tak ustala się przecież potrzeby obrony powietrznej kraju.

Możliwości NATO w zakresie użycia wojsk powietrzno-desantowych należy ocenić w sumie na około pięć dywizji /dwie amerykańskie, jedna niemiecka, jedna francuska, składana dywizja angielsko-belgijsko-holenderska/. Stan ten może się oczywiście zmienić w czasie wojny. Przy ostrożnym nawet kalkulowaniu trzeba przyjąć, że w dogodnej dla niego sytuacji nieprzyjaciel może użyć na naszym obszarze 1-2 dywizji samodzielnie lub w powiązaniu z desantem morskim, całością lub częściami. Zaatakowanie desantów z powietrza w momencie ich lądowania będzie miało kapitalne znaczenie dla dalszego przebiegu prowadzonej przez okręg operacji przeciwdesantowej i z tej przyczyny konieczne jest stworzenie okręgowi takich choćby skromnych możliwości.

Nie ulega wątpliwości, że dla zwalczania desantu uruchomione mogą być i najczęściej będą inne siły lotnicze -

lotnictwo operacyjne, lotnictwo OPK, jednakże moment najdogodniejszy do ataku będzie stracony, jeżeli reakcja lotnictwa nie będzie natychmiastowa. Wiemy z doświadczenia, że na uruchomienie lotnictwa do wykonania zadań nie-zaplanowanych i nieprzewidzianych potrzeba dość dużo czasu. Trzeba pamiętać, również o tym, że wysadzenie desantu będzie najczęściej związane z krytyczną sytuacją na froncie zewnętrznym, w której będą związane siły lotnictwa operacyjnego i z krytyczną sytuacją w powietrzu nad obszarem kraju, która będzie wymagała pełnego zaangażowania lotnictwa OPK.

Równie ważna, jak zdolność szybkiego oddziaływania ogniowego jest dla okręgu zdolność do szybkiego przerzucenia do rejonów walki wojsk, a czasem i zaopatrzenia bez względu na sytuację transportową na ziemi. Zdolność tę może zapewnić lotnictwo transportowe, najlepiej śmigłowce, o odpowiednio dużym udźwigu przy stosunkowo małym zasięgu. Konieczność ta narzuca się z uwagi na bardzo szybko zmieniające się sytuacje wymagające kierowania wojsk do rejonów walki, które mogą być dość odległe od rejonu ich rozmieszczenia. Możliwe są takie sytuacje, w których pewne rejony będą niedostępne dla ruchu kołowego, a wojska przesuwane drogą okrężną nie zdążą na czas na określony odcinek działania - na przykład dla zamknięcia pierścienia okrążenia. Podobnie jak w poprzednich wypadkach, nie można tu ustalić optymalnej ilości samolotów dla potrzeb transportu. W działaniach dynamicznych, które rozpoczynają się nagle i z maksymalnym natężeniem w rejonach, które można przewidzieć, ale nie można ich ustalić - najlepiej byłoby mieć możliwości przerzutu wszystkich jednostek manewrowych wojsk obrony wewnętrznej na pole walki. Problem w tym, że potrzeba takiego przerzutu może nie zaistnieć i cały potencjał transportowy byłby w pewnym sensie zmarnowany.

Wobec tego, że obliczenie ilości potrzebnych eskadr i samolotów w sposób ścisły nie jest możliwe, do określenia potrzeb należy przyjąć inne kryteria. Jednym z nich są doświadczenia z ćwiczeń - dotychczas niestety skromne, bowiem w przeprowadzonych dotychczas większych ćwiczeniach OTK nie używano lotnictwa, drugim - doświadczenia z działań wojennych, niezupełnie, jak przedstawiono, typowych, prowadzonych zarówno u nas, jak i w innych krajach. Trzecim kryterium są możliwości

organizacyjne i sprzętowe, które można wykorzystać w kraju bez specjalnie wysokich nakładów finansowych i bez specjalnego obciążenia budżetu wydatkami na nowy rodzaj lotnictwa; i wreszcie czwartym jest kryterium przygotowania rezerw częściowo wyszkolonego personelu lotniczego dla wszystkich rodzajów lotnictwa. Przyjęcie tej koncepcji oznaczałoby przejęcie przez lotnictwo OTK początkowo części, a później całości wyszkolenia personelu lotniczego w zakresie pilotażu podstawowego i podstawowej nawigacji.

Przyjąwszy za punkt wyjścia zagadnienie szkolenia personelu, można wyliczyć dość dokładnie ilość potrzebnych maszyn, instruktorów, zaopatrzenia itp. Dla przykładu: jednostka X ma wyszkolić w ciągu roku 100 pilotów i 100 nawigatorów. Dla wyszkolenia pilota przyjęto 28 godzin lotów, dla nawigatora - 10 godzin /nie licząc oczywiście szkolenia naziemnego/. Szkoleni muszą w ciągu roku "wylatać" 3.800 godzin. Przyjmując 150 dni lotnich w ciągu roku, daje to 25 godzin lotów dziennie. Zakładając, że samolot przy ciągłej eksploatacji nie powinien pracować więcej niż 4 godziny dziennie, jednostce potrzeba 7 samolotów, a licząc 30% stanu na przestoje /przeglądy okresowe, naprawy/ - 9-10 samolotów. Jeżeli jednostka, jak w naszym wypadku, spełniać będzie jeszcze inne zadania, stan samolotów musi być wyższy lub mniejsza ilość szkolonych. Podany przykład jest tutaj abstrakcyjny, przedstawia bowiem tylko metodę liczenia, którą można by zastosować wprowadzając odpowiednie dane wyjściowe. Wobec tego, że rozwiązania wstępne proponowane w tej pracy uwzględniają raczej możliwości ludzkie i materiałowe, jakie istnieją w danej chwili, kalkulacje tego rodzaju uznano za przedwczesne i dla potrzeb niniejszej pracy zbędne.

W dalszych rozważaniach dotyczących najbliższej przyszłości lotnictwa OTK brane są pod uwagę - oprócz przewidywanych zadań - tylko dwa kryteria: kryterium ekonomiczne wyrażające się w propozycji wykorzystania istniejącego potencjału lotniczego do tej pory nie zaangażowanego bezpośrednio w sprawy obrony oraz kryterium szkolenia rezerw dla lotnictwa.

Przedstawione potrzeby obrony terytorium kraju będą mogły być zaspokojone, a wynikające z nich zadania wykonane tylko wtedy, jeżeli lotnictwo przeznaczone do ich spełniania stanowić będzie organiczną część składową sił obrony terytorium kraju. Organizacja tego lotnictwa musi odpowiadać zarówno potrzebom, jak i przyjętej strukturze organizacyjnej obrony. Warunkiem sprawnego działania lotnictwa jest posiadanie odpowiedniego sprzętu, odpowiednio wyszkolonego personelu i właściwego kierownictwa.

Wymagania sprzętowe lotnictwa OTK są, przynajmniej na początku, dość skromne. W tej chwili należałoby wykorzystać sprzęt znajdujący się aktualnie w aeroklubach i w niektórych resortach po odpowiednim przystosowaniu go do potrzeb walki /podwieszenia dla bomb i rakiet, uzbrojenie, oprzyrządowanie/. Później trzeba będzie pomyśleć o ustaleniu kilku typów maszyn, które będą mogły najlepiej spełniać wymagania lotnictwa OTK. Ideałem byłoby posiadanie jednego - dwu samolotów uniwersalnych i dwu podstawowych typów śmigłowców, co uprościłoby znacznie sprawę zaopatrzenia i obsługi technicznej. Trzeba będzie również pomyśleć o takiej organizacji lotnictwa OTK w czasie pokoju, która będzie zdolna do natychmiastowego przejścia do stanu wojennego prawie tak samo jak lotnictwo operacyjne.

Rozmieszczenie lotnictwa w strukturze OTK wynikać będzie z potrzeb poszczególnych szczebli dowodzenia i z możliwości wykorzystania przez nie tego lotnictwa. Poszczególne ogniwa dowodzenia i kierowania OTK powinny dysponować minimalnie niezbędną ilością samolotów i śmigłowców, którymi potrafią zapewnić wykonanie podstawowych zadań, przede wszystkim w zakresie rozpoznania i łączności w przeciętnych warunkach działania. Decentralizacja lotnictwa sięgać może tylko do tego szczebla, który dysponować odpowiednią przestrzenią dla działania i na którym udział lotnictwa będzie mógł wpłynąć zasadniczo na przebieg i wynik działań. Według tych kryteriów za najniższy szczebel dysponujący lotnicwem rozpoznawczym i łącznikowym uznać można województwo, a lotnictwem szturmowym - okręg wojskowy. Wynika to zarówno z przyjętych przez te organizacje zadań bojowych, jak i z możliwości manewru.

Równocześnie, biorąc pod uwagę przede wszystkim względy ekonomiczne, należy uznać, że w obecnej sytuacji lotnictwo transportowe, bez śmigłowców, nie powinno być dzielone, więcej nawet - nie powinno ono być wydzielane dla wojsk operacyjnych /poza lotnictwem zapewniającym manewr armii lotniczej/, lecz oddane w całości do dyspozycji Sztabu Generalnego i wykorzystywane odpowiednio do potrzeb bądź na korzyść wojsk operacyjnych, bądź też dla potrzeb OTK.

Przedstawione zadania lotnictwa można podzielić ogólnie - pomijając sprawy szkolenia - na trzy kategorie:

- zadania wykonywane na korzyść komitetów obrony i sztabów wojskowych; będą to zadania rozpoznania, zadania kontroli ruchu i zadania łącznikowe;
- zadania wykonywane na korzyść wojsk OTK w walce; będą to te same zadania rozpoznania, kierowania ruchem i łączności- a ponadto: wsparcie ogniowe działań i - ewentualnie - transport wojsk i zaopatrzenia w czasie walki oraz ewakuacja sanitarna;
- zadania wykonywane na korzyść ludności: ewakuacja sanitarna, zaopatrywanie drogą powietrzną.

Zadania lotnictwa muszą być odpowiednio planowane; konieczne jest również organizowanie współdziałania lotnictwa z wojskami i poszczególnymi agendami komitetów obrony. Planowanie zadań i organizacja współdziałania mogą się odbywać tylko przy współudziale odpowiednich komórek sztabowych lotnictwa wchodzących w skład sztabów wojskowych. Niezbędne jest również fachowe kierowanie działaniami lotnictwa, jego szkoleniem i zaopatrywaniem. W związku z tym nie wystarczy utworzenie odpowiednich jednostek lotnictwa; trzeba stworzyć odpowiednią strukturę dowodzenia, ustalić zasady pracy lotnictwa w systemie OTK oraz zasady dowodzenia i kierowania.

1. Dane wyjściowe dla organizacji lotnictwa

Punktem wyjścia dla wstępnego opracowania organizacji i wyposażenia lotnictwa OTK jest istniejący, a nie ujęty w ramy organizacyjne obrony terytorium kraju potencjał lotniczy, sprzętowy, materiałowy i ludzki znajdujący się w organizacjach sportowych i usługowych lotnictwa cywil-

nego - w Aeroklubach PRL, w Lotniczych Zespołach Sanitarnych, w Lotniczym Zespole Usług Gospodarczych, w Polskich Liniach Lotniczych "Lot". Należy wziąć również pod uwagę lotnictwo szkolne i szkolno-bojowe oraz lotnictwo znajdujące się już w wyposażeniu sił OTK: eskadry rozpoznawcze WOP, eskadrę MSW, lotnictwo łącznikowe.

Aeroklub PRL jest organizacją sportową zajmującą się propagowaniem lotnictwa i latania poprzez szkolenie w zakresie modelarstwa lotniczego, spadochroniarstwa, szybownictwa i lotnictwa silnikowego oraz urządzanie imprez w zakresie tych dyscyplin sportu lotniczego. Aeroklub zapewnia wyszkolonemu personelowi lotniczemu możliwości treningu i podtrzymywania w ten sposób nabytych umiejętności. Na zasadzie umowy z Ligą Obrony Kraju i Polskim Czerwonym Krzyżem, Aeroklub bierze udział w pracach związanych z zagadnieniem szkolenia w dziedzinie obronności kraju, zajmuje się również - na zlecenie Głównego Inspektoratu Lotnictwa - wstępnym szkoleniem lotniczym kandydatów do oficerskich szkół lotniczych oraz spadochroniarzy dla wojsk powietrzno-desantowych.

Aeroklub PRL zrzesza 35 aeroklubów regionalnych, 903 koła lotnicze /ponad 35 tys. członków/ i prowadzi 4 szkoły lotnicze.

W każdym województwie znajduje się co najmniej jeden, a w niektórych województwach - kilka aeroklubów regionalnych posiadających różne ilości maszyn, co razem z maszynami LZUG przedstawia się następująco:[x/]

- warszawie - 32
- białostockie - 10;
- bydgoskie - 55;
- kieleckie - 14;
- koszalińskie - 5;
- łódzkie - 34;
- gdańskie - 26;
- opolskie - 16;
- lubelskie - 11;
- krakowskie - 17;
- szczecińskie - 6;
- olsztyńskie - 4;
- poznańskie - 34;
- rzeszowskie - 40;
- katowickie - 43;
- zielonogórskie - 7;
- wrocławskie - 45

W ogólnej ilości 419 maszyn aerokluby posiadają:

139 samolotów CSS-13;
45 samolotów Junak - 2;
30 samolotów Żlin - 26 i 326;
6 samolotów AN - 2;

x/ Dane z 1965 r. Aktualność danych nie ma w niniejszej pracy zasadniczego znaczenia, chodzi bowiem o przedstawienie rzędu wielkości posiadanych zasobów i wynikających stąd możliwości.

70 samolotów Junak - 3; 49 samolotów PZL-104; 101;
74 samoloty Jak-18; 3 samoloty Jak-12;
1 samolot Aero-145; 2 samoloty Kania-2.

Są to nieuzbrojone samoloty szkolne i treningowe o różnym stopniu przydatności. Pewna ilość tych samolotów jest wycofywana z lotów wskutek zużycia i wypadków lotniczych. Aeroklub nie dysponuje śmigłowcami.

Lotnictwo sanitarne liczy 15 zespołów sanitarnych dysponujących 95 samolotami i 8 śmigłowcami. Jest ono włączone do wojewódzkich sekcji pogotowia ratunkowego i używane do przewozu chorych i rannych, którzy nie mogą być transportowani - ze względu na stan zdrowia lub czas - innymi środkami transportu sanitarnego. W strukturze lotnictwa OTK, lotnictwo sanitarne powinno pozostać nadal przy pełnieniu swojej podstawowej funkcji, jednakże włączenie go w skład eskadr przyniesie pewne korzyści - możność lepszego gospodarowania personelem latającym oraz w pewnych krytycznych sytuacjach - możność wykorzystania sprzętu do innych celów niż transport sanitarny.

