

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. generała broni K. Świerczewskiego

KATEDRA LOTNICTWA WSPARCIA

JAWNE



Egz. Nr 1

płk dr Eugeniusz BEJGIER

**WĘZŁOWE PROBLEMY WYKORZYSTANIA LOTNICTWA
FRONTOWEGO DO ZADAŃ WSPARCIA OGNIOWEGO
W OPERACJI WOJSK FRONTU**

(Skrypt wykładu)



**ARCHIWUM
BIBLIOTEKI SZKOLENIOWEJ
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego**
32818

WARSZAWA

GRUDZIEN

1966

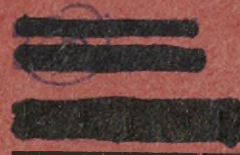


AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

im. generała broni K. Świerczewskiego

KATEDRA LOTNICTWA WSPARCIA

JAWNE

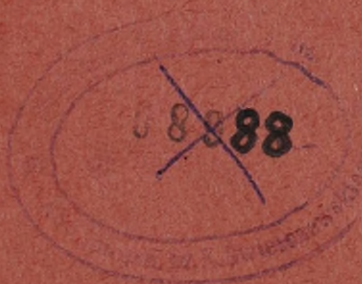


Egz. Nr 1

płk dr Eugeniusz BEJGIER

**WĘZŁOWE PROBLEMY WYKORZYSTANIA LOTNICTWA
FRONTOWEGO DO ZADAŃ WSPARCIA OGNIOWEGO
W OPERACJI WOJSK FRONTU**

(Skrypt wykładu)



**ARCHIWUM
SZKOLENIOWE
AKADEMII SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego
32818**

WARSZAWA

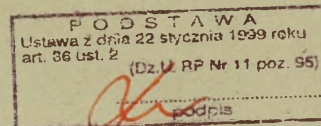
GRUDZIEŃ

1966

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

ODDZIAŁ WOJSK OPK I LOTNICTWA
KATEDRA LOTNICTWA WSPARCIA

Inkl. prot. 1207



"ZATWIERDZAM"
KOMENDANT
ODDZIAŁU WOJSK OPK I LOTNICTWA

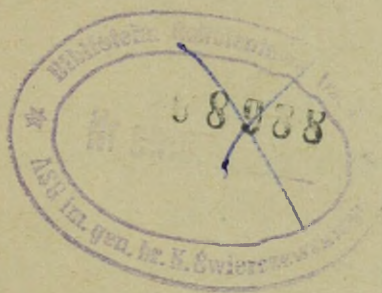
Egz. Nr... 1

płk prof. Remigiusz WOJTOWICZ

płk dr Eugeniusz BEJGIER

WĘZŁOWE PROBLEMY WYKORZYSTANIA LOTNICTWA FRONTOWEGO
DO ZADAN WSPARCIA OGNIOWEGO W OPERACJI WOJSK FRONTU.

/ Skrypt wykładu /



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

32818

WARSZAWA GRUDZIEŃ 1966 rok

Wezłowe problemy wykorzystania lotnictwa frontowego do zadań wsparcia ogniowego w operacjach wojsk Frontu.

/ Skrypt wykładu /

P l a n

W s t ę p

- I Czynniki określające charakter lotniczego wsparcia ogniowego.
- II Zwalczanie środków napadu powietrznego a wsparcie ogniowe wojsk.
- III Problemy dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia ogniowego.
- IV Wypracowanie decyzji w AL oraz planowanie działań lotnictwa.

W s t ę p

Front w swoim składzie posiada operacyjny związek lotniczy - armię lotniczą, której skład może być różny /zmienny/. Możliwości AL są zawsze zbyt małe w stosunku do potrzeb wojsk Frontu w operacji. Dlatego armia lotnicza może być okresowo wzmocniona oddziałami /związkami/ różnych rodzajów lotnictwa /myśliwskiego, myśliwsko-szturmowego, myśliwsko-bombowego, bombowego, rozpoznawczego, transportowego/ z odwodu Naczelnego Dowództwa /Dowództwa Układu Warszawskiego/, a w uzasadnionych wypadkach w wykonaniu zadań na korzyść wojsk Frontu może uczestniczyć również lotnictwo strategiczne. Aby zapewnić określony stopień konkretności w dalszych rozważaniach i kalkulacjach zakłada się, że Front posiada w swoim składzie armię lotniczą w następującym składzie^{1/} /schemat nr 1/.

1/ Przyjęty skład AL należy traktować jako jeden z możliwych wariantów.

Dwie DLM, każda po dwa plm;

Jedna DLMSz w składzie trzech plmsz i jednego plmb;

Jedna BLB, jeden plro, jeden plrt, jeden plra, jeden plt,
jeden pśś, jeden plł.

W opracowaniu zostaną przedstawione najważniejsze zagadnienia użycia sił armii lotniczej, głównie lotnictwa myśliwsko-szturmowego, myśliwsko-bombowego i bombowego, w zadaniach wsparcia ogniowego wojsk Frontu, w warunkach stosowania i niestosowania^{1/} broni masowego rażenia.

I. Czynniki określające charakter lotniczego wsparcia ogniowego.

Lotnicze wsparcie ogniowe wojsk lądowych jest to działalność ogniowa lotnictwa, wynikająca z planu działań wspieranych wojsk. Celem tej działalności jest zapewnienie wojskom lądowym warunków szybkiego osiągnięcia założonych celów operacji /walki/ poprzez zwalczanie takich obiektów nieprzyjaciela, których zniszczenie, obezwładnienie lub zatrzymanie na pewien okres czasu wpłynie bezpośrednio lub pośrednio na osiągnięcie tych celów.

Bardzo istotny wpływ na osiągnięcie celów operacji wywierają niewątpliwie rezultaty uderzeń lotnictwa na nieprzyjacielskie środki napadu powietrznego, jednak działania te, powszechnie nazywane walką o przewagę w broni raketowo-jądrowej i w lotnictwie, najczęściej rozpatruje się, jako oddzielną grupę zadań lotnictwa, a nie jako element ogniowego wsparcia wojsk. Podobnie traktowano w okresie drugiej wojny światowej zadania związane z walką o panowanie w powietrzu. W niniejszym opracowaniu podporządkowano się tej ogólnie stosowanej zasadzie grupowania zadań lotnictwa.

Lotnicze wsparcie ogniowe wiąże się ściśle z działaniami wspieranych wojsk. Zadania wsparcia ogniowego wynikają z zadań wojsk lądowych i warunków w jakich są one wykonywane. Sytuacja lądowa, potrzeby wspieranych wojsk określają czas, sposób oraz wymagane rezultaty działań lotnictwa.

1/ Pod pojęciem "warunków nie stosowania bmar" rozumie się warunki istnienia stałego zagrożenia ze strony tej broni.

1. Potrzeby wspieranych wojsk - czynnik określający charakter lotniczego wsparcia ogniowego

Zadania lotniczego wsparcia mogą wynikać zarówno z taktycznych potrzeb walczących wojsk, jak i z bardziej ogólnych, operacyjnych potrzeb pola bitwy. Potrzeby wojsk określają więc taktyczny /bezpośredni/ lub operacyjny /pośredni/ charakter lotniczego wsparcia ogniowego. Zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów operacji przez wojska Frontu mają rezultaty wsparcia pośredniego, obejmującego zadania o znaczeniu operacyjnym, wykonanie których wpływa na przebieg i wynik operacji. Do zadań tego typu można zaliczyć zwalczanie operacyjnych i operacyjno-strategicznych odwodów nieprzyjaciela, głównie wojsk pancernych, zmechanizowanych i desantowych oraz środków transportowych i obiektów komunikacji lądowej, powietrznej i morskiej /izolacja pola ~~bitwy~~/, a także dezorganizowanie systemów dowodzenia i zaopatrzenia wojsk nieprzyjaciela. Ten rodzaj ogniowego wsparcia, łącznie z walką o przewagę w broni raketowo - jądrowej i w lotnictwie, ma na celu uchwycenie i utrzymanie inicjatywy operacyjnej, dla zapewnienia wojskom Frontu warunków umożliwiających osiągnięcie celów operacji. Bez tych warunków operacja nie miałaby szans powodzenia.

Pośrednia forma pomocy ogniowej ze strony lotnictwa najczęściej wojskom nie wystarcza. Potrzebna jest również pomoc bezpośrednia, wynikająca z potrzeb wojsk realizujących taktyczne cele walki, a polegająca na obezwładnianiu i niszczeniu obiektów przeciwdziałających lub mogących przeciwdziałać wojskom w wykonaniu zadań taktycznych. Będą to zwykle obiekty znajdujące się w bezpośredniej styczności z wspieranymi wojskami, a więc: artyleria, taktyczne wojska raketowe,^{1/} odwody taktyczne, umocnienia obronne oraz środki dowodzenia. Rezultaty uderzeń lotnictwa wykonywanych w ramach bezpośredniego wsparcia ogniowego wpływają zwykle bezpośrednio

1/ Zwalczanie taktycznych wojsk raketowych w ramach wsparcia ogniowego zwiększa ogólne rezultaty walki o przewagę w środkach napadu powietrznego.

na przebieg i wynik walki lądowej. Zadania bezpośredniego wsparcia ogniowego lotnictwo może wykonywać na korzyść związków taktycznych /oddziałów/ nacierających od czoła, na korzyść desantów działających na terenie nieprzyjaciela, a także na korzyść wojsk zwalozających /likwidujących/ desanty przeciwnika.

Potrzeby wojsk lądowych w zakresie lotniczego wsparcia ogniowego będą różne w warunkach stosowania i w warunkach nie-stosowania bombar. W przypadku stosowania bombar przez strony walczące charakter potrzeb wojsk w zakresie wsparcia ogniowego wynika z charakteru atomowego pola bitwy. W rezultacie stosowania na szeroką skalę broni jądrowej oczekuje się dalszego wzrostu rozmachu i ruchliwości działań, prowadzonych przez ruchliwe zgrupowania, przenikające szybko w głąb terenu nieprzyjaciela dla uchwycenia, a następnie opanowania ważnych rejonów.

Jedną z cech atomowego pola bitwy ma być wzrost tempa działań wojsk dzięki zastosowaniu skuteczniejszych w działaniu sił i środków. Zwiększenie mocy uderzeń obywatelniających obronę przeciwnika zapewni broń jądrowa, a wzrost szybkości działań zapewni manewr sił drogą powietrzną, gwarantujący z jednej strony szybkość działania, a więc i zaskoczenie przeciwnika, z drugiej strony - umożliwi bezpieczne omijanie stref zniszczeń i skażeń.

W tej sytuacji najbardziej uzasadniona wydaje się być potrzeba angażowania lotnictwa w ogniowe przygotowanie warunków wysadzenia i działań desantów, polegające na zwalczaniu odwodów nieprzyjaciela kierowanych do rejonu działań desantu /izolowanie rejonu/, a niekiedy także bezpośrednio w walki prowadzone przez wojska desantu w toku wykonywania przez nie zadań, ze względu na to, że własne możliwości ogniowe desantów zawsze będą za małe w porównaniu z potrzebami wynikającymi z charakteru wykonywanych zadań i warunków w jakich zadania będą wykonywane.

Zakłada się, że wojska lądowe /pancerne i zmechanizowane/ wykorzystując skutki uderzeń jądrowych i rezultaty działań desantów, będą w stanie rozwijać natarcie w dużym tempie. Wojska te będą mogły znacznie szerzej niż wojska desantowe korzystać z posiadanej broni raketowej i artylerii stanowiących skuteczny środek wsparcia ogniowego, i dlatego potrzeba angażowania lotnictwa w bezpośrednie wsparcie ogniowe ich działań zmniejszy się.

Zresztą wydaje się, że uzyskanie warunków sprzyjających rozwinięciu natarcia w dużym tempie będzie wymagało likwidowania lub przynajmniej znacznego osłabienia głównych przeszkód /przede wszystkim podchodzących z głębi odwodów nieprzyjaciela /na kierunku natarcia możliwie wcześniej, nim nastąpi zbliżenie ich z naszymi nacierającymi wojskami. Możliwość skutecznego oddziaływania przez lotnictwo na obiekty znajdujące się już w bezpośredniej styczności z naszymi wojskami będą znacznie mniejsze. Stąd wniosek, że w warunkach stosowania bmar wśród zadań ogniowego wsparcia lotniczego powinny przeważać zadania wsparcia pośredniego.

