

Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

A

1

2

3

4

5

6

M

8

9

10

11

12

13

14

15

B

17

18

19

# AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

im. generała broni R. Świerczewskiego

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

~~AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO~~

~~TAJNE~~

Egz. Nr 37

mjr dypl. Cz. KRZEMIŃSKI

Temat: POGLĄDY NA WYKORZYSTANIE LOTNICTWA  
POLSKIEGO W LATACH POWOJENNYCH (1946 – 1964)

(Skrypt)



Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej  
S/825



05-008866-003-0

REMBERTOW

STACJA

965

61180



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

**KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ**

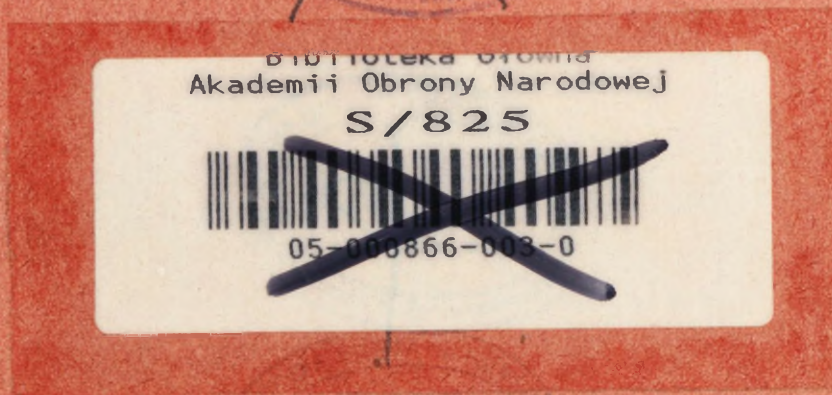
~~TAJNE~~

Egz. Nr 37

mjr dypl. Cz. KRZEMIŃSKI

**Temat: POGLĄDY NA WYKORZYSTANIE LOTNICTWA  
POLSKIEGO W LATACH POWOJENNYCH (1946 – 1964)**

(Skrypt)



B E M B E R T Ó W

S T A C Z A N

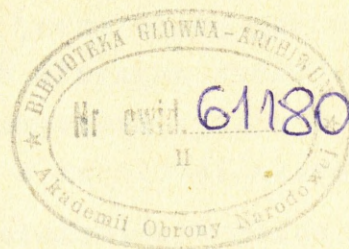
9 6 5

61180

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im.gen.broni K. Świerczewskiego

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

~~T.A.J.N.D.~~  
Egz. Nr. 37



POGLĄDY NA WYKORZYSTANIE LOTNICTWA POLSKIEGO  
W LATACH POWOJENNYCH / 1946 - 1964r. /



WARSZAWA

STYCZEŃ

1965r.

T R E Ś Ć :

Wstęp

	str.
1. Próba periodyzacji rozwoju poglądów oraz warunki ich kształtowania . . . . .	5
2. Walka o panowanie w powietrzu . . . . .	9
3. Osłona wojsk i obiektów Frontu oraz organizacja obrony powietrznej kraju . . . . .	14
4. Lotnicze wsparcie działań wojsk lądowych w operacji zaczepnej. . . . .	21
5. Użycie lotnictwa w działaniach obronnych . . . . .	28
6. Problem współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi . . . . .	30
7. Zabezpieczenie przez lotnictwo myśliwskie innych rodzajów lotnictwa . . . . .	33
8. Zastosowanie lotnictwa w operacjach powietrzno-desantowych . . . . .	34
9. Rozpoznanie powietrzne . . . . .	37
10. Tyłowe i inżynieryjno-lotnicze zabezpieczenie działań lotnictwa . . . . .	41
a/ Tyłowe zabezpieczenie . . . . .	41
b/ Inżynieryjno-lotnicze zabezpieczenie . . . . .	43

Zakończenie.

Wstęp

Najbardziej surowym i konsekwentnym oraz obiektywnym sprawdzianem najszerszej pojętej przydatności lotnictwa wojskowego jest wojna, są rezultaty zastosowania bojowego tego lotnictwa w walce z nieprzyjacielem. Zastosowanie bojowe lotnictwa, ażeby mogło dać pomyślne rezultaty, nie może stanowić improwizacji, lecz musi być przemyślane, oparte na starannie opracowanych zasadach, które ogólnie przyjęto nazywać poglądami na wykorzystanie lotnictwa.

