



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

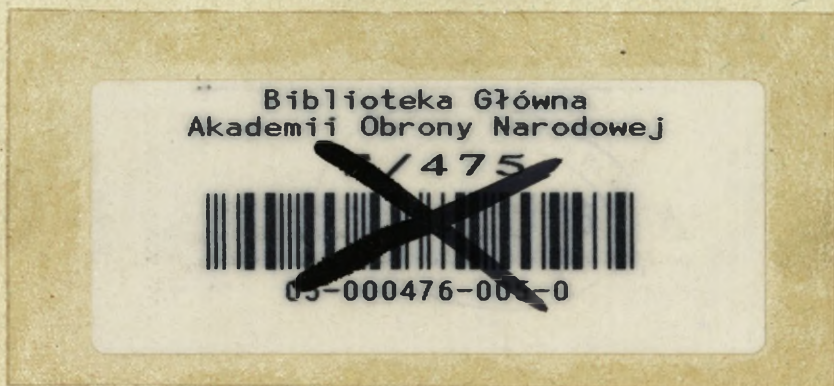
KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

Egz. Nr 18

mjr dypl. Czesław KRZEMIŃSKI

**Temat: ROZWÓJ POGLĄDÓW NA UŻYCIĘ SIŁ
POWIETRZNYCH PO DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ
W ASPEKCIE ZASTOSOWANIA BRONI RAKIETOWEJ
(1946 – 1962 r.)**

(Skrypt)



61103

REMBERTOW

LUTY

1964



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

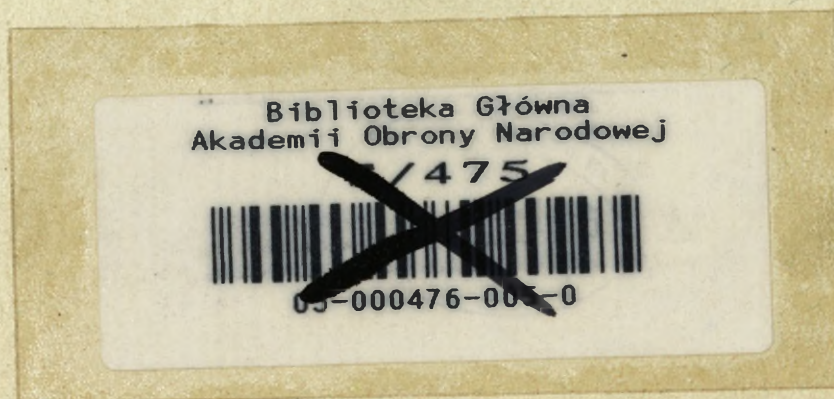
KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

Egz. Nr 18

mjr dypl. Czesław KRZEMIŃSKI

**Temat: ROZWÓJ POGLĄDÓW NA UŻYCIE SIŁ
POWIETRZNYCH PO DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ
W ASPEKCIE ZASTOSOWANIA BRONI RAKIETOWEJ
(1946 – 1962 r.)**

(Skrypt)



61103

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

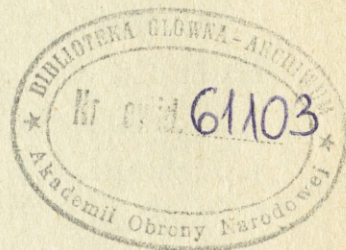
KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

Rok szkolny 1963/64

"ZATWIERDZAM"
SZEF KATEDRY HISTORII
SZTUKI WOJENNEJ

/-/ gen.bryg.prof.St.OKĘCKI

Dnia 2.II. 1964 r.



njr dypl. Czesław ~~KOZEMSKI~~

ROZWÓJ POGLĄDÓW NA UŻYCIĘ SIŁ POWIETRZNYCH PO DRUGIEJ
WOJNIE ŚWIATOWEJ W ASPEKTCIE ZASTOSOWANIA BRONI RAKIETOWO-
JADROWEJ /1946 - 1962 r./

Skrypt



L U T Y

- W A R S Z A W A -

1964r.

T r e ś ć:

W s t ę p.....	Strony.....	3
1. Zasadnicze koncepcje doktrynalne użycia lotnictwa:.....		5
a/ Doktryna działania lotnictwa "na korzyść ziemi".....		6
b/ Tzw. "czysta doktryna lotnicza".....		9
2. Ewolucja poglądów użycia lotnictwa w okresie wojny koreańskiej.....		13
3. Teoria atomowo - lotnicza		15
4. Doktryna lotniczo - raketowa		22
5. Koncepcja strategii "miecza i tarczy".....		31
Z a k o ń c z e n i e		34

W s t ę p

Ważnym etapem w rozwoju lotnictwa wojskowego po drugiej wojnie światowej było wyposażenie go w samoloty o napędzie odrzutowym i włączenie broni jądrowej do arsenału uzbrojenia się powietrzny. Silnik odrzutowy radykalnie zwiększył możliwości niespodziewanego wyjścia lotnictwa do rejonu celu, a broń jądrowa wielokrotnie zwiększyła siłę jego uderzeń.

Wykonując /obok uderzeń na wojska lądowe, siły powietrzne i marynarkę wojenną/ bezpośrednie uderzenia na obiekty wojskowo - gospodarcze przeciwnika, lotnictwo w czasie drugiej wojny światowej stwarzało realne przesłanki osłabienia zdolności stawiania oporu przez nieprzyjaciela. Jednocześnie wzrost roli lotnictwa w wykonywaniu przez siły zbrojne zadań w skali strategicznej i operacyjno - taktycznej, w coraz większym stopniu uzależniał wynik walki zbrojnej od działań sił powietrznych. Te prerogatywy zachowało lotnictwo aż do czasu wyposażenia wojsk w broń raketowo - jądrową.

Gwałtowny rozwój techniki raketowej pod koniec lat pięćdziesiątych zmusił do ponownego zbadania roli lotnictwa, jako środka przenoszenia broni jądrowej. W tym okresie rakiet balistyczna osiągnęła rozwój decydujący o jej wysokiej przydatności w wykonaniu szeregu zadań.

Wraz z rozwojem technicznych środków walki po drugiej wojnie światowej, zmieniały się również poglądy na ich wykorzystanie w działaniach wojennych.

Opracowanie niniejsze przedstawia krótki zarys rozwoju poglądów na użycie sił powietrznych od 1946 roku po 1962 rok. Składa się ono z pięciu zagadnień omawiających najważniejsze problemy dotyczące racjonalnego i efektywnego użycia sił powietrznych we współczesnej wojnie. Poszczególne teorie i koncepcje doktrynalne przedstawione zostały w kolejności chronologicznej, a więc w miarę tego jak zaczęły być propagowane i lansowane w danym okresie.

Skrypt ten został opracowany w oparciu o poglądy, które wydaje się, są najbardziej zbliżone do obowiązujących w danym okresie zasad na Zachodzie. Rzecz jasna, że bardzo często można było spotkać się w wojskowych publikacjach zachodnich z poglądami odbiegającymi od tych, które uwzględniono w niniejszym opracowaniu. Jednak ze względu na to, że były one zbyt subiektywne, przeceniające w zasadniczy sposób możliwości pocisków raketowych lub konserwatywne - hołdujące dominującej roli lotnictwa, niecelowe więc było ich przytaczanie lub analizowanie.

1. ZASADNICZE KONCEPCJE DOKTRYNALNE UŻYCIA LOTNICTWA.

Rola i znaczenie sił powietrznych w działaniach bojowych i ich wpływ na przebieg operacji uwidoczniły się w całej pełni w latach drugiej wojny światowej. Działania w "trzecim wymiarze" utraciły tu cechy przypadkowości /spotykane w pierwszej wojnie światowej/ i stały się nieodłącznym elementem każdej operacji wojsk lądowych. Posiadanie przewagi lotniczej w powietrzu w latach 1939 - 1945 gwarantowało powodzenie każdej większej operacji wojsk lądowych, a rozbicie przeciwnika było uważane za możliwe do osiągnięcia wyłącznie w warunkach ścisłego powiązania działań na ziemi z działaniami w powietrzu.^{x/}

Lotnictwo z lat 1939-1945 nie było już bronią zabezpieczającą działania wojsk lądowych, bo taką rolę spełniało w pierwszej wojnie światowej, ale nabrało znaczenia i charakteru broni wybitnie niszczącej, współdecydującej na równi z piechotą, czołgami i artylerią o losie walk i bitew.^{xx/}

Zaledwie dwa lata po zakończeniu drugiej wojny światowej angielski generał I.F.C. Fuller w książce pt: "Druga wojna światowa 1939-1945" zwraca uwagę na konieczność stałego zwiększania szybkości, ruchliwości i możliwości przeprowadzania manewru wojskami. Jako środek do zapewnienia ruchliwości, zaskoczenia oraz manewru strategicznego w działaniach Fuller wskazuje lotnictwo.^{xxx/}

Rolę lotnictwa w sytuacji w jakiej się ono znalazło po roku 1945 można sprecyzować następująco:
1. lotnictwo stało się rodzajem sił zbrojnych zdolnym do współdziałania z wojskami lądowymi i marynarką wojenną oraz do prowadzenia samodzielnych działań niszczyielskich na głębokim zapleczu przeciwnika. Z określeniem tym

x/ Pawlenko: "Rozbicie imperializmu niemieckiego". Moskwa 1960 oraz E. Rommel: "Krieg ohne Hass." Heidenheim 1950.

xx/A.D. Bagrejew: "Wojennoje iskusstwo kapitalisticzeskich gosudarstw 1939-1945. Moskwa 1960.

xxx/I.F.C. Fuller: "Druga wojna światowa 1939-1945". Wyd. MON 1958, s. 65, 451.

zgadzali się na ogół wszyscy teoretycy wojskowi, jednak już w kwestii ustalenia ważności i priorytetu działań istniały dwa zasadnicze poglądy na użycie lotnictwa:

A. - pierwszy - traktujący lotnictwo jako jeden z podstawowych rodzajów sił zbrojnych, którego zadaniem /w połączonym działaniu wszystkich rodzajów wojsk dla osiągnięcia zwycięstwa/ jest wspieranie, wzmacnianie i wykluczanie działań wojsk lądowych i sił morskich;

B. - drugi - przypisujący lotnictwu dominujące znaczenie i traktujący go jako decydujący rodzaj sił zbrojnych do zadania nieprzyjacielowi silnych ciosów, które złamią jego wolę i zdolność do dalszego prowadzenia wojny.