W przypadku ~~nie~~stosowania bmar przez strony walczące potrzeby wojsk w zakresie lotniczego wsparcia ogniowego, a szczególnie w zakresie wsparcia bezpośredniego, ogólnie rzecz biorąc, mogą być znacznie większe niż w okresie drugiej wojny światowej, chociażby ze względu na mniejsze niż wówczas nasycenie wojsk lądowych artylerią, która stanowiła zawsze podstawowy środek bezpośredniego wsparcia ogniowego wojsk na polu walki. Nie negując więc znaczenia lotniczego wsparcia pośredniego w skali operacji frontowej, należy sądzić, że w warunkach ~~nie~~stosowania bmar przez strony walczące potrzeby wojsk w zakresie bezpośredniego wsparcia ogniowego mogą często przeważać nad potrzebami w zakresie wsparcia pośredniego. Możliwości zorganizowania obrony w warunkach ~~nie~~stosowania bmar będą znacznie większe niż w warunkach stosowania tej broni i dlatego należy liczyć się z dużym oporem, jaki mogą napotykać nacierające wojska. W tej sytuacji może się okazać, podobnie zresztą jak to miało miejsce bardzo często w okresie drugiej wojny światowej, że obiekty pola walki /środki ogniowe, umocnienia obronne, taktyczne odwody itp./, stanowiące podstawę oporu broniących się wojsk staną się pierwszoplanowymi obiektami działań lotnictwa. W warunkach, gdy osiągnięcie celu operacyjnego będzie możliwe tylko metodą kolejnego zrealizowania celów taktycznych, bezpośrednie lotnicze wsparcie walki lądowej będzie niewątpliwie angażowało główne siły armii lotniczej.

Potrzeby wspieranych wojsk stanowią bardzo istotny, ale nie jedyny czynnik, określający charakter wsparcia lotniczego. Działania lotnictwa tylko wtedy mogą zapewnić pożądany wpływ na przebieg i wynik działań wspieranych wojsk, gdy charakter wykonywanych zadań uwzględnia realne możliwości posiadanych sił. Inaczej mówiąc, wsparcie lotnicze może być tylko takie, na jakie pozwalają realne możliwości lotnictwa.

Skala zastosowania lotnictwa musi mieć pełne uzasadnienie w jego realnych możliwościach. W tym wypadku chodzi o możliwości tych sił armii lotniczej, które mogą być użyte do wykonania zadań ogniowego wsparcia wojsk lądowych. Będą to:

- trzy plmsz na samolotach Lim-6 bis, Lim-5 m i Lim-2;
- jeden plmb na samolotach Su-7BM;
- jedna BLB na samolotach Il-28.

Zakładając w dziesięciodniowej operacji frontowej dopuszczalne natężenie działań: dla lotnictwa myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego po 3 loty na załogę dziennie w ciągu 3-ech dni operacji i po 2 loty na załogę dziennie w ciągu następnych 7 dni operacji, a dla lotnictwa bombowego po 2 loty na załogę dziennie w ciągu 2-ech dni operacji i po 1,5 lotu na załogę dziennie w ciągu następnych 8-miu dni operacji okaże się, że w ciągu dziesięciu dni operacji trzy pułki lotnictwa myśliwsko-szturmowego mogą wykonać $69 \text{ p/l} = 207 \text{ e/l}$;

jeden pułk lotnictwa myśliwsko-bombowego może wykonać $23 \text{ p/l} = 69 \text{ e/l}$;

Jedna brygada lotnictwa bombowego może wykonać $16 \text{ B/l} = 48 \text{ e/l}^{1/}$

Na możliwości tych sił składają się różne elementy. Najważniejszymi z nich są:^{2/}

- skuteczność stosowanych środków rażenia;
- głębokość strefy działania;
- zdolność przenikania przez system obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela;
- stopień zależności od warunków atmosferycznych i od pory do by.

1/ Przyjęto w brygadzie lotnictwa bombowego trzy eskadry bombowe i jedną eskadrę radioelektronicznego przeciwdziałania.

2/ Nie uwzględniono ani strat własnych w lotnictwie ani ewentualnego uzupełnienia jednostek lotniczych w czasie operacji. Nie uwzględniono również ewentualnego wzmocnienia AL oddziałami z OND.

W warunkach stosowania bmar najpoważniejszą siłę uderzeniową AL stanowi pułk lotnictwa myśliwsko-bombowego, wyposażony w samoloty Su-7BM i mogący w związku z tym stosować różne bomby jądrowe o mocy do 75 KT włącznie. Pułk ten może z powodzeniem wykonywać zadania charakteru operacyjnego w granicach taktycznego promienia działania.

Możliwości pozostałych rodzajów lotnictwa /lotnictwo myśliwsko-szturmowe, lotnictwo bombowe/ są mniejsze niż możliwości LMB, ponieważ z broni masowego rażenia mogą stosować jedynie środki chemiczne. Niemniej jednak w granicach własnego promienia działania mogą również uczestniczyć w wykonaniu zadań o charakterze operacyjnym. Tak więc możliwości ogniowe lotnictwa w warunkach stosowania bmar zezwalają na wykonanie zadań o znaczeniu operacyjnym. Jeżeli ponadto uwzględnić fakt, że strefa działań lotnictwa stosującego środki masowego rażenia powinna być odsunięta od linii styczności bojowej w głąb obszaru nieprzyjaciela ze względu na bezpieczeństwo własnych wojsk, to nasuwa się wniosek, że w przypadku stosowania bmar przez strony walczące, wśród wykonywanych przez lotnictwo zadań wsparcia ogniowego powinny przeważać zadania wsparcia pośredniego.

W warunkach ~~nie~~stosowania bmar możliwości ogniowe lotnictwa frontowego wykonującego zadania wsparcia będą znacznie mniejsze, zarówno w porównaniu z warunkami, gdy może on tę broń stosować, jak i w porównaniu z okresem drugiej wojny światowej, kiedy to lotnictwa było kilkakrotnie więcej niż obecnie, mimo tego, że wzrosła efektywność stosowanych przez lotnictwo klasycznych środków rażenia. W tej sytuacji należy liczyć się z koniecznością zmniejszenia głębokości strefy działań lotnictwa, ponieważ rozszerzenie tej strefy, przy braku po temu odpowiednich możliwości, prowadzi zawsze do rozproszenia wysiłku, nie dając w zamian żadnego efektu w sensie operacyjno-taktycznym. Im dalej od wspieranych wojsk planowane są uderzenia lotnictwa, tym bardziej długotrwały powinien być ich efekt, aby mógł być wykorzystany przez wojska. Jeżeli możliwości ogniowe lotnictwa nie gwarantują uzyskania efektów długotrwałych, głębokość działań lotnictwa należy maksymalnie ograniczać. Uderzenia nawet niewielkimi siłami lotnictwa mogą być bardzo skuteczne, jeżeli będą wykonywane na obiekty

położone bezpośrednio przed nacierającymi wojskami, gdyż to pozwala na natychmiastowe wykorzystanie skutków tych uderzeń przez wspierane wojska.

Z powyższych rozważań wynika, że w warunkach niestosowania bmar zarówno potrzeby wspieranych wojsk, jak i możliwości lotnictwa frontowego wskazują na zadania bezpośredniego wsparcia, jako główny zakres wykorzystania lotnictwa myśliwsko-szturmowego /myśliwsko-bombowego/ i bombowego. Jednocześnie nasuwa się pytanie, jakimi siłami będą w tych warunkach wykonywane zadania wsparcia pośredniego, a także zadania związane z walką o przewagę w powietrzu. Osiągnięcie celów operacji zaczepnej wymaga przejęcia i utrzymania inicjatywy operacyjnej, a to z kolei będzie niemożliwe bez wykonania określonych zadań, o charakterze operacyjnym. Jeżeli możliwości organicznych sił armii lotniczej nie pozwalają na realizację tych zadań należy liczyć się z koniecznością użycia do tego celu innych sił, np. lotnictwa strategicznego, a plan działań AL w operacji frontowej powinien to uwzględniać.

Głębokość strefy działań lotnictwa wspierającego wojska lądowe zależy od taktycznego promienia działania samolotów /grup/ przewidzianych do wykonania zadań wsparcia oraz od położenia lotnisk bazowania w stosunku do linii styczności bojowej. Z kolei taktyczny promień działania zależy od warunków lotu /profil i prędkość lotu/ oraz od ilości zabieranego paliwa. Niektóre z tych zależności przedstawia tabela:^{1/}

1/ Obliczenia niezbędne dla sporządzenia tabeli wykonali
płk dr Dworak Roman i płk dr Wyszyński Leon.

Wpływ H_{lotu} i zapasu paliwa na taktyczny promień działania
/dla zakresu max.zasięgu/

Typ samolotu	H lotu /m/	Takt.prom.dział.klucza samolot./km	
		bez dodatk.zbiorn.	z dodatk.zbiorn.
Lim-2	100	115	280
	100-5000 ¹	170	320
Lim-5 m	100	133	235
	100-5000	180	314
Lim-6 bis	100	140 ²	178 ²
	100-8000	170	233
Su-7BM	100	130	260
	100-10000	225	340
Il-28	200		338
	500		354
	1000		378
	5000		576
	10000		780

Loty na dużych wysokościach zapewniają samolotom odrzutowym największy zasięg, ale coraz skuteczniejsza obrona przeciwlotnicza zmusza do wykonywania lotów na możliwie małych wysokościach, a to powoduje znaczne skracanie taktycznego promienia działania. W celu jego zwiększenia można stosować kombinowany/zmienny/ profil lotu. Im dalej od linii styczności bojowej położone są lotniska bazowania, tym dłuższy będzie odcinek trasy, na którym lot może być wykonywany na dużej wysokości, a tym samym wzrasta zarówno znaczenie jak i możliwości stosowania kombinowanego profilu lotu w celu zwiększenia taktycznego promienia działań lotnictwa.

1/ Kombinowany /zmienny/ profil lotu: np. lot do celu odbywa się na wysokości 100 m, a powrót na lotnisko po wykonaniu zadania - na wysokości 5000 m.

Ponadto zabiera się /kosztem ładunku bojowego/ dodatkowe zbiorniki paliwa, a także zmniejsza się skład grup lecących we wspólnym ugrupowaniu bojowym.

Istotny wpływ na głębokość strefy działań lotnictwa wywierają warunki bazowania. Im bliżej linii styczności bojowej znajdują się eksploatowane lotniska, tym większa może być głębokość oddziaływania lotnictwa na obiekty nieprzyjaciela.

Bazowanie lotnictwa powinno odpowiadać zamiarowi użycia posiadanych sił w planowanej operacji, zapewniając:

- możliwość wykonania przez lotnictwo wyznaczonych mu zadań;
- możliwość zmasowanego użycia głównych sił na decydujących kierunkach;
- bezpieczeństwo bazowania oddziałów /związków/ lotniczych.

Dla rozmieszczenia oddziałów AL wykonujących zadanie wsparcia potrzebą przynajmniej sześć lotnisk, jeśli przyjąć, że każdy plmsz /plmb/ bazuje na jednym lotnisku, a BLB bazuje na dwóch lotniskach. Jeżeli uwzględnić również potrzebę posiadania kilku lotnisk zapasowych, umożliwiających zmianę lotniska bazowania w celu zwiększenia bezpieczeństwa oddziałów lotniczych, ilość potrzebnych lotnisk wzrośnie.

Aby określony rodzaj lotnictwa mógł wykonać wyznaczone mu zadania, musi posiadać lotniska oddalone od rejonu przyszłych działań na odległość mniejszą niż wynosi taktyczny promień działania posiadanych na wyposażeniu samolotów.

Dla założonego wcześniej sprzętu można przyjąć, że w warunkach niestosowania bmar pas bazowania lotnictwa myśliwsko-szturmowego/myśliwsko-bombowego/ powinien znaleźć się w odległości 60-100 km od linii styczności bojowej, a pas bazowania lotnictwa bombowego o około 100 km głębiej /150-200 km od linii Frontu/. W warunkach wysokiego stopnia zagrożenia wynikającego z wzrostu możliwości użycia broni jądrowej przez przeciwnika, odległości podane są myślnikiem będą z zasady przednią granicą pasa bazowania omawianych rodzajów lotnictwa.