Jeżeli chodzi o poglądy na zastosowanie lotnictwa polskiego w latach powojennych, to fundamentem na którym zostały one oparte były doświadczenia z działań bojowych lotnictwa radzieckiego i ludowego lotnictwa polskiego podczas drugiej wojny światowej. Ponadto poglądy te, jak i cała polska teoretyczna myśl wojskowa, opierały się na zasadach marksizmu - leninizmu i ulegały ewolucji w miarę rozwoju techniki wojennej w ogóle a sprzętu lotniczego w szczególności, oraz w miarę rozwoju i zmiany poglądów na całokształt działań wojennych z uwzględnieniem potencjału gospodarczego naszego państwa oraz jego roli i miejsca w systemie obronnym państw sygnatariuszy Układu Warszawskiego. Ewolucja ta nie została zakończona i będzie niewątpliwie dalej przebiegać w przyszłości, w miarę potrzeb i możliwości.

Niniejsze opracowanie, będące próbą przedstawienia w ogólnym zarysie istoty i rozwoju poglądów na zastosowanie lotnictwa polskiego w okresie powojennym, zawiera rozszerzony tekst referatu na Konferencję Historyczną poświęconą XX-leciu ludowego lotnictwa polskiego, która odbyła się w dniach 20-21 sierpnia 1964r. w Warszawie. Konferencję tę zorganizował Inspektorat Lotnictwa. Właśnie na konferencję został opracowany referat przez zespół autorski w składzie: ppłk dr E. Grysiwicz, płk dr L. Wszyński, płk dypl. M. Podgórski, mjr dypl. Cz. Krzemiński.

Referat ten został wygłoszony w sekcji operacyjno-szkoleniowej przez ppłk dr E. Grysiwicza.

Należy zaznaczyć, że zespół autorski podjął się zadania przedstawienia tylko najbardziej istotnych aspektów omawianego problemu z uwagi na ograniczone ramy treściowe i czasowe referatu. Dlatego też pierwotny tekst został nieco rozszerzony i uzupełniony. Tym niemniej nie wyczerpuje w wystarczającej mierze opisywanej tu problematyki. Jednak dla potrzeb szkoleniowych słuchaczy pionu lotniczego i OPK Akademii Sztabu Generalnego materiał zawarty w niniejszym opracowaniu może stanowić podstawę do studiów i rozważań przedstawionych tu zagadnień.

## 1. PRÓBA PERIODYZACJI POGŁĄDÓW ORAZ WARUNKI ICH KSZTAŁTOWANIA

Ludowe Wojsko Polskie, a w jego ramach lotnictwo polskie, wniosło u boku Armii Radzieckiej duży i wielkopomny wkład w dzieło wyzwolenia narodu polskiego spod okupacji hitlerowskiej.

Eskadry, pułki i dywizje ludowego lotnictwa polskiego przeszły w latach 1944 - 45 sławny szlak bojowy od Warki i Warszawy aż po Berlin przyczyniając się w istotny sposób do rozgromienia wroga. Działania bojowe naszego lotnictwa były prowadzone zgodnie z zasadami radzieckiej sztuki wojennej.

Po zakończeniu działań wojennych w maju 1945r. oddziały i związki taktyczne lotnictwa polskiego przebazowały się na teren Polski i rozpoczęły okres pokojowego szkolenia. Już wtedy były prowadzone prace nad wypracowaniem poglądów na zastosowanie lotnictwa podczas działań bojowych w ewentualnej przyszłej wojnie. Poglądy te, jak i cała polska teoretyczna myśl wojskowa, oparły się na zasadach marksizmu - leninizmu i zgodnie z nimi doskonaliły się i zmieniały w miarę upływu czasu oraz rozwoju w zakresie organizacji i wyposażenia zarówno całego Wojska Polskiego, jak też i lotnictwa.