Poglądy te reprezentują niejako dwie doktryny użycia lotnictwa. Pierwszą z nich może nazwać "doktryną działań na korzyść ziemi", a drugą - "czystą doktryną lotniczą".

a/ Doktryna działania lotnictwa "na korzyść ziemi".

Rzecznicy pierwszego kierunku mieli szerokie poparcie w licznych przykładach z drugiej wojny światowej. Przykłady te przemawiały na korzyść działań lotnictwa prowadzonych w ścisłym powiązaniu i w interesie wojsk lądowych czy też sił morskich. Podstawą tej zasady stało się współdziałanie wszystkich rodzajów sił zbrojnych i wojsk.

Głównym zadaniem lotnictwa jest - według rzeczników tego kierunku - zabezpieczenie działań wojsk lądowych i marynarki wojennej. W ramach tych działań są realizowane zadania o znaczeniu operacyjnym i taktycznym. Są one planowane i wykonywane przez lotnictwo taktyczne /frontowe/. Do działań tych może być również włączone lotnictwo strategiczne. Działa ona jednak przeważnie w operacjach powietrznych planowanych przez naczelne dowództwo, a powiązanych strategicznie lub operacyjnie z działaniami bojowymi na frontach. Wspólnym celem tych działań jest spotęgowanie wysiłku wojsk lądowych w celu całkowitego rozgromienia nieprzyjaciela i odniesienia zwycięstwa.

Doktryna działania lotnictwa na "korzyść ziemi" opierająca uzyskanie przewagi w powietrzu na systematycznej współpracy lotnictwa siłami lądowymi i nie rozpraszaniu wysiłku na samodzielne działania strategiczne na wielką skalę, stanowiła podstawę sukcesów i zwycięstw Armii Radzieckiej. Według tej doktryny walka o zdobycie i utrzymanie panowania w powietrzu nie stanowiła celu samego w sobie, lecz była koniecznością wynikłą z określonych warunków - była częścią składową każdej operacji lądowej lub morskiej. Przykładem tego mogą być: walka lotnictwa radzieckiego w bitwie nad Wołgą, w której Niemcy stracili ponad tysiąc samolotów, w bitwie nad Kubaniem, a następnie pod Kurskiem, gdzie straty Luftwaffe wyniosły ponad 1500 samolotów.

To czego alianci na Zachodzie nie mogli osiągnąć w samodzielnych operacjach strategicznych, skupiając wszystkie wysiłki w tym jednym tylko kierunku, zostało na Wschodzie osiągnięte nie w akcji samodzielnej, bezpośredniej, lecz w toku wykonywania zadań operacyjnych przez całe siły zbrojne.

Doktryna ta, wobec bezspornych faktów słuszności przyjęta przez wszystkie kraje obozu socjalistycznego, znalazła również wielu zwolenników na Zachodzie, zwłaszcza zaś w Wielkiej Brytanii i Francji.

Już w 1948r. oficjalny organ brytyjskich sił zbrojnych kwartalnik "RAF Quarterly" zamieścił pracę konkursową pułkownika lotnictwa Lapsley'a poświęconą zagadnieniu walki o przewagę w powietrzu, jako zasadniczej formie wsparcia wojsk lądowych przez lotnictwo. Praca ta przypisuje marszałkowi Montgomery'emu "odkrycie" doktryny o konieczności powiązania działań lotnictwa z operacjami wojsk lądowych. Pomijając w tym miejscu polemikę na temat "odkrycia" przez marszałka Montgomery'ego tego, co wcześniej było stosowane już przez lotnictwo radzieckie, faktem pozostaje stwierdzenie wyrażające poglądy, przynajmniej pewnej części wojsk ^{owych} brytyjskich, że głównym zadaniem lotnictwa jest walka o panowanie w powietrzu prowadzona w celu zapewnienia swobody

działań wojskom lądowym i siłom morskim.

Za przyjęciem tej koncepcji w Wielkiej Brytanii przemawiały nie tylko doświadczenia marszałka Montgomery'ego z kampanii w Afryce, lecz także działania tzw. lotnictwa obrony wybrzeża morskiego/nazwa nie oddawała istoty działania tego lotnictwa./ Lotnictwo to brało bezpośredni udział w walce o bezpieczeństwo floty handlowej. Działając z baz na wyspach brytyjskich, lotnictwo obrony wybrzeża morskiego osłaniało konwoje z powietrza oraz brało udział w bezpośrednim zwalczaniu niemieckich okrętów podwodnych. Rezultaty potwierdziły dużą skuteczność działań lotnictwa.

Również we Francji komisja opracowująca w 1946 r. instrukcje użycia lotnictwa tak formułowała zadania lotnictwa: "... w wypadku konfliktu wśród różnych zadań spadających na lotnictwo walka o przewagę w powietrzu w celu zapewnienia swobody działań wojsk lądowych musi stać absolutnie na pierwszym miejscu."^{x/}

Francuski generał Lecerf w jednym z numerów "Revue Militaire Generale", stawiając na pierwszym miejscu walkę o panowanie w powietrzu, stwierdza, że równoległa z nią może być przeprowadzone wsparcie lotnicze walczących wojsk. Uważa on wsparcie lotnicze za jeden z dwóch zasadniczych sposobów/ obok samodzielnych operacji/ działań lotnictwa w walce o panowanie w powietrzu.

Na Zachodzie jest również wielu teoretyków tzw. doktryny wsparcia lotniczego. Zwolennicy tej koncepcji, rekrutujący się w głównej mierze z przedstawicieli wojsk lądowych, stoją na stanowisku, że wyłącznym zadaniem lotnictwa jest działanie tylko na korzyść wojsk lądowych. Wszystkie działania lotnictwa zarówno w strefie taktycznej i operacyjnej, jak i na głębokim zapleczu nieprzyjaciela powinny być podporządkowane potrzebom wojsk lądowych.

Niesłuszne byłoby przypuszczenie, że w Stanach Zjednoczonych całkowicie negowane lub też neguje się obecnie doktrynę działania "na korzyść ziemi" i wyznaje się tylko "czystą doktrynę lotniczą."

x/ Cyt.wg. Myśl Wojskowa nr 3/1963, str 59.

Przecież również w amerykańskich regulaminach wsparcie lotnicze działań wojsk lądowych było wymieniane jako jedno z trzech podstawowych zadań lotnictwa taktycznego obok walki o zdobycie i utrzymanie panowania w powietrzu oraz izolacji rejonu działań bojowych. Jednakże wypowiedzi wielu wojskowych, w tym również ludzi odpowiedzialnych w latach czterdziestych za lotnictwo amerykańskie, jak gen. Spaatz, Arnold i inni, wyraźnie świadczą o "neodouhetowskich" poglądach na użycie lotnictwa. Potwierdzają to zresztą również planowane, a następnie wprowadzane w życie koncepcje rozwoju lotnictwa strategicznego.

b/ Tzw. "czysta doktryna lotnicza"

Prześledźmy i zanalizujmy z kolei tzw. "czystą doktrynę lotniczą". Generał porucznik Walter E. Tood - komendant akademii lotniczej w Stanach Zjednoczonych - w jednym z periodyków lotniczych w 1961 r. pisał: "do czasu wojny koreańskiej amerykańskie siły powietrzne były ściśle związane z ówczesnym stanem techniki i koncepcjami ich użycia obowiązującymi w okresie drugiej wojny światowej. Wśród dowódców i teoretyków lotnictwa utwierdziło się przekonanie, że głównym zadaniem sił powietrznych jest bombardowanie strategiczne. Wyprodukowanie broni atomowej wzmogło to przekonanie. Zwyciężył więc pogląd, że główną częścią składową sił powietrznych ma być lotnictwo strategiczne, a lotnictwo taktyczne ma spełniać jedynie rolę pomocniczą."

I dalej w tym samym artykule generał Tood stwierdza: "... rola lotnictwa taktycznego na polu walki była przyczyną ciągłej kontrwersji pomiędzy dowództwem lotnictwa a siłami lądowymi. Na pomniejszenie roli lotnictwa taktycznego przez dowództwo sił powietrznych wpłynęło w dużym stopniu wyprodukowanie broni jądrowej.^{x/} Zresztą idea potęgi lotniczej opartej na lotnictwie strategicznym jako tzw. podstawy obrony Ameryki była wówczas również bardzo popularna wśród Amerykanów.

x/ Tamże, s. 60.

Ankieta przeprowadzona w 1948 r. przez Instytut Badania Opinii Publicznej Galupa wykazuje, że 78% biorących udział w ankiecie wypowiedziało się za silnym lotnictwem strategicznym.