Niestety, nie zawsze będzie możliwe przygotowanie lotnisk w wygodnej dla działań odległości od linii styczności bojowej, szczególnie w warunkach dużego tempa natarcia wojsk własnych. W miarę przesuwania się linii frontu rejony działań lotnictwa będą się oddalały od lotnisk bazowania i tym samym zmniejszą się możliwości lotnictwa, zwłaszcza lotnictwa, zwłaszcza lotnictwa myśliwsko-szturmowego /myśliwsko-bombowego/. Ale nie tylko duże tempo natarcia utrudnia warunki bazowania lotnictwa. Małe tempo działań, ale duża głębokość pola bitwy, obecność nierozbitych sił przeciwnika na tyłach naszych wojsk, a także działalność grup dywersyjnych, mogą poważnie utrudnić lub nawet uniemożliwić eksploatację uchwytywanych przez nacierające wojska lotnisk, budowę nowych lotnisk, wykorzystanie odcinków autostrad itp.

W oparciu o planowane tempo natarcia wojsk lądowych oraz przewidywane zadania bojowe w poszczególnych dniach /okresach/ operacji planuje się manewr oddziałów lotniczych ze zmianą lotnisk bazowania, w celu zapewnienia ciągłości wykonywania zadań przez lotnictwo na korzyść wojsk lądowych. Manewr ten zależy od możliwości budowy nowych lotnisk i stopnia przydatności lotnisk nieprzyjaciela, zajmowanych przez nacierające wojska lub uchwytywanych przez grupy desantowe.

Przygotowanie dostatecznej ilości lotnisk w toku trwania operacji zaczepnej jest sprawą niezwykle skomplikowaną. Jeżeli założyć, że wojska lądowe wymagają lotniczego wsparcia ogniowego na przestrzeni trwania całej operacji, a oddawane do eksploatacji lotniska będą położone w odległości około 100 km od linii styczności bojowej, to przy tempie natarcia wojsk wynoszącym około 40 km/dobę, połowa oddziałów lotnictwa myśliwsko-szturmowego /myśliwsko-bombowego/ powinna przebazowywać się codziennie w ślad za nacierającymi wojskami. Oznacza to, że lotnictwo to powinno trzymać dwa lotniska dziennie. Wzrost tempa natarcia, lub większa niż 100 km odległość nowych lotnisk od linii styczności bojowej, wymagają zwiększenia częstotliwości przebazowania oddziałów lotniczych, a więc i zwiększenia ilości lotnisk oddawanych codziennie do eksploatacji.

Jeżeli strony walczące będą stosowały bmar, bazowanie będzie znacznie mniej wygodne /głębsze/ niż w warunkach, gdy bmar nie będzie stosowana, ponieważ lotniska będą z zasady niszczone bronią jądrową w pierwszej kolejności. Względy bezpieczeństwa zmuszą do oddalenia pasa bazowania od linii styczności bojowej i w związku z tym niezbędne może okazać się przygotowanie pomocniczej sieci lotnisk manewrowych /wysuniętych lub podskokowych/, wykorzystywanych doraźnie w celu zwiększenia zasięgu działań lotnictwa. W tym wypadku należy również dążyć do tego, aby oddziały lotnicze miały po dwa lotniska do swojej dyspozycji.

Z powyższych rozważań wynika, że głębokość strefy działań lotnictwa wspierającego wojska lądowe będzie dla poszczególnych rodzajów lotnictwa różna w różnych okresach operacji. Na początku operacji prowadzonej bez użycia bmar lotnictwo myśliwsko-szturmowe może wykonywać zadania do głębokości około 100 km w głąb obszaru nieprzyjaciela, lotnictwo myśliwsko-bombowe do głębokości około 150 km, lotnictwo bombowe jest w stanie wykonywać zadania jeszcze głębiej. W toku trwania operacji trudności związane z terminowym przygotowaniem lotnisk mogą spowodować, że głębokość działań lotnictwa będzie stopniowo ulegała zmniejszeniu. Równocześnie z tym, będą zmniejszały się rezultaty uderzeń lotnictwa, ponieważ kosztem ładunku bojowego będą zabierane dodatkowe zbiorniki paliwa.

Jednym z czynników określających możliwości lotnictwa jest jego zdolność przenikania przez nieprzyjacielski system obrony przeciwlotniczej. W celu zwiększenia własnych możliwości w tej dziedzinie lotnictwo stosuje:

- loty na możliwie największej prędkości;
- loty na możliwie małej lub możliwie dużej wysokości;
- manewrowanie w strefie dowodzenia środkami obrony powietrznej i w strefie ognia naziemnych środków obrony przeciwlotniczej, a także podczas odpierania ataków myśliwców nieprzyjaciela;
- radioelektroniczne przeciwdziałanie;
- w miarę możliwości odpowiednie planowanie działalności ogniowej i rozpoznawczej w celu okresowego uzyskiwania dużej intensywności lotów, powodującej rozproszenie wysiłku

nieprzyjacielskich środków obrony powietrznej;
- odpowiedni wybór trasy lotu, składu grupy i ugrupowania bojowego.

Niezależnie od tych przedsięwzięć niezbędne jest również niszczenie i obezwładnianie środków OPL. Przedsięwzięcia mające na celu zapewnienie przeniknięcia samolotów /grup/ przez strefę działań środków OPL mają szczególną wagę w wypadku nie-stosowania bmar przez strony walczące, ponieważ w tych warunkach trwałość systemu OPL może być stosunkowo duża. Niemniej jednak możliwości przeniknięcia będą istniały zawsze, ponieważ w dynamice walki ciągłość nieprzyjacielskiego radiolokacyjnego pola wykrywania i naprowadzania jest mało prawdopodobna. Znacznego zmniejszenia się trwałości, a więc i skuteczności systemu OPL należy oczekiwać w wypadku stosowania bmar przez strony walczące. W związku z tym lotnictwo wykonujące zadania wsparcia będzie korzystało ze znacznej swobody w zakresie wyboru warunków lotu /wysokość, prędkość/ i warunków wykonania zadań /uderzeń/, dzięki czemu wzrośnie taktyczny promień działania lotnictwa.

II. Zwalczanie środków napadu powietrznego a wsparcie ogniowe wojsk

Pojawienie się broni jądrowej oraz bardzo szybki rozwój nowoczesnych sił stosujących tę broń /wojska rakietowe i lotnictwo/ spotęgowały niebezpieczeństwo uderzeń z powietrza, kryjących w sobie zawsze groźbę masowych strat. W tej sytuacji wywalczenie przewagi w zakresie broni jądrowej u sił stosujących tę broń, staje się nieodzownym warunkiem uzyskania powodzenia w działaniach. Szczególnie w wypadku, gdy strony walczące stosują bmar, wpływ rezultatów tej walki na przebieg i wynik operacji może być decydujący, bez porównania większy niż wpływ rezultatów walki o panowanie w powietrzu w okresie drugiej wojny światowej.

Środki napadu powietrznego, powinny być zwalczane stale i konsekwentnie, w miarę ich wykrywania, bez względu na warunki atmosferyczne i porę doby. Zagadnienie udziału lotnictwa frontowego w omawianej walce łączy w sobie dwie różne metody działania: metodę zaczepną, polegającą na niszczeniu środków napadu powietrznego na ziemi /przed ich użyciem/, i metodę obronną -

polegającą na niszczeniu tych środków w powietrzu/ w czasie ich lotu/, w ramach osłony wojsk i tyłów Frontu. W niniejszym opracowaniu interesuje nas jedynie metoda pierwsza, stosowana przez lotnictwo myśliwsko-szturmowe, myśliwsko-bombowe i bombowe, a więc przez te same siły, które uczestniczą w wykonaniu zadań ogniowego wsparcia wojsk Frontu.

W walce ze środkami napadu powietrznego decydujące znaczenie posiadają rezultaty stosowania zaczepnej metody walki, polegającej na zwalczaniu tych środków na ziemi. Szczególnie w warunkach masowego stosowania broni raketowo-jądrowej zaczepne metody działania zyskują na znaczeniu, ponieważ w takich warunkach żaden system obronny nie może równać się pod względem skuteczności z działaniami zaczepnymi. Środki i sposoby napadu mają obecnie zdecydowaną przewagę nad środkami i sposobami osłony. Środki napadu z powietrza wygrały wyścig i dystans między nimi a środkami obrony powietrznej będzie prawdopodobnie wzrastał coraz bardziej na korzyść pierwszych. Sądzić należy, że coraz więcej będzie takich środków napadu, których środki obrony powietrznej nie będą w stanie zwalczać w locie. Pozostaje więc tylko niszczenie takich środków na ziemi, przed ich użyciem.

Niezależnie od przewagi technicznej, środki napadu mają zawsze przewagę jeśli chodzi o inicjatywę działania, podczas gdy środki obrony powietrznej są zmuszone czekać na naloty, a więc na inicjatywę przeciwnika. Dlatego nie negując konieczności organizowania obrony powietrznej wojsk i tyłów Frontu należy równocześnie pamiętać, że uzyskanie operacyjnej przewagi w broni raketowo-jądrowej i w lotnictwie jest możliwe przede wszystkim w wyniku skutecznego zwalczania tych środków na ziemi.

Potrzebą prowadzenia walki o przewagę w broni raketowo-jądrowej i w lotnictwie istnieje zawsze z tym, że w zależności od stosowania lub niestosowania broni przez strony walczące, różne będzie znaczenie poszczególnych obiektów /środki jądrowe, wojska raketowe, lotnictwo/ a więc i różna powinna być kolejność zwalczania ich. Najogólniej rzecz biorąc w wypadku stosowania broni, broń raketowo-jądrowa powinna być zwalczana w pierwszej kolejności, a w przypadku niestosowania tej

broni - pierwszoplanowym zadaniem wykonywanym w ramach omawianej walki staje się zwalczanie nieprzyjacielskiego lotnictwa. W obu wypadkach należy niszczyć środki radiotechniczne w celu zdeorganizowania pracy nieprzyjacielskiego systemu wykrywania, powiadamiania i naprowadzania, stwarzając w ten sposób własnemu lotnictwu dogodniejsze warunki działania.

W warunkach stosowania bmar przez strony walczące głównym obiektem działań lotnictwa w walce o uzyskanie przewagi w środkach napadu powietrznego będą więc wojska rakietowe. Uderzenia na nieprzyjacielskie lotniska, jako na obiekty typu stałego, powinny być wykonywane głównie przez własne wojska rakietowe z zastosowaniem głowic jądrowych.

Lotnictwo może zwalczać wojska rakietowe zarówno w rejonach rozmieszczenia ich, jak i w marszu z tym, że zwalczanie obiektów w marszu /w ruchu/, jako praktycznie mało skuteczne dla innych środków ogniowych np. dla własnych wojsk rakietowych /staje się najbardziej typowym dla lotnictwa.

Wojska rakietowe są obiektem bardzo wrażliwym na uderzenia lotnictwa stosującego nawet klasyczne środki rażenia, głównie pociski artyleryjskie i rakiety "powietrze-ziemia". Atakowanymi przez lotnictwo elementami wojsk rakietowych mogą być:

- radiotechniczne środki kierowania lotem rakiet;
- same rakiety;
- wyrzutnie rakietowe;
- środki transportowe.

Stosowanie przez lotnictwo /myśliwsko-bombowe/ bomb jądrowych umożliwia jednocześnie niszczenie całych pododdziałów wojsk rakietowych. Również stosowanie środków chemicznych zwiększa efekty uderzeń lotnictwa.

W warunkach niestosowania bmar głównym obiektem działań lotnictwa w omawianej walce będą samoloty na lotniskach. Zadania tego typu wymagają jednak wydzielania znacznych sił lotnictwa myśliwsko-szturmowego lub lotnictwa myśliwsko-bombowego. Jeżeli posiadane siły lotnicze są za małe, aby zniszczyć samoloty nieprzyjaciela na określonych lotniskach, cel działań lotnictwa zawęży się do okresowego wyeliminowania określonych sił lotniczych nieprzyjaciela z działań /zablakowanie ich na lotniskach/ przez zniszczenie pasów startowych na lotniskach aktualnie eksploatowanych.