Lotnictwo usług gospodarczych, ściślej: Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych /LZUG/ jest częścią Aeroklubu PRL. Jest to organizacja powołana przede wszystkim do pracy na rzecz rolnictwa i leśnictwa. Wykonuje ona również usługi dla straży pożarnej /w zasadzie wykrywanie pożarów leśnych/ oraz dla radia, filmu, telewizji. Obecnie LZUG dysponuje 36 maszynami /polska wersja samolotu Jak-12 PZL-101, "Gawron" i 2 samoloty AN-2/ przystosowanymi do rozpylania i rozpryskiwania środków ochrony roślin, nawozów sztucznych itp.

Mamy wreszcie samoloty wykorzystywane dla celów kartografii, wykonujące zdjęcia dla potrzeb fotogrametrii, urbanistyki itp. Są to samoloty AN-2 i Li-2 wyposażone w odpowiedni sprzęt fotograficzny.

Ogółem w usługach lotniczych i w lotnictwie sanitarnym działa 131 samolotów lekkich /PZL-101, CSS-13, "Aero", Moravia/, 6 samolotów ciężkich /AN-2, L-2/ i 8 śmigłowców /SM-1/.

Personel latający zatrudniony w lotnictwie usługowym jest personelem wysokiej klasy, posiadającym umiejętność latania w każdych warunkach meteorologicznych i korzystania z przygodnych lądowisk. Tak na przykład pilot może być zatrudniony w lotnictwie sanitarnym, jeżeli legitymuje się 1000 godzin lotów, a w lotnictwie usług gospodarczych wymagane jest "wylatanie" 500 godzin.

W sumie, poza lotnictwem wojskowym, stan maszyn w kraju wynosił /1965 r./:

w Aeroklubie PRL - 383;
w lotnictwie sanitarnych - 103 /w tym 8 śmigłowców/;
w usługach - 42;

Razem: -528 maszyn

Licząc po 12 maszyn na eskadrę, pozwala to zorganizować 44 eskadry. Aeroklub zatrudnia 166 pilotów - instruktorów etatowych i 118 pilotów - instruktorów społecznych oraz 154 instruktorów szybowcowych. Stan personelu trenującego wynosił /1965/ 216 pilotów samolotowych i 786 pilotów szybowcowych. Do prac w Aeroklubie Inspektorat Lotnictwa oddelegował 49 oficerów, w tym 24 pilotów i 1 nawigatora. Z wyliczeń tych wynika, że liczba pilotów jest dostateczna, brak jest jednak nawigatorów.

Wyposażenie Aeroklubu w środki łączności wygląda następująco:
137 samolotów posiada radiostacje RSl-6k, 9 samolotów radiostacje R-800 /5 samolotów AN-2 ma radiostacje R-805/, a 9 samolotów ma radiostacje LUN. W portach lotniczych znajdują się: 8 naziemnych radiostacji RSl-6k, jedna radiostacja RAF-KW, jedna R-800 i 4 RSK-1W. Ponadto Aeroklub posiada 26 radiostacji RSl-6k, jedną RSB-5 /R-805/ i jedną R-800 zmontowane na samochodach, 4 radiostacje samochodowe RSBF-3, 38 radiostacji A 7 B, 9 radiostacji R-809, 4 radiostacje RS-1 i trzy radiolatarnie.

Radiostacje te używane są jako radiostacje startowe. W magazynach znajduje się 20 radiostacji RSl-6k, 17-A 7 B, 11 R-800, 1 R-809, 2 LUN, 6 RSI i 40 radiostacji RS-2A.

Aeroklub dysponuje również pewną ilością środków transportowych i sprzętem naziemnym do obsługi samolotów.

Podstawowe cechy sprzętu APRL są następujące:

Typ	Ciężar własny kg	Ciężar całkowity kg	Prędkość maks. km/godz.	Prędkość przelot. km/godz.	Prędkość lądowa km/godz.	Pułap m	Zasięg km	Uwagi:
1	2	3	4	5	6	7	8	9
CSS-13	723	1057	150	115	68	3100	650	2,3 lub 4 miejsca
Junak-2	760	1040	225	190	80	4200	900	2 miejsca
Junak-3	822	1085	205	180	100	4100	450	2 miejsca
Jak-18	816	1120	248	215	85	4000	1000	2 miejsca
Żlin Z-26	505	750	205	180	74	4400	600	2 miejsca
AN-2	2720	4500	250	180	69	8500	1200	14 miejsc
Jak-12[x]	1026	1450	182	160	73	4160	765	4 miejsca
TS-8[xx] Bies	1180	1550	310	260	100	6000	800	2 miejsca
Mi-1/SM-2/	1785	2250	185	135	-	3000	385	4 miejsca udźwig 200 kg
Mi-4[xx]	3400	5450	180	140	-	5500	250	14 miejsc udźwig 1200 kg
Mi-6[xx]	25000	35-40000	260	250	-	2500		70 miejsc udźwig 8000 kg

x/ Nie wymieniono samolotu PZL-101 "Gawron", którego cechy są takie same jak samolotu Jak-12.

xx/ Samolot TS-8 Bies oraz śmigłowiec Mi-4 i Mi-6 podano orientacyjnie, ponieważ wymienione są w tekście, chociaż nie znajdują się w wyposażeniu aeroklubu ani lotnictwa sanitarnego.

Wśród przedstawionych maszyn w "służbie bojowej" występował tylko samolot CSS-13 /pod dawną nazwą P0-2 zwany popularnie "Kukuruźnikiem"/ oraz samolot Jak-12. Obydwa były wykorzystywane jako lekkie bombowce. Pozostałe samoloty nie były uzbrajane.

Ostatnio prowadzi się wiele prób i doświadczeń nad uzbrojeniem śmigłowców. Uzbrojonych śmigłowców używali Francuzi w Algerii, a Amerykanie używają ich obecnie w Wietnamie. Początkową tendencją w uzbrajaniu śmigłowców było znalezienie standartowej "palety" z uzbrojeniem, którą można by montować na każdym śmigłowcu odpowiednio do wymagań walki.x/ W walkach w Wietnamie obserwujemy odstąpienie od tej tendencji. Broń maszynowa umieszczana jest wewnątrz śmigłowca, ogień prowadzi się z kabiny.xx/

2. Organizacja lotnictwa OTK

/schemat nr 1/

W dotychczasowych rozważaniach podkreślano bardzo wyraźnie konieczność terytorialnego przywiązania lotnictwa wynikającą z potrzeby dokładnego poznania rejonu przyszłych działań. Jest to wymaganie, które ma pierwszeństwo przed wszystkimi innymi względami branymi pod uwagę przy organizowaniu lotnictwa OTK. Spełnienie tego wymagania decydować będzie o większej skuteczności działania przede wszystkim

---

x/ Ze znanych prób w tym zakresie można przytoczyć, że na śmigłowcu Bell-47 montowano w ciągu 5 minut lawety z 4 km kal. 7,62 mm z amunicją /po 500 szt. na km/ i 16 rakiet kal. 89 mm. Na śmigłowcu H-25 montowano 2 km i 132 rakiety kal. 38 mm. Na innych śmigłowcach prowadzono próby z podwieszaniem rakiet ppanc. typu SS-10. /ppłk Brion: L'emploi des helicopteres, Revue des Forces Terrestres, Octobre 1958, str. 20-42/.

xx/ Stąd amerykańska koncepcja działania śmigłowców szturmowych i rozpoznawczych parami. Jeden śmigłowiec z karabinem zamontowanym przy lewej burcie, drugi przy prawej burcie, co pozwala na prowadzenie ognia z obu stron. Podobnie jest z rozpoznaniem, ponieważ obserwator siedzi obok pilota, nie może obserwować terenu po jego stronie. Przewiduje się wobec tego montowanie sterów po lewej i po prawej stronie kabiny i łączenia "prawych i lewych" śmigłowców w pary. Wojskowy Przegląd Zagraniczny nr 4/1966, str. 40, 46-47.

rozpoznania lotniczego, które będzie chyba najpoważniejszym elementem pracy bojowej.x/

Wynika stąd konieczność terytorialnej i operacyjnej decentralizacji lotnictwa do tych rejonów, w których będzie ono działać, przy czym należałoby przyjąć, że najmniejszą samodzielną jednostką organizacyjną zdolną do rytmicznego i nieprzerwanego wykonywania zadań bojowych i prowadzenia szkolenia jest samodzielna eskadra. Nie może być w lotnictwie OTK brana pod uwagę koncepcja tworzenia na przykład pułków, które miałyby być na czas wojny przydzielane eskadrami odpowiednim ogniwom dowodzenia i wojsk OTK. Jest to możliwe tylko w odniesieniu do lotnictwa transportowego i łącznikowego pozostającego do dyspozycji władz centralnych.

Lotnictwo OTK może działać zarówno na korzyść sztabów OTK, jak i wojsk wydzielonych do wypełniania określonych zadań. W pracy na korzyść wojsk bardzo istotne znaczenie ma osobisty kontakt załóg z dowódcami i sztabami, na których rzecz one działają, wprowadza bowiem element osobistego zaangażowania się we wspólne wykonywanie zadania. Z tej przyczyny może się okazać konieczne wydzielanie załóg do współpracy z wojskami i przydzielanie ich na pewien czas do określonych jednostek. Nie ulega wątpliwości, że załoga wysłana na rozpoznanie na korzyść nieznanej jej jednostki X czy nieznanego dowódcy Y może - i najczęściej potraktuje - zadanie formalnie. Jeżeli to samo zadanie będzie wykonywane dla ludzi, których się zna i z którymi

---

x/ Omawiając użycie lotnictwa w działaniach autorzy książki "Działania przeciwpartyzanckie" stwierdzają: "Pokrycie terenu w wielu rejonach działań partyzanckich zmniejsza znacznie skuteczność bezpośredniej obserwacji z powietrza. Można tę skuteczność zwiększyć wykorzystując pilotów, którzy przez długi czas i niemal codziennie latali w danym rejonie. Stwierdzono, że tacy piloci wykrywają takie przejawy działalności, które uchodzą uwadze nawet wyszkolonych obserwatorów nie znających jednak rejonu działań.
N.D. Valeriano, C.T.R. Bohannan: Counterguerilla operations, Londyn 1962, str. 132.

dzieli się trudy codziennego życia, to w jego wykonanie włożone będzie znacznie więcej serca, zaangażowana będzie ambicja. Wynika stąd postulat podzielności podstawowej jednostki, jaką będzie eskadra, i czasowego usamodzielnienia jej elementów składowych - do pojedynczego samolotu włącznie.

Utworzenie samodzielnych eskadr pociąga za sobą określone konsekwencje natury organizacyjnej i zaopatrzeniowej. Samodzielność operacyjna możliwa jest tylko przy zapewnieniu eskadrom środków do życia i walki. Trudno sobie wyobrazić, aby eskadra mogła zapewniać sobie potrzebne jej środki materiałowe sama, gdyż wówczas musiałaby mieć niewspółmiernie rozbudowane służby. Trudno jest także pozostawić sprawy szkolenia tylko inwencji dowódcy eskadry. W związku z tym narzuca się konieczność utworzenia organów zaopatrywania i obsługi wyższego szczebla, które dbałyby o potrzeby eskadr terytorialnych w zakresie sprzętu i materiałów lotniczych oraz napraw i ewakuacji. Wydaje się również konieczne centralne kierowanie sprawami szkolenia i kadrowymi.

Proponowana organizacja uzasadniona poprzednio omówionymi potrzebami i przewidywaniami obejmuje:

- eskadry rozpoznawczo-łącznikowe i łącznikowe na wszystkich szczeblach, od województwa począwszy;
- eskadry szturmowe na szczeblu okręgu /ewentualnie pułk szturmowy na szczeblu I.O.T/;
- eskadry transportowe na szczeblu okręgu i komitetu obrony kraju.

Dla przejrzystości struktury organizacyjnej propozycje dotyczące poszczególnych rodzajów lotnictwa przywiązujemy do szczebli organizacyjnych OTK.

Tworzenie eskadr musiałoby przebiegać w kilku etapach, przy czym eskadry łącznikowe i rozpoznawczo-łącznikowe oparte byłyby o potencjał Aeroklubu; do czynnej służby byłyby one powoływane dopiero w okresie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa państwa, oczywiście po dokonaniu odpowiednich przygotowań do rozwinięcia w okresie podwyższonej gotowości obronnej. Eskadry szturmowe, wymagające znacznie większej specjalizacji, musiałyby powstać jako organizacje bojowe już w okresie pokoju.

Najprostszym rozwiązaniem byłoby przekształcenie w eskadry szturmowe pułków szkolnych wyposażonych w samoloty TS-8 i dodanie do nich odpowiednio wyposażonych śmigłowców szturmowych.

Wstępnym etapem formowania lotnictwa OTK powinien być odpowiedni podział sprzętu między aeroklubem regionalnym. Rzut oka na mapę rozmieszczenia sprzętu prowadzi do wniosku, że niektóre aerokluby trzeba będzie nieco wzmocnić. Nie musi to być dokonane obecnie, bowiem najważniejszym problemem w czasie pokoju będzie przygotowanie odpowiedniej ilości personelu dla eskadr. Maszyny, jeśli będzie je miał kto obsługiwać i latać na nich, można będzie przerzucić do właściwych eskadr w dowolnym czasie w okresie zagrożenia czy nawet już po wybuchu wojny, jednakże podział sprzętu musi być dokonany zawczasu.

Drugim ważnym elementem wstępnego przygotowania lotnictwa OTK jest uzbrojenie maszyn. Trzeba tutaj sięgnąć, z jednej strony, do dawnych rozwiązań, z drugiej zaś - przemyśleć i zbadać nowe możliwości, jakie stworzył rozwój uzbrojenia pokładowego, zwłaszcza rakiet powietrze-ziemia najprostszego typu.

W dalszym etapie rozwoju konieczne będzie wprowadzenie maszyn specjalnie dostosowanych do wykonywania zadań lotnictwa OTK. Prace nad rozwiązaniem takiego samolotu mogłyby być prowadzone w ramach państw Układu Warszawskiego z podziałem zadań na poszczególne przemysły lotnicze krajów członkowskich, co pozwoliłoby na uzyskanie odpowiednich wyników ekonomicznych. Przede wszystkim jednak trzeba by ustalić wstępnie podstawowe wymagania, jakie powinien spełniać samolot lotnictwa OTK.

Amerykanie, na przykład, ogłaszając konkurs na samolot do walki z partyzantką postawili mu następujące wymagania: ma to być samolot dwusilnikowy, dwumiejscowy, zdolny do bezpośredniego wsparcia wojsk, prowadzenia rozpoznania wzrokowego i fotograficznego, osłony śmigłowców, kierowania ogniem artylerii, do przerzutu wojsk i zaopatrzenia. Ma on startować z lotnisk polowych, z dróg, z małych lotniskowców bez użycia katapult i amortyzatorów. Wymagana prędkość -

400 km/godz., uzbrojenie 4 km 7,62 mm, 4 bomby Mk-81 /o ciężarze 121 kg/, zasięg - 2000 km, odpowiednie urządzenia nawigacyjne i łączności.x/

Analiza naszych warunków i przewidywanych zadań wojsk OTK powinna doprowadzić również do sformułowania wymagań - napewno podobnych do wymienionych wyżej choć może różnych w szczegółach - które stanowiłyby punkt wyjścia dla konstruktorów.