W dotychczasowym rozwoju naszych wojsk lotniczych od zakończenia wojny do chwili obecnej można, wydaje się, wyodrębnić następujące okresy:

1. Lata 1945 - 1949 - to pierwszy okres lotnictwa tłokowego wyposażonego w przeważającej mierze w samoloty tych samych typów, jakie znajdowały się w naszym lotnictwie w momencie zakończenia wojny, a zatem lotnictwa dość skromnego również pod względem ilościowym.
2. Okres następny charakteryzujący się bardzo dużym wzrostem i rozwojem przede wszystkim ilościowym przypada na lata 1950-1956. W ciągu tego okresu zdecydowana większość jednostek naszego lotnictwa została wyposażona w samoloty o napędzie odrzutowym.

3. Wreszcie okres trzeci, obejmujący lata 1957 do chwili obecnej<sup>x/</sup> to okres stabilizacji rozwoju ilościowego lotnictwa oraz położenie głównego nacisku na rozwój jakościowy, na doskonalenie poziomu wyszkolenia lotniczego.

Bardzo istotny wpływ na kształtowanie się poglądów dotyczących zastosowania polskiego lotnictwa wywarł fakt wyposażenia nowoczesnych armii zarówno naszych prawdopodobnych przeciwników w przyszłej wojnie, jak też i armii obozu socjalistycznego, w broń jądrową i raketową, co pociągnęło za sobą konieczność opracowywania nowych zasad sztuki wojennej. Duży wpływ na kształtowanie się tych poglądów miał również charakter naszego ustroju państwowego, jego przynależność do Układu Warszawskiego oraz możliwości techniczno-ekonomiczne naszego państwa.

Do wykonania nowych zadań w zmienionych warunkach, same doświadczenia z okresu drugiej wojny światowej były daleko niewystarczające. Trzeba je było realizować w głównej mierze drogą poszukiwania nowych zasad i form działań lotnictwa, pozwalających na skuteczne wykonanie jego zamierzonych zadań w nowej sytuacji.

Proces rozwoju poglądów na wykorzystanie lotnictwa przebiegał w Polsce równoległe do rozwoju całości wojskowej myśli teoretycznej i tak jak on był nierównomierny. Okresy szybkiego rozwoju przeplatały się z okresami zastoju.

Poglądy na wykorzystanie lotnictwa były wypracowywane u nas w głównej mierze w następujących dowództwach i instytucjach:

- Dowództwo Wojsk Lotniczych /później Inspektorat Lotnictwa/;
- Katedra, a następnie Fakultet i wreszcie Oddział Wojsk Lotniczych i OPK Akademii Sztabu Generalnego;
- Dowództwo Wojsk Obrony Powietrznej Kraju;
- Dowództwo Lotnictwa Operacyjnego.

Powyższa kolejność została oparta na zasadzie wyłącznie chronologicznej.

Zewnętrznym wyrazem i pisarskim ujęciem tych poglądów były regulaminy, biuletyny informacyjne Sztabu Generalnego,

-----  
x/ To znaczy do 1964r.

artykuły w Wojskowym Przeglądzie Lotniczym, Myśli Wojskowej i innych periodykach wojskowych oraz skryptach i opracowaniach metodycznych wydawanych w komórce lotniczej ASG.

W okresie międzywojennym, podczas trwania drugiej wojny światowej oraz w okresie powojennym wyodrębniano działania lotnictwa dwojakiego rodzaju:

1. Działania związane bezpośrednio z działaniami na ziemi i na morzu, prowadzone ściśle według potrzeb wojsk lądowych i marynarki wojennej.
2. Samodzielne strategiczne operacje lotnicze.

W Polsce i w innych krajach obozu socjalistycznego lotnictwo traktowano i traktuje się również obecnie jako bardzo ważny lecz nie decydujący rodzaj sił zbrojnych, którego podstawowym zadaniem było wsparcie, zabezpieczenie i wydłużanie działań bojowych wojsk lądowych i marynarki wojennej. Polskie lotnictwo było przede wszystkim lotnictwem taktycznym, albo inaczej lotnictwem frontowym, przeznaczonym do realizacji zadań o znaczeniu operacyjnym i taktycznym, planowanych i wykonywanych w warunkach ścisłego powiązania z działaniami wojsk lądowych. Dopiero w późniejszym okresie, a mianowicie w latach pięćdziesiątych, powstało odrębne lotnictwo obrony powietrznej kraju, którego działania wiążą się tylko pośrednio z działaniami wojsk lądowych. Lotnictwa strategicznego Polska nie posiadała. Obowiązywał jednak pogląd, że również działania lotnictwa strategicznego powinny być prowadzone na korzyść wojsk lądowych i winny być powiązane z nimi w skali operacyjnej lub strategicznej.