Te same siły lotnicze są w stanie klasycznymi środkami rażenia kilkakrotnie więcej samolotów okresowo załokować na lotniskach niż zniszczyć. Obok blokowania i niszczenia samolotów na lotniskach celem uderzeń lotnictwa może być również dezorganizowanie budowy i remontu lotnisk.

Do zwalczania środków napadu powietrznego na ziemi mogą być angażowane ze składu armii lotniczej w zasadzie te same siły, które przewiduje się wykorzystać do wsparcia ogniowego wojsk Frontu, a więc: pułki lotnictwa myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego oraz brygadę lotnictwa bombowego. W uzasadnionych wypadkach część sił lotnictwa myśliwskiego może być również wykorzystana do uderzeń na cele naziemne. Mimo wszystko są to siły bardzo skromne. Dążenie do wykonania przy ich pomocy zarówno zadań wsparcia ogniowego, jak i zadań związanych z uzyskaniem przewagi w środkach napadu powietrznego, spowoduje rozproszenie wysiłku tych skromnych sił.

Wskorzystując wnioski wynikające z oceny możliwości lotnictwa frontowego zawarte w rozdziale dotyczącym lotniczego wsparcia wojsk można stwierdzić, że w warunkach niestosowania bmar przez strony walczące, charakteryzujących się szczególnie dużym zapotrzebowaniem wojsk na bezpośrednie wsparcie ogniowe, siły armii lotniczej, ze względu na ich ograniczone możliwości mogą stanowić w walce o przewagę w środkach napadu powietrznego jedynie element pomocniczy, w miarę swoich możliwości uzupełniający i zabezpieczający akcje innych sił lotniczych /np. lotnictwa strategicznego/, głównie przez obezwładnienie radiolokacyjnych środków wykrywania i dowodzenia.

Natomiast w warunkach stosowania bmar, a więc w warunkach gdy rezultaty walki o przewagę w broni rakietowo-jądrowej będą miały decydujący wpływ na przebieg i wynik operacji, zadania lotnictwa frontowego w omawianej walce stają się zadaniami pierwszoplanowymi, ważniejszymi niż zadania ogniowego wsparcia wojsk.

Na podstawie dotychczasowych rozważań można przedstawić w formie tabel warianty wykorzystania lotnictwa myśliwsko-szturmowego, myśliwsko-bombowego i bombowego w operacji zaczepnej Frontu dla warunków stosowania bmar i dla warunków, gdy broń ta nie jest stosowana.

Przy zestawianiu załączonych tabel zastosowano pewne uproszczenia dla uzyskania większej przejrzystości dokonywanych porównań. Tak np. przykład w obu tabelach założono jednakowy, dziesięciodniowy okres trwania operacji, jak też jednakowy skład sił AL w poszczególnych dniach /okresach/ operacji, chociaż skład ten w warunkach stosowania bmar będzie prawdopodobnie mniejszy, ze względu na masowy charakter strat nie tylko zadawanych przeciwnikowi, lecz także ponoszonych przez własne lotnictwo. Wielkości zawarte w tabelach przedstawiają warianty użycia zaczepnych sił AL i nie powinny być przyjmowane jako jedynie słuszne rozwiązania. W różnych sytuacjach różne będzie zarówno znaczenie wykonania poszczególnych zadań, jak i znaczenie poszczególnych obiektów zwalczanych w ramach tych zadań. Załączone tabele mają jedynie na celu uwypuklenie pewnych ogólnych prawidłowości, wynikających z charakteru pola bitwy /warunki stosowania lub niestosowania bmar/.

Wykorzystanie IMSz, LMB i LB^{1/} w operacji zaczepnej Frontu w warunkach stosowania bmar
/ W a r i a n t /

Zadania lotnictwa	Główne obiekty działań	Zadanie bliższe Frontu									Zadanie dalsze Frontu			Razem		
		Zadanie bliższe armii						Zad. dalsze armii								
		D-1			D-2			D3-D5			D6-D10			IMSz	LMB	LB
		IMSz	LMB	LB	IMSz	LMB	LB	IMSz	LMB	LB	IMSz	LMB	LB	IMSz	LMB	LB
Zwalczanie śr. napadu pow. na ziemi	Wojska rak.	12	6		15	4		33	12		45	12		105	34	
	Sam. na lotn.			5			4			7			12			28
	RTS		1		3			6	3	3	9		4	21		17
Pośrednie wsparcie ogniowe	Odwody operac.	3	1			3			3	3		9	4	3	16	7
Bezpośr. wsparcie ogniowe	Obiekty pola walki	3			3			9			12			27		
	Odwód	6	2	1	6	2	2	15	6	4	24	9	6	51	19	13
	Razem	27	9	6	27	9	6	63	21	14	90	30	22	207	69	48

1/ Wysięk lotnictwa podano w eskadrolotach.

Wykorzystanie LMSz, LMB i LB^{1/} w ciągu 10-ciu dni operacji zaczepnej Frontu
w warunkach niestosowania bmar / w a r i a n t /

Zadania lotnictwa	Główne obiek- ty działań	Zadanie bliższe Frontu											Razem			
		Zadanie bliższe armii						Zad. dal. armii								
		D1			D2			D3-D5			D6-D10					
		LMSz	LMB	LB	LMSz	LMB	LB	LMSz	LMB	LB	LMSz	LMB	LB	LMSz	LMB	LB
Zwalcza- nie środ- ków napa- du pow. na ziemi	Samoloty na lotn.		5			4									9	
	Lotn. pasy start.				3		3		6	2		9	3		15	11
	RTS	5			4				9			12			30	
Pośred- nie wspar- cie ogn.	Odwody operacyjne			2		3	2			9			15		3	28
Bezpośred- nie wspar- cie ogn.	Obiekty i pola wal- ki	18	3		18			45	12		57	15		138	30	
	Odwód	4	1	1	5	2	1	9	3	3	21	6	4	39	12	9
	Razem	27	9	6	27	9	6	63	21	14	90	30	22	207	69	48

1/ Wysięk lotnictwa podano w eskadrolotach.

Tak więc przedstawione tabele obrazują wpływ warunków prowadzenia operacji /stosowanie lub niestosowanie bmar/ na ogólną koncepcję użycia zaczepnych sił AL. W warunkach stosowania bmar 188 eskadrolotów /e/l/, stanowiących po odliczeniu pozostawionych w odwodzie 81 e/l ponad 2/3 ogólnego stanu posiadania /241 e/l/ przeznaczają się na zwalczanie środków napadu powietrznego na ziemi, podczas gdy na wsparcie przewidziano tylko 53 e/l. W warunkach niestosowania bmar 168 e/l z posiadanych 264 e/l po odliczeniu pozostawionych w odwodzie 60 e/l, a więc znów około 2/3 stanu posiadania, przeznaczają się tym razem na bezpośrednie wsparcie wojsk lądowych, a na zwalczanie środków napadu - 65 e/l.

Propozycje przedstawione w tabelach należy traktować jako ogólną zasadę wykorzystania LMSz, LMB i LB w warunkach stosowania i w warunkach niestosowania bmar, co nie wyklucza możliwości zaistnienia takich sytuacji, w których w warunkach stosowania bmar zajdzie potrzeba okresowego użycia głównych sił AL właśnie do wsparcia wojsk, a w warunkach niestosowania bmar - siły główne AL wypadnie okresowo wyłączyć z wykonywania zadań bezpośredniego wsparcia.

III. Problemy dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania ogniowego wsparcia wojsk Frontu

W zależności od charakteru zadań wsparcia lotniczego skala wykorzystania działań lotnictwa przez wspierane wojska może być bardzo różna. I tak rezultaty wsparcia lotniczego mogą mieć wpływ na całokształt operacji frontowej, na przebieg i wynik operacji armijnej, na działania określonego związku taktycznego, a nawet pojedynczego oddziału /pododdziału/ wojsk lądowych.

W związku z tym należałoby ustalić, czy decyzje dotyczące wsparcia lotniczego powinny zapadać na jednym szczeblu dowodzenia, czy też na kilku różnych szczeblach. Inaczej mówiąc chodzi o określenie stopnia centralizacji dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia, zapewniającego wymaganą giętkość i elastyczność w dowodzeniu lotnictwem.

Mówiąc o problemie centralizacji i decentralizacji dowodzenia lotnictwem wspierającym wojska lądowe, należałoby się zastanowić na którym /ewentualnie na których/ szczeblu dowodzenia informacje dotyczące z jednej strony potrzeb wspieranych wojsk, z drugiej. możliwości wspierającego lotnictwa, powinny być przetwarzane w decyzje. W poglądach na ten problem istnieją poważne różnice. Z jednej strony obserwuje się dążenia do wysokiej centralizacji dowodzenia, wynikające z obawy, że działalność lotnictwa może się wymknąć spod centralnej kontroli i wbrew planom przełożonego pójść po linii mniej istotnych potrzeb niższego szczebla dowodzenia, powodując rozproszenie wysiłku lotnictwa. Z drugiej zaś strony - tendencja krańcowa różna: dążenie do maksymalnej decentralizacji dowodzenia lotnictwem, w celu zapewnienia dowódcom lądowym niskich stosunkowo szczebli dowodzenia /np dowódcy, DZ, DPanc/, możliwości decydowania o użyciu lotnictwa.

Niewątpliwie wysoki stopień centralizacji dowodzenia lotnictwem /np. centralizacja dowodzenia na szczeblu dowództwa Frontu/ umożliwia skoncentrowanie sił lotniczych na wykonaniu zadań najważniejszych z punktu widzenia zakładanych celów operacji frontowej. Ale jest też dużo racji w twierdzeniu, że z chwilą gdy dowódca taktycznego związku lądowego będzie miał wpływ na użycie lotnictwa, jego wojska na pewno szybciej wykonają otrzymane zadania taktyczne.

Należy sądzić, że zarówno nadmierna centralizacja, jak i nieuzasadniona decentralizacja dowodzenia lotnictwem, nie są w stanie zapewnić optymalnej efektywności jego działań. Istnieje potrzeba znalezienia kompromisu, a mianowicie stosowania takiego stopnia centralizacji dowodzenia lotnictwem wspierającym wojska lądowe, który uwzględniałby możliwości poszczególnych dowództw lądowych w zakresie kontroli procesów zachodzących w operacji i w walce, a tym samym gwarantowałby wystarczająco szybkie reagowanie za pomocą lotnictwa na zmiany sytuacji operacyjno-taktycznej. Możliwości poszczególnych szczebli dowodzenia w zakresie decydowania o użyciu lotnictwa będą na pewno różne w odniesieniu do zadań pośredniego /operacyjnego/ i bezpośredniego /taktycznego/ wsparcia lotniczego.

Zadania wsparcia o charakterze operacyjnym dotyczą wykrycia /rozpoznania/ i niszczenia tych sił nieprzyjaciela, które ze względu na ich zasięg oraz możliwości ogniowe i manewrowe zagrażają planowanej realizacji celów operacji. Nasuwa się więc wniosek, że zadania tego typu mogą wynikać z ogólnych celów operacji frontowej lub z ogólnych celów operacji armijnej. Rezultaty działań lotnictwa, planowanych na szczeblu Frontu sprzyjają zwykle wykonaniu zadań przez wojska różnych operacyjnych związków ogólnowojskowych, podczas gdy działalność lotnictwa prowadzona w skali operacji jednej armijnej sprzyja przede wszystkim wykonaniu zadań przez wojska danej armii. Jeżeli więc jakieś siły przeciwnika zagrażają planowej realizacji celów operacji frontowej, walkę z tymi siłami powinno prowadzić lotnictwo według planu Frontu /w skali operacji frontowej/, a jeżeli zadania wsparcia pośredniego dotyczyłyby wyłącznie określonej operacji armijnej, wydaje się rzeczą logiczną, aby ich realizacja wynikała z planu armijnego.