W etapie wstępnym organizacji lotnictwa powinna być przeprowadzona inwentaryzacja i podział personelu lotniczego z ustaleniem przydziałów mobilizacyjnych. W wyniku dokonanego podziału można będzie ustalić obsadę personalną eskadr wojennych, nie naruszając struktury ani nie zmieniając statusu prawnego Aeroklubu PRL.

Aby tego rodzaju prace nie były wykonywane w sposób nieskoordynowany, wstępnym etapem organizacji lotnictwa OTK powinna kierować specjalna komisja utworzona na szczeblu MON z oficerów Sztabu Generalnego, Inspektoratu Lotnictwa, Inspektoratu OT, w której skład wejdą niezbędni fachowcy. Wewnątrz komisji działałałyby odpowiednie zespoły problemowe: operacyjno-taktyczny, organizacyjno-kadrowy, lotniczo-techniczny i uzbrojenia, zaopatrzenia oraz konstruktorski. Pozwoliłoby to na kompleksowe rozwiązanie podstawowych zagadnień przed powołaniem nowej organizacji do życia. Dzięki temu można będzie uniknąć błędów organizacyjnych, które zwykle towarzyszą zbyt pochopnym decyzjom.

a/ Wojewódzka eskadra rozpoznawczo-łącznikowa

Eskadra ta spełniać będzie wszystkie zadania rozpoznawcze i łącznikowe na rzecz wojewódzkiego komitetu obrony, a przede wszystkim na rzecz wojewódzkiego sztabu wojskowego. W miarę potrzeby i możliwości działać ona będzie również na rzecz innych działów Wojewódzkiego Komitetu Obrony, przede wszystkim zaś na rzecz działu ochrony ludności.

---

x/ WPZ nr 1/41/ 1965, str. 182

Eskadra powinna się składać z czterech kluczy, z których dwa byłyby kluczami używanymi do wykonywania zadań rozpoznania i zadań łącznikowych, jeden byłby przystosowany do rozpoznania skażeń i jeden do ewakuacji sanitarnej. Klucze "liniowe" liczyłyby po trzy samoloty, klucz lotnictwa sanitarnego tyle, ile liczy wojewódzki zespół lotnictwa sanitarnego w danym województwie - z przewidywanym dalszym wzmocnieniem na czas wojny.

Eskadra byłaby w zasadzie przywiązana do swego rejonu działania, bazując w pobliżu stanowiska dowodzenia WSzW. Wszystkie samoloty powinny być wyposażone w odpowiednie radiostacje pozwalające na utrzymanie dwustronnej łączności oraz w miarę możności uzbrojone.

W czasie pokoju eskadra występowałaby pod firmą aeroklubu regionalnego i byłaby jednostką szkolną działającą według ustalonych przez Główny Inspektorat Lotnictwa planów szkolenia kadr lotniczych. /Należałoby się zastanowić nad kandydatami do szkolenia rezerwy lotnictwa - pilotów nawigatorów, mechaników. Wydaje się, że każde Studium Wojskowe przy wyższych uczelniach humanistycznych powinno mieć wydział lotniczy, a studium przy politechnikach - wydział techniczno-lotniczy. Uwaga ta jest tylko marginesowa, niemniej jednak zagadnienie szkolenia kadr dla lotnictwa w ogóle, a dla lotnictwa OTK w szczególności powinno być rozpatrzone w szerokim aspekcie stworzenia w kraju zaplecza lotniczego, które stanowi bardzo ważny element obronności kraju/.

b/ Okręgowe jednostki lotnicze

Przypadające okręgowi wojskowemu zadania wymagają wyposażenia go w co najmniej dwie, a w dalszej perspektywie w trzy eskadry lotnictwa oraz w odpowiednie jednostki pomocnicze.

Potrzeby mogą być w określonych sytuacjach znacznie większe, jednakże zaspokajać je można tylko w miarę możliwości. Wzmocnienia okręgu będzie można dokonać drogą manewru lotnictwa - przede wszystkim szturmowego i ewentualnie transportowego z innych okręgów.

1/ Okręgowa eskadra rozpoznawczo-łącznikowa byłaby elementem rozpoznania sztabu okręgu, a równocześnie odwodem lotnictwa rozpoznawczego dla wojewódzkich sztabów wojskowych, gdyby zaistniała potrzeba wzmocnienia któregoś z województw. W eskadrze wystąpiłyby dwa klucze samolotów rozpoznawczo-łącznikowych /jeden - samoloty, jeden - śmigłowce/, jeden klucz rozpoznania fotograficznego i jeden klucz rozpoznania skażeń /śmigłowce/. Do rozpoznania fotograficznego można by wykorzystać wycofywane z linii aparaty fotograficzne /AFA-IM, AFA-BA, AFA-33, Wilde'a/.

Przy eskadrze znajdowałoby się laboratorium fotograficzne, a w sztabie okręgu byłaby utworzona sekcja odczytywania zdjęć lotniczych. Okręg zaspokajałby wszystkie potrzeby fotograficzne województw na swoim obszarze, przekazując żądane zdjęcia wraz z ich opisem.

Eskadrze - poza zadaniami rozpoznawczymi i łącznikowymi - przypadłyby w udziale zadania kontroli tranzytu, rozpoznania skażeń, a w działaniach bojowych organizowanych przez okręg wojskowy - praca na korzyść tworzonych przez okręg grup operacyjnych oraz współpraca z okręgową eskadrą szturmową przy zwalczaniu celów naziemnych. Przynajmniej jeden śmigłowiec i jeden samolot powinien być przystosowany do pełnienia roli powietrznego stanowiska dowodzenia. Śmigłowiec dowodzenia powinien być wyposażony w aparaturę głośnikową.

2/ Okręgowa eskadra szturmowa jest pomyślana jako odwód ogniowy dowódcy okręgu wykorzystywany we wszystkich wypadkach, w których wystąpi potrzeba szybkiego oddziaływania na nieprzyjaciela ogniem, wzmocnienia ognia wojsk OTK lub osłony lądowania eskadry transportowej w rejonie walki. Eskadra składałaby się z 4 kluczy samolotów szturmowych lub lekkich samolotów bombowych, z których każdy byłby zdolny do przeniesienia przynajmniej 500 kg bomb lub rakiet powietrze-ziemia.

Z czasem trzeba by zastąpić 1 lub 2 klucze samolotów śmigłowcami szturmowymi - po znalezieniu odpowiedniego sposobu ich uzbrajania. Z uwagi na charakter działań, lotnictwo szturmowe posługiwać się będzie bombami o małym ciężarze, do 50 kg, a najwyżej do 100 kg, zależnie od rodzaju

celu. Przy zastosowaniu rakiet, głowice nie powinny chyba przekroczyć wagi pocisku armaty 76 mm, a powinny być raczej mniejsze. Oprócz tego samoloty muszą być uzbrojone w karabiny maszynowe /lub działka 20 mm/ do ostrzeliwania celów na ziemi.

3/ Okręgowa eskadra transportowa pokazana na schemacie warunkowo ze względu na brak w tej chwili odpowiedniego sprzętu wykonywałaby doraźne zadania transportowe na korzyść okręgu i województw . Byłaby ona bardzo przydatna do przerzucania wojsk w rejon działań zaopatrywania wojsk walczących w trudnym terenie lub w trudnych warunkach oraz do ewakuacji sanitarnej, wzmacniając lotnictwo sanitarne będące do dyspozycji województw. Szczególne usługi mogłaby eskadra oddać w działaniach pościgowo-likwidacyjnych w walce z grupami dywersyjnymi, umożliwiałaby bowiem szybkie zamknięcie dróg odwrotu i organizowanie zasadzek.

Eskadra powinna być wyposażona tylko w śmigłowce w ilości umożliwiającej przerzucenie co najmniej jednej kompanii w jednym rzucie. Przy użyciu śmigłowców Mi-4 i zakładanej dla tego typu maszyn gotowości eksploatacyjnej 60-70% eskadra powinna liczyć 15 śmigłowców.

Przy centralizacji całego lotnictwa transportowego na szczeblu KOK należałoby przewidzieć eskadry transportowe dla okręgów. Dla ułatwienia pracy mogłyby one bazować na obszarze okręgu, z którym mają współpracować.

Na schemacie wykazano w okręgu ośrodek szkolenia naziemnego i ośrodek szkolenia szybowcowego, batalion służb lotniczych oraz składnice zaopatrzenia lotniczego i warszaty. Ponieważ w niniejszej pracy nie zajmujemy się zagadnieniami szkolenia i zaopatrywania, a występują one jakby na marginesie, zagadnienia te są potraktowane bardzo ogólnie.

Ośrodki szkolenia pomyślane są jako jednostki prowadzące specjalne kursy przygotowawcze lotnictwa, a szczególnie lotnictwa OTK, które ma swoją odrębną technikę i taktykę działań. Ośrodek szybowcowy jest oczywiście wstępną szkołą latania dla uczniów przewidzianych na pilotów.

Dla utworzenia ośrodków szkolenia należałoby wykorzystać

bazę szkoleniową Aeroklubu i Inspektoratu Lotnictwa. Wydaje się, że ośrodki szkolenia naziemnego mogłyby powstać przy szkołach lotniczych, niekoniecznie na obszarze okręgu, który będzie w nich szkolił swój personel lotniczy /ogólny schemat szkolenia przedstawia szkic nr 2/. Wykorzystanie może nie w pełni eksploatowanych urządzeń szkolnych - po uzupełnieniu ich sprzętem specyficznym dla lotnictwa OTK - dałoby poważne oszczędności w jednostkowych kosztach wyszkolenia.

Podobnie okręgowe służby lotnicze, warsztaty i składnice lotnictwa OTK mogą być powiązane ze służbami i składnicami lotnictwa obrony powietrznej kraju, której organizacja terytorialna pokrywa się z organizacją okręgów wojskowych.

c/ Lotnictwo komitetu obrony kraju

1/ Lotnictwo łącznikowe i specjalne. Na szczeblu komitetu obrony kraju przewiduje się zarówno utworzenie jednej eskadry łącznikowej dla obsługi członków komitetu i działów nie posiadających własnej eskadry, jak i utworzenie eskadr dla niektórych działów. Własne eskadry posiadałyby: dział wewnętrzny, dział ochrony ludności, dział komunikacji, dział przemysłu i dział zaopatrzenia. Dla działu militarnego przewiduje się dwie eskadry łącznikowe: jedną dla MON i Sztabu Generalnego, drugą - dla Inspektoratu Obrony Terytorialnej /Dowództwa Obrony Lądowej/. Pozostałe działy: planowania i ekonomiki, szkolnictwa i nauki, zagraniczny i współpracy gospodarczej z zagranicą korzystałyby z eskadry łącznikowej KOK. Dla działu politycznego przewiduje się utworzenie eskadry specjalnej złożonej z samolotów, przystosowanych do działań psychologicznych, wyposażonych w aparaturę głośnikową, w urządzenia do rozrzucania ulotek itp.

Orientacyjnie każda eskadra składałaby się z 4 kluczy samolotów i śmigłowców wielomiejscowych i 2-3 miejscowych. Eskadry powinny bazować w pobliżu stanowisk kierowania i dowodzenia, przy czym, mogą być dzielone na pojedyncze klucze lub pojedyncze samoloty. Dział komunikacji może na przykład oddać część samolotów do dyspozycji poszczególnych lub niektórych DOKP czy DOPT, dział przemysłu - do dyspozycji nie-

których zjednoczeń. Samoloty wydzielone bazowałyby przy najbliższej eskadrze wojewódzkiej lub okręgowej. Warto by się zastanowić, czy dla oszczędności nie należałoby zorganizować centralnej lotniczej służby kurierskiej, która zaspokajałaby wszystkie "nie naglące" potrzeby poszczególnych działów KOK i wojewódzkich komitetów obrony. Zapobiegałoby to oddzielnym przelotom samolotów z różnych działów do tego samego miejsca przeznaczenia. Musiałaby w takim wypadku powstać przy KOK komórka kurierska regulująca przeloty odpowiednio do otrzymanych zapotrzebowań. Mogłaby być ona połączona z brygadą lotnictwa transportowego.

2/ Brygada lotnictwa transportowego pomyślana jest jako centralna jednostka transportowa skupiająca wszystkie jednostki i organizacje lotnictwa transportowego - zarówno wojskowe, jak i cywilne. Przy zastosowaniu tego rozwiązania nie przewiduje się wydzielenia lotnictwa transportowego dla potrzeb wojsk operacyjnych /poza lotnictwem zapewniającym manewr lotnictwa operacyjnego/. Całe lotnictwo transportowe pozostałoby do dyspozycji KOK i byłoby wykorzystywane w miarę potrzeb bądź na rzecz wojsk operacyjnych, bądź też na rzecz OTK, nawet całością sił. Pozornie tylko może się wydawać, że stosując to rozwiązanie pozbawia się wojska operacyjne niezbędnego w niektórych sytuacjach wsparcia, tymczasem jest przeciwnie. Gdy zaistnieje potrzeba, wojska operacyjne otrzymają pełne wsparcie całego lotnictwa transportowego na czas potrzebny do wykonania zadań i korzystać mogą również z tego wsparcia na podstawie zgłaszanych bieżących potrzeb transportowych. Pozabojowe potrzeby transportowe będą dotyczyć w przeważającej mierze dowozu zaopatrzenia, a to będzie dostarczane najczęściej z obszaru kraju, gdzie łatwiej będzie skoordynować pracę składów i transportu, unikając w ten sposób przestojów.

Centralizacja lotnictwa transportowego jest tym bardziej uzasadniona, że nie będzie ono potrzebne równocześnie i w wojskach operacyjnych, i w kraju. Duże potrzeby transportowe w kraju mogą zaistnieć po zmasowanych uderzeniach bronią jądrową. W takim wypadku wojska operacyjne albo nie wyjdą w ogóle z kraju, jeżeli uderzenie będzie pierwszym aktem wojennym, albo nie będą prowadzić działań na większą

skalę, jeżeli uderzenia będą wykonane w toku wojny równocześnie i na obszar kraju, i na wojska, gdyż trudno sobie wyobrazić, aby mogło być inaczej.

Jeżeli kraj nie będzie atakowany bronią jądrową, jego potrzeby w zakresie transportu lotniczego będą znacznie mniejsze, natomiast większe mogą być potrzeby wojsk operacyjnych. W takim wypadku nic nie stoi na przeszkodzie maksymalnemu wykorzystaniu lotnictwa transportowego na froncie zewnętrznym.