Powyższy pogląd na wykorzystanie lotnictwa taktycznego i strategicznego oparty na zasadach ścisłej i systematycznej współpracy lotnictwa z wojskami lądowymi znany jest również jako tzw. doktryna działania lotnictwa na korzyść ziemi. Doktryna ta miała wielu zwolenników w krajach zachodnich, a szczególnie w Wielkiej Brytanii i Francji.

W okresie bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych poglądy na wykorzystanie lotnictwa kształtowały się w Polsce w głównej mierze w oparciu o poglądy radzieckie i o doświadczenia wyniesione przez lotnictwo z działań bojowych ostatniej wojny. Zgodnie z tymi poglądami lotnictwo stanowiło część sił zbrojnych, zdolną do współdziałania z wojskami lądowymi i marynarką wojenną oraz do samodzielnych działań niszcycielskich na terenie kraju nieprzyjacielskiego. Jedne i drugie działania miały wspólny cel, którym było potęgowanie wysiłku własnych wojsk lądowych dla zniszczenia nieprzyjaciela.

Jednym z pierwszych opracowań teoretycznych dotyczących zagadnień wykorzystania lotnictwa we współczesnych działaniach wojennych był artykuł ówczesnego dowódcy Wojsk Lotniczych generała brygady Aleksandra Romeyki pt. "Lotnictwo w nowoczesnej walce broni połączonych".<sup>x/</sup>

Do pionierskich opracowań na temat zastosowania bojowego lotnictwa, jakie ukazały się w okresie powojennym, należą również referaty wygłoszone na pierwszej konferencji naukowej Akademii Sztabu Generalnego, która odbyła się w 1953r. Do nich należą referaty: a/ ówczesnego szefa katedry taktyki wojsk lotniczych płk dypl. Henryka Barohasza pt. "Lotnicze zabezpieczenie działań korpusu armijnego w operacyjnej głębokości obrony nieprzyjaciela" oraz b/ ówczesnego zastępcy szefa katedry taktyki wojsk lotniczych ppłk pil. Jerzego Czownickiego nt. "Lotnicze zabezpieczenie działań dywizji zmechanizowanej".

x            x            x

Poglądy na zastosowanie polskiego lotnictwa wojskowego w latach powojennych omówione zostaną w sposób problemowy według kolejnych zagadnień.

-----  
x/ Wojskowy Przegląd Lotniczy z 1947r.

## 2. WALKA O PANOWANIE W POWIETRZU

Za główne zadanie lotnictwa uważano walkę o panowanie w powietrzu. Pod pojęciem "panowanie w powietrzu" rozumiano swobodę działań własnego lotnictwa i wojsk lądowych wynikającą z pozbawienia lotnictwa nieprzyjacielskiego bądź w ogóle możliwości przeciwdziałania,

bądź też pozbawienie go możliwości przeciwdziałania w stopniu, który uniemożliwiłoby działania naszego lotnictwa i wojsk lądowych, lub choćby zmniejszała wydajność tych działań. Zupełne wyeliminowanie lotnictwa nieprzyjaciela z walki wymaga całkowitego zniszczenia jego potencjału lotniczego, a więc zarówno bojowych jednostek, jak też i przemysłu lotniczego, co w odniesieniu do nieprzyjaciela o rozbudowanym przemyśle i silnym lotnictwie uważano za bardzo trudne do osiągnięcia w praktyce. W takiej sytuacji wywalczenie i utrzymanie panowania w powietrzu było ograniczone w przestrzeni i w czasie. Zarówno swoboda działań własnego lotnictwa, jak też wojsk lądowych uzyskana w rezultacie wywalczenia panowania w powietrzu była ograniczona w przestrzeni i w czasie oraz nie dawała pełni bezpieczeństwa. Z tych względów uważano, że walka o panowanie w powietrzu winna być prowadzona bez przerwy.