Nasuwa się tylko pytanie, czy istnieje możliwość wykonania przez lotnictwo zadań o charakterze operacyjnym w ramach operacji armijnej. Odpowiedź na to pytanie należałoby chyba uzależnić od stopnia samodzielności prowadzonej operacji armijnej. Im większa samodzielność operacyjna armii, tym bardziej uzasadnione staje się wykonywanie przez lotnictwo zadań wsparcia pośredniego wg planu danej armii. Jeżeli operacją armijną wiąże się ściśle z operacjami sąsiednich armii, to praktycznie żadne zadanie o charakterze operacyjnym nie może być wykonane przez lotnictwo w skali jednej operacji armijnej. Dzielenie zadań operacyjnych lotnictwa wg pasów natarcia poszczególnych armii byłoby wtedy sztuczne i nierealne. Dlatego zadania tego typu powinny być wykonywane łącznie, na korzyść wszystkich elementów ugrupowania operacyjnego, realizującego ogólne cele operacji frontowej.

Nasuwany wniosek można sformułować następująco: decyzje dotyczące pośredniego wsparcia lotniczego powinny z zasady zapadać na szczeblu Frontu. Dowódca armii ogólnowojskowej może korzystać z prawa decydowania o wykonaniu przez lotnictwo tego rodzaju zadań tylko w wypadkach posiadania dużej samodzielności operacyjnej, np. gdy armia naciera na oddzielnym kierunku operacyjnym.

W odniesieniu do zadań bezpośredniego wsparcia lotniczego wynikających z taktycznych zadań związków i oddziałów lądowych, dowództwa poszczególnych armii ogólnowojskowych, a także dowództwa taktycznych związków wojsk lądowych, będą miały lepsze niż dowództwo Frontu warunki decydowania o użyciu lotnictwa. Stąd też wniosek, że w zagadnieniach dotyczących wsparcia bezpośredniego, wymykających się spod centralnej kontroli szczebla frontowego, powinien decydować dowódca operacyjnego lub nawet dowódca taktycznego związku wojsk lądowych. I jeżeli o zadaniach wsparcia pośredniego wykonywanych na korzyść kilku operacyjnych związków ogólnowojskowych powinien decydować dowódca Frontu, a gdy zadania dotyczą tylko jednej armii - dowódca danej armii, to decyzje o wykonaniu zadań bezpośredniego wsparcia na korzyść kilku taktycznych związków lądowych powinny zapadać na szczeblu armii. Gdy zadania dotyczą tylko jednej dywizji, to o ich wykonaniu może decydować dowódca danej dywizji.

Tak więc o kompetencjach dowództwa taktycznego związku wojsk lądowych w stosunku do lotnictwa wykonującego zadania bezpośredniego wsparcia walki powinien również decydować stopień samodzielności działań wspieranego związku taktycznego.

Im bliżej wspieranych wojsk znajdują się zwalczane przez lotnictwo obiekty, tym bardziej bezpośredni będzie charakter lotniczego wsparcia, a więc tym niższy szczebel dowodzenia wojsk lądowych powinien określać czas i obiekty uderzeń lotnictwa. I odwrotnie: im bardziej pośredni będzie charakter wsparcia lotniczego, tym mniej do decydowania o użyciu lotnictwa będą mieli dowódcy niższych szczebli dowodzenia wojsk lądowych. Dlatego należy sądzić, że w warunkach stosowania broni musi obowiązywać wyższy stopień centralizacji dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia, niż w wypadku, gdy broń ta nie będzie stosowana, a ogólny wniosek dotyczący stopnia centralizacji można sformułować następująco: nie mogą ulegać decentralizacji uprawnienia dowódcze w sprawach, których rozstrzygnięcie ma wpływ nie tylko na ewentualnego wykonawcę, lecz także na jego sąsiadów.

Charakter zadań wsparcia wskazuje na jego pomocniczą rolę w stosunku do działalności wojsk lądowych i sugeruje, aby lotnictwo wykonujące zadania wsparcia było podporządkowane dowódcy wspieranych wojsk. Formy zależności i wynikający z nich stopień zależności dowódcy lotniczego od dowódcy lądowego mogą być różne. Na przykład:

- lotnictwo może organizacyjnie wchodzić w skład związku lądowego / ogólnowojskowego /;
- pewne siły lotnicze mogą być czasowo operacyjnie podporządkowane dowódcy ogólnowojskowemu /np. na okres trwania operacji/;
- dowódca ogólnowojskowy /np. dowódca armii/ może otrzymać od przełożonego dysponującego siłami lotniczymi/ np. od dowódcy Frontu /pewną ilość lotów bojowych do wykorzystania w określonym czasie.

Między dwoma pierwszymi formami zależności lotnictwa od dowódcy ogólnowojskowego różnica jest o tyle niewielka, że w obydwu wypadkach występuje ta sama forma posiadania określonych sił lotniczych, w pierwszym wypadku - organicznych, w drugim czasowo podporządkowanych. Natomiast trzecia forma zależności zakłada całkowicie inną formę posiadania: dowódca ogólnowojskowy dysponuje nie siłami lotniczymi, lecz lotami bojowymi.

Wszystkie te formy zależności lotnictwa od dowódcy ogólnowojskowego są praktycznie stosowane z tym, że w naszych siłach zbrojnych pierwsza, organizacyjna zależność występuje tylko na szczeblu Frontu/ armia lotnicza w składzie Frontu/. Dowódca Frontu, któremu podlegają zarówno wspierane wojska lądowe, jak i wspierające je lotnictwo, określa kompetencje dowódców operacyjnych związków ogólnowojskowych w dysponowaniu lotnictwem wykonującym zadania wsparcia ogniowego, podporządkowując operacyjnie pewne siły lotnictwa, lub wydzielając do ich dyspozycji pewną ilość lotów bojowych. Tak więc na szczeblu armii ogólnowojskowej /Apanc/ mogą być stosowane zarówno druga, jak i trzecia forma zależności lotnictwa od dowódcy lądowego, z tym, że obecnie częściej stosuje się formę trzecią /dysponowanie lotami bojowymi/.

Stosowanie tej lub innej formy zależności lotnictwa od dowódcy ogólnowojskowego wywiera istotny wpływ na dowodzenie lotnictwem wspierającym wojska lądowe. Organizacja dowodzenia lotnictwem w przypadku, gdy dowódca ogólnowojskowy dysponuje operacyjnie podporządkowanymi siłami lotniczymi, przedstawia się następująco:

Przy SD dowódcy ogólnowojskowego znajduje się SD dowódcy przydzielonych sił lotniczych. Dowódca ogólnowojskowy decyduje o użyciu posiadanych sił lotnictwa i za pośrednictwem dowódcy tych sił kieruje ich działaniami. Dowódca lotniczy zapewnia dowódcy ogólnowojskowemu fachową pomoc w zakresie wykorzystania lotnictwa. Zatwierdzone przez dowódcę ogólnowojskowego decyzje są przekazywane z SD dowódcy lotniczego bezpośrednio wykonawcom zadań.

Przedsięwzięcia w zakresie zabezpieczenia lotniskowego specjalnego itp., których nie jest w stanie zrealizować dowództwo przydzielonych np. armii ogólnowojskowej /Apano/ sił lotniczych, są realizowane przez dowództwo armii lotniczej w oparciu o meldunki dotyczące planowania działań lotnictwa na korzyść poszczególnych armii. Meldunki te powinny systematycznie napływać na SD dowódcy AL od dowódców sił lotniczych przydzielonych poszczególnym armiom.

Skład podporządkowanych operacyjnie dowódcy armii ogólnowojskowej /Apano/ sił lotniczych zależy od roli, jaką dana armia spełnia w operacji Frontowej, charakteru przewidywanego przeciwdziałania ze strony nieprzyjaciela w pasie natarcia danej armii, składu AL oraz od możliwości dowództwa wspieranej armii w zakresie decydowania o użyciu lotnictwa w konkretnej sytuacji. Przyjmując za podstawę skład AL podany we wstępnej części opracowania można sądzić, że w skład sił podporządkowanych operacyjnie dowódcy armii ogólnowojskowej /APanc/ nacierającej na głównym kierunku działań Frontu mogą wejść siły około dwóch pułków lotnictwa myśliwsko-szturmowego. Dowódcy pozostałych armii ^{można} okresowo dysponować siłami około jednego plmsz, lub w ogóle żadnych sił lotnictwa nie otrzymują, a działania lotnictwa na ich korzyść będą realizowane wg planu wyższego szczebla. Przy takim wykorzystaniu sił ~~jedyneli~~ w składzie AL dywizji lotnictwa myśliwsko-szturmowego

dowódca tej dywizji powinien dowodzić z wysuniętego stanowiska dowodzenia zorganizowanego przy SD dowódcy armii nacierającej na głównym kierunku działań Frontu. Dowódca pułku lotniczego podporządkowanego operacyjnie dowódcy armii nacierającej na kierunku pomocniczym, powinien zorganizować własne WSD przy SD dowódcy wspieranej armii /załącznik nr 2/.

Dowódca operacyjnego związku ogólnowojskowego może tylko osobiście korzystać z uprawnień dowódczych w stosunku do podporządkowanych mu operacyjnie sił lotniczych lub, jeśli sytuacja tego wymaga, może część tych uprawnień /np. sprecyzowanie obiektu i czasu uderzeń lotnictwa, podanie sygnału startu dla dyżurującej na lotnisku grupy lotniczej itp/ przekazać okresowo dowódcom poszczególnych taktycznych związków ogólnowojskowych, dla zapewnienia możliwie najpełniejszego wzajemnego uwzględnienia uderzeń lotnictwa z jednej strony, a ognia i manewru wspieranych wojsk z drugiej strony.

Jeżeli na przykład lotnictwo ma wykonać na korzyść wojsk określonej DZ uderzenie przygotowujące forsowanie z marszu przeszkody wodnej, to zazwyczaj dowódca zainteresowanej dywizji będzie mógł dokładnie określić czas tego uderzenia, aby zostało ono wykonane w bezpiecznej odległości od własnych wojsk, a jednocześnie, aby zapewniało wojskom DZ pełne wykorzystanie jego skutków. Precyzując zadania dla lotnictwa dowódca taktycznego związku ogólnowojskowego korzysta z pomocy przedstawiciela /oficera łącznikowego/ dowództwa przydzielonych armii sił lotniczych, skierowanego na SD dowódcy dywizji lądowej.

Jeżeli przewiduje się działania większości sił AL na korzyść wojsk jednej tylko armii /np. w wypadku, gdy pozostałe siły Frontu w tym czasie przegrupowują się/, przy SD dowódcy tej armii może być zorganizowane wysunięte stanowisko dowodzenia dowódcy AL, z którego dowodził będzie osobiście dowódca AL lub jego zastępca.

W wypadku, gdy dowódca armii ogólnowojskowej /APanc/ dysponuje lotami bojowymi, punktem wyjścia przy organizowaniu dowodzenia lotnictwem wspierającym wojska lądowe jest zasada nieangażowania zawczasu żadnych sił lotniczych wyłącznie do wykonania zadań wsparcia jakiejś jednej armii. Zakłada się natomiast, że te same siły lotnicze będą mogły być wykorzystane w zależności od potrzeb, na kierunku działań różnych armii.

Jeżeli nie wydziela się żadnych sił dla wsparcia tylko jednej armii, odpada możliwość organizowania SD jakiegoś dowódcy sił lotniczych przy SD dowódcy operacyjnego związku ogólnowojskowego. Ponieważ jednak dowódca takiego związku korzysta z prawa decydowania o wykorzystaniu przydzielonych mu lotów bojowych lotnictwa, przy jego SD znajduje się stanowisko współdziałania lotnictwa /SWL/ reprezentujące dowództwo /sztab/ armii lotniczej.

Dowódca armii ogólnowojskowej przy fachowej pomocy personelu SWL decyduje o wykorzystaniu posiadanych lotów bojowych odpowiednio do zadań wojsk armii wykonywanych w poszczególnych dniach operacji. Powzięta decyzja powinna być przekazana wykonawcy lotniczemu. Najprościej byłoby, gdyby SWL mogło ją przekazać bezpośrednio dowódcy dywizji lotniczej. Nie zapominajmy jednak, że dysponentami lotów bojowych, realizowanych przez jedną w składzie AL dywizję lotnictwa myśliwsko-szturmowego, mogą być wszyscy dowódcy operacyjnych związków ogólnowojskowych i dlatego ta najprostsza droga przekazania decyzji dowódcy armii do wykonawcy zadania nie może być praktycznie wykorzystana, ponieważ oznaczałoby to, że dowódca DLMSz ma oprócz dowódcy AL dodatkowo tytuł bezpośrednich przełożonych i dowódców armii ogólnowojskowych otrzymało do swojej dyspozycji loty bojowe. Poza tym dowódca DLMSz musiałby osobiście decydować o kolejności wykonania zadań na korzyść poszczególnych armii, co ze względu na jego bardzo ograniczone możliwości oceny sytuacji w skali operacji Frontowej jest chyba również nie do przyjęcia.