3/ Pułk lotnictwa szturmowego. Pożądane byłoby utworzenie pułku lotnictwa szturmowego centralnego podporządkowania pozostającego do dyspozycji dowództwa obrony lądowej /I.O.T./. Pułk ten mógłby być wykorzystany bądź w całości, bądź też poszczególnymi eskadrami jako wzmocnienie okręgów. W zasadzie najbardziej prawdopodobne wydaje się wykorzystanie pułku w całości przy zwalczaniu desantów powietrznych i desantów morskich. Pułk byłby przydzielony bądź sztabowi okręgu, na którego obszarze lądował desant, bądź też sztabowi utworzonej do walki z desantem grupy operacyjnej. Organizacja pułku byłaby o tyle nietypowa, że powinien on posiadać w swoim składzie eskadrę rozpoznawczą i eskadrę transportową /śmigłowcową/ zapewniającą szybki manewr. W wypadku gdyby z sytuacji ogólnej wynikało, że nie należy się spodziewać lądowania desantu na obszarze kraju - na przykład wtedy gdy wojska operacyjne znajdują się w głębi terytorium nieprzyjaciela - pułk mógłby być oddany wojskom operacyjnym z przeznaczeniem do zwalczania partyzantki nieprzyjaciela. Jest to zadanie, którego armia lotnictwa operacyjnego nie będzie w stanie wykonać z uwagi na nieprzydatność sprzętu do wypełniania tego rodzaju zadań.

3. Dowodzenie lotnictwem OTK

A. Struktura dowodzenia

/Schemat nr 3/

Terytorialnemu podporządkowaniu lotnictwa OTK musi odpowiadać terytorialna struktura dowodzenia oparta o istniejące sztaby wojskowe. Z uwagi na przyjętą decentralizację

i samodzielność eskadr, decentralizacja dowodzenia nie powinna budzić żadnych wątpliwości. Lotnictwo poszczególnych szczebli działać będzie samodzielnie na korzyść określonego dysponenta. Sprawa komplikuje się nieco jeśli chodzi o zaopatrywanie w sprzęt i materiały lotnicze oraz szkolenie i uzupełnianie personelu lotniczego.

Jak postulowano lotnictwo OTK ma spełniać nie tylko zadania bojowe, lecz zajmować się będzie częściowo - a w okresach małego nasilenia działań prawie wyłącznie - szkoleniem personelu latającego. Nawet gdyby przyjąć, że wojewódzki sztab wojskowy czy sztab okręgu - wykorzystując dowódców eskadr jako doradców - może sprostać wymaganiom dowodzenia swoim lotnictwem, to trudno od nich wymagać kierowania procesem szkolenia i zaopatrywaniem, naprawami sprzętu itp. zagadnieniami specyficznymi dla lotnictwa.

Z wymienionych przyczyn konieczne jest podwójne podporządkowanie lotnictwa OTK: pod względem operacyjnym - sztabom wojskowym OTK i pod względem fachowym - Inspektoratowi Lotnictwa poprzez odpowiednie komórki lotnicze występujące na poszczególnych szczeblach dowodzenia. Inaczej mówiąc, w lotnictwie OTK wystąpiłoby, podobnie jak w resortowych komórkach rad narodowych podporządkowanie poziome /operacyjne/ swojemu szczeblowi dowodzenia i podporządkowanie pionowe /fachowe/ komórkom lotniczym wyższych szczebli. Najwięcej trudności przysparza ustalenie, jaką rolę Inspektorat Lotnictwa będzie spełniał w stosunku do lotnictwa OTK. Z jednej strony - może po dokonaniu pewnej reorganizacji wewnętrznej - Inspektorat mógłby spełniać wszystkie potrzebne funkcje, z drugiej jednak występują pewne specyficzne zadania, które nie mieszczą się w zakresie działania Inspektoratu. Nie podejmuję się rozpatrywać tej kwestii, jak też nie będę rozpatrywał zagadnienia wewnętrznej organizacji i obsady etatowej poszczególnych komórek lotniczych zajmujących się sprawami lotnictwa na poszczególnych szczeblach dowodzenia. Przedstawiona przeze mnie struktura dowodzenia stanowi tylko schemat ideowy. Zajmiemy się na razie tylko przedstawieniem zadań, jakie powinny przypaść komórkom lotniczym przy

przyjętej organizacji lotnictwa i założonych dla niego zadaniach.

Ze struktury dowodzenia lotnictwa w przedstawionej organizacji wynika, że na szczeblu województwa i okręgu można wyodrębnić trzy funkcje: operacyjno-rozpoznawczą, szkoleniową i zaopatrywania, natomiast na najwyższym szczeblu, w Inspektoracie Lotnictwa, zanika funkcja operacyjno-rozpoznawcza w sensie kierowania działaniami, pozostaje więc szkolenie, zaopatrywanie, występują natomiast nowe funkcje: dysponowanie personelem lotniczym OTK oraz prowadzenie studiów nad zagadnieniami organizacji i wykorzystania lotnictwa, opertych o zdobyte doświadczenia. Nie przesądzając sprawy organizacyjnego ustawienia zagadnień OTK w Inspektoracie Lotnictwa, nazywamyumownie wydzieloną do zajmowania się sprawami lotnictwa OTK organizację sztabową zarządem Lotnictwa OTK. Zarząd ten może być częścią składową Inspektoratu Lotnictwa lub wejść w skład Inspektoratu Obrony Terytorialnej.

Proponowana organizacja dowodzenia /schemat nr 3/ przewiduje:

a/ w województwie: wydział lotniczy wojewódzkiego sztabu wojskowego;

b/ w okręgu wojskowym: oddział lotniczy w sztabie okręgu;

c/ w Inspektoracie Lotnictwa Zarząd lotnictwa OTK;

a/ Wydział lotniczy wojewódzkiego sztabu wojskowego byłby organem doradczym szefa sztabu w sprawach wykorzystania lotnictwa oraz organem wykonawczym w sprawach prowadzenia działań. W sprawach szkolenia personelu i zaopatrywania i w sprawach personalnych wydział podlegałby Zarządowi Lotnictwa OTK poprzez oddział lotniczy okręgu.

Zadania wydziału byłyby następujące:

- przedstawienie szefowi sztabu możliwości lotnictwa i doradzanie w sprawach jego wykorzystania;
- opracowywanie planu rozpoznania lotniczego zgodnie z planem rozpoznania WSzW;
- formułowanie zadań dla eskadry rozpoznawczej;
- przedstawienie sztabowi okręgu żądań w zakresie rozpoznania fotograficznego, transportu lotniczego i wsparcia ogniowego przez lotnictwo;

- utrzymywanie aktualnej mapy wiadomości uzyskanych od lotnictwa /własnego, z okręgu, z KOPK, z lotnictwa operacyjnego/ w zakresie zainteresowań WSzW;
- utrzymanie łączności z KOPK i orientowanie się w aktualnej sytuacji w powietrzu na obszarze okręgu /KOPK/;
- uzgadnianie z KOPK przelotów samolotów własnych na zadania oraz przedstawianie planów lokalnych lotów szkolnych;
- regulowanie zagadnień bazowania eskadry ochrony i obrony lotniska, zaopatrzenia lotniczego, uzupełniania sprzętu i personelu;
- nadzorowanie przebiegu szkolenia personelu lotniczego w eskadrze;
- regulowanie pracy posterunku łączności z samolotami w powietrzu;
- organizowanie współpracy lotnictwa z wojskami, na których korzyść wykonywane są loty.

Jak wynika z ustawienia zadań wydziału lotniczego, dowódca eskadry będzie się zajmował tylko kierowaniem pracą eskadry i szkoleniem i będzie uwalniany całkowicie od obowiązków sztabowych.

Szef wydziału lotniczego pełniłby w sztabie rolę doradcy szefa sztabu w sprawach lotniczych, przedstawiając mu swoje propozycje i możliwości wykorzystania lotnictwa we wszystkich działaniach planowanych przez sztab. Po podjęciu decyzji szef wydziału zajmowałby się realizacją zadań, jakie zostały powierzone lotnictwu w ramach określonego działania, oraz informowałby szefa sztabu o wynikach działań.

Doświadczenia z pracy sztabów połączonych świadczą o tym, że najlepsze wyniki daje ścisła współpraca komórek operacyjno-rozpoznawczych lotnictwa z takimi samymi komórkami wojsk lądowych. W większości wypadków łączono je razem w jednym pomieszczeniu. Stykając się na codzień i na bieżąco z problemami przede wszystkim rozpoznania, wydział lotniczy będzie mógł wysuwać swoje propozycje wysłania samolotów tam, gdzie na podstawie oceny otrzymywanych wiadomości lotnictwo będzie mogło wykonać zadanie lepiej niż naziemne środki rozpoznania.

Warunkiem dobrej współpracy ze sztabem jest pełne włączenie wydziału lotniczego do pracy sztabu nie tylko

w zakresie zagadnień ściśle lotniczych, ale do wszystkich zagadnień rozpatrywanych przez sztab. Z drugiej strony lotnictwu należy pozostawić pełną swobodę wyboru sposobów wykonania zadań i tylko wymagać, aby zadania były wykonane na czas i skutecznie.

Szef wydziału lotniczego ma nie tylko wskazać wojewódzkiemu sztabowi wojskowemu najlepsze sposoby wykorzystania lotnictwa, ale powinien również dbać o to, aby lotnictwo nie było używane tam, gdzie jego wysiłek będzie bezużyteczny lub bezskuteczny, czy też tam, gdzie zadanie może być wykonane z pełnym powodzeniem innymi środkami. Dotyczyć to będzie szczególnie zbyt pochopnego wykorzystywania lotnictwa do zadań łącznikowych na odległość - jak to się nieraz zdarzało w praktyce - kilkunastu kilometrów, bez oczywistej konieczności, to znaczy wtedy, kiedy mogły być wykorzystane /i to szybciej/ środki naziemne.

Ta rola szefa wydziału lotniczego jest bardzo niewdzięczna i może być źródłem konfliktów w sztabie. Uniknąć ich można tylko przy pełnym zrozumieniu przez obie strony zarówno możliwości, jak i ograniczeń obu sfer działania, przestrzeganiu ekonomii wysiłku i dostosowaniu działań do rzeczywistych potrzeb. Trzeba jednak zaznaczyć, że jeżeli szef sztabu nie uzna argumentów przeciwko korzystaniu z lotnictwa w określonej sytuacji i żąda wykonania zadania, to szef wydziału lotniczego nie powinien mieć prawa kwestionowania otrzymanej decyzji, chyba że jej wypełnienie nie jest możliwe ze względów technicznych.

b/ Oddział lotniczy sztabu okręgu wojskowego

Lotnictwo znajdujące się w okręgu wojskowym podlegać będzie operacyjnie dowódcy okręgu. Fachowym kierowaniem działaniami lotnictwa okręgowego zajmie się oddział lotniczy okręgu złożony z trzech wydziałów: wydziału operacyjno-rozpoznawczego, wydziału szkolenia oraz wydziału zaopatrywania i służb. Ponadto w skład oddziału wejdzie sekcja fotograficzna złożona z zespołu odczytywaczy zdjęć i laboratorium fotograficznego. Sekcja ta będzie współpracować ze służbą topograficzną okręgu i może być jej podporządkowana.

Zadania oddziału lotniczego byłyby następujące:

1/ W zakresie bojowego wykorzystania lotnictwa:
- opracowywanie planu rozpoznania lotniczego okręgu na podstawie zadań postawionych przez dowódcę okręgu i zapotrzebowań rozpoznania fotograficznego z województw;
- opracowywanie planu samodzielnych działań ogniowych lotnictwa szturmowego i planów wsparcia ogniowego;
- utrzymanie aktualnej mapy wiadomości uzyskanych od lotnictwa /własnego, wojewódzkiego, OPK, operacyjnego/ w zakresie zainteresowań sztabu okręgu;
- utrzymanie łączności i wymiany wiadomości z KOPK;
- opracowanie planu działania lotnictwa na korzyść innych okręgów;
- opracowanie planu wykorzystania lotnictwa OPK i lotnictwa operacyjnego przy zwalczaniu desantów nieprzyjaciela na ziemi /i na morzu/ i kierowanie tymi działaniami;
- kierowanie pracą eskadry transportowej okręgu, składanie zapotrzebowań i nadzorowanie wykorzystania lotnictwa transportowego centralnego podporządkowania.

2/ W zakresie szkolenia:
- opracowywanie planu szkolenia dla ośrodka szkolenia naziemnego i szybowcowego, dla eskadr okręgowych i ramowego planu szkolenia dla eskadr wojewódzkich;
- uzgadnianie - odpowiednio do wytycznych Inspektoratu - dopływu rezerw do szkolenia podstawowego w eskadrach;
- nadzorowanie przebiegu szkolenia w eskadrach okręgowych i wojewódzkich;
- przedstawianie inspektorowi lotnictwa OTK postulatów w zakresie szkolenia personelu lotniczego i sprawozdań z przebiegu szkolenia.

3/ W zakresie zaopatrywania i zabezpieczania działań:
- utrzymywanie aktualnych danych o stanie sprzętu i zaopatrzenia w jednostkach lotnictwa OTK znajdujących się na obszarze okręgu;
- sporządzanie i przedstawienie inspektorowi planów zaopatrzenia i uzupełnień sprzętu;
- rozdział zaopatrzenia dla jednostek;

- kierowanie pracą batalionu służb lotniczych i szkoleniem obsługi naziemnej w tym batalionie;
- opracowywanie planu łączności naziemnej i łączności z samolotami w powietrzu;
- zapewnienie bezpieczeństwa lotów, ochrony i obrony lotnisk;
- uzgadnianie przelotów z KOPK.

Podobnie jak w wojewódzkim sztabie wojskowym, wydział operacyjno-rozpoznawczy oddziału lotniczego sztabu okręgu powinien pracować w ścisłym powiązaniu z oddziałem operacyjnym sztabu w zakresie bojowego wykorzystania lotnictwa oraz z innymi komórkami sztabu w zakresie rozpoznania skażeń, transportu i łączności.

Szczególnym zadaniem oddziału - zwłaszcza w okresie dużego zagrożenia wysadzeniem desantów powietrznych - jest utrzymanie w pełnej gotowości do działań ogniowych całej, a co najmniej większej części eskadry szturmowej i zapewnienie gotowości lotnictwa przewidzianego do udzielania pomocy spoza okręgu, poprzez utrzymanie stałej łączności i informowanie o możliwościach lądowania desantu.

Jeżeli przewiduje się, że eskadra szturmowa może być użyta na obszarze innego okręgu lub nawet przejść czasowo do jego dyspozycji /ze zmianą bazowania/, szczegóły takiego działania muszą być uzgodnione i opracowane zawczasu, włącznie z rozpoznaniem rejonu ewentualnych działań. Równie ważne jest uzgodnienie działań z lotnictwem OPK czy z lotnictwem operacyjnym, jeżeli przewiduje się ich użycie do wsparcia działań wojsk okręgu.

Chociaż, jak wyraźnie zaznaczono uprzednio, eskadry wojewódzkie nie będą podlegały operacyjnie dowódcy okręgu, a oddział lotniczy będzie miał tylko nadzór fachowy nad ich działalnością i nie będzie mógł wpływać ani na zadania, ani na manewrowanie eskadrami, to jednak należałoby przewidzieć i wyraźnie ustalić takie sytuacje, w których dowódca okręgu byłby upoważniony do dysponowania eskadrami wojewódzkimi lub ich częścią.