Panowanie w powietrzu określano ilościowym i jakościowym stosunkiem lotnictwu obu stron walczących na danym odcinku. Ponadto rozróżniano również przewagę w powietrzu, która była pojęciem znacznie węższym aniżeli panowanie w powietrzu i mogła wyrażać się na przykład w ilości i jakości sprzętu, ilości i stopnia przygotowania personelu latającego i technicznego, w moralnych i ekonomicznych możliwościach, w ilości, jakości oraz rozmieszczeniu lotnisk. Przewagę w powietrzu uważano za jeden z nieodzownych warunków wywalczenia i utrzymania panowania w powietrzu.

Panowanie w powietrzu dzielono na taktyczne, operacyjne i strategiczne.<sup>x/</sup>

Pod pojęciem taktycznego panowania w powietrzu rozumiano czasowe uzyskanie panowania w powietrzu w określonym rejonie na okres od kilku godzin do jednej doby, dla zabezpieczenia w tym czasie fragmentu walki wojsk lądowych lub marynarki wojennej oraz innych rodzajów lotnictwa wykonujących samodzielne zadania taktyczne. Panowanie taktyczne wywalczało głównie lotnictwo myśliwskie w rezultacie patrolowania nad polem walki i towarzyszeniem innym rodzajom lotnictwa. Taktyczne panowanie w powietrzu mogło być zdobyte nawet w warunkach, kiedy nieprzyjaciel posiadał operacyjne, a nawet strategiczne panowanie w powietrzu. Uważano, że walkę o taktyczne panowanie w powietrzu prowadzi się z reguły w warunkach operacji obronnej i że nie jest ona charakterystyczna dla natarcia. Operacyjne natomiast panowanie w powietrzu powinno było obejmować cały obszar prowadzenia operacji i należało je utrzymać przez cały czas trwania operacji. Operacyjne panowanie w powietrzu osiągało się w rezultacie walk powietrznych oraz przez niszczenie lotnictwa nieprzyjaciela na lotniskach, koncentrując główny wysiłek własnego lotnictwa na decydujących kierunkach i etapach operacji. Operacyjne panowanie w powietrzu stanowiło niezbędny warunek do przeprowadzenia operacji zaczepnej przez wojska lądowe w skali armii i Frontu. Celem walki o operacyjne panowanie w powietrzu było zadanie lotnictwu nieprzyjaciela takich strat, których nie byłoby ono w stanie wyrównać przed zakończeniem operacji zaczepnej Frontu. Uważano, że operacyjne panowanie w powietrzu może być wywalczone nawet w warunkach, kiedy strategiczne panowanie w powietrzu znajduje się w rękach nieprzyjaciela.

Strategiczne panowanie w powietrzu oznaczało posiadanie panowania w powietrzu na całym teatrze działań wojennych na okres poszczególnych etapów wojny lub przez cały okres wojny. Strategiczne panowanie w powietrzu można było osiągnąć nie tylko w rezultacie walk powietrznych, ale i drogą niszczenia samolotów nieprzyjacielskich na lotniskach oraz przez działania mające na celu osłabienie potencjału lotniczego przeciwnika.

-----  
x/Gen. broni J. Turkiel "Rola lotnictwa we współczesnej operacji.  
Myśl Wojskowa nr 7-8/1951, s. 52.

Walke o zdobycie strategicznego panowania w powietrzu winny prowadzić wszystkie rodzaje lotnictwa.

General brygady pilot P. Kuczman, były zastępcą dowódcy Wojsk Lotniczych w opracowaniu na temat: "Organizacja i prowadzenie walki o panowanie w powietrzu w operacji zaczepnej Frontu", zamieszczonym w zbiorze nr 9 Sztabu Generalnego z 1952r. podaje, że dla pomyślnego przeprowadzenia operacji zaczepnej Frontu uważano za konieczne zdobycie i utrzymanie operacyjnego panowania w powietrzu. Według obowiązujących podówczas poglądów stosunek sił w lotnictwie przed rozpoczęciem operacji zaczepnej Frontu nie mógł być mniejszy niż 1,5 - 2:1 na korzyść nacierającego. Taki stosunek sił warunkowano przede wszystkim smasowanym użyciem lotnictwa przez obydwie strony walczące, ilością lotnisk na danym kierunku operacyjnym i ich pojemnością. Obowiązywała przy tym zasada, że im więcej lotnictwa skoncentrowały obie strony, tym przy mniejszym stosunku sił w lotnictwie można było rozpocząć operację zaczepną Frontu i odwrotnie. Uzasadniano to tym, że przy stosunkowo niewielkiej ilości lotnictwa z obu stron, nieprzyjaciel może w trakcie operacji zaczepnej przerzucić z innych odcinków Frontu lub z tyłów nowe siły lotnicze i zlikwidować osiągniętą przez nas przewagę sił przed rozpoczęciem operacji i w rezultacie może nie tylko pozbawić nas panowania w powietrzu, ale sam je zdobyć.