Jedynie możliwe rozwiązanie polega na tym, że wszystkie stanowiska współdziałania lotnictwa przekazują decyzje dowódców armii ogólnowojskowych /APanc/ w zakresie wykorzystania przydzielonych lotów bojowych do dowództwa armii lotniczej, które mając na uwadze także zadania lotnictwa wykonywane wg planu dowództwa Frontu, oraz uwzględniając dopuszczalne natężenie lotów w poszczególnych dniach /okresach/ operacji - określa realne możliwości realizacji armijnych planów wykorzystania lotów bojowych w poszczególnych dniach operacji. W razie zaistnienia w dynamice operacji konieczności wykonania w jednym czasie

takiej ilości zadań, jakiej siłami armii lotniczej nie można jednocześnie wykonać, o kolejności ich wykonania decyduje dowództwo Frontu, lub z jego upoważnienia - dowództwo AL, informując o tym zainteresowane dowództwa ogólnowojskowych związków operacyjnych.

Tak więc w wypadku, gdy dowódca armii lądowej dysponuje jedynie lotami bojowymi, jego uprawnienia dowódcze w stosunku do lotnictwa wykonującego zadania wsparcia polegają na określaniu i przekazywaniu za pośrednictwem SWL na SD dowódcy AL zadań, które lotnictwo powinno wykonać na korzyść wojsk Armii. Jest to więc swojego rodzaju zapotrzebowanie na siły lotnicze w ramach posiadanych lotów bojowych.

Decyzje o wykorzystaniu przydzielonych lotów bojowych mogą zapadać na SD dowódcy armii ogólnowojskowej /APano/, lub za zgodą dowódcy armii, w odniesieniu do określonej przez tego ostatniego ilości lotów bojowych - na SD dowódcy taktycznego związku ogólnowojskowego.

Taktyczne związki i samodzielne oddziały lotnictwa frontowego podlegają wyłącznie dowództwu AL, które reguluje wykorzystanie sił lotniczych, mając na uwadze realizację planów działań lotnictwa w operacji frontowej i w operacjach armijnych. Ono też stawia zadania dowódcy DLMSz. Precyzowanie szczegółów związanych z wykonaniem zadań wsparcia /niezbędna informacja odnośnie wykonywanego zadania, czas, obiekt, uderzeń, sygnał startu itp/ może się odbywać między SD dowódcy armii lądowej i SD dowódcy DLMSz za pośrednictwem SWL. Jeżeli dowództwo DLMSz jest w stanie zawczasu określić, który z pułków lotniczych będzie wykonywał poszczególne zadania, to precyzowanie szczegółów związanych z wykonaniem zadań może SWL załatwić bezpośrednio z zainteresowanym pułkiem lotnictwa myśliwsko-szturmowego, który powinien otrzymać wcześniej z DLMSz odpowiednie zadanie.

Tak więc dopiero wcześniejsze wyznaczenie /zarezerwowanie/ określonych sił lotniczych /konkretny plmsz/ do działań wyłącznie na korzyść wojsk określonej armii lądowej powoduje, że dowództwo tej armii czasowo uzyskuje pewne uprawnienia dowódcze w stosunku do wykonawcy zadań wsparcia lotniczego /Załącznik Nr 3/.

Z powyższych rozważań wynika, że funkcje SWL nie mogą być traktowane na równi z funkcjami dowództwa sił lotniczych

operacyjnie podporządkowanych dowódcy armii lądowej, gdyż SWL nie korzysta z analogicznych uprawnień dowódczych w stosunku do sił wykonujących zadania wsparcia w ramach przydzielonych dowódcy armii lotów bojowych. SWL jest specjalistycznym organem dowodzenia lotnictwem przy SD dowódcy armii ogólnowojskowej /APanc/, zapewniającym dowódcy lądowemu pomoc w fachowym wykorzystaniu przydzielonych lotów bojowych. Jednocześnie jest przedstawicielstwem dowództwa AL przy SD dowódcy ogólnowojskowego dla uzgodnienia szczegółów współdziałania lotnictwa z wojskami danej armii, spełniając także rolę organu łącznikowego SD dowódcy AL przy SD dowódcy Armii lądowej. Personel SWL kieruje się w swojej pracy zarówno wytycznymi otrzymanymi od dowódcy /szefa sztabu/ AL, jak również wytycznymi i decyzjami dowódcy armii ogólnowojskowej /APanc/.

SWL nie jest ani organizacyjnym szczeblem dowodzenia lotnictwa frontowego, ani samodzielnym elementem w systemie dowodzenia lotnictwem. Elementem takim jest SD dowódcy lądowego, przy którym SWL spełnia jedynie rolę nieetatowego^{1/} organu dowodzenia, pomagającego temu dowódcy w powzięciu decyzji co do wykorzystania posiadanych lotów bojowych, a następnie przekazującego tę decyzję na SD dowódcy AL lub wskazanemu przez dowództwo AL wykonawcy. Podobnie rzecz ma się z przedstawicielem /oficerem łącznikowym/ lotnictwa przy SD dowódcy taktycznego związku lądowego /naturalnie w mniejszej skali/.

Dysponowanie lotami bojowymi nie jest dla dowódcy armii ogólnowojskowej rozwiązaniem najwygodniejszym - przede wszystkim dlatego że praktycznie nigdy nie może on mieć pewności terminowego zrealizowania swych planów wykorzystania posiadanych lotów bojowych, ponieważ nie do pomyślenia jest sytuacja, w której armijne plany ograniczały^{by} swobodę użycia lotnictwa wg planu Frontu. Dlatego może się zdarzyć, że dowódca armii lądowej nie otrzyma sił lotniczych dla realizowania własnych planów, mimo że będzie dysponował lotami bojowymi. Ponadto pośredniczenie dowództwa AL w przekazywaniu wykonawcy zadań zawsze

1/ SWL etatowo wchodzi w skład sztabu AL

będzie powodem opóźnień w reagowaniu siłami lotniczymi na zmiany zachodzące na polu walki. Dlatego ślekkroć jest to możliwe, należy stosować zasadę operacyjnego podporządkowania dowódcy lądowemu pewnych sił lotniczych, rezygnując z nienajwygodniejszej z punktu widzenia dowódcy lądowego formy dysponowania lotnictwem, jaką jest posiadanie lotów bojowych. O operacyjnym podporządkowaniu pewnych sił lotniczych dowódcy armii ogólnowojskowej /APanc/, może być mowa w zasadzie tylko w warunkach niestosowania broni masowego rażenia przez strony walczące, a więc wtedy, gdy charakter wykonywanych zadań wsparcia /bezpośrednie wsparcie ogniowe/ uzasadnia pewną decentralizację dowodzenia lotnictwem wspierającym wojska lądowe. W warunkach stosowania bmar, gdy zadania wsparcia pośredniego, a także zadania związane z walką o przewagę w broni rakietowo-jądrowej stają się pierwszo-planowymi zadaniami lotnictwa, niezbędne jest scentralizowane na szczeblu AL dowodzenie wszystkimi siłami LMSz, LMB i LB.

Bez względu na stosowaną formę zależności dowódcy lotniczego od dowódcy lądowego, w dowodzeniu lotnictwem wspierającym wojska lądowe może być wykorzystany system naprowadzania lotnictwa na cele naziemne, podlegający dowództwu AL, które za pośrednictwem SWL /lub WSD DLMSz/ kieruje manewrem posterunków wchodzących w skład systemu. Posterunki naziemnego naprowadzania /Załącznik Nr 4/ rozwija się w pobliżu linii styczności bojowej, a ich rola polega na udzielaniu załogom wykonującym zadania maksymalnej pomocy w odszukaniu obiektu działań, naprowadzaniu grup lotniczych /samolotów/ na obiekty /lub wyprowadzaniu ich do rejonu działań/, przekazywaniu załogom komend i sygnałów zgodnie z poleceniem dowódcy,

którego decyzje lotnictwo realizuje /np. skierowanie grupy na inny obiekt/. Jeżeli będzie to decyzja dowódcy armii ogólnowojskowej /APanc/, PNN otrzyma odpowiednie polecenia z WSD DLMSz lub z SWL. Do zadań PNN należy również przekazywanie załogom w powietrzu wszelkich informacji niezbędnych dla należytego wykonania zadania, jak np.: odległość celu od przedniego skraju wojsk własnych, najwygodniejszy kierunek

nalotu na cel i kierunek odejścia od celu, dane o nieprzyjacielskich środkach OPL itp. Możliwości PNN zależą od jego wyposażenia technicznego /sprzęt radiolokacyjny, urządzenia telewizyjne, lub tylko radiostacja na BTR/oraz od stopnia przygotowania personelu posterunku.

IV. Wypracowanie decyzji w AL oraz planowanie działań lotnictwa ^{1/}

Podstawą do wypracowania przez dowódcę armii lotniczej decyzji na działania lotnictwa w planowanej operacji frontowej jest decyzja /niekiedy zamiar działania/ dowódcy Frontu, przekazana do sztabu AL z zasady w formie dyrektywy, określającej:

- cele operacji frontowej i sposoby ich osiągnięcia;
- zadania poszczególnych elementów ugrupowania operacyjnego Frontu;
- rolę lotnictwa w realizacji celów operacji;
- wykorzystanie lotnictwa według zadań /bliższego i dalszego/ Frontu oraz niezbędny podwód lotnictwa w dyspozycji dowódcy Frontu;
- kompetencje dowódców operacyjnych związków ogólnowojskowych w dysponowaniu lotnictwem/siły lotnictwa lub ilość lotów bojowych wydzielona do dyspozycji tych dowódców/.

Na podstawie analizy zadania i znajomości sytuacji, przede wszystkim na podstawie znajomości potrzeb wojsk Frontu realizujących cele operacji oraz na podstawie oceny możliwości armii lotniczej, dowódca AL określa zamiar działania lotnictwa frontowego w planowanej operacji. Zamiar ten winien zawierać koncepcję:

1. Przegrupowania sił AL do rejonu przyszłych działań;
2. Użycia lotnictwa w operacji:

a/ w walce o przewagę w środkach napadu powietrznego:

- koncepcja użycia posiadanych sił do zwalczania środków napadu powietrznego na ziemi;
- koncepcja użycia lotnictwa w systemie obrony powietrznej wojsk;

1/ Treść rozdziału nie uwzględnia pracy dowództwa i sztabu AL związanej z wypracowaniem decyzji przez dowódcę Frontu przed opracowaniem dyrektywy dowódcy Frontu.

- zakres użycia LMSz /LMB/ w systemie OPL, a LM do zwalczania celów naziemnych itp.
 - b/ w lotniczym wsparciu ogniowym wojsk Frontu:
 - kierunki koncentracji głównego wysiłku lotnictwa;
 - ogólne proporcje wykorzystania lotnictwa w bezpośrednim i pośrednim wsparciu ogniowym wojsk w operacji i w poszczególnych jej etapach.
 - c/ w rozpoznaniu powietrznym;
 - d/ w transporcie lotniczym.
3. Dowodzenie lotnictwem w operacji:
- a/ dowodzenie lotnictwem wykonującym zadania w systemie obrony powietrznej wojsk;
 - b/ dowodzenie lotnictwem wykonującym pozostałe zadania w operacji.
4. Współdziałania między taktycznymi związkami /oddziałami/ różnych rodzajów lotnictwa.
5. Wszechstronnego zabezpieczenia działań lotnictwa w operacji.

Z treścią swego zamiaru dowódca zapoznaje personel kierowniczy dowództwa i sztabu armii lotniczej, udzielając jednocześnie wytycznych, których celem jest określenie kierunku i zakresu pracy personelu dowództwa i sztabu AL, związanej z wypracowaniem decyzji użycia lotnictwa w operacji. W ten sposób do pracy nad rozwinięciem zamiaru działania zostają włączeni wszyscy niezbędni specjaliści.