Wydaje się, że zmiana podporządkowania eskadry wojewódzkiej mogłaby nastąpić:
- w razie konieczność skupienia większych sił lotnictwa do

wykonania specjalnych zadań poza obszarem województwa, na przykład w walce z desantem powietrznym i morskim czy przy ratowaniu dużego miasta po uderzeniu jądrowym;
- w wypadku zniszczenia eskadry w innym województwie, które ma wykonać pilne zadania. W takim wypadku najczęściej nastąpi wydzielenie kilku samolotów /klucza/ do czasu odtworzenia straconej eskadry;
- w wypadku utworzenia zgrupowania wojsk /grupy operacyjnej/ do zwalczania grup dywersyjnych. Wówczas może również odejść do grupy operacyjnej sekcja operacyjno-rozpoznawcza wraz z posterunkiem łączności z samolotami w powietrzu /naziemnym posterunkiem naprowadzania/, jeżeli sztab okręgu nie może wydzielić zespołu operacyjno-rozpoznawczego ze składu oddziału lotniczego.

c/ Komitet Obrony Kraju

Według przyjętych założeń, na szczeblu centralnym wystąpiłoby tylko lotnictwo łącznikowe i transportowe oraz pułk lotnictwa szturmowego jako odwód dla wzmocnienia okręgów. W związku z tym w centralnym organie kierowania lotnictwem OTK, który nazwaliśmy Zarządem Lotnictwa OTK, nie byłby potrzebny organ operacyjno-rozpoznawczy zajmujący się kierowaniem działaniami, wystąpią natomiast inne, których nie ma na niższych szczeblach dowodzenia.

W Zarządzie Lotnictwa OTK wystąpiłyby następujące podstawowe komórki organizacyjne:
- oddział naukowo-badawczy;
- oddział organizacyjno-mobilizacyjny i uzupełnień;
- oddział szkolenia;
- oddział zaopatrywania;
- oddział transportu lotniczego.

Główne zadania Zarządu Lotnictwa OTK byłyby następujące:
a/ w zakresie operacyjnego wykorzystania organizacji i planowania:
  - prowadzenie studiów nad bojowym wykorzystaniem lotnictwa OTK, strukturą organizacyjną i opracowywaniem postulatów dotyczących organizacji i wyposażenia lotnictwa OTK;

- ustalanie i utrzymywanie aktualnych etatów jednostek lotnictwa OTK;
- opracowywanie i utrzymywanie w stanie aktualności planów mobilizacyjnych jednostek;
- uzupełnianie kadr lotnictwa OTK w czasie działań;
- regulowanie przepływu wyszkolonych w lotnictwie OTK rezerw do szkół lotniczych oraz poboru rezerw do szkolenia podstawowego;
- administrowanie personelem lotniczym przekazywanym z lotnictwa operacyjnego i z rezerwy.

b/ W zakresie szkolenia:
- opracowywanie wytycznych do szkolenia lotnictwa OTK w ramach uzgodnionych planów szkolenia personelu lotniczego dla wszystkich rodzajów lotnictwa;
- opracowywanie aktualnych instrukcji, regulaminów i podręczników w zakresie szkolenia i bojowego wykorzystania lotnictwa OTK;
- ogólny nadzór nad szkoleniem lotnictwa OTK.

c/ W zakresie zaopatrywania:
- opracowanie schematu i norm zaopatrywania lotnictwa OTK w sprzęt, materiały, urządzenia, części zapasowe itd;
- współpraca z resortami w zakresie produkcji i zakupów niezbędnego sprzętu i zaopatrzenia dla lotnictwa OTK;
- regulowanie dopływu zaopatrzenia do okręgowych składów i magazynów, administrowanie składami i magazynami;
- nadzór nad rozdziałem sprzętu i zaopatrzenia dla jednostek.

d/ W zakresie transportu lotniczego:
- opracowanie zasad wykorzystania transportu lotniczego dla zaspokojenia potrzeb wojsk operacyjnych, obrony terytorium kraju i gospodarki narodowej, ustalenie priorytetów/na podstawie ogólnej decyzji KOK/;
- opracowywanie zbieranych zapotrzebowań na transport lotniczy oraz planów wykorzystania tego transportu i harmonogramów pracy, ściśle współpracując z działem komunikacji;
- kierowanie pracą transportu lotniczego zgodnie z ustalonymi harmonogrami;

- opracowywanie, odpowiednio do posiadanego sprzętu, norm wykorzystania transportu lotniczego, mechanizacji pracy, standaryzacji ładunków itp. dla pełnego wykorzystania powierzchni ładunkowej i udźwigu samolotów.

Nie ulega wątpliwości, że Zarządowi Lotnictwa OTK przypadnie cały szereg innych zadań - szczególnie w okresie organizacji tego lotnictwa. Zadania te mogą być pozwiązywane tylko przy ścisłej współpracy ze wszystkimi organami Inspektoratu Lotnictwa i Dowództwa Obrony Powietrznej Kraju, a przede wszystkim z Inspektoratem Obrony Terytorialnej, który powinien określić podstawowe warunki wykorzystania lotnictwa i zasady jego pracy operacyjnej z punktu widzenia potrzeb sił OTK.

B. Dowodzenie operacyjne

Z uwagi na "poziomą" strukturę dowodzenia lotnictwem OTK /jak i innymi siłami OTK/, dowodzenie operacyjne tym lotnictwem odbiega od powszechnie przyjętych zasad dowodzenia. Lotnictwo OTK nie tworzy, tak jak w innych wojskach lotniczych, żadnych oddziałów i związków taktycznych i złożone jest z samodzielnych eskadr podporządkowanych na stałe jednemu szczeblowi dowodzenia OTK, W okręgu, w którym występują dwie /lub trzy/ eskadry, nie tworzy się z nich pułku, a rolę wspólnego dla tych eskadr dowództwa operacyjnego pełni oddział lotniczy sztabu okręgu. Jest to konieczność wynikająca z terytorialnego podziału sił występującego w całej strukturze OTK. /Batalkony obrony terytorialnej mie są łączone w pułki, podobnie jak pułki wojewódzkie nie są łączone w dywizje/. Wyższym szczeblem dowodzenia dla wszystkich dowódców oddziałów OTK są odpowiednie sztaby wojskowe, które planują dla tych oddziałów zadania i kierują ich wykonaniem.

W związku z "poziomą" strukturą dowodzenia, zasady dowodzenia operacyjnego lotnictwem są takie same w województwie i w okręgu wojskowym. Inaczej przedstawia się sprawa jeśli chodzi o zagadnienia szkolenia i zaopatrywania oraz zagadnienia fachowe. W zakresie tych zagadnień obowiązuje podległość pionowa poszczególnych szczebli w schemacie: województwo - okręg wojskowy - Zarząd Lotnictwa OTK - Inspektorat Lotnictwa.

Zadania dla lotnictwa formułuje w okręgu dowódca okręgu lub z jego upoważnienia - szef sztabu, a w województwie - szef wojewódzkiego sztabu wojskowego. Zadania mogą być formułowane bądź na pewien okres czasu - jako wytyczne do działań stanowiące podstawę do sporządzania planu działań w zamierzonej akcji - bądź też na każde działanie /wylot/ oddzielnie. Zależeć to będzie od istniejącej w danej chwili sytuacji i od stylu pracy dowódcy /szefa sztabu/. Pożądane jest - wtedy kiedy to jest możliwe - stawianie zadań okresowych, gdyż w ten sposób uwolni się szefa sztabu od ciągłego zajmowania się szczegółami działań, nie ograniczając mu przy tym swobody dysponowania lotnictwem. Z drugiej strony, otrzymanie zadań okresowych pozwala lotnictwu na swobodne planowanie działań i powiązanie pracy bojowej ze szkoleniem.

Jest rzeczą oczywistą, że w wielu wypadkach zachodzić będzie potrzeba doraźnego wykorzystania lotnictwa do zadań, które nie były i nie mogły być przewidziane. Najwięcej takich zadań wystąpi w służbie łącznikowej i w służbie łączności oraz w razie gwałtownej zmiany sytuacji na obszarze kraju, na przykład po wykonaniu uderzenia jądrowego lub w czasie lądowania desantu.

Zadania dla lotnictwa formułuje się w oparciu o istniejące lub przewidywane położenie operacyjne i cel, jaki ma być osiągnięty w zamierzonych działaniach. W związku z tym lotnictwu należy podać:

- położenie, z którego wynika konieczność użycia lotnictwa:
  1/ nieprzyjaciela;
  2/ oddziałów własnych, z wyszczególnieniem ewentualnych przesunięć w czasie wykonywania zadania i współdziałanie z tymi oddziałami;
- zadanie - z podkreśleniem celu, jaki ma być osiągnięty w wyniku wykonania tego zadania;
- czas wykonania zadania z ewentualnymi ograniczeniami /na przykład godzina, po której zadanie nie może być wykonywane - sygnał przerwania lub zaniechania wykonania zadania/.

Ten ostatni punkt ma szczególne znaczenie przy atakowaniu nieprzyjaciela w okrążeniu i określa czas, w którym

przewidziane jest wejście oddziałów własnych w atakowany rejon. Ustalając ten czas, unika się niebezpieczeństwa atakowania własnych oddziałów. Ustalając kilka sposobów odwołania ataku lotniczego, można mieć pewność, że oddziały własne będą zabezpieczone przed ogniem własnych samolotów.

Przy zachowaniu ścisłej współpracy między komórkami operacyjno-rozpoznawczymi lotnictwo będzie doskonale zorientowane w położeniu i w zamierzeniach sztabu i często będzie wysuwać własne propozycje najlepszego w danej sytuacji wykorzystania lotnictwa. Dlatego też postawienie zadań nie powinno nastręczać żadnych trudności.

Na podstawie otrzymanych zadań oddział /wydział/ lotniczy sporządza plan działań lotnictwa na określony czas, w którym będą dokładnie sformułowane poszczególne zadania w kolejności ich wykonywania. Plan działań, uwzględniający istotne szczegóły działań, które mają wpływ na pracę lotnictwa, jest podstawą do wszystkich uzgodnień zarówno w zakresie zabezpieczenia działań, jak i zaopatrywania oraz do postawienia zadań eskadrze czy poszczególnym załogom.

Plan działań lotnictwa powinien obejmować zarówno działania lotnictwa własnego, jak i lotnictwa pracującego na korzyść danego szczebla - niezależnie od tego, czy zadania dla tego lotnictwa są formułowane przez sztab planujący działania, czy też narzucone z góry. Inaczej mówiąc, plan działań będzie obrazem zamierzonych działań całego lotnictwa na danym obszarze w określonym czasie. Kopię planu otrzymuje dowódca zainteresowanej eskadry, wpisując do tej kopii w miarę realizacji planu odpowiednie dane dotyczące szczegółów jego wykonania. Wraz ze sprawozdaniami załóg składanymi po wykonaniu zadania, plan działań stanowi podstawę do opracowania okresowego sprawozdania z działalności bojowej eskadr. Sprawozdania bojowe umożliwią dokonanie analizy całokształtu działalności lotnictwa OTK i opracowanie wniosków w zakresie szkolenia i operacyjnego wykorzystania lotnictwa.

Okresowy plan działań lotnictwa powinien być codziennie, najlepiej wieczorem, przedmiotem narady sztabowej, na której trzeba rozważyć zadania wykonane w danym dniu i ustalić plan działań na dzień następny, uaktualniając za-

mierzenia odpowiednio do istniejącej lub przewidywanej sytuacji. Dzięki takiemu uzgadnianiu działań, w którym uwzględnia się również żądania w odniesieniu do lotnictwa wyższego szczebla, lotnictwo może pracować harmonijnie, trzymając możliwie najmniejszą ilość załóg w gotowości startowej na nieprzewidziane działania.

Ten system pracy sztabów pozwala na regulowanie szkolenia i wypoczynku w eskadrze, co ma poważny wpływ na sprawność i gotowość bojową załóg.

W wypadku tworzenia grupy operacyjnej do wykonania określonego zadania, może zaistnieć potrzeba wydzielenia do niej zespołu oficerów lotnictwa, który będzie organem kierującym działaniami lotnictwa w sztabie grupy. Zespół ten powinien dysponować posterunkiem łączności z samolotami w powietrzu, którym posłuży się do przekazywania zadań i naprowadzania samolotów na wybrane cele oraz do odbierania meldunków z powietrza. Zespół taki powinien być uprawniony do dysponowania lotnictwem bez pośrednictwa sztabu. Możliwe jest również "centralne" kierowanie działaniami lotnictwa bez wydzielania dla grupy operacyjnej zespołu kierującego. W takim wypadku do dowódcy grupy zostanie przydzielony oficer łącznikowy lotnictwa, który będzie doradcą w sprawach wykorzystania lotnictwa. Równocześnie do eskadry lub do oddziału /wydziału/ lotnictwa zostanie wysłany oficer łącznikowy grupy operacyjnej, który będzie informował na bieżąco o położeniu wojsk i potrzebach w zakresie wsparcia lotniczego. Decyzje co do użycia lotnictwa będą zapadać nie w sztabie grupy operacyjnej, lecz w sztabie, który dysponuje lotnictwem. Sposób ten ma tę zaletę, że pozwala na bardziej giętkie wykorzystanie lotnictwa, ale równocześnie i tę wadę, że opóźnia reagowanie lotnictwem w niespodziewanie zaistniałych sytuacjach.

C. Łączność dowodzenia i współdziałania

Warunkiem sprawnego działania sztabów i eskadr jest zapewnienie dobrej łączności dowodzenia. Ponieważ nie przewiduje się pionowej podległości operacyjnej lotnictwa, problem łączności między poszczególnymi szczeblami dowodzenia ma w działaniach znaczenie drugorzędne, chociaż mogą zaistnieć sytuacje, w których trzeba będzie wystąpić do wyższego szczebla z pilnymi żądaniami.

Wydaje się, że łączność lotnicza "w pionie" może z powodzeniem oprzeć się na istniejącej sieci sztabów wojskowych - bez wydzielania specjalnych połączeń dla potrzeb lotnictwa, jednakże muszą być z góry ustalone sytuacje, w których lotnictwo korzystać będzie z priorytetu połączeń dla celów dowodzenia.

Eskadry, zwłaszcza eskadry rozpoznawczo-łącznikowe, będą rozmieszczane zazwyczaj w pobliżu stanowiska dowodzenia sztabu, wobec czego łączność z nimi nie będzie problemem trudnym do rozwiązania. Łączność tę można będzie utrzymać za pomocą stałego lub polowego połączenia telefonicznego, radiotelefonu lub przy pomocy gońców i oficerów łącznikowych wykorzystujących dostępne środki transportu.

Poważniejszy problem stanowi łączność z samolotami w powietrzu, gdyż wymaga to, po pierwsze, wyposażenia wszystkich samolotów, lotnisk i sztabów lotniczych w radiostacje, po drugie - dokonania odpowiedniego podziału częstotliwości i wreszcie wyszkolenia załóg w obsłudze sprzętu łączności.