W tym celu wywalczenia panowania w powietrzu zalecano w okresie przygotowawczym do operacji zaczepnej Frontu, prowadzić samodzielne operacje lotnicze, których główną cechą stanowiły niespodziewane jednoczesne uderzenia lotnictwa szturmowego, bombowego i myśliwskiego na lotniska nieprzyjaciela oraz zwalczanie w walkach powietrznych tych samolotów, które zdążą wystartować.

Za główny obiekt działań w pierwszym etapie samodzielnej operacji lotniczej uważano lotnictwo myśliwskie nieprzyjaciela, szczególnie odrzutowe, ponieważ duża przewaga w lotnictwie myśliwskim stwarzała swobodę działania własnemu lotnictwu bombowemu i szturmowemu, a ponadto

pozwała zwaloczać lotnictwo bombowe i myśliwsko-bombowe nieprzyjaciela na dalekich podejściach do obiektów zamierzonych uderzeń. W drugim etapie natomiast główny obiekt działań miało stanowić lotnictwo myśliwskie i bombowe.

Główną rolę w walce o utrzymanie panowania w powietrzu w toku operacji zaczepnej spełniało lotnictwo myśliwskie armii lotniczej, które organizowało i prowadziło bitwy powietrzne przeważnie w rejonie bazowania lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela oraz odpierało naloty zmasowane.

Jeżeli chodzi o podział sił lotnictwa myśliwskiego AL, to 2/3 jego sił przewidywano do osłony wojsk i obiektów tyłowych Frontu, a 1/3 do zabezpieczenia działań lotnictwa bombowego i szturmowego.

W odpieraniu zmasowanego nalotu lotnictwa nieprzyjaciela miało brać udział także lotnictwo myśliwskie armii lotniczej Frontu z wyjątkiem tych jednostek lotnictwa myśliwskiego, które miały zadanie osłaniać w czasie nalotu działania bojowe innych rodzajów lotnictwa i główne zgrupowanie wojsk Frontu od nalotów małych grup lotnictwa nieprzyjaciela i pojedynczych samolotów rozpoznawczych oraz tych, które były przewidziane do osłony głównych sił lotnictwa myśliwskiego, podczas ich przygotowania do powtórnego wylotu po odparciu nalotu zmasowanego. Ponadto przewidywano możliwość użycia do odparcia nalotu zmasowanego również części sił lotnictwa myśliwskiego sąsiednich armii lotniczych Frontu i lotnictwa myśliwskiego OPL rejonu przyfrontowego. Dla odparcia zmasowanego nalotu lotnictwa nieprzyjaciela przewidywano konieczność zestrzelenia co najmniej 25 - 30% samolotów biorących udział w nalocie. Dla uzyskania powyższych rezultatów należało do odparcia nalotu użyć taką ilość myśliwców, która byłaby równa ilości samolotów nieprzyjaciela biorących udział w nalocie.

Uważano, że sposób wprowadzenia do walki lotnictwa myśliwskiego armii lotniczej Frontu przy odpieraniu zmasowanego nalotu lotnictwa nieprzyjaciela mógł być następujący:

Jako pierwszy rzut należało wprowadzić do walki specjalnie wyznaczone związki taktyczne lotnictwa myśliwskiego.

W charakterze drugiego rzutu zalecano wykorzystać związki taktyczne lotnictwa myśliwskiego osłaniające wojska i obiekty tyłowe Frontu.

Trzeci wreszcie rzut miały stanowić wszystkie swobodne związki taktyczne lotnictwa myśliwskiego, wyznaczone do zabezpieczenia działań lotnictwa bombowego i szturmowego.