Przygotowane na podstawie wytycznych dowódcy materiały powinny zawierać szczegółowe, uzasadnione rozwiązania dotyczące:

- wykorzystania armii lotniczej wg zadań wojsk Frontu;
- sposobów wykonania najważniejszych zadań przez lotnictwo;
- organizacji bazowania lotnictwa przed rozpoczęciem operacji i manewru lotniskowego w toku jej trwania;
- organizacji dowodzenia i współdziałania;
- organizacji wszechstronnego zabezpieczenia działań lotnictwa w operacji.

Szef sztabu i oddział operacyjny sztabu AL kierują pracą związaną z przygotowaniem przez różne oddziały /wydziały/ sztabu materiałów, stanowiących propozycje określonych elementów decyzji, zapewniając zgodność ich treści z zamiarem dowódcy AL, oraz ich ścisłe wzajemne powiązanie.

W ten sposób zostaje skompletowana pełna treść projektu decyzji użycia lotnictwa frontowego w operacji. Projekt ten sztab armii lotniczej opracowuje w formie "planu działań AL w operacji frontowej", który po podpisaniu przez dowódcę AL i zatwierdzeniu przez dowódcę Frontu staje się prawomocną decyzją działania.

Istota planowania polega na określaniu kolejności wykonania zadań przez lotnictwo frontowe i na dokonaniu uzasadnionego podziału sił, ilości lotów bojowych /w pułkolotach lub eskadrolotach/ i środków rażenia /głównie bomb jądrowych/ na wykonanie tych zadań.

Opracowany w okresie przygotowania operacji plan działań AL zawiera z zasady następujące elementy:

- niezbędne dane o zadaniach /bliższym i dalszym/ Frontu i poszczególnych elementach /związków operacyjnych/ jego ugrupowania operacyjnego;
- dane o składzie bojowym AL, natężeniu działań, posiadanych środkach jądrowych i planowanych działaniach lotnictwa strategicznego na korzyść wojsk Frontu;
- zakładana rola lotnictwa w realizacji celów operacji i zamiar dowódcy AL;
- podział ilości lotów bojowych i bomb jądrowych /z podaniem ich ekwiwalentu trotylowego/ wg zadań i dni /okresów/ operacji;
- perspektywiczne określenie wykonawców głównych zadań, oraz sposobów wykonania tych zadań;
- wytyczne współdziałania, dowodzenia i zabezpieczenia działań lotnictwa.

Punktem wyjścia dla dokonania podziału ilości lotów bojowych wg zadań i dni operacji jest dopuszczalna ilość lotów bojowych /pułkołotów, eskadrołotów, lotów na załogę/, jaką mogą wykonać poszczególne rodzaje lotnictwa w poszczególnych dniach /okresach/ operacji. Ilość tę dzieli się na planowane do wykonania zadania, uwzględniając stopień ich ważności wymagane rezultaty działań i stosowane środki rażenia /klasyczne lub jądrowe/. Część lotów bojowych pozostawia się w odwodzie. Ilość lotów odwodowych zależy od stopnia dokładności, z jakim można w sposób uzasadniony przewidzieć przebieg przyszłych działań.

Plan działań armii lotniczej uwzględnia również loty bojowe /lub siły lotnicze/ wydzielone do dyspozycji dowódców operacyjnych związków ogólnowojskowych. Sztaby armii ogólnowojskowych za pośrednictwem stanowiska współdziałania lotnictwa /lub dowódcy operacyjnie podporządkowanych sił lotniczych/ informują sztab AL o perspektywicznie zaplanowanym wykorzystaniu lotnictwa /podział posiadanych lotów bojowych/ w poszczególnych dniach /okresach/ operacji. Sztab AL ocenia możliwości zrealizowania tych perspektywicznych planów armijnych, mając na uwadze również zadania lotnictwa wykonywane wg planu dowództwa Frontu oraz dopuszczalne natężenie działań w poszczególnych dniach /okresach/ operacji. Wnioski uzyskane z oceny wpisuje się do odpowiednich rubryk planu, informując o tym zainteresowane sztaby operacyjnych związków ogólnowojskowych, które w ten sposób otrzymują wstępną informację o pomocy lotnictwa na jaką mogą liczyć w poszczególnych dniach/okresach/ operacji. Może się zdarzyć, że rozwój sytuacji w toku trwania operacji zmusi dowództwo Frontu /dowództwo AL/ do innego niż zaplanowano wcześniej użycia sił lotniczych. Istnieje więc potrzeba dodatkowego informowania z dnia na dzień dowódców armii ogólnowojskowych /APanc/ o możliwościach wykorzystania posiadanej ilości lotów bojowych /lub operacyjnie podporządkowanych sił lotniczych/ w poszczególnych dniach operacji z jednoczesnym przekazaniem niezbędnych danych o wykonawcach zadań w pasie działań armii.

Plan działań armii lotniczej powinien uwzględniać zarówno przewidywane uzupełnienie AL jak i ewentualne wzmocnienie jej czasowo przydzielonymi siłami. Ponadto należy uwzględnić możliwość strat własnych jakie AL może ponieść na przykład w wyniku pierwszego nieprzyjacielskiego uderzenia i w toku trwania operacji, oraz trudności w zabezpieczeniu materiałowo-technicznym, lotniskowym i specjalnym, które mogą spowodować, że nie wszystkie oddziały lotnicze będą mogły być zawsze wykorzystywane w działaniach. Planowanie odpowiedniej ilości odwodowych lotów bojowych /około 25-30%/ dziennego natężenia lotów różnych rodzajów lotnictwa zwiększa gwarancję planowego działania lotnictwa w toku trwania operacji. Oddziały lotnictwa myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego, które okresowo nie mogą zwalczać naziemnych obiektów ze względu na zbyt dużą odległość lotnisk bazowania od linii styczności bojowej, powinny być wykorzystane w systemie obrony powietrznej ~~wojsk~~.

Zagadnienia nie mieszczące się w rubrykach przyjętego wzoru "planu działań AL w operacji frontowej", a związane bezpośrednio z decyzją użycia lotnictwa w operacji, opracowuje się w formie załączników. Załącznikami do planu mogą być:

- schemat bazowania oddziałów i związków AL w rejonie wyjściowym;
- plan manewru lotniskowego;
- plan łączności AL;
- instrukcja współdziałania lotnictwa AL;
- plan inżynieryjno-lotniczego zabezpieczenia działań AL w operacji;
- plan nawigatorskiego zabezpieczenia działań AL w operacji itp.

Plan działań lotnictwa w operacji jest podstawą do opracowania rozkazu operacyjnego AL, będącego zasadniczym dokumentem wykonawczym dla taktycznych związków i samodzielnych oddziałów lotniczych lotnictwa frontowego. Rozkaz operacyjny z zasady określa zadania lotnictwa na jeden dzień operacji.

W toku trwania operacji najczęściej stosowaną przez sztab AL formą przekazywania zadań do wykonawców jest zarządzenie operacyjne.

Jeżeli rozpoczęcie operacji zaczepnej Frontu planuje się na ten sam dzień, w którym armia lotnicza ma uczestniczyć w wykonaniu pierwszego uderzenia ogniowego /odwetowego lub uprzedzającego/, plan działań AL w pierwszym dniu operacji /Dl/ powinien uwzględniać udział lotnictwa frontowego w tym uderzeniu.

Opracowany zawczasu plan działań lotnictwa w operacji frontowej przedstawia orientacyjnie wykorzystanie sił i środków armii lotniczej w ciągu całej planowanej operacji, ze szczególnym rozwinięciem działalności lotnictwa w pierwszym /jeśli istnieje możliwość - także w drugim/ dniu operacji. Szczegółowe planowanie działań lotnictwa na kolejne dni operacji odbywa się z dnia na dzień, w toku trwania operacji, w oparciu o decyzje dowódcy armii lotniczej, podejmowane na podstawie aktualnych decyzji dowódcy Frontu, uwzględniających faktyczny rozwój sytuacji operacyjnej, a w szczególności aktualne dane o nieprzyjacielu oraz aktualny stan i możliwości własnych sił.

Szczegółowe decyzje dowódcy armii lotniczej, dotyczące wykonania konkretnych zadań /uderzeń/ w poszczególnych dniach operacji są z zasady rozwinięciem określonego elementu podjętej wcześniej i przedstawionej w planie decyzji użycia lotnictwa w operacji. Możliwe są również sytuacje, wymagające nie planowanego wcześniej użycia lotnictwa.

Szczegółowa decyzja dowódcy AL może określać:

- wykorzystanie sił lotnictwa i środków rażenia wg obiektów zwalczanych w ramach wykonywanego zadania;
- sposób i czas wykonania zadania /uderzenia/;
- trasy i profil lotu;
- sposoby dowodzenia i współdziałania podczas wykonywania zadania;
- przedsięwzięcia związane z wszechstronnym zabezpieczeniem wykonania zadania np. przedsięwzięcia zapewniające przeniknięcie grup lotniczych wykonujących zadania przez strefę obrony powietrznej nieprzyjaciela.

W uzasadnionych wypadkach dowódca armii lotniczej może zlecić organizację wykonania zadania dowódcy taktycznego związku lotniczego.

Załączniki:

1. Skład AL,
2. Schemat organizacji dowodzenia /Wariant a/
3. Schemat organizacji dowodzenia /Wariant b/
4. Posterunek naziemnego naprowadzania.