Co było prawdziwą przyczyną takich poglądów, wyjaśnia częściowo artykuł angielskiego generała Hiltona, który ukazał się w Anglii w 1950 r. "Ludzie odpowiedzialni w ZSRR - pisze gen. Hilton - za przygotowanie się zbrojnych wypadków wojny mają przewagę nad sztabami innych państw, ponieważ przede wszystkim nie noszą myślowych kajdan przeszłości, co pozwala im na wprowadzenie w życie wszystkiego, co jest dobre, bez oglądania się na tradycje przeszłości lub interesy jednostek /podkr.-Cz.K./ które w tym czy innym przedsięwzięciu, jak to się zdarza w krajach kapitalistycznych zainwestowały swój kapitał. Po drugie ZSRR stanowi jedną zgraną maszynę pracującą planowo, celowo i precyzyjnie. Po trzecie wszystkie części sił zbrojnych /wojska lądowe, lotnictwo i marynarka wojenna/ tworzą w ZSRR jedną nierozzerwalną całość strategiczną". Omawiając lotnictwo ZSRR autor stwierdza: "... większość lotnictwa jest ściśle związana z siłami lądowymi i działa na ich korzyść. I któż może stwierdzić - zapytuje autor - wobec sukcesów, jakie dało to związanie działań w ubiegłej wojnie, że doktryna ta nie jest słuszna ?^{x/}

A jednak byli tacy, którzy wątpili w słuszność tej doktryny; wypowiadali i wypowiadają się do dziś wprost za teorią Douheta.

Jak wiadomo podstawą teorii Douheta jest teza o możliwości rozstrzygnięcia losów wojny przez lotnictwo. Zagadnienie wykorzystania sił powietrznych jest określone jednoznacznie i kategorycznie: "żadna część sił lotniczych nie może być poświęcona wykonaniu zadań drugorzędnych, jak wsparcie wojsk lądowych czy sił morskich, osłona obszaru kraju czy wojsk". Bronić się na ziemi, atakować w powietrzu - to podstawowa myśl Douheta. Lotnictwo wykonuje zadania główne, inne rodzaje sił zbrojnych zapewniają osłonę działań lotnictwa.

x/ Cyt.wg: Wojskowy Przegląd Lotniczy nr 12/1961, s.19.

Rzecznicy tej teorii, podobnie jak sam autor, nie dostrzegają zasadniczego błędu i sprzeczności. Z jednej strony mówi się: nie ma powodzenia na ziemi bez lotnictwa, z drugiej - nie daje się "ziemi" koniecznego wsparcia. Siłom lądowym wyznacza się zadania działań obronnych. Główny cel wojny - pobicie i zniszczenie sił nieprzyjaciela - nie może być osiągnięty, bowiem obrona nie pozwala na jego osiągnięcie. Rozstrzygnięcie można osiągnąć jedynie połączonym działaniem wszystkich sił lądowych, powietrznych i morskich.

Błądność tych koncepcji potwierdziły doświadczenia drugiej wojny światowej. Nie zdały egzaminu teorie "samodzielnej wojny powietrznej" i "drugiego frontu powietrznego". Nie sprawdziły się obliczenia różnych teoretyków wojskowych, którzy potrafili wyliczyć, ile ton bomb trzeba zrzucić na Niemcy, aby zmusić ich do kapitulacji. Liczby wykazują, że pomimo tych bombardowań produkcja podstawowego uzbrojenia rosła w latach wojny.

Mimo doświadczeń minionej wojny, które wykazały, że samodzielne operacje strategiczne lotnictwa na obiekty głębokiego zaplecza nie tylko nie rozstrzygnęły losów wojny, ale i w pewnych okresach wojny nie były w stanie wywalczać panowania w powietrzu, w trzy lata po wojnie w artykule zamieszczonym w "Revue de Defence Nationale" z maja 1948 r. pt.: "Bitwa lotnicza" gen. Gerardot, zastanawiając się nad zmianami poglądów na użycie lotnictwa, wynikły^{mi} z doświadczeń ostatniej wojny, twierdzi, że armia powietrzna jest taką samą armią samodzielną jak armia lądowa czy siły morskie. Do jej działań, mających na celu opanowanie powietrza, stosują się te same, co do działań naziemnych prawa taktyki i strategii.

Autor podkreśla wprawdzie zależność bitwy na ziemi od stopnia opanowania powietrza, nie wspomina jednak nic o wsparciu lotniczym tej bitwy.

Przyszła wojna, w pojęciu autora, będzie polegała na ustaleniu frontów, spoza których wyjdą niszczące ataki lotnictwa. Po rozstrzygnięciu bitwy w powietrzu wojska lądowe ograniczą się wyłącznie do okupowania terenu podbitego przez siły powietrzne.

A oto schemat bitwy, jaki widzi autor w przyszłej wojnie:

1. Rozpoznanie przeciwnika.
2. Walka o przewagę w powietrzu.
3. Masowe ataki niszczące.

Podobne poglądy wyrażał w roku 1947 wicemarszałek brytyjskiego lotnictwa E.J. Kingston - Mc Cloughry, który pisak: "Nie można już myśleć o wojnie polegającej na staczaniu przede wszystkim kampanii naziemnych wspieranych działaniem na morzu i w powietrzu. Najważniejszym celem jest samo serce potencjału wojennego przeciwnika, jego siły zbrojne są celem drugorzędym. Związku z tym najważniejszym instrumentem wojny współczesnej jest bombardowanie o dalekim zasięgu, przy którym wojska lądowe i siły morskie spadają do roli partnerów o nieistotnym znaczeniu."^{x/}

Teoretyczne wypowiedzi różnych ekspertów lotniczych na Zachodzie na temat roli lotnictwa znalazły swoje potwierdzenie w praktycznej działalności ówczesnego dowództwa sił powietrznych USA, a szczególnie samego dowódcy lotnictwa - gen. Spaatza. Ten "największy - zdaniem Eisenhowera - strateg w historii lotnictwa"^{xx/} stał się najwierniejszym kontynuatorem teorii Douheta. Sławne stało się jego powiedzenie - "One plane, one bomb, one city" /jeden samolot, jedna bomba, jedno miasto/, które stanowiło podstawę amerykańskiej doktryny lotniczej w momencie rozpętania wojny w Korei w 1950 r.

x/ "Royal Air Force Quarterly" z czerwca 1947 r.

xx/"Flying" 5/52.

Lansowanie przez amerykańskich teoretyków wojskowych koncepcji decydującej roli lotnictwa strategicznego w przyszłej wojnie miało swoje podłoże w fakcie posiadania w latach czterdziestych przez Stany Zjednoczone monopolu na bombę atomową. Przegląd taki wynikał również z dużego wpływu wielkich monopolii lotniczych, produkujących w skali masowej ciężkie bombowce, na charakter i istotę ówczesnej doktryny wojennej USA.

2. EWOLUCJA POGLADÓW UŻYCIA LOTNICTWA W OKRESIE WOJNY KOREAŃSKIEJ.

Lotnictwo amerykańskie użyte w czasie działań wojennych w Korei opierało się głównie na lotnictwie bombowym lekkim i średnim oraz myśliwsko - bombowym /którego było 2/3 całości sił na tym teatrze działań wojennych/ i myśliwskim przeznaczonym do osłony bombowców. Składało się ono na początku wojny z ośmiu skrzydeł wyposażonych w około 1200 samolotów, przeważnie przestarzałych typów, z okresu drugiej wojny światowej.

Doktryna użycia lotnictwa była prosta. Liczono się z szybkim rozstrzygnięciem wojny poprzez zmasowane uderzenia lotnictwem na obiekty wojskowe, gospodarcze i administracyjne w Korei Północnej.

✓ Pułkownik Deil O. Smith, wybitny teoretyk wojskowy pisał o wojnie w Korei: "Jeżeli wojna potrwa cały miesiąc, to dla naszego lotnictwa bombardującego nie starczy przypuszczalnie obiektów." Obawy te, jak wiadomo, były nieuzasadnione. Rezultaty były wręcz odwrotne. Lotnictwo, ^{nawet} a więcej, doktryna Douheta - Spaatz poniosła klęskę. Wskutek niepowodzeń dokonano rewizji koncepcji użycia lotnictwa i początkowo stwierdzono, że główną przyczyną porażek był niewystarczający zasięg bombowców operujących z lądowych baz lotniczych oddalonych od siebie średnio około 700 km. Pierwsza modyfikacja koncepcji polegała więc na zorganizowaniu baz pływających i "postawieniu" na lotnictwo morskie. Do Korei skierowano największe amerykańskie lotniskowce "Valley Forge" i "Boxer", a producenci okrętów otrzymali nowe zamówienia.

Lotniskowce miały przybliżyć lotnictwo co celów naziemnych w Korei Północnej.

Szybko jednak ujawniła się z całą ostrością zasadnicza przyczyna, wynikająca z doktryny Spaatza - brak lotnictwa taktycznego, lotnictwa wsparcia wojsk lądowych.

Doraźne rozwiązanie tego problemu przez skierowanie na front starych, wyśłużonych w drugiej wojnie światowej samolotów, jak na przykład B-25 "Mitchell", "Invade", "Martin" B-50^{x/}, nie dało również oczekiwanych rezultatów. Załogi nie były odpowiednio przeszkolone w zwalczaniu celów pola walki, a sztaby jednostek wojsk lądowych - we współdziałaniu z lotnictwem. "Jako żołnierz dywizji, która przebiła się przez okrążenie - pisał gen. Sladen Bradley^{xx/} w raporcie do szefa sztabu amerykańskich sił lotniczych na Dalekim Wschodzie Stratemayera - muszę wyrazić swoje zdanie: nie było żadnego współdziałania w tym okresie z lotnictwem i nie było^{ono} w stanie udzielić nam skutecznej pomocy podczas przekamywania nieprzyjacielskiego pierścienia."^{xxx/}

Wołania dowódców jednostek lądowych o wsparcie lotnictwa taktycznego wpłynęły w zasadniczy sposób na zmianę koncepcji użycia i zadań lotnictwa. Amerykański szef sztabu lotnictwa gen. Vadenberg w artykule opublikowanym po powrocie z podróży inspekcyjnej z Korei zwraca uwagę na szczególne znaczenie i rolę lotnictwa taktycznego i konieczność sprecyzowania jego zadań w zabezpieczeniu działań wojsk lądowych.