Z uwagi na typy maszyn przewidziane dla lotnictwa OTK, wyposażenie w radiostacje stanowi trudny problem. Radiostacja powinna być lekka, lecz jednocześnie umożliwiać pracę na kilku łatwo strojonych kanałach. Zastosowanie radiostacji wycofywanych z lotnictwa operacyjnego jest praktycznie trudne - ze względu na ich rozmiary i ciężar. Np. radiostacja R-800 waży 50 kg i dysponuje czterema kanałami, ulepszona R-801 ma sześć kanałów, ale waży prawie 70 kg. Prowadzone próby z wykorzystaniem naziemnej radiostacji R-105 /ciężar 21 kg/ na śmigłowcach dały pozytywne wyniki /na wysokości 100 m uzyskano łączność na odległość

50 km/ i może dalsze próby i ewentualne modyfikacje pozwolą na wykorzystanie tej radiostacji do potrzeb lotnictwa OTK. Rozwiązywanie tego zagadnienia musi być dostosowane do całokształtu organizacji łączności w siłach OTK, inaczej bowiem okazać może się, że łączności samolot-ziemia nie da się przystosować do najważniejszych wymagań współdziałania z wojskami.

W zasadzie samolot znajdujący się w powietrzu powinien utrzymywać łączność ze swoim lotniskiem, z posterunkiem łączności z samolotami w powietrzu /stanowiskiem naprowadzania/ oraz z ogólnokrajowym systemem bezpieczeństwa lotów. Ta łączność zajmuje trzy kanały. Dalej trzeba by zapewnić jeden kanał łączności współdziałania z wojskami, w którym byłaby prowadzona korespondencja dotycząca kierowania działaniem samolotu na korzyść wojsk oraz przekazywanie wiadomości z samolotu na ziemię bezpośrednio do sztabów czy wojsk korzystających z usług lotnictwa.

Czy możliwe jest zrezygnowanie z któregoś z kanałów łączności? Wydaje się, że przy rygorystycznym ustaleniu warunków lotów lotnictwa OTK i dokładnym informowaniu KOPK o przelotach można by zrezygnować z włączenia się w sieć bezpieczeństwa i polegać tylko na łączności z lotniskiem. Można ewentualnie zrezygnować bądź z łączności z posterunkiem łączności z samolotami w powietrzu, bądź z łączności współdziałania, wykorzystując ten kanał łączności do pracy albo w jednej, albo w drugiej sieci. Inaczej mówiąc, samolot będzie miał łączność albo z posterunkiem łączności, albo z wojskami. Rozwiązanie takie można przyjąć, ponieważ kierowanie działaniem lotnictwa przez sztab okręgu i grupy operacyjnej będzie się najczęściej odbywać poprzez posterunek łączności, a na niższych szczeblach wykorzystujących pojedyncze samoloty bezpośrednio przez sztab czy dowództwo oddziału, z którym lotnictwo współdziała.

Wojska biorące udział w akcji, w której występuje lotnictwo, powinny mieć możność nasłuchu wiadomości przekazywanych przez samoloty rozpoznawcze. W związku z tym pożądane jest wyposażenie oddziałów i pododdziałów, a nawet patroli w odpowiednie odbiorniki. Nie daje to oczywiście gwarancji otrzymania wszystkich wiadomości, jednakże stanowić będzie dużą pomoc w rozpowszechnianiu danych o nieprzyjacielu.

Do wymiany prostych informacji i rozkazów między samolotem a ziemią - z braku dostatecznej ilości środków łączności - należałoby powrócić do zapomnianej już sygnalizacji optycznej za pomocą płacht sygnałowych i wytycznych oraz sygnałów świetlnych. Przy dobrej organizacji tego rodzaju łączność jest niezawodna i wystarczy do przekazywania niezbędnych, jednoznacznych informacji. Proponowane rozwiązanie łączności z samolotami w powietrzu przedstawiono na schemacie nr 6.

ROZDZIAŁ IV

UWAGI KOŃCOWE I WNIOSKI NA PRZYSZŁOŚĆ

Przedstawiony na sesję materiał nie wyczerpuje, rzecz jasna, zagadnienia organizacji i wykorzystania lotnictwa obrony terytorium kraju, ani też nie rozwiązuje do końca całego szeregu podstawowych zagadnień łączących się ze sprawami organizacji i pracy bojowej. Do zagadnień tych należą przede wszystkim: szkolenie personelu dla lotnictwa OTK, mechanika powoływania eskadr, sprawy bazowania, zaopatrywania, a w perspektywie kierunki dalszego rozwoju, od wyposażenia w sprzęt począwszy, a skończywszy na formach organizacyjnych najbardziej przystosowanych do rozwijającej się przecież nieustannie obrony terytorium kraju. Pominięte zostały prawie zupełnie zagadnienia taktyki i techniki działania lotnictwa OTK. Wszystkim wymienionym zagadnieniom, które będą przedmiotem dalszych badań i opracowań trzeba by jednak poświęcić nieco uwagi i omówić je choćby w kilku zdaniach.

1. Szkolenie personelu lotniczego

Z zadań, a przede wszystkim z warunków pracy lotnictwa OTK wynika niedwuznacznie konieczność specjalistycznego szkolenia personelu latającego. Personel ten, oprócz "normalnych" umiejętności i dyspozycji psychicznych, musi posiąść pewne umiejętności szczególne oraz właściwe swojej pracy dyspozycje psychiczne i psychofizyczne.

Do umiejętności szczególnych, wymaganych w większym stopniu od personelu lotnictwa OTK niż od personelu innych rodzajów lotnictwa należeć będą na przykład: doskonała orientacja w terenie wynikająca ze zdolności zapamiętywania szczegółów terenowych oraz umiejętności czytania mapy i porównywania jej z terenem, umiejętność latania na bardzo małych wysokościach przy równoczesnym prowadzeniu obserwacji terenu, lądowanie i start z przygodnych, nieprzygotowanych lądowisk, atakowanie małych celów punktowych bronią pokładową, pisanie meldunków w powietrzu i zrzucanie ich w określonym miejscu, wskazywanie celów, wykonywanie zdjęć przy pomocy kamery ręcznej. Do bardzo ważnych należeć będzie umiejętność odszukiwania

nawet niewielkich grup ludzi w terenie i niewielkich przedmiotów terenowych nie stanowiących normalnego "tła" rejonu pracy /schrony, wykopy, szałasy z gałęzi, namioty itp/. Konieczna będzie również umiejętność obsługi samolotu /śmigłowca/, jego uzbrojenia i wyposażenia: zapuszczanie silnika, uzupełnianie paliwa i amunicji, usuwanie prostych uszkodzeń i zacięć. Głównym "narzędziem" pracy załóg lotnictwa OTK jest wzrok, konieczna jest więc spostrzegawczość.

Personel latający będzie nieraz zmuszony do pracy w ciężkich warunkach polowych, czasem bez dachu nad głową, potrzebna więc będzie wytrzymałość na trudy i umiejętność radzenia sobie bez czekania na pomoc. W większym niż zwykle stopniu wymagana będzie umiejętność współżycia z różnymi zespołami ludzi i umiejętność włączania się do wspólnego wysiłku, upór w dążeniu do wypełnienia zadania bez względu na trudności i przeszkody.

Posiadany przez lotnictwo OTK sprzęt będzie prostszy w konstrukcji, łatwiejszy w lataniu i w eksploatacji, mniej "niebezpieczny", ale warunki jego eksploatacji będą trudne, dlatego będzie wymagał szczególnej troskliwości tym bardziej, że będzie wykorzystywany zarówno do wykonywania zadań bojowych jak i do szkolenia nowych załóg. Personel techniczny musi czuć się osobiście związany z maszynami, z ich załogami i z zadaniami, jakie one wykonują. W tym względzie należy podtrzymać i spotęgować tradycje polskich mechaników, którzy nie dosypiając i nie dojadając potrafili utrzymywać pełną sprawność maszyn i zapewnić swoim załogom bezpieczeństwo.

Przedstawiony schemat szkolenia personelu latającego /schemat nr 2/ daje tylko obraz mechanizmu szkolenia bez jego treści. Zgodnie z tym schematem, proponuje się unifikację szkolenia do osiągnięcia pewnego wspólnego poziomu obejmującego cały personel lotniczy przed rozpoczęciem specjalizacji, a następnie szkolenie specjalistyczne, odpowiednio do dokonanego podziału. W tym schemacie pułki szkolne występują jako okręgowe eskadry szturmowe, które zajmowałyby się szkoleniem personelu lotnictwa OTK w wyższym pilotażu i w załogowych lotach szkolno-bojowych.

Do okręgowego ośrodka szkolenia naziemnego przychodzić będą ludzie zgłoszeni ochotniczo lub wyznaczeni z poboru do służby w lotnictwie jako personel latający, już po badaniach lotniczo-lekarskich. Po podziale na klasy pilotów i nawigatorów, kandydaci byliby zapoznawani z tym wszystkim, co jest niezbędne przed rozpoczęciem szkolenia w powietrzu, z lotami na symulatorach włącznie. W miarę potrzeby byłyby uruchamiane kursy kwalifikacyjne dla personelu latającego już wyszkolonego, wycofywanego ze służby operacyjnej i dla personelu powoływanego z rezerwy. Na kursie tym nastąpiłoby zapoznanie personelu z zasadami działania lotnictwa OTK w ramach współpracy z lądową obroną terytorium kraju oraz z instrukcjami dotyczącymi pracy bojowej, po czym personel ten zostałby skierowany do szkolenia w eskadrach.

Nowy personel, po kursie naziemnym, przechodziłby do szkolenia szybowcowego, a następnie do szkolenia motorowego w eskadrach wojewódzkich. Stąd personel przewidziany dla lotnictwa operacyjnego i lotnictwa OPK odsyłanoby do szkół specjalistycznych, personel OTK do eskadr okręgowych na dalsze szkolenie specjalistyczne.

Tak wyglądałoby szkolenie w czasie wojny. W czasie pokoju nie ma eskadr wojewódzkich ani okręgowych, są natomiast aerokluby. Dla prowadzenia szkolenia w ramach aeroklubów potrzebna byłaby pewna reorganizacja. Po pierwsze, trzeba by scentralizować częściowo szkolenie naziemne, tworząc kursy lotnicze w ramach studium wojskowego na wyższych uczelniach, o czym wspomniano już poprzednio. Szkolenie w powietrzu odbywałoby się w szkołach szybowcowych i aeroklubach po ustaleniu odpowiednich programów i harmonogramów szkolenia. Dla personelu już wyszkolonego w powietrzu należałoby organizować kursy kwalifikacyjne OTK, powołując pilotów i nawigatorów na ćwiczenia rezerwy i delegując personel służby czynnej z macierzystych jednostek.

Na innej płaszczyźnie wymaga rozwiązania sprawa szkolenia załóg śmigłowców i załóg samolotów transportowych oraz personelu obsługi. Sprawa ta powinna być rozwiązana poprzez wykorzystanie możliwości, jakimi dysponuje Inspektorat Lotnictwa.

2. Mechanika powoływania eskadr do służby bojowej

Zakładamy, że w okresie pokoju zostanie dokonany podział personelu i sprzętu na poszczególne eskadry. Podział ten, zgodnie z postulowaną zasadą, dokonany będzie terytorialnie z uwzględnieniem ewentualnych niezbędnych przesunięć wyrównujących braki w poszczególnych rejonach. Nie trzeba dodawać, że podział sprzętu powinien w możliwie największym stopniu uwzględnić postulat grupowania jednorodnych maszyn w jednej jednostce, nawet gdyby miało to spowodować dość znaczne przesunięcia. Zakładamy dalej, że personel latający, w ramach zajęć szkoleniowych w aeroklubach i na kursach zapozna się z zasadami pracy i taktyką działania lotnictwa OTK. Zakładamy wreszcie, że dowódcy eskadr na czas wojny są wyznaczeni, znają swoje przydziały mobilizacyjne i mieli lub mają możność zapoznania się z rejonem przyszłych działań, sprzętem i choćby częścią personelu, inaczej mówiąc, z określonym aeroklubem.

a/ Okres podwyższonej gotowości obronnej stanowić będzie wstępny etap przejścia aeroklubu na stopę wojenną. W tym okresie dowódcy eskadr pod tym czy innym pozorem zostaną skierowani do "swoich" aeroklubów. W sztabach wojskowych /wojewódzkich, okręgowych, w zarządzie lotnictwa OTK/ zapoznają się z wojenną organizacją i obsadą eskadry, rozpoznają we własnym zakresie przewidywane miejsca bazowania eskadry. Część personelu eskadry zostanie powołana do odbycia ćwiczeń z takim wyliczeniem, aby zapewnić dokonanie przesunięć sprzętu i ewentualnego manewru lotniskowego. Całe przedsięwzięcie, włącznie z przygotowaniem maszyn do eksploatacji polowej, zachowuje cechy normalnego szkolenia. W tym okresie może być wskazane, zależnie od stopnia prawdopodobieństwa wybuchu wojny, przesunięcie sprzętu na bezpieczne lądowiska poza rejony zagrożone.

b/ Ogłoszenie stanu bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa jest sygnałem do pełnego przejścia lotnictwa OTK na stopę wojenną i przejęcia wszystkich przewidywanych w tym okresie zadań, takich na przykład jak kontrola przemarszu wojsk i rozśrodkowania ludności, dozorowa-

nie obszarów, w których podejrzewa się bazowanie czy tworzenie się grup dywersyjnych, służba łącznikowa itp. Aby móc podjąć tego rodzaju zadania, eskadry muszą być gotowe do działań od samego początku. Osiągnięciu natychmiastowej gotowości sprzyjać będzie przygotowania poczynione w okresie podwyższonej gotowości zarówno przez dowódców eskadr jak i przez sztaby lotnicze.

Od momentu ogłoszenia stanu bezpośredniego zagrożenia, aeroklub przestałby istnień jako organizacja cywilna, wyznaczeni dowódcy eskadr przejęliby wszystkie agendy aeroklubów, organizując eskadrę zgodnie z przygotowanymi planami. Brakujący personel będzie powoływany do służby systemem alarmowym, co - dzięki terytorialnej organizacji - powinno pozwolić eskadrze osiągnąć pełny stan bojowy w przeciągu paru godzin.

Zależnie od decyzji odnośnego sztabu terytorialnego, eskadry zmienią bazowanie lub pozostaną na miejscu. Wydaje się, że te eskadry, których lotniska nie leżą w pobliżu obiektów zagrożonych uderzeniami nieprzyjaciela powinny pozostać na miejscu o ile pozwolą na to względy operacyjne. Eskadry łącznikowe będą musiały przebazować się w rejon polowych skanowisk kierowania. Całość prac związanych z przejściem na system wojenny powinna być zakończona w ciągu jednej doby. Sprzyjać temu będzie dokładne planowanie wszystkich przedsięwzięć mobilizacyjnych z uwzględnieniem najdrobniejszych szczegółów działania już w czasie pokoju. Wobec zachodzących w aeroklubie zmian, wynikających z normalnej codziennej pracy, konieczne będzie częste uaktualnianie planów, szczególnie podziału sprzętu i personelu latającego.

c/ <u>Wybuch wojny</u> powinien zastać eskadry w zaplanowanych rejonach rozmieszczenia, w pełni gotowe do działań. Może się jednak zdarzyć tak, że okres bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa państwa będzie trwał bardzo krótko, albo wojna wybuchnie przed ogłoszeniem stanu zagrożenia. W takim przypadku trzeba będzie realizować wszystkie zadania mobilizacyjne, a równocześnie rozpocząć pracę bojową. Na taką ewentualność powinny być przygotowane odpowiednie plany, dostosowane do przewidywanych,

odmiennych w tym przypadku, warunków. Najważniejsze będzie odsunięcie eskadr, które pozostały na miejscu od obiektów zagrożonych. Powinno to odbyć się w błyskawicznym tempie systemem alarmowym natychmiast po wybuchu wojny.