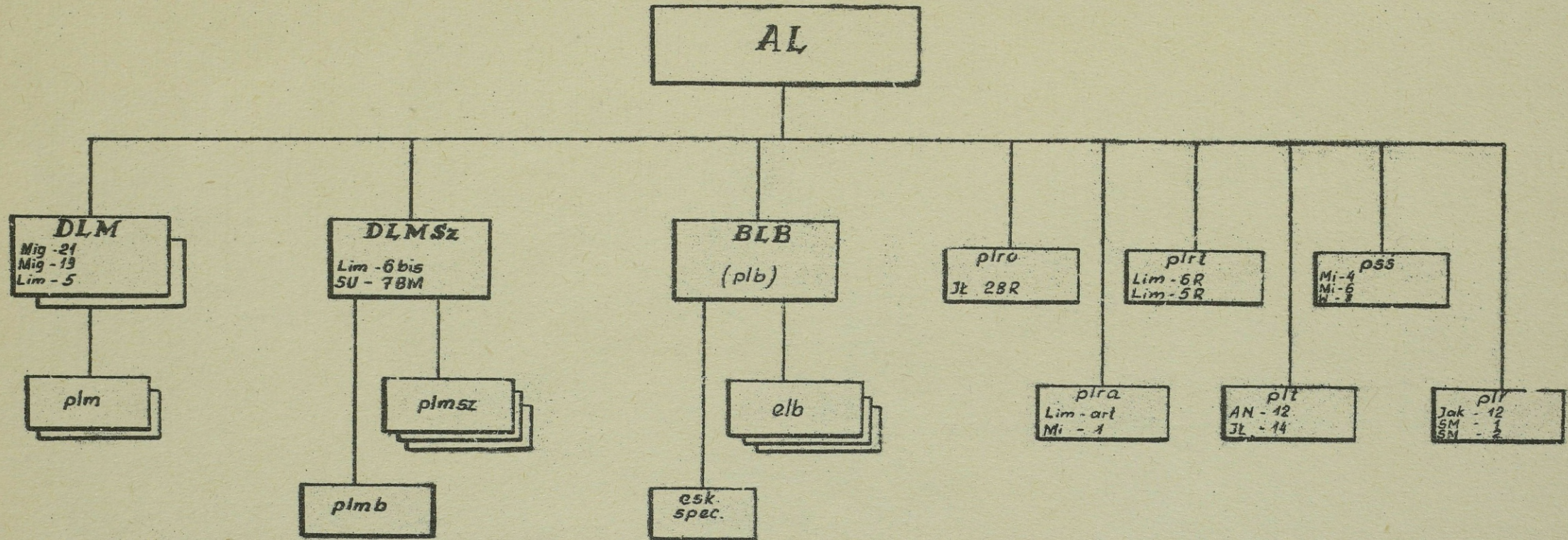
SZEF KATEDRY
TAKTYKI LOTNICTWA WSPARCIA

płk dr Eugeniusz B E J G I E R

Wydrukowano w 50 egz

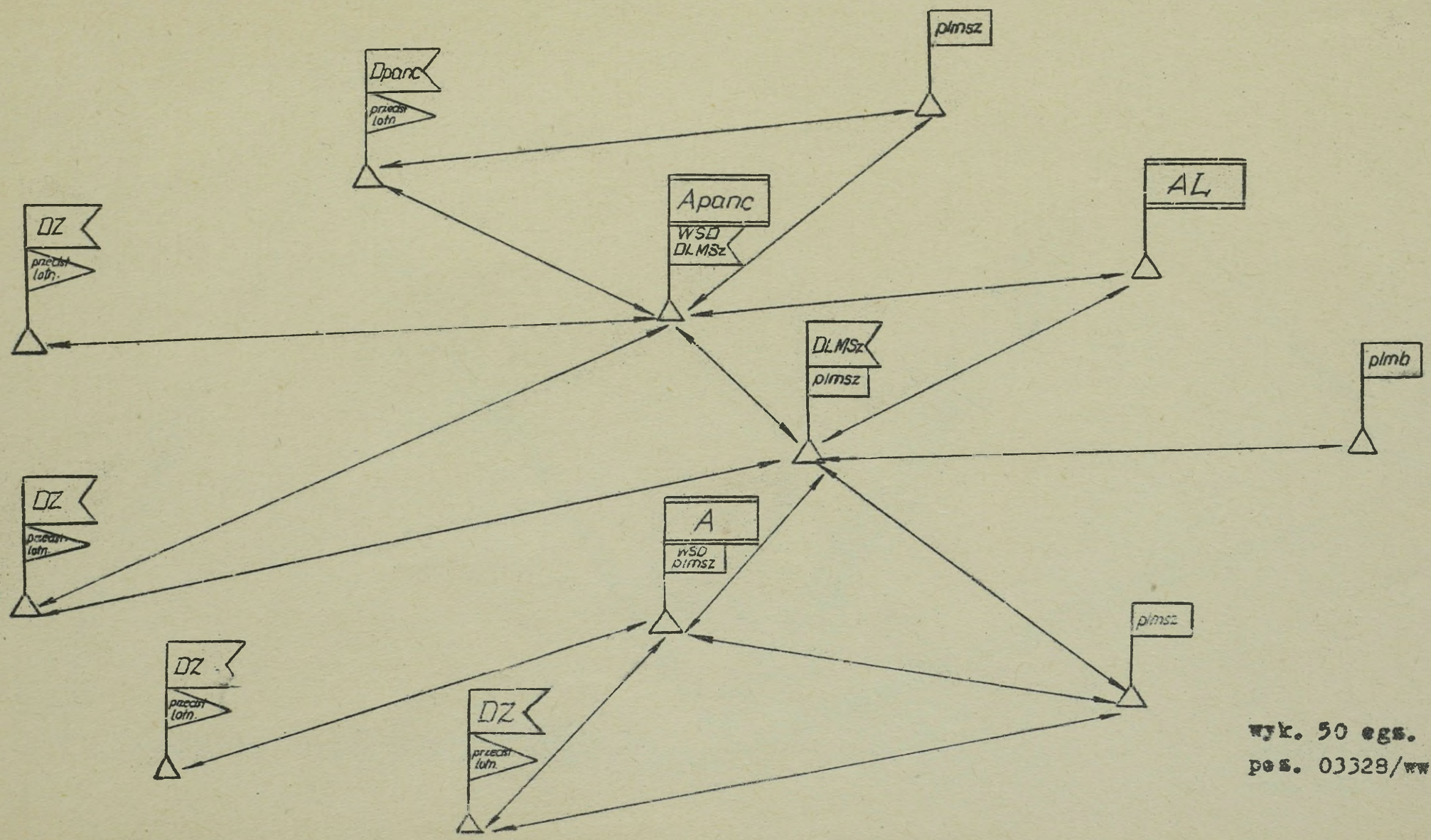
Egz. nr 1-50 BT
Wyk: płk Bejgier
Druk: S.Cz.
Nr ks. 03327/WW

SKŁAD ARMII LOTNICZEJ



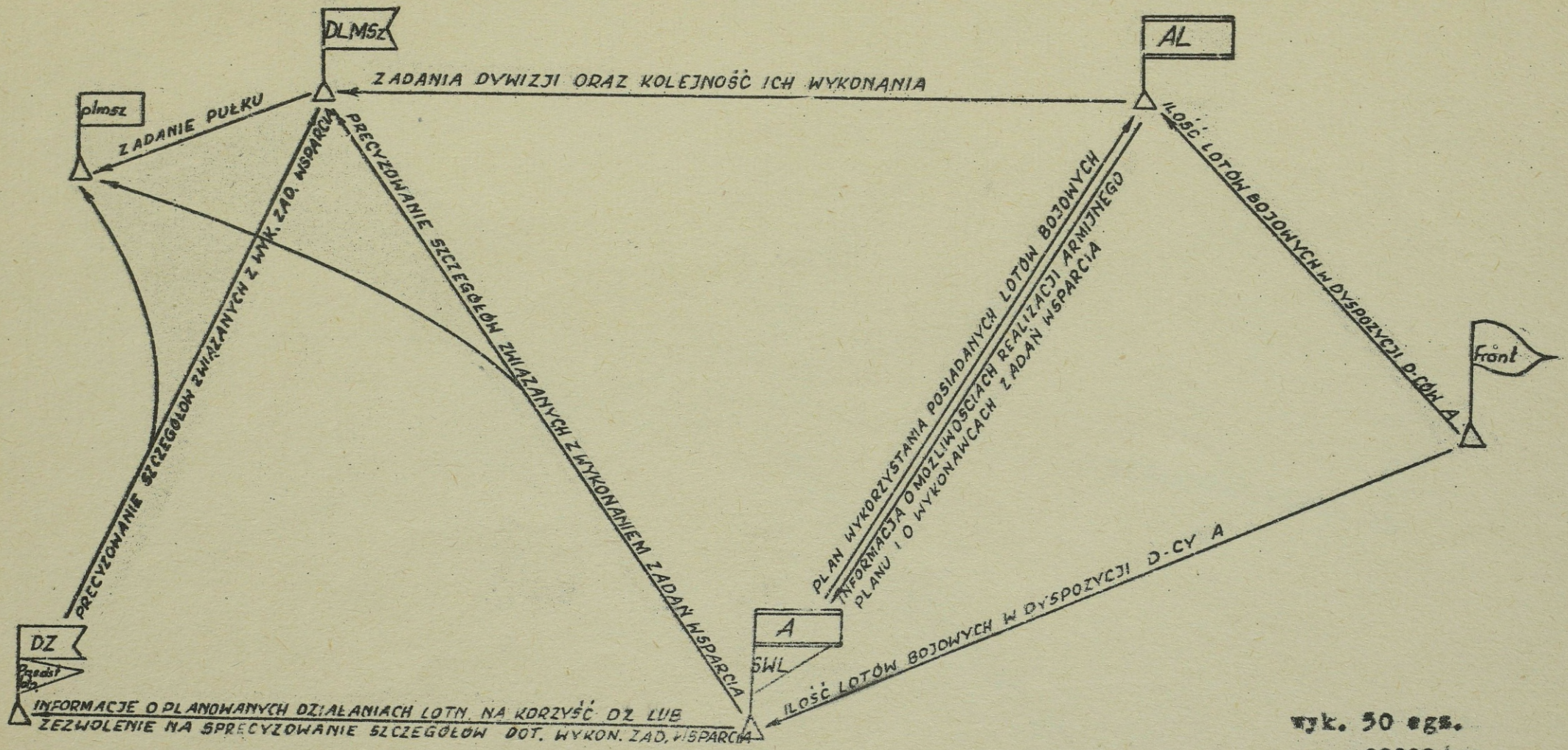
wyk. 50 egz.
pos. 03328/wt

SCHEMAT ORGANIZACJI DOWODZENIA LOTNICTWEM WSPIERAJĄCYM WOJSKA LĄDOWE (W WYPADKU OPERACYJNEGO PODPORZĄDKOWANIA SIŁ LOTNICZYCH D-CY A)



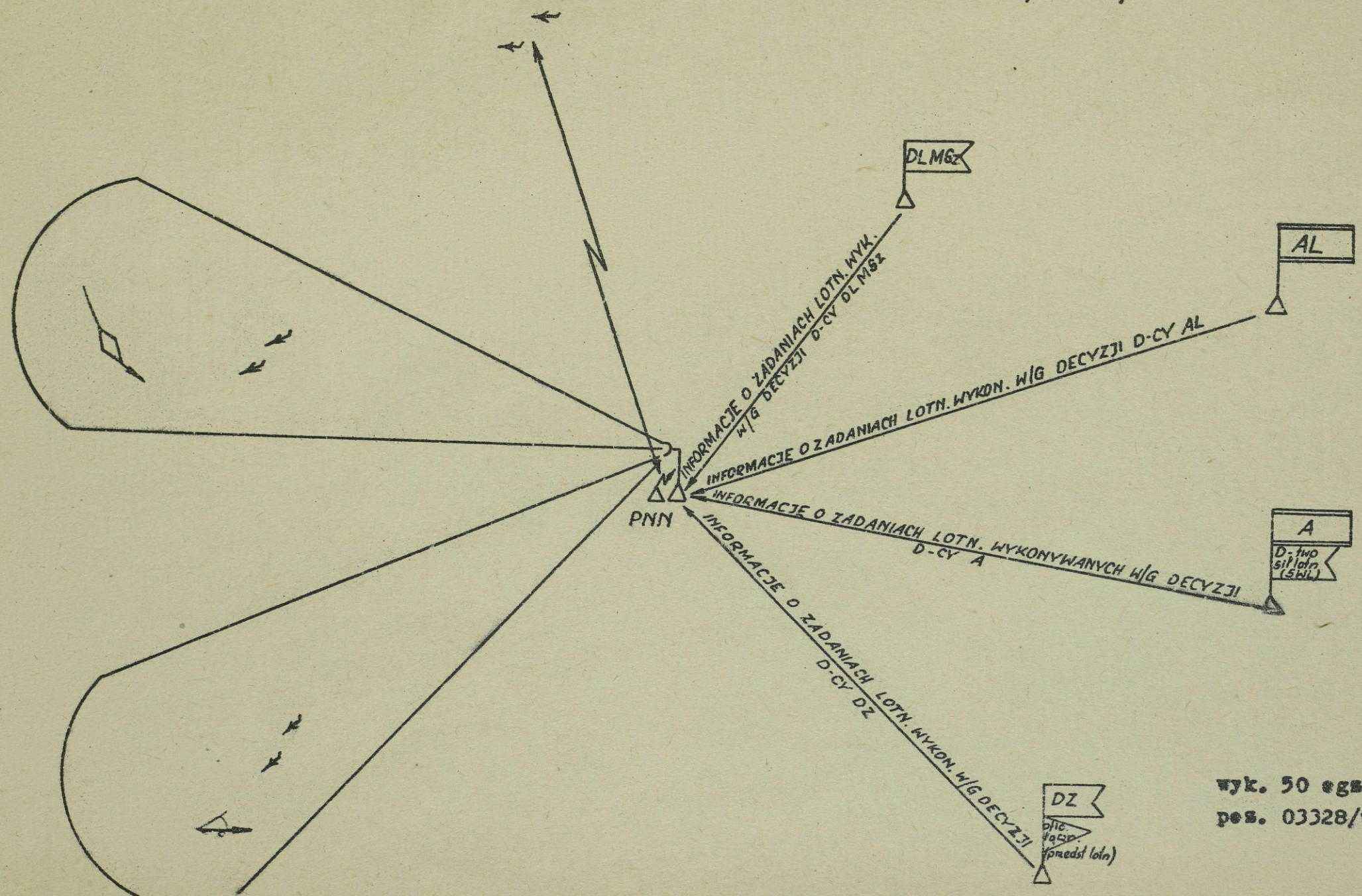
wyk. 50 egz.
pos. 03328/ww

2 SCHEMAT ORGANIZACJI DOWODZENIA LOTNICTWEM WSPIERAJĄCYM WOJSKA /W WYPADKU GDY D-CA ARMII DYSPONUJE LOTAMI BOJOWYMI/



wyk. 30 egz.
pos. 03328/wv

3 POSTERUNEK NAZIEMNEGO NAPROWADZANIA /PNN/



wyk. 50 egz.
pos. 03328/wr