Według oficjalnych poglądów przyznaje się nadal pierwszeństwo lotnictwu strategicznemu, przy czym rozbudowuje się jednak jednocześnie lotnictwo taktyczne jako środek wsparcia wojsk lądowych. Dla lotnictwa tego wyznacza się trzy podstawowe zadania:

- 1 - zdobycie i utrzymanie panowania w powietrzu;
- 2 - izolację rejonu działań bojowych;
- 3 - wsparcie lotnicze wojsk lądowych.

Do Korei zostają skierowane w połowie 1952r.

x/ "Flugwelt", 5/52.
xx/ Nie należy mylić z generałem Omarem Bradleyem.
xxx/ "Air Force", 3/51.

nowe samoloty odrzutowe: myśliwsko - bombowe F-84 i myśliwskie F-86, przeznaczone do wsparcia i osłony wojsk lądowych. Wojna koreańska jeszcze raz dowiodła ogromnego znaczenia i roli lotnictwa taktycznego w prowadzeniu działań na lądzie i na morzu. Szczególną przydatność w działaniach bojowych wykazało lotnictwo myśliwsko - bombowe.

Po wojnie koreańskiej, która obnażyła słabe strony amerykańskiej doktryny lotniczej ponownie odzywiają się głosy o decydującej roli lotnictwa strategicznego. Tak na przykład oficjalny kwartalnik Akademii Lotniczej USA "Air University Quarterly Review" z 1952 r. pisze: "Utrzymanie w czasie pokoju specjalnego lotnictwa taktycznego kosztem siły i skuteczności rozstrzygających rodzajów lotnictwa jest głęboko nieuzasadnione."

Potwierdza to również struktura wydatków na lotnictwo. Z ogólnej sumy 10,3 miliarda dolarów przeznaczonych w 1952 r. na siły powietrzne Stanów Zjednoczonych na lotnictwo strategiczne przypadało 6,6 miliarda, na lotnictwo morskie 2,5, a na lotnictwo taktyczne - tylko 1,2 miliarda dolarów.

Pomijając w tym miejscu, niemały wpływ wielkich koncernów i firm lotniczych na kierunki rozwoju lotnictwa amerykańskiego, należy stwierdzić, że zasadniczą przyczyną rozbudowy lotnictwa strategicznego jest duże opóźnienie Stanów Zjednoczonych w stosunku do Związku Radzieckiego na odcinku rozwoju techniki raketowej. Lotnictwo strategiczne ma częściowo te dysproporcje zniwelować.

3. TEORIA ATOMOWO - LOTNICZA .

Najbardziej istotnym dla przemian w siłach powietrznych, podobnie jak w innych rodzajach sił zbrojnych, był rozwój broni atomowej. Pod koniec drugiej wojny światowej broń atomowa, mimo zastosowania jej przeciw Japonii, nie wyszła jeszcze ze stadium doświadczalnego. Bomby zrzucone na miasta japońskie miały siłę niszczącą odpowiadającą sile wybuchu 20000 ton TNT /trójnitrotoluolu/, czyli miały równoważnik

trotylowy 20 KT oraz ciężar około 10 ton. Rezultaty wybuchu tych dwóch bomb atomowych, które zniszczyły dwa miasta japońskie, były zapowiedzią, że broń atomowa stanie się w przyszłości czynnikiem, który wpłynie na zmiany w sztuce wojennej i w sposób zasadniczy zaważy na polityce międzynarodowej.

Po wojnie prace nad dalszym rozwojem bomb atomowych zmierzały w kierunku zwiększenia ich siły niszczącej przy jednoczesnym dążeniu do zmniejszenia ich ciężaru. Wypróbowane na wiosnę 1948 roku trzy bomby atomowe miały siłę wybuchu równą 120 kilotonom każda. Ciężar takiej bomby wynosił 4,5 tony.^{x/} Równocześnie ze wzrostem liczby bomb atomowych na wyposażeniu, zaczęto tworzyć w Stanach Zjednoczonych teorie stosowania ich w przyszłej wojnie /nawrót do teorii Douheta/. Nad produkcją mniejszych i lżejszych bomb atomowych w tym czasie jeszcze się nie zastanawiano. Główny wysiłek skupiono na pracach nad stworzeniem bomb o ogromnej sile wybuchu - bomb wodorowych. Monopolem na bombę atomową Stany Zjednoczone cieszyły się niedługo: wkrótce została ona zbudowana przez Związek Radziecki, później przez Anglię, a ostatnio również Francja usiłuje wejść do "klubu atomowego."

Broń atomowa stała się tym samym bronią obosieczną. W roku 1952 wypróbowana została w Stanach Zjednoczonych bomba wodorowa o niszczącej sile wybuchu równej 4 do 5 milionów ton /5 MT/ TNT. Wypróbowana w dwa lata później bomba wodorowa miała trzykrotnie większą siłę niszczącą, a nowsze bomby wodorowe mają trudno wyobrażalną siłę wybuchu dochodzącą do 45 milionów ton /40 do 45 MT/ TNT.^{xx/} Wkrótce potem wypróbował również broń wodorową Związek Radziecki, a za nim z kolei Wielka Brytania. Trzeba dodać, że wypróbowana w roku 1952 amerykańska bomba wodorowa, była urządzeniem stacjonarnym, podczas gdy ZSRR w 1953 roku pierwszy wypróbował ładunek termojądrowy o rozmiarach umożliwiającym transport drogą powietrzną. - - - - -

x/ T.K.Królikiewicz: "Wczoraj i dziś lotnictwa wojskowego".
Wyd.MON. 1961, s.75.

xx/ "Flight" z dnia 8 lipca 1960 r. podaje, że na Zachodzie znajdują się na uzbrojeniu bomby o sile wybuchu przypuszczalnie do 20 MT.

Lata po wojnie w Korei przyniosły dalszy intensywny rozwój odrzutowego lotnictwa strategicznego. Podstawową bronią odrzutowych samolotów bombowych miały być bomby atomowe. Niewspółmierna z bambami konwencjonalnymi siła wybuchu bomby atomowej zwiększyła potencjalnie znaczenie pojedynczego bombowca; stąd też nawrót do przedwojennej teorii Douheta, oczywiście w zmodyfikowanej postaci, z uwagi na większy potencjał niszczycielski, jaki przedstawia pojedynczy bombowiec z bombą nuklearną lub termonuklearną na pokładzie.

W ten sposób powstała teoria atomowo - lotnicza, która stała się kontynuacją teorii wojny powietrznej, powstałej jeszcze w 1921 r. Za twórców teorii wojny powietrznej uważa się Douheta i Mitchella. Obecnie na Zachodzie tłumaczy się niezrealizowanie tej teorii w praktyce, ponieważ lotnictwo użyte w drugiej wojnie światowej nie dysponowało wówczas orężem, który byłby zdolny zadać przeciwnikowi decydującą klęskę. Mimo, że lotnictwo alianckie zrzuciło na Niemcy 1350 tys. ton bomb nie zdołano uzyskać decydującego sukcesu.

W drugiej wojnie światowej do zwycięstwa prowadziła droga przez zniszczenie sił zbrojnych przeciwnika działaniami zaczepnymi i obronnymi - na lądzie, morzu i w powietrzu.

Obecnie - twierdzą zwolennicy teorii atomowo - lotniczej - lotnictwo otrzymało bombę atomową, która równa się 2500 tonom klasycznych bomb burzących. Jedna bomba atomowa może spowodować więcej szkód niż nalot 1000 samolotów ze zwykłymi bombami. Jedna bowiem bomba atomowa może zburzyć wielki zakład przemysłowy, a wodorowa takie miasto, jak: Paryż, Londyn czy Nowy Jork.

W połowie 1954 roku odbyły się manewry w Stanach Zjednoczonych, w czasie których upozorowano zrzuconie kilkuset bomb jądrowych na 46 miast. Obliczono, że w wyniku takiego ataku mogło być zabitych 5,3 miliona ludzi, a 2,8 miliona ludzi mogło być rannych. Dokonano również

obliczeń, że dla sparaliżowania produkcji przemysłu stalowego Stanów Zjednoczonych potrzeba 67 bomb atomowych, a 1000 bomb atomowych wystarczy do zburzenia potencjału ekonomicznego każdego kraju.

Należy podkreślić, że najbardziej rozpowszechniona była i po dziś dzień jest teoria atomowo - lotnicza w Stanach Zjednoczonych. Teorię tę reprezentuje duża grupa amerykańskich generałów oraz przemysłowców lotniczych takich jak; gen. Arnold, gen. Spaatz, gen. Smith, Finletter, Conolly, Stratemeider, Seversky, gen. Limey i inni.

Według tej teorii wojna współczesna może być wygrana w wyniku zniszczenia potencjału wojskowego przeciwnika za pomocą uderzeń atomowych i termojądrowych.

Przedstawiciele teorii atomowo - lotniczej uważają, że przez bombardowania lotnicze środkami masowej zagłady można zniszczyć potencjał wojskowo - ekonomiczny przeciwnika, zdławić wolę oporu i łatwo wygrać wojnę, gdy dokona się bombardowań niespodziewanie i masowo na początku wojny. Współczesna wojna rozpocznie się nie od ruchów wojsku ku granicom, lecz od uderzeń strategicznego lotnictwa bombowego, które rzuci przeciwnika na kolana i zapewnią nad nim zwycięstwo bez konieczności prowadzenia poważnych operacji lądowych.