Przewidywane ośrodki szkolenia byłyby uruchamiane według organizacji wojennej po zakończeniu mobilizacji lotnictwa OTK i po wykonaniu przez eskadry zadań na rzecz przegrupowania wojsk i rozśrodkowania ludności.

3. Kierunki rozwoju lotnictwa OTK i perspektywy na przyszłość

Proponowane doraźne rozwiązania najbardziej palących spraw lotnictwa OTK nie mogą przesłonić faktu, że powołana organizacja będzie pod wieloma względami niedoskonała. Nie ulega wątpliwości, że istniejący potencjał lotniczy powinien i musi być w pełni wykorzystany i to wykorzystany jak najlepiej za możliwie najniższą cenę, bez względu na to co on reprezentuje w sensie nowoczesności i możliwości bojowych. W przyjętych rozwiązaniach bardziej liczyć się będzie element ludzki niż nowoczesny sprzęt. Najważniejsze jest, aby najbardziej przydatnych i dobrze przygotowanych ludzi można było wysłać w powietrze i zagwarantować im bezpieczeństwo latania, wynikające ze sprawności technicznej sprzętu.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że do pełnego zaspokojenia potrzeb konieczne będzie w przyszłości wprowadzenie sprzętu, którym nie dysponują dzisiej aerokluby. Najważniejsze jest wprowadzenie śmigłowców w ilości choćby jednego klucza na każdą eskadrę rozpoznawczo-łącznikową i łącznikową. Dałoby to w sumie niemałą ilość 29 kluczy, czyli 87-90 śmigłowców dla łączności i rozpoznania. Równie niezbędne wydaje się wyposażenie okręgu w śmigłowcowe eskadry transportowe dla zapewnienia możliwości manewru wojsk obrony wewnętrznej w trudnych sytuacjach bojowych i dla wsparcia województw w krytycznym położeniu, jakie może powstać w wyniku uderzeń jądrowych nieprzyjaciela.

Z uwagi na wymagany poziom wyszkolenia załóg, z czasem powinny powstać regularne eskadry szturmowe. Kierunki

rozwoju i perspektywy na przyszłość należy chyba rozpatrzyć w kilku podstawowych dziedzinach, a mianowicie:
- sprzętu latającego dla różnych rodzajów lotnictwa;
- infrastruktury lotnictwa;
- struktury organizacyjnej.

1/ Sprzęt lotniczy. Przedstawiony wykaz samolotów posiadanych przez eskadry pozwala zorientować się, że z uwagi na różnorodność sprzętu, utrzymanie jego pełnej sprawności technicznej i bojowej w warunkach pracy polowej i w czasie wojny nastręczałoby bardzo poważne trudności ze względu na skomplikowane obsługi i skomplikowane zaopatrywanie. Nie mniejsze są trudności wynikające z indywidualnego traktowania poszczególnych typów maszyn w szkoleniu i w pilotażu oraz z niemożności standartowego wyposażenia samolotu w aparaturę pokładową /uzbrojenie, radiostacje, urządzenia nawigacyjne/ itd. Należy się wobec tego nastawić na stopniowe ujednolicenie wyposażenia, ograniczając się do minimalnej ilości typów maszyn do spełniania odpowiednich zadań, najlepiej do jednego lub dwu typów.

Taka modernizacja aeroklubu jest uwzględniona w zamierzeniach, realizacja tych zamierzeń napotyka jednak na poważne trudności.

Modernizacja i rozwój lotnictwa OTK musi opierać się o rozsądne założenia wykorzystania sprzętu na rzecz ludności, administracji państwowej i gospodarki narodowej. Trudno sobie wyobrazić - byłoby to nierozsądne - aby produkowano sprzęt wyłącznie na potrzeby lotnictwa OTK i tylko w świetle jego wymagań.

Lotnictwo OTK powinno rozwijać się na bazie sprzętu wykorzystywanego przez gospodarkę, a więc sprzętu pracującego w usługach gospodarczych, w rolnictwie i leśnictwie, w łączności i służbie pocztowej. Napewno wiele korzyści dałoby posiadanie w każdym województwie zespołu lotnictwa do walki ze szkodnikami polnymi i leśnymi, do dozorowania lasów, do dozorowania dróg w okresie intensywnego ruchu, do przewożenia przesyłek pocztowych do ratownictwa.

Jeżeli nastawimy się - i stać nas będzie - na nowoczesność, to lotnictwo będzie zdolne, i to wcale niewiele wyższym

kosztem, obsłużyć wiele dziedzin naszego życia. Dla przykładu warto zacytować dane dotyczące tylko pracy lotnictwa obrony cywilnej Francji, lotnictwa skromnego zresztą bo liczącego 23 maszyny, przeważnie śmigłowce. W roku 1965 lotnictwo to wykonało 2.285 lotów, z czego 1.415 lotów ratowniczych. Oto wykonywane zadania:x/

ratownictwo górskie i morskie	- 101 lotów
ewakuacja sanitarna	- 572 loty
transport personelu lekarskiego, żywności i leków	- 190 lotów
loty rozpoznawcze po katasrofach i wypadkach	- 218 lotów
loty zabezpieczające w czasie imprez lotniczych i sportowych, dozorowanie plaż	- 91 lotów
udział w ćwiczeniach i pokazach	- 77 lotów
gaszenie pożarów /wyrzucono 2.492 tony wody/	- 144 loty
transport chorych i rannych /samolot/	- 22 loty
transport leków na dużą odległość /samolot/	- 3 loty

Podany przykład wskazuje na ile praca lotnictwa może się przyczynić do zapewnienia bezpieczeństwa i szybkiej pomocy. A jest to tylko jeden wycinek działania.

Nie wchodząc zbytnio w szczegóły techniczne, nie ma chyba zasadniczych przeszkód w pogodzeniu wymagań pokojowych odnośnie konstrukcji i wyposażenia maszyn używanych przez gospodarkę narodową z wymaganiami pracy bojowej. Chodzi o uwzględnienie ich w konstrukcji i o przygotowanie niezbędnych adaptacji. Niewątpliwie trzeba będzie w tych czy innych szczegółach pójść na pewne kompromisy, które nie pozwolą na zastosowanie optymalnych rozwiązań konstrukcyjnych.

W pracy nad rozwojem lotnictwa cywilnego jako bazy dla lotnictwa OTK należy uwzględnić szerokie zastosowanie śmigłowców jako maszyn bardziej wielostronnych w wykorzystaniu cywilnym i bojowym na obszarze kraju. Śmigłowce, jeśli chodzi o typy posiadane przez nas, dadzą się wykorzystać w gospodarce i w OTK, ale i tu potrzebne będą pewne

---

x/ Protection Cibile et Securite Industrielle nr 145 Juillet - Aout 1966.

prace adaptacyjne, zwłaszcza w zakresie rozmieszczenia uzbrojenia i ewentualnego opancerzenia. Z czasem śmigłowce powinny być głównym sprzętem używanym przez lotnictwo OTK.

2/ Infrastruktura lotnictwa musi odpowiadać przyjętej organizacji terytorialnej i decentralizacji lotnictwa. Największe potrzeby dotyczyć będą urządzeń naprawczych i dostaw części zapasowych. Organizacja zaopatrzenia powinna zapewnić sprawne działanie eskadr, bez obciążania ich zadaniami gospodarczymi, a więc oprzeć się na zaopatrywaniu w dół i na ewakuacji wykonywanej przez jednostki usługowe z warsztatów lotniczych. Zaopatrzenie w materiały nielotnicze powinno odbywać się na zasadach przyjętych w OTK, na bazie terytorialnej.

Istniejące lotniska aeroklubów powinny zaspokoić potrzeby lotnictwa OTK tym bardziej, że będzie ono w znacznym stopniu wykorzystywać lotniska i lądowiska polowe /te muszą być rozpoznane i w niezbędnym zakresie przygotowane/. Jeśli byłaby przyjęta koncepcja szkolenia lotniczego na studiach wojskowych przy wyższych uczelniach, konieczne byłoby zorganizowanie lotnisk w pobliżu ośrodków akademickich.

Biorąc pod uwagę korzyści, jakie przynosi miejscowemu społeczeństwu posiadanie lądowiska, trzeba by wykorzystać do ich przygotowania pracę społeczną.

W miarę podchodzenia na śmigłowce, wojenne wymagania lotniskowe będą poważnie malały, jednakże całkowite przejście na polowy system pracy, z uwagi na prowadzone równocześnie szkolenie, nie będzie możliwe. Należy przyjąć, że każda eskadra powinna mieć swoje lotnisko podstawowe z niezbędnymi elementami zapewniającymi normalną pracę i obsługę i 2-3 lotniska polowe, z których będzie pracować w razie potrzeby. Zagrożenie tych lotnisk ze strony lotnictwa nieprzyjaciela będzie chyba niewielkie, niemniej jednak powinny one być maskowane, co przy słabej rozbudowie urządzeń - brak pasów startowych - nie będzie trudne.

W wyniku stopniowego rozwijania infrastruktury, lotnictwo OTK powinno uzyskać 40 lądowisk podstawowych i 80-120 lądowisk polowych przygotowanych. W większości prace nad

rozbudową lotnisk dotyczyć będą przystosowywania lotnisk już istniejących do potrzeba lotnictwa OTK, ponieważ aeroklub dysponuje obecnie 38 lotniskami jako tako przygotowanymi do eksploatacji, ale bez odpowiedniego zaplecza mieszkalnego.

Budownictwo lotniskowe powinno być oparte o system barakowy z uwzględnieniem ewentualnego pokojowego wykorzystania pomieszczeń na rzecz gospodarki czy wojska, na przykład dla pomieszczenia pułków i batalionów terytorialnych, brygad roboczych, ochotniczych hufców pracy, na ośrodki wypoczynkowe itp.

Służba warsztatowa lotnictwa OTK powinna w miarę możliwości zapewniać naprawę na miejscu w eskadrach poprzez ruchome brygady remontowe, wykorzystujące ewentualnie transport lotniczy, przy czym główną formą napraw powinna być wymiana zużytych czy uszkodzonych części i zespołów. Dla transportu maszyn, które muszą być oddane do warsztatów lotniczych, należałoby wyposażyć drużyny ewakuacyjne w odpowiednie platformy samochodowe oraz urządzenia do załadunku maszyn. Dla celów ewakuacji można wykorzystać adaptowany ciężki sprzęt samochodowy z gospodarki narodowej. Oczywiście jest, że części i urządzenia potrzebne do takiej adaptacji muszą być przygotowane z góry i zmagazynowane.

Doskonalenie struktury organizacyjnej będzie koniecznością wynikającą ze zmian w wyposażeniu lotnictwa OTK oraz z doświadczeń zdobytych w ćwiczeniach i w praktycznej pracy - systemu lotnictwa OTK, a także ze zmian w samej strukturze i w zadaniach obrony terytorium kraju.

Proponowane rozwiązania oparte są o istniejące możliwości i o aktualny - może niepełny - stan wiedzy w zakresie lotnictwa OTK. Wyniki nowych doświadczeń rozszerzających wiedzę o tym przedmiocie, jak i zmiany możliwości muszą wpłynąć na zmiany strukturalne.

Zdajemy sobie na przykład sprawę z tego, że oprócz działających lokalnie sił terytorialnych, tworzących sieć garnizonów i patroli między garnizonami konieczne jest posiadanie bardzo ruchliwych sił, które można byłoby przerzucać w dowolny rejon kraju dla przeprowadzenia szybkiej akcji likwidacyjnej czy nawiązania walki z desantem. Miarą współ-

czesnej ruchliwości jest ruchliwość powietrzna, a wyrazem dążenia do osiągnięcia tej ruchliwości jest tworzenia oddziałów kawalerii powietrznej.

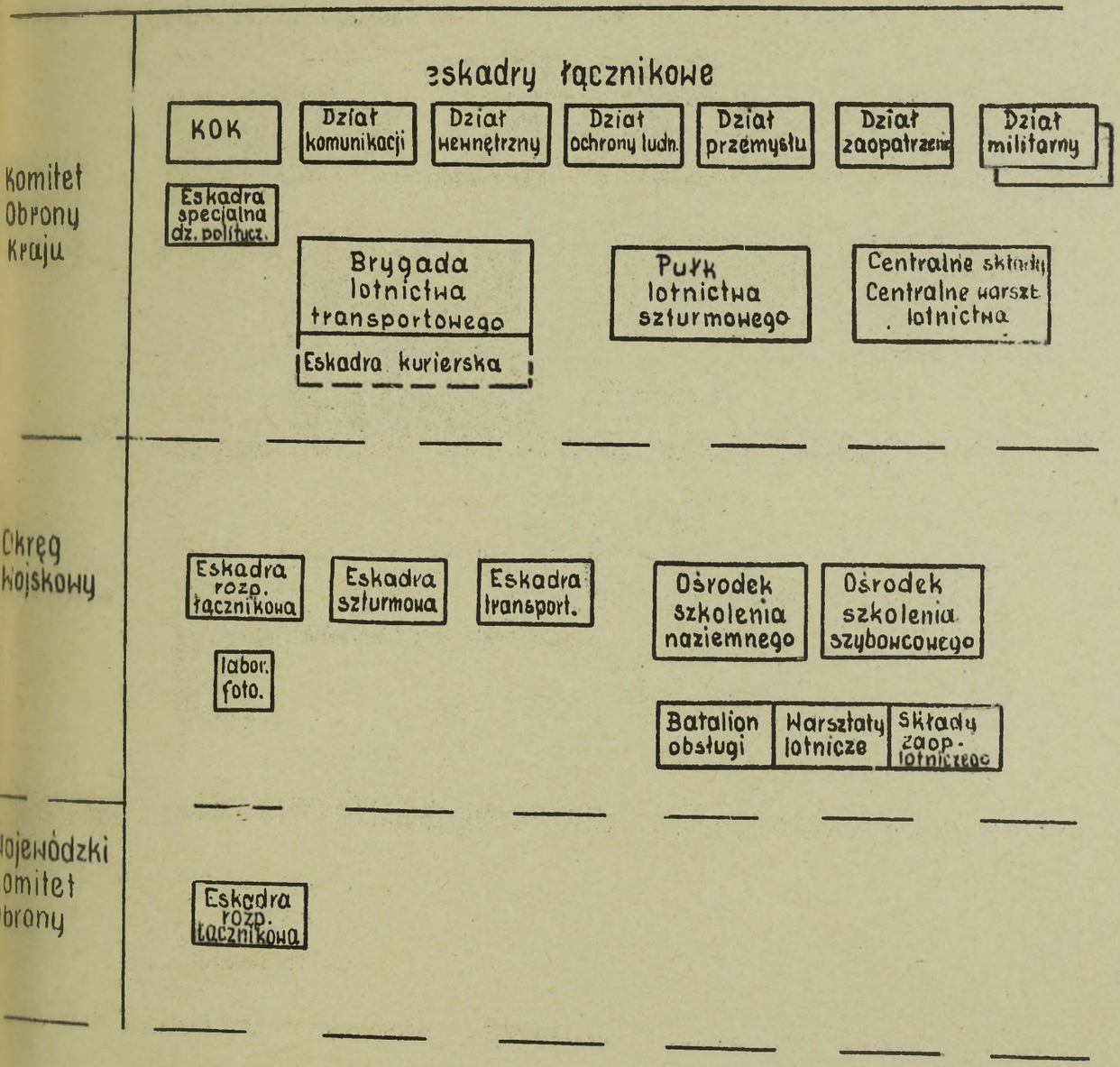
Przekształcenie przynajmniej jednej brygady wojsk obrony wewnętrznej w brygadę kawalerii powietrznej wzmocniłoby znacznie obronę lądową kraju, pozwalając na bardzo szybkie reagowanie w każdym zagrożonym miejscu. Brygada taka mogłaby być brygadą uniwersalną - do wykorzystania zarówno w siłach operacyjnych jak i w ramach obrony terytorium kraju.