Powyższe pojęcia odnośnie panowania w powietrzu, jak również sposoby walki o jego wywołanie i utrzymanie, musiały ulec zmianie z chwilą, kiedy pojawiła się broń rakietowa oraz środki masowego rażenia o nieograniczonej, teoretycznie biorąc, sile niszczenia. Z chwilą pojawienia się rakiet typu "ziemia - ziemia" i "woda-ziemia" z głowicami nuklearnymi, lotnictwo przestało być "panem powietrza" i nie jest już w stanie panowania ani zdobyć, ani też utrzymać. W sytuacji, kiedy pojedynkoza rakietą z głowicą nuklearną lub pojedynczy samolot z bombą termojądrową może w jednej chwili wyrządzić większe szkody aniżeli w poprzednim okresie duża ilość samolotów działających przy użyciu konwencjonalnych środków rażenia nawet w ciągu znacznego okresu czasu - o zdobyciu panowania w powietrzu można <sup>będzie</sup> mówić dopiero w takiej sytuacji, kiedy zostaną zniszczone zapasy broni jądrowej nieprzyjaciela, jak również zakłady przemysłowe broń tę produkujące i wszelkie środki jej przenoszenia, a więc przede wszystkim rakiety i samoloty. Wtedy nieprzyjaciel, pozbawiony możliwości regeneracji swych sił, nie będzie w stanie skutecznie przeciwdziałać naszym wojskom lądowym i zakłócać działalności gospodarczej naszego kraju. Osiągnięcie takiego absolutnego panowania w powietrzu, które w praktyce oznaczałoby chyba kapitulację nieprzyjaciela i koniec wojny, będzie możliwe do zdobycia tylko w rezultacie wspólnej walki całości sił zbrojnych.

### 3. OSŁONA WOJSK I OBIEKTÓW FRONTU ORAZ ORGANIZACJA OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU

Jeżeli chodzi o zagadnienie osłony wojsk i obiektów Frontu oraz obszaru kraju przed rozpoznaniem i uderzeniami ze strony lotnictwa nieprzyjaciela, to główną rolę w tym zakresie spełniało lotnictwo myśliwskie, współdziałające z artylerią przeciwlotniczą. W czasie drugiej wojny światowej ludowe lotnictwo polskie wykonywało zadania osłony wojsk głównie sposobem patrolowania w powietrzu. Sposób ten, oparty w głównej mierze na wzrokowym systemie wykrywania celów, był w zasadzie mało skuteczny i spełniał swoje zadanie tylko w warunkach posiadania przez nas operacyjnego panowania w powietrzu.

Dlatego też w okresie powojennym poświęcono dużo uwagi doskonaleniu systemu osłony wojsk i obiektów. Przede wszystkim, jak stwierdza się w biuletynie nr 25 Sztabu Generalnego z 1954r, nastąpiło przejście od punktowego systemu obrony przeciwlotniczej obiektów do organizacji obrony przeciwlotniczej rejonów. Osłona została oparta na radiotechnicznym systemie wykrywania i powiadamiania oraz naprowadzania myśliwców na cele powietrzne. Obok lotnictwa myśliwskiego i artylerii przeciwlotniczej pojawiły się wojska radiotechniczne, jako bardzo ważne ogniwo systemu osłony.

Trzeba tutaj podkreślić, że siły zbrojne Polski Ludowej w dziedzinie współczesnej obrony powietrznej miały do odrobienia znaczne opóźnienie w stosunku do innych państw. W okresie udziału naszego wojska w drugiej wojnie światowej jako sił zbrojnych ludowego państwa, a więc w ostatnim foku wojny, nie mieliśmy do czynienia z silnym przeciwnikiem powietrznym, nie było też konieczności tworzenia odrębnego systemu obrony kraju od uderzeń z powietrza. Dlatego współczesna obrona powietrzna budowana była od podstaw w okresie powojennym. Wychodząc z założenia, że z chwilą wybuchu wojny wojska lądowe rozpoczną działania zaczepne i wyjdą poza granice kraju - oddzielono lotnictwo tak zwane frontowe, albo operacyjne, przeznaczone do wsparcia i osłony wojsk lądowych,

od lotnictwa OPL OK. O ile w skład dowództwa operacyjnego weszły wszystkie rodzaje lotnictwa, to lotnictwo OPL OK składało się tylko z lotnictwa myśliwskiego. Również i w lotnictwie operacyjnym zadanie osłony własnych wojsk i obiektów Frontu spoczywało na barkach lotnictwa myśliwskiego współdziałającego w tym względzie z artylerią przeciwlotniczą.