W tych warunkach wojska lądowe mogą być zmniejszone do niewielkiej armii, która na początku wojny będzie osłaniała własne terytorium od przeniknięcia wojny się przeciwnika. Gdy lotnictwo zniszczy podstawowe siły przeciwnika, wówczas wojska lądowe powinny zająć kluczowe ośrodki i utrzymywać porządek. Również marynarka wojenna - zdaniem rzeczników tej teorii - odgrywać będzie rolę drugorzędną.

Gdy wojna się rozpocznie, nie będzie czasu na mobilizację rezerw ludzkich i przemysłu. Stąd wniosek: należy dążyć do uprzedzenia przeciwnika, gdyż - ich zdaniem - za późno jest uderzać wówczas, gdy wszystko

zostało już zniszczone przez przeciwnika ; zresztą uderzenie rewanżowe nie zawsze będzie możliwe. Aby uniemożliwić przeciwnikowi wykonanie uderzenia odwetowego , należy w pierwszym ataku uderzyć na lotniska przeciwnika, jego zakłady atomowe, zapasy środków atomowych i środków przenoszenia ich do celu. Bombardowanie tych obiektów ma być - zdaniem amerykańskiego generała Philippsa - środkiem niedopuszczenia do nalotów przeciwnika na Stany Zjednoczone.

Zgodnie z twierdzeniem propagatorów teorii atomowo - lotniczej zadaniem wojny atomowej będzie zniszczenie zdolności przeciwnika do odwetowego uderzenia atomowego. Przy czym życiowo ważnymi celami są raczej zapasy bomb i środki ich przenoszenia niż takie cele jak potencjał przemyślowy, miasta, siły lądowe i morskie.

Niektórzy rzecznicy omawianej tu teorii przypisywali nawet absolutną wszechpotęgę bombie atomowej i wodorowej.

Oto co na przykład pisał na ten temat były minister lotnictwa USA Thomas Finletter w czasopiśmie "Atlantic" we wrześniu 1953 r.: "Bomba atomowa w połączeniu z samolotem zrewolucjonizowała wojnę. Obecnie można wygrać wojnę już w pierwszym tygodniu lub nawet w pierwszych dniach działań wojennych."

Mimo, że błędność teorii Douheta potwierdziły doświadczenia dwóch wojen światowych, nie przeszkadzało to jednak niektórym amerykańskim teoretykom wojskowym twierdzić, że lotnictwo niosące bomby atomowe to "klucz do zwycięstwa" w przyszłej wojnie. Uważali oni za główną "receptę na zwycięstwo" wojnę błyskawiczną za pomocą bomb atomowych i wodorowych.

Wyrażając dążenia amerykańskich kół rządzących cytowany już był minister lotnictwa Stanów Zjednoczonych Finletter oświadczył:

✓ "Trzeba, aby nasze dowództwo lotnictwa strategicznego mogło w ciągu kilku dni zadać każdemu przeciwnikowi

skoncentrowane uderzenie przy użyciu wszelkiej broni, jaką dysponujemy."

Zdaniem zwolenników teorii atomowo - lotniczej w zagadnieniach obrony powietrznej punkt ciężkości należy przenieść na ofensywę lotniczą.

Za podstawowy element obrony powietrznej uważają oni nie działalność lotnictwa myśliwskiego, lecz ataki na lotniska, zakłady uzbrojenia i paliwa oraz fabryki lotnicze przeciwnika. Twierdzą oni, że obecnie obrona powietrzna nie może zabezpieczyć kraju przed przeniknięciem szybkich pojedynczych samolotów z ładunkiem broni atomowej.

W ubiegłej wojnie można było odeprzeć naloty lotnictwa, gdy poniosło ono 20% strat. W tym wypadku straty lotnictwa przewyższały efekty nalotów. Obecnie gdy lotnictwo dysponuje bombami atomowymi, strata 20% w stosunku do posiadanych samolotów nie zmusi przeciwnika do wyrzeczenia się nalotu. Może to nastąpić - ich zdaniem - przy stratach powyższej 90%, lecz lotnictwo myśliwskie nie może tego dokonać.

Tak więc obrona powietrzna zdaniem zwolenników tej teorii musi szukać innych sposobów, aby naloty stały się dla przeciwnika zbyt kosztowne. Takim sposobem są ataki atomowe lotnictwa strategicznego na obiekty przeciwnika, jego lotniska, zakłady atomowe i lotnicze.

Zwolennicy tej teorii doszli do wniosku, że aby zwyciężyć we współczesnej wojnie należy pierwszemu dokonać ataku atomowego na przeciwnika, pierwszemu zacząć wojnę. Ataki atomowe należy kierować na lotniska przeciwnika, jego zakłady lotnicze, składy uzbrojenia i materiałów pędnych, ośrodki przemysłowe i miasta. Ataki atomowe można też kierować przeciwko wojskom nieprzyjaciela, jeżeli wtargną na terytorium bloku NATO. Podkreśla się przy tym, że broń atomowa może być użyta przeciwko terytorium państw sojusznicznych, jeżeli zostaną one zajęte przez przeciwnika. Broń atomową należy stosować w takich rozmiarach, aby zmusić nieprzyjaciela do kapitulacji.

Oceniając rozpatrywaną wyżej teorię należy podkreślić, że pojawienie się broni atomowej, obok techniki odrzutowej, postawiło niektóre problemy sztuki wojennej na nowej płaszczyźnie. Ataki lotnictwa strategicznego dysponującego bronią atomową mogą wywrzeć istotny wpływ na przebieg i wynik wojny. Jednak jednostronne, tendencyjne gloryfikowanie ciężkiego lotnictwa bombowego jest niesłuszne. Istnieją bowiem obecnie dość skuteczne rakiety wszelkiego rodzaju, które są w stanie przenosić na duże odległości nuklearne i termonuklearne środki rażenia.

Zasadniczą ujemną stroną prezentowanych tu poglądów jest fakt, że wiążą one nadzieję na zwycięstwo w przyszłej wojnie wyłącznie przy pomocy sił powietrznych, nie doceniając roli i znaczenia innych rodzajów sił zbrojnych.

Radzieccy dowódcyⁱ teoretycy wojskowi również niejednokrotnie podkreślali ważne znaczenie, jakie mają działania lotnictwa w początkowym okresie wojny. Tym niemniej w wypowiedziach tych nie przecenia się roli lotnictwa w przyszłej wojnie, a zaznacza się, iż w warunkach użycia broni raketowej musi być ono użyte w nowy sposób. Na przykład dowódca sił powietrznych Związku Radzieckiego, główny marszałek lotnictwa K. Wierszynin pisał: "Ze względu na ważność celów współczesnej wojny, można przypuszczać, że na początku powszechnego konfliktu zbrojnego, jeśli wywołają go imperialiści, intensywny będzie udział wszystkich rodzajów lotnictwa. Będzie ono wykonywać różnorodne zadania w zakresie zwalczania i obezwładnienia różnych obiektów nieprzyjaciela. Jednakże obiekty te będą zwalczane nowymi metodami, zgodnie ze zmianami, jakie zaszły w możliwościach i charakterze działań bojowych w epoce broni raketowo - jądrowej."^{x/}

x/ Cyt.wg "Wojskowy Przegląd Lotniczy nr 11/1963. s.13 /tłum.
"Awiacja i Kosmonawtika" nr 6/63r./

Jakie ma możliwości w tym zakresie radzieckie lotnictwo dalekiego zasięgu wyjaśnia wybitny współczesny radziecki teoretyk wojskowy gen. płk N. Łomow, pisząc w swym artykule "Lotnictwo dalekiego zasięgu może obecnie razić obiekty nieprzyjaciela osłonięte przez nowoczesne środki obrony powietrznej, wykonując uderzenia z dużych odległości, bez wchodzenia do strefy obrony powietrznej nieprzyjaciela."^{x/}

4. Doktryna lotniczo - raketowa.

Niezwykle szybki w latach pięćdziesiątych rozwój broni raketowej i pojawienia się jej już nie tylko jako ubrojenia samolotów i okrętów, lecz jako samodzielnego rodzaju wojsk /sił zbrojnych/, wpłynęło między innymi w zasadniczy sposób na rewizję koncepcji użycia lotnictwa. Powstaje pytanie: samolot - czy pocisk raketowy ?

Rodzi się doktryna raketowo - lotnicza. W różnych wypowiedziach, artykułach pracy wojskowej, a nawet w pewnych zamierzeniach wojskowych niektórych państw można było spotkać wręcz negatywne stanowisko w odniesieniu do znaczenia i roli lotnictwa w erze raketowo - jądrowej. Tak na przykład w Wielkiej Brytanii w końcu 1956 r. oficjalnie oświadczone, że samolot P-1B jest ostatnim pilotowanym samolotem myśliwskim, jednak w rok później decyzję tę zmieniono i przystąpiono do produkcji naddźwiękowego myśliwca przechwytywania SR-177. Podjęto również produkcję samolotów typu "Victor" i "Vulcan".

Podobnie w Stanach Zjednoczonych, Francji i innych krajach równolegle z rozwojem broni raketowej rozwija się i doskonali samoloty pilotowane. Pojawia się nawet typ lekkiego samolotu myśliwsko - szturmowego do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych /np. "Fiat" 91 G/.

x/ Cyt.wg "Myśl Wojskowa" nr 10/1963, s.75 /tłum. z "Wojennej Myśli" nr 1/63/.