Dyskusję nad tymi zagadnieniami trzeba jednak przenieść na termin późniejszy i zastanowić się nad nimi po rozwiązaniu spraw dotyczących zapewnienia obronie terytorium kraju odpowiedniego wsparcia lotniczego.

Wykonano w 120 egz.
Egz.nr 1-120 bibl.tajna
Wyk. płk Wayda
Druk. OH, dn. 3.12.66r.
Nr ks. 03376/WW

ORGANIZACJA LOTNICTWA OTK

/okres wojny/

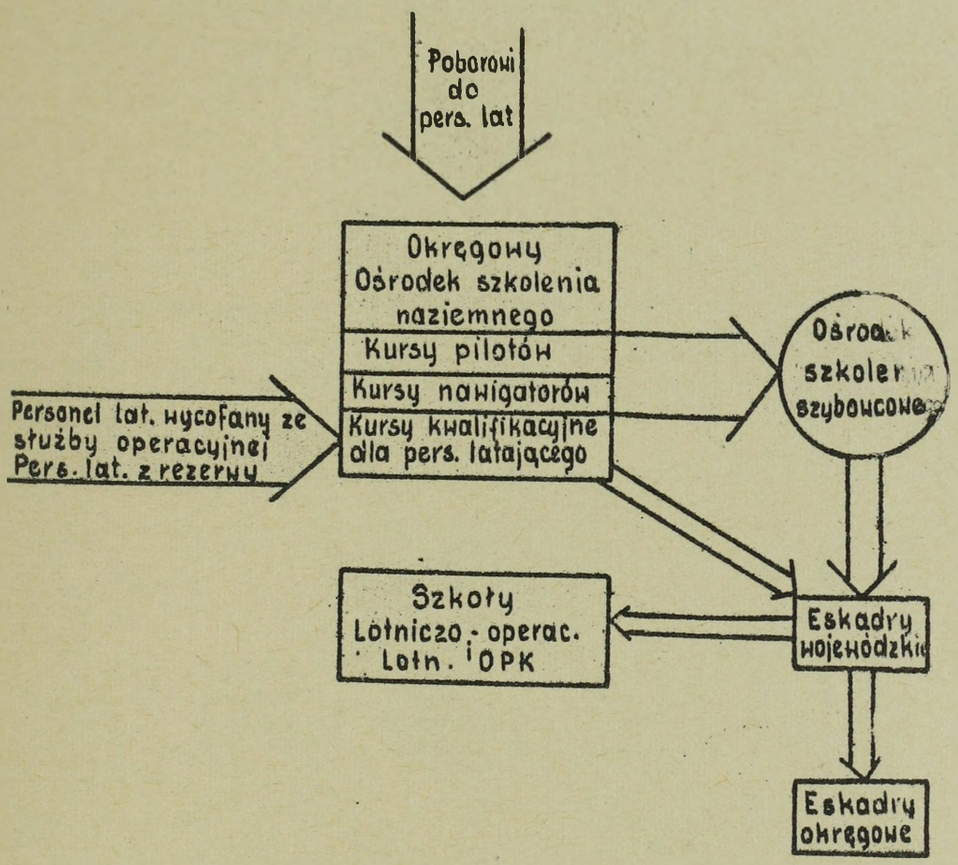


Uwaga: pod względem zaopatrzenia i napraw eskadry będą obsługiwa terytorialnie przez okręg

Schemat nr 2

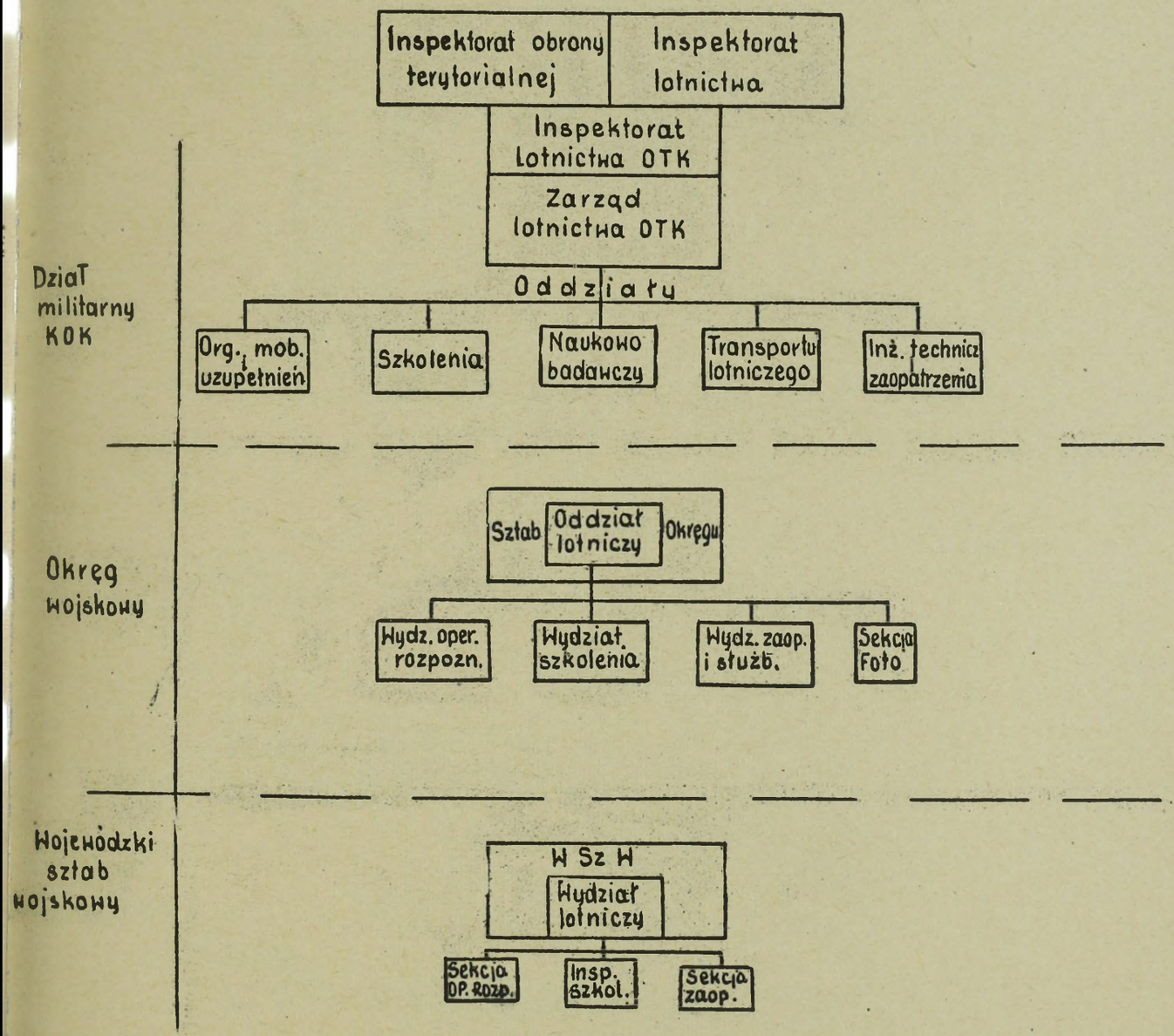
PROPONOWANY SCHEMAT SZKOLENIA LOTNICTWA

(okres wojny)



Schemat nr 3

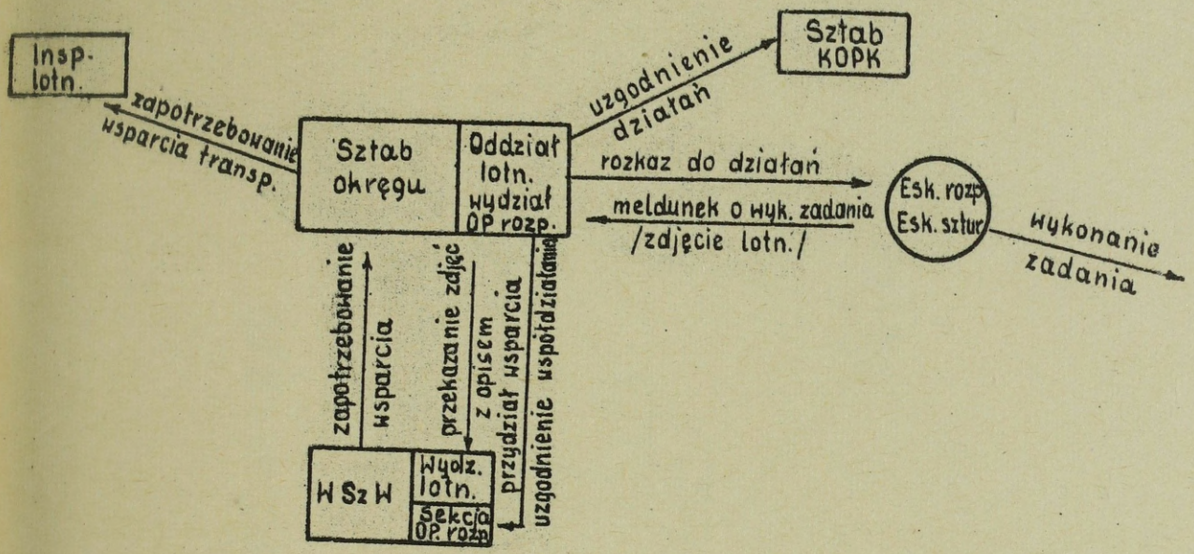
STRUKTURA DOWODZENIA LOTNICTWA OTK



Schemat nr 4

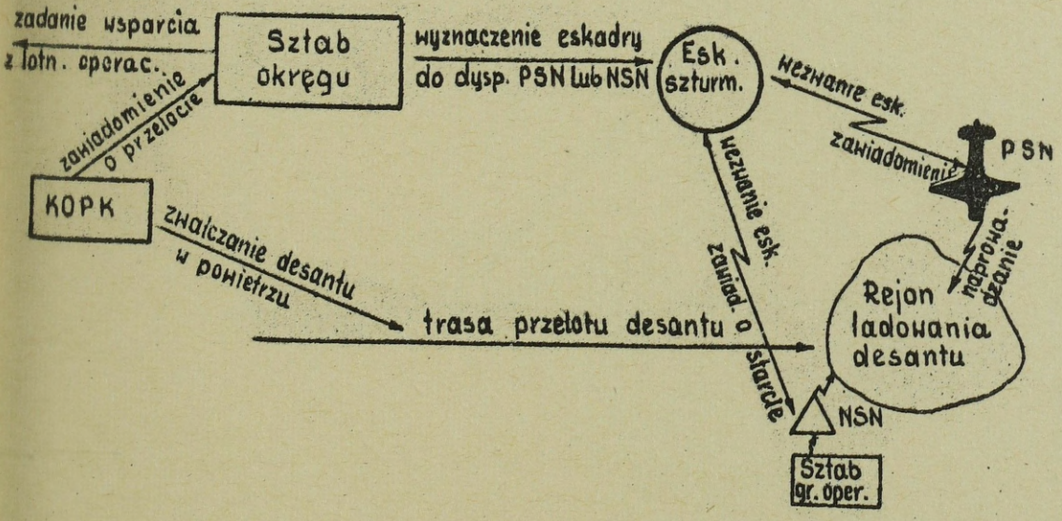
SCHEMAT WSPARCIA LOTNICZEGO

ROZPOZNANIE FOTOGR WSPARCIE OGNIOWE TRANPORT



Schemat nr 5

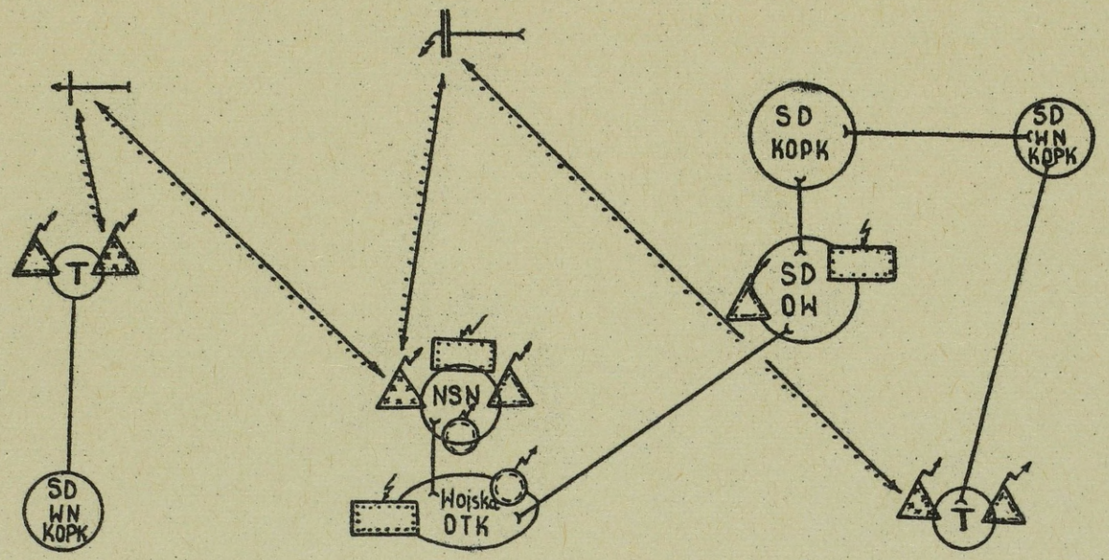
ZWALCZANIE DESANTU POWIETRZNEGO



PSN - powietrzne stanowisko naprowadzania
NSN - naziemne -"- -"-

Schemat nr 6

ŁĄCZNOŚĆ Z SAMOLOTAMI W POWIETRZU



łączność dowodzenia sztabów lotniczych

łączność z samolotami

łączność współdziałania z lotniczym stanowiskiem naprowadzania

nasłuch wiadomości z rozpoznania lotniczego