Można powiedzieć, że lotnictwo pomimo podstawowego już dziś i stale wzrastającego znaczenia broni raketowej jako nowoczesnego środka walki wytrzymało na razie atak broni raketowej na niektóre jego pozycje.

1 Dlaczego tak się stało? Po pierwsze - wyposażenie samolotów w broń raketową /pociski powietrzne - powietrze i powietrze - ziemia/ zmieniło w zasadniczy sposób charakter działań lotnictwa i zwiększyło jego możliwości bojowe.

2 Po drugie - broń raketowa nie może zastąpić lotnictwa w wykonywaniu wszelkich zadań. Po trzecie - rachunek ekonomiczny opłacalności użycia pocisku raketowego lub samolotu wypada w niektórych wypadkach na korzyść samolotu. Po czwarte - lotnictwo ma pięćdziesięcioletnie doświadczenie bojowe, broń raketowa - kilkunastoletnie doświadczenie poligonowe. Ponadto rozwój broni raketowej na Zachodzie jest opóźniony o kilka lat w stosunku do Związku Radzieckiego.^{x/}

Jaka jest więc rola i znaczenie tych dwóch strategicznych środków walki w wykonywaniu zadań? Czy bombowce strategiczne nadal stanowią podstawowy środek przenoszenia broni jądrowej na dalekie zaplecze przeciwnika? Jakie są perspektywy rozwoju bombowców strategicznych w świetle szybkiego postępu techniki raketowej?

Jak stwierdziła prasa amerykańska, rozwój techniki raketowej nie zmienił w zasadniczy sposób planów sił powietrznych USA związanych z użyciem lotnictwa strategicznego i dalszym jego rozwojem.

Szef sztabu sił powietrznych Stanów Zjednoczonych gen. Thomas D. White stwierdził: "Samolot pilotowany będzie nadal potrzebny do celów wojskowych w przyszłości."

x/ Niezależnie od tych przyczyn nie miały wpływu na taki stan rzeczy miały również określone monopole lotnicze.

Pociski balistyczne i inne pojazdy nie będące samolotami nie rozwiązują i prawdopodobnie nigdy nie rozwiążą wszystkich problemów wojskowych.^{x/}

Wyrazem tego stanowiska są dane Budżetu Ministerstwa Obrony USA obejmujące lata 1959 - 1960, zgodnie z którymi w wymienionych latach wydatki na budowę samolotów były znacznie większe w porównaniu z wydatkami przeznaczonymi na pociski raketowe.

Jeśli chodzi o samoloty bombowe lotnictwa strategicznego, Amerykanie na początku lat sześćdziesiątych nie zmniejszyli ich stanu liczebnego. Stan liczebny samolotów lotnictwa strategicznego w latach 1960-61 przedstawia poniższa tabela: ^{xx/}

L a t a	Typ samolotu			Ogółem
	B-47	B-52	B-58	
Koniec 1960	1100	610	70	1780
Połowa 1961	1050	660	100	1810
Koniec 1961	960	730	116	1836

Jak wynika z powyższej tabeli, w ciągu roku liczba bombowców strategicznych wzrosła o 56 samolotów.

Czym więc wytłumaczyć fakt, że Amerykanie opierali przenoszenie broni jądrowej na bombowcach? Czy nie dostrzegali możliwości pocisków raketowych dalekiego zasięgu?

Wspomniany już gen. Thomes D.White wyrażając swój pogląd na rolę bombowców i pocisków raketowych w 1960 r. stwierdził: "Moim zdaniem samolot z załogą /dotyczy bombowców strategicznych - przyp. Cz.K./ jest konieczna. Każdy system - czy będą to

x/ Ed.Mack Miller: The Gutting of the Valkyrie. "Air Force" nr 1/1960.

xx/"Wojskowy Przegląd Lotniczy" nr 12/1960, str 92.

pociski raketowe, czy też samoloty, zapewnia naszym siłom dodatkowe możliwości, Istnieją jednak pewne zadania, których pocisk raketowy nie wykona mimo jego najnowszych udoskonaleń. Są to zadania, które w większości wymagają natychmiastowej oceny i szybkiej decyzji. Samolot bombowy zaś ma tę zaletę, że może przewozić o wiele większy ładunek niszczący niż jakikolwiek obecny pocisk. Może przewozić dużą ilość bomb, z których każda spowoduje większe niszczenia niż jakakolwiek głowica pocisku. Samolot może wystartować i można go potem odwołać, jeśli alarm okaże się fałszywy. Samolot bombowy poza tym może być wielokrotnie używany."x/

Inny teoretyk amerykański - Lucius D. Clay - piszą: "Obecnie pilotowane samoloty lotnictwa strategicznego są kręgosłupem sił odstraszających. W przyszłości pociski zajmą czołową rolę w strukturze sił strategicznych, systemy pilotowane natomiast będą miały znaczenie pomocnicze.

Jednakże zanim to nastąpi, pocisk musi osiągnąć taki stopień niezawodności, jaki mają obecnie systemy pilotowane, przede wszystkim jednak musi być uwzględniony czynnik ilościowy.

W okresie przejściowym zasadniczym elementem naszego potencjału odstraszającego będzie samolot pilotowany. W przyszłości, gdy pociski raketowe wysuną się na czołowe miejsce, zapotrzebowanie na siły mieszane, składające się z systemów pilotowanych i niepilotowanych, będzie nadal istniało z tej prostej przyczyny, że każdy system z osobna nie ma wszystkich charakterystyk niezbędnych do prowadzenia skutecznych działań strategicznych.

Pomocnicza rola systemów pilotowanych w przyszłości nie będzie rolą drugorzędną. Systemy pilotowane mają takie charakterystyki, których nie da się zrealizować w żadnym innym systemie."xx/

x/ Wywiad z gen. Whitem zamieszczony w tygodniku "W.S. News and World Report" z dnia 18.10.1960r.
xx/ Lucius D. Clay: Strategie Aerospace Command. "Inter-avia" nr 2/1960.

W przytaczanych wypowiedziach zachodnich teoretyków wojskowych występuje jeden i ten sam motyw uzasadniający na obecnym etapie czołową rolę bombowców strategicznych w przenoszeniu broni jądrowej na dalekie zaplecze przeciwnika. Tym motywem jest ograniczona ilość i niedoskonałość amerykańskich współczesnych pocisków balistycznych dalekiego zasięgu.

W sytuacji, w której Związek Radziecki zdecydowanie przoduje w dziedzinie techniki raketowej i ma wielokrotnie doskonalsze pociski raketowe dalekiego zasięgu, Amerykanie nie mogą swoim pociskom tego rodzaju przypisywać decydującej roli w swych planach strategicznych, ponieważ oznaczałoby to jednocześnie fiasko ich założeń strategicznych. Że tak jest faktycznie, sami to oficjalnie oświadczają.

Ed. Mack Miller w jednym ze swych artykułów pisze: "Wielu czołowych strategów jest zdania, że bazowanie naszego potencjału zbrojnego na nagłym i zdecydowanym przedstawieniu się na pociski nuklearne byłoby największym głupstwem, zwłaszcza kiedy oficjalnie musimy stworzyć niekompletny potencjał pocisków. Ten niewystarczający potencjał pocisków mógłby nas postawić w sytuacji straszliwego braku przygotowania"^{x/}

Tak więc prymat Związku Radzieckiego w technice raketowej zmusza Amerykanów do utrzymywania potężnej floty bombowców strategicznych i głoszenia o ich domniemanej roli w swych planach strategicznych.

Użycie obok broni raketowej również lotnictwa do wsparcia wojsk lądowych wynika głównie z manewrowego charakteru współczesnych działań, dużej ruchliwości obiektów pola walki i szybko zmieniającej się sytuacji. Po to, aby broń raketowa mogła razić mały ruchliwy cel na polu walki i w głębi strefy operacyjnej, cel ten musi być wykryty i umiejscowiony. Zadanie to jak do tej pory może wykonać samolot, który zamiast przekazywać dane o celu na stanowiska

x/ Ed. Mack Miller, op. cit.

broni raketowej może sam zaatakować i zniszczyć cel nie mniej skutecznie, zwłaszcza jeżeli jest wyposażony w pociski raketowe "powietrze - ziemia".

Do wykonania zadań wsparcia lotniczego zostało przystosowane lotnictwo myśliwsko - szturmowe i myśliwsko - bombowe, wchodzące w skład lotnictwa taktycznego /frontowego/. Poglądy na użycie tego lotnictwa są w zasadzie jednakowe tak na Wschodzie, jak i na Zachodzie.

Główny marszałek lotnictwa radzieckiego K.A. Wierszynin w artykule opublikowanym w 230 numerze "Prawdy" z dnia 18 sierpnia 1962 r. z okazji Dnia Lotnictwa Radzieckiego, pisał między innymi: "Zasadnicze zmiany zaszły w lotnictwie frontowym, które także stało się nosicielem rakiet.

✓ Stosując rakietę różnych klas, jest ono zdolne aktywnie oddziaływać na rezultaty działań bojowych wojsk lądowych. Nasze naddźwiękowe samoloty myśliwsko - bombowe mogą szybko pojawić się nad polem walki, odszukać małowymiarowe i ruchome cele i - stosując broń raketową, bomby i pociski działek - natychmiast je zniszczyć."

✓ Podobną wypowiedź, jeśli chodzi o możliwości lotnictwa taktycznego w wykonywaniu zadań wsparcia, znajdujemy w artykule gen. Stanleya J. Donovana, zastępcy szefa sztabu amerykańskich taktycznych sił powietrznych do spraw operacyjnych, opublikowanym w 1961 r. w jednym z numerów periodyka "Air University Quarterly Review." Jeśli natomiast chodzi o zasady wykorzystania lotnictwa taktycznego, to stwierdza on, że "... taktyczne siły powietrzne stanowią podstawowy element w prowadzeniu wojen małych albo ograniczonych. Przez odpowiednie wykorzystanie sił oraz dzięki możliwościom szybkiego działania niemal we wszystkich rejonach kuli ziemskiej taktyczne siły powietrzne stanowią również "czynnik odst. raszania przed wojną globalną."

Z tej doktryny użycia lotnictwa taktycznego /frontowego/ do wsparcia wojsk lądowych wynika również podział na wsparcie bezpośrednie i pośrednie, jaki jest przyjmowany na Zachodzie.

Podstawowym kryterium tego podziału jest głębokość działań lotnictwa i wynikające stąd zadania i grupy celów dla ataków lotnictwa.

Warto zaznaczyć, że w amerykańskich lotniczych kołach wojskowych mówi się o potrzebie skoncentrowania wysiłku na pośrednim wsparciu lotniczym. Uzasadnia to się tym, że państwa wchodzące w skład NATO i SEATO, z wyjątkiem Wielkiej Brytanii i prawdopodobnie Francji, nie mają taktycznych bomb atomowych i dlatego pośrednie wsparcie wojsk lądowych tych krajów musi przejąć na siebie lotnictwo amerykańskie, które ma ten rodzaj broni.

Realizując tę koncepcję /nie bez wpływu była tu również konkurencja rodzimych firm lotniczych/, Stany Zjednoczone, podobnie jak i Wielka Brytania, nie przyjęły standartowego samolotu myśliwsko - szturmowego lotnictwa NATO - Fiata 91G, a wprowadzają na wyposażenie własnego lotnictwa taktycznego ciężkie samoloty myśliwsko - bombowe /np. USA: F - 105 "Tunderschief"/.

Dużo również uwagi poświęcono na Zachodzie zagadnieniu współdziałania kierowanych pocisków rakietowych z lotnictwem taktycznym. Już w roku 1957 znany teoretyk zachodni F.O. Miksche wysunął koncepcję zorganizowania tak zwanych atomowych grup uderzeniowych, w skład których proponował włączyć obok pocisków rakietowych, artylerii atomowej, jednostek piechoty zmotoryzowanej, również związeki lotnictwa taktycznego.^{x/} Koncepcja ta została częściowo zrealizowana.

Aczkolwiek atomowe grupy uderzeniowe już istnieją w siłach zbrojnych Stanów Zjednoczonych, nie-mniej jednak w ich składzie nie ma pododdziałów lotnictwa taktycznego.

x/ Lt. Col. F.O. Miksche: Atomic Defence. "Foreign Military News", nr 1/1957, s. 24-45.

W związku z możliwością masowego zastosowania w obecnych warunkach środków rakietowo - jądrowych zmienił się sens pojęcia "panowanie w powietrzu", zmieniły się też formy i sposoby prowadzenia walki o zdobycie tego panowania. Problem ten był dość szeroko dyskutowany zarówno na Zachodzie, jak i na Wschodzie.

Niełatwo znaleźć termin odpowiadający istotnej treści współczesnej walki o zdobycie panowania w powietrzu. Nie odpowiada jej termin "przewaga w powietrzu" ani też "walka o poprawienie stosunku sił", bowiem zarówno w jednym, jak i w drugim wypadku kojarzy się ze stanem ilościowym, co oczywiście nie odpowiada rzeczywistości. Radziecki gen. mjr lotnictwa W. Łozowoj - Szewczenko w miesięczniku "Wojennaja Myśl" nr 2/59 w artykule pt. "K woprosu o borbie za inicjatiwu w wozduchach" walkę tę nazwał "walką o inicjatywę w powietrzu", "panowanie" - po prostu "inicjatywą w powietrzu". Wydaje się, że takie postawienie zagadnienia bardziej odpowiada prawdopodobnej rzeczywistości bojowej na obecnym etapie rozwoju nowoczesnych środków walki.

Należy jednak zaznaczyć, że problem ten jest w dalszym ciągu rozważany i szeroko dyskutowany przez teoretyków wojskowych.

Najistotniejsze różnice w poglądach Wschodu i Zachodu na użycie lotnictwa i broni rakietowej występowały i występują w strategicznym zastosowaniu obydwu tych środków.

Wiadomo, że Związek Radziecki jest jedynym krajem, w którym już od kilku lat istnieją wojska rakietowe wyposażone w pociski zdolne przenieść każdy ładunek bojowy w dowolny punkt na kuli ziemskiej.

x/

Opóźnianie Stanów Zjednoczonych w rozwoju techniki raketowej jest faktem bezspornym. Warto tu przypomnieć pewne dane z rozwoju broni raketowej w Stanach Zjednoczonych, a przede wszystkim pocisków międzykontynentalnych, które mają zastąpić bombowce strategiczne. Czas rozwoju konstrukcji pocisków kierowanych i balistycznych w Stanach Zjednoczonych od chwili powstania projektu do pierwszego wystrzelenia i wejścia do uzbrojenia jest różny i waha się w granicach od 2 do 9 lat dla pocisków ~~kierowanych~~ i od 3 do 8-9 lat dla pocisków balistycznych. Związek Radziecki wyprzedził Stany Zjednoczone o kilka miesięcy w wystrzeleniu pierwszych satelitów. Nie jest on dościgniony w zakresie budowy stacji międzyplanetarnych i statków kosmicznych z człowiekiem na pokładzie, jak również konstrukcji udanych pocisków.

Należy podkreślić, że na odcinku celności trafień radziecka technika raketowa osiągnęła niebywałą precyzję. Stopień dokładności trafienia radzieckich rakiet dalekiego zasięgu /wystrzelonych w rejon Pacyfiku/ wynosi już niecałe 0,15 promila długości zasięgu/ zasięg 12.000 km, uchylenie od punktu 2 km/, przy czym niedawno jeszcze zachodnie źródła wymieniały dokładność trafienia 0,5% długości zasięgu jako bardzo dobrą.^{x/}

Z tych też względów w Związku Radzieckim większą uwagę zwraca się na masowe użycie w przyszłej wojnie broni raketowej niż lotnictwa strategicznego. Na przykład w 1962 r. na łamach miesięcznika "Wojennaja Myśl"

gen. mjr lotnictwa G. Jarocki pisał: "Dzięki nieograniczonemu zasięgowi działania, dużej celności i możliwości przenoszenia ładunków jądrowych, rakiety balistyczne stały się podstawowym środkiem niszczenia celów strategicznych."^{xx/}

x/ Myśl Wojskowa nr 4/1962, s.61.

xx/ Wojennaja Myśl nr 5/1962.

Niesłuszne jednak byłoby mniemanie, że Związek Radziecki zrezygnował zupełnie z ciężkich bombowców. Główny marszałek lotnictwa radzieckiego Wierszynin we wspomnianym już artykule stwierdza: "Nasze ciężkie samoloty - nosiciele rakiet - są zdolne wykonać uderzenie na obiekty przeciwnika, nie wchodzące w strefę ich obrony przeciwlotniczej.

Za^{te}łogi mogą wypuszczać rakietę na setki kilometrów przed celem i dokładnie trafić. Wypowiedź ta charakteryzuje niewątpliwie zasadnicze tendencje rozwoju ciężkiego lotnictwa bombowego i wróży mu jeszcze długą koegzystencję z pociskami raketowymi.

W sprawozdaniu Komitetu Centralnego KPZR złożonym XXII Zjazdowi Partii N.S.Chruszczowezaznaczył, że "wyposażając siły zbrojne w rakietę i atomową flotę^y podwodną, nie tracimy lotnictwa z pola naszego widzenia, rozwijamy je w dalszym ciągu i doskonalimy."^{x/} Ten rozwój i doskonalenie odbywają się zgodnie z zasadami radzieckiej doktryny wojennej o użyciu sił powietrznych we współczesnej wojnie.

Podsumowując więc poglądy na temat lotnictwa strategicznego i pocisków raketowych należy stwierdzić, że na Zachodzie obowiązuje doktryna lotniczo - raketowa, a na Wschodzie natomiast - raketowo-lotniczą

5. KONCEPCJA STRATEGII "MIECZA I TARCZY".

Jedną z głównych koncepcji strategicznych bloku NATO jest tzw. strategia "miecza i tarczy", inaczej jeszcze określana jako strategia "odstraszanie", czy też "masowego odwetu". Założenia tej koncepcji wyraźnie scharakteryzował były naczelny dowódca sił zbrojnych NATO w Europie gen. Nordstad w sprawozdaniu przed komisją spraw zagranicznych senatu amerykańskiego w czerwcu 1957 r. Zdaniem gen. Nordstad'a siły odstraszające składają się z dwóch elementów:

x/ Cyt. wg. "Myśl Wojskowa nr 10/1963, str. 74.

1. sił odwetu składających się z lotnictwa amerykańskiego i pocisków raketowych wyposażonych w bomby oraz głowice atomowe i termojądrowe;
2. sił osłony składających się z sił lądowych, powietrznych i morskich, rozmieszczonych wzdłuż "żelaznej kurtyny", zdolnych do obrony wysuniętych rejonów państw NATO.

Marszałek lotnictwa brytyjskiego J.Slessor w pracy pt. "Strategia Zachodu" wydanej w 1954 r. podzielając ogólną koncepcję NATO, określa warunki jakim musi odpowiadać współczesne lotnictwo.^{x/} Dla koncepcji "miecz" konieczne jest posiadanie nowoczesnych bombowców zdolnych do zrzucania bomb w ściśle określonym miejscu i czasie oraz przygotowanych do obrony przed atakami przeciwnika. Warunki te można spełniać wykorzystując najnowsze zdobycze elektroniki i techniki. Siły powietrzne muszą mieć swoje bazy i ich osłonę, muszą być w wysokim stopniu ruchliwe i zdolne do rozpoczęcia działań w trybie alarmowym oraz ze swymi elementami pomocniczymi takimi, jak: samoloty transportowe i powietrzne jednostki zaopatrywania w paliwo. Zdaniem Slessora bombowiec jest głównym narzędziem panowania w powietrzu.

Tak więc według oficjalnej koncepcji NATO, wypowiedzianej przez generała Nordstada, lotnictwo strategiczne wyposażone w broń atomową wspólnie z pociskami balistycznymi ma stanowić t.zw. "miecz" czyli odstraszające siły odwetu.

Głównym zadaniem tych sił ma być:

- 1 - zniszczenie potencjału jądrowego nieprzyjaciela i umożliwienie mu wykonania uderzenia jądrowego;
- 2 - zniszczenie potencjału ekonomicznego nieprzyjaciela oraz umożliwienie mu przeprowadzenia mobilizacji sił i środków;
- 3 - silne oddziaływanie na ludność i morale przeciwnika przez bombardowanie ośrodków

x/J.Slessor: "Strategy for the west", 1954 London.
Wydanie polskie "Strategia Zachodu", wyd. MON Warszawa
1958, str. 128.

politycznych, kulturalnych oraz gęsto zaludnionych rejonów;

4 - prowadzenie strategicznego rozpoznania.

Główną odpowiedzialnością za wykonania wymienionych zadań obarczono amerykańskie dowództwo lotnictwa bombowego, które dysponują strategicznymi bombowcami oraz pociskami raketowymi dalekiego i średniego zasięgu.

Wykonanie tego rodzaju uderzeń przewiduje się równocześnie z rozpoczęciem działań wojennych, jak również ich kontynuowanie w toku dalszych działań. Z koncepcji tej wynika nie tylko problem użycia lotnictwa strategicznego, ale także wizja przyszłej wojny - wojny totalnej, niosącej olbrzymie straty w ludziach i zniszczenie dóbr materialnych. Gen. Thomas White na łamach miesięcznika "Air Force" w artykule pt. "Możliwości lotnictwa amerykańskiego prowadzenia wojny ograniczonej" zwraca uwagę, że lotnictwo strategiczne może być również użyte w wojnach ograniczonych, dlatego też wszelkie wydatki na to lotnictwo są zawsze jak najbardziej uzasadnione i opłacalne." x/

Tym można wytłumaczyć fakt, że prawie 50% budżetu sił powietrznych Stanów Zjednoczonych przeznaczonego na lotnictwo przypada na lotnictwo strategiczne.

Jak więc widać z powyższych rozważań Amerykanie i Anglicy, jak dotychczas, decydującą rolę w wykonywaniu zmasowanego uderzenia "odwetowego" przypisują strategicznym siłom powietrznym, stawiając przed nimi zadania o charakterze wybitnie zaczepnym.

Koncepcja odstraszenia potencjalnego przeciwnika w okresie pokojowym i groźba wykonania zmasowanego uderzenia odwetowego w czasie wojny - oto podstawa amerykańsko - brytyjskich strategii zastosowania sił powietrznych. Wydawać by się mogło, że przygotowania wojenne państw zachodnich czynione jakoby w celach obronnych. W rzeczywistości jednak jest tylko próba ukrycia i zamaskowania agresywnych planów.

Z a k o ń c z e n i e

Mając przez pewien czas monopol w dziedzinie broni jądrowej, stratedzy amerykańscy opracowali teorię "zmasowanego uderzenia jądrowego" zgodnie z którą Pentagon przyswoił sobie "prawo" rozwiązywania każdego konfliktu za pomocą wojny jądrowej. Ponieważ w okresie tym, jedynym środkiem przenoszenia bomb jądrowych do celu były samoloty, dlatego główny nacisk położono na rozwój lotnictwa strategicznego.

Jednakże doktryna ta, skierowana przeciwko ZSRR i innym krajom socjalistycznym, okazała się nierealna. Uczni radzieccy szybko zlikwidowali monopol atomowy USA, a następnie opracowali potężne środki dostarczania broni jądrowej w każdy punkt kuli ziemskiej - międzykontynentalne rakiety balistyczne. Wprowadzenie na orbitę pierwszego radzieckiego sztucznego satelity ziemi rozwiązało mit USA o ich przewadze naukowo - technicznej.

Tak więc w pierwszej fazie rozwoju broni jądrowej przewidywano zastosowanie jej w postaci lotniczych bomb atomowych. Wówczas każdy pojedynczy samolot - nosiciel stanowił poważne zagrożenie. W tym okresie nie podlega żadnej dyskusji fakt dominującej roli lotnictwa w wykonywaniu uderzeń z zastosowaniem broni jądrowej. Oczywistym faktem było to, że atomowa bomba lotnicza niewspółmiernie zwiększyła możliwości lotnictwa, jego rolę i znaczenie w działaniach bojowych wojsk.

Niemniej jednak równolegle z rozwojem broni jądrowej nastąpił również rozwój i innych środków jej przenoszenia. Są to pociski raketowe, które w stosunkowo krótkim czasie zrobili olbrzymi skok w swym rozwoju, znajdując gorących zwolenników i entuzjastów. Nie przypadkowo też broń raketowa znalazła się w centrum zainteresowania niektórych wojskowych kół Zachodu noszących się z myślą rozpętania nowej wojny.

Chęć zdobycia prymatu w broni raketowej pchnęła rządy głównych państw kapitalistycznych, a szczególne Stanów Zjednoczonych, do gorączkowych prac nad konstrukcją i produkcją całego arsenału pocisków raketowych.

Te szeroko zakrojone prace miały na celu zdystansowanie Związku Radzieckiego pod względem produkcji, możliwości użycia i doskonałości broni raketowej. Mimo to Związek Radziecki nie tylko nie został zdystansowany, lecz wprost przeciwnie - obecnie zajmuje pierwsze miejsce na świecie w dziedzinie techniki raketowej.

Pojawienie się na Zachodzie pocisków raketowych jako środka napadu powietrznego mogącego przenosić nuklearne ładunki na odległość sięgającą tysięcy kilometrów spowodowało, że ostatnie dziesięć lat stało się okresem szerokiej dyskusji nad rolą, znaczeniem i perspektywami rozwojowymi lotnictwa i broni raketowej.

Broń raketowa stała się jednym z najnowocześniejszych i podstawowych środków walki. Jej znaczenie i rola we współczesnych warunkach działań bojowych rosną z każdym dniem wraz ze wzrostem jej możliwości bojowych. Stąd rola lotnictwa będzie stopniowo zmniejszać się i ograniczać do coraz mniejszej ilości zadań. Dzisiaj, chociaż myśli się już o siłach powietrzno - kosmicznych, obowiązujące jeszcze na Zachodzie doktryna "lotniczo - raketowa", na Wschodzie "raketowo - lotnicza". Na czystą doktrynę raketową musimy jeszcze długo czekać.

OPRACOWAŁ:

mjr dyp. Cz. KRZEMIŃSKI

Wyk. w 65 egz.
~~Egz. nr 51 - 50~~ Bibl. Jawna
Egz. nr 51 - 65 Katedra
Wyk. mjr KRZEMIŃSKI
Druk JM, dn. 20.2.64r.
nr ks. 347/WW
CW-0-XV-1928

B i b l i o g r a f i a :

1. Milsztein i Słobodienko: "O burżuazyjnej nauce wojennej", wyd.MON 1957 r.
2. I.F.C.Fuller: "Druga wojna światowa 1939-1945", wyd.MON 1958r.
3. T.K.Królikiewicz: "Wczoraj i dziś lotnictwa wojskowego", wyd.MON 1961r.
4. M.Smirnow, S.Baź S.Kozłow, P.Sidorow: "O radzieckiej nauce wojennej", wyd.MON 1962r.
5. I.Slessor: "Strategia Zachodu", wyd.MON 1958 r.
6. Jacqut: "Strategia peryferyjna a bomba atomowa", wyd. MON 1957r.
7. Smith: "Doktryna wojenna USA", wyd.MON 1957 r.
8. A.D. Bagrejew: "Wojennejo iskustwo - kapitalistycznych gosudarstw 1939-1945", Moskwa 1960.
9. E.Romel: "Krieg ohne Hass", Heidenheim 1950.
10. "Royal Air Force Quarterly" nr 6/1947.
11. "Elying" nr 5/1952.
12. "Flugwelt" nr 5/1952.
13. "Air Force" nr 3/1951 i nr 1/1960.
14. "Interavia" nr 2/1960.
15. "Prawda" nr 230 z 18.8.1962r.
16. "Foreign Military News" nr 1/1957.
17. Myśl Wojskowa nr 4/1962.
18. Wojennaja Myśl nr 5/1962.
19. A.Wolny: "Sztuka wojenna i teoretyczna myśl wojskowa po II wojnie światowej", wyd.ASG 1960r.
20. "Der Flieger" nr 11/1960.
21. "Revue de Defense Nationale" nr 10/1960.
22. "Ordnance ", lipiec - sierpień 1961.
23. Biuletyn Historyczny, wyd.DWLotn. i OPL OK 1962r.
24. Wojskowy Przegląd Lotniczy nr 11/1963.
25. B.Brodie: "Strategia w erze broni rakietowej", wyd. MON 1963.
26. "Myśl Wojskowa" nr 10/1963.