Początkowo, z uwagi na małą ilość stacji radiolokacyjnych, nakładano wykorzystanie tej samej stacji zarówno dla celów wykrywania, jak też i do naprowadzania. Sieć posterunków radiolokacyjnych uzupełniały posterunki obserwacji wzrokowej rozmieszczone 10 - 12 km jeden od drugiego. Odległość między rubieżami posterunków obserwacji wzrokowej powinna była umożliwiać stawianie na czas zadań odnośnie uzupełnienia danych o celach, posterunkom rozmieszczonym na następnej rubieży. Następnie zostały stworzone oddzielne pola wykrywania i naprowadzania.

Lotnictwo myśliwskie osłony wojsk zorganizowano w dywizje. Jego zadania i sposób ich wykonania zostały dość dokładnie określone między innymi w biuletynie informacyjnym Sztabu Generalnego nr 13 z 1953r. W myśl tych poglądów poszczególne DLM otrzymały strefę działań bojowych o szerokości 120 - 140 km i głębokości 120 - 150 km, wysuniętą 50 - 60 km przed przedni skraj. Pas przykrycia stref sąsiednich wynosił 60 - 70 km, aby umożliwić przekazanie celu sąsiadowi i odwrotnie.

Przewidywano następujące sposoby działań dla lotnictwa myśliwskiego:

- osłona z położenia patrolowania w powietrzu;
- osłona z położenia dyżurowania na lotnisku.

Osłonę z położenia patrolowania w powietrzu zalecano stosować:

- przy użyciu przez nieprzyjaciela samolotów odrzutowych, których nie można przechwycić z położenia dyżurowania na lotniskach;
- w szczególnie ważnych okresach operacji wojsk lądowych i marynarki wojennej;

- przy osłonie szczególnie ważnych obiektów.  
W pozostałych sytuacjach zalecano przechwytywanie z położenia dyżurowania na lotniskach, jako bardziej ekonomiczny z punktu widzenia użycia sił i środków - sposób działania.

Patrolowanie w powietrzu powinno odbywać się w strefach. Dywizja lotnictwa myśliwskiego otrzymywała 2 - 3 strefy, a każdy pułk lotnictwa myśliwskiego jedną strefę patrolowania o wymiarach 25 - 30 km na 10 - 15 km. Strefę patrolowania zalecano rozmieszczać 20 - 30 km przed osłanianym obiektem.

Podczas wykonywania zadania osłony należało 1/3 sił dywizji utrzymać w gotowości bojowej nr 1, a resztę w gotowości bojowej nr 2 i 3. Gotowości bojowe mogły być rozłożone równomiernie w poszczególnych pułkach, lub też każdy pułk mógł w całości znajdować się w określonej gotowości. Za bardzo skuteczny sposób działań lotnictwa myśliwskiego uważano tak zwane "swobodne polowanie"<sup>x/</sup>. Polegało ono na działaniu poszczególnych dywizji lotnictwa myśliwskiego w pasie 60 - 70 km na 80 - 100 km grupami po 2 - 4 samoloty z załogami wyszkolonymi w lotach w trudnych warunkach meteorologicznych, prowadząc rozpoznanie oraz niszcząc pojedynczo samoloty i małe grupy. Ponadto załogi te miały atakować transporty kolejowe, parowozy, kolumny, stacje radiolokacyjne i inne obiekty. Załogi prowadziły swobodne poszukiwanie i zwalczaly nieprzyjaciela w wydzielonym pasie lub rejonie, decydując samodzielnie o wyborze celu lub trasy i profilu lotu. Pilotów przygotowanych i przewidzianych do swobodnego polowania zalecano oszczędzać w innych zadaniach.

Za najwygodniejsze z punktu widzenia wykonania zadań osłony, bazowanie lotnictwa myśliwskiego uważano w odległości 25 - 60 km od linii frontu.

Jeżeli chodzi o organizację obrony powietrznej kraju, to na podkreślenie zasługuje fakt utworzenia w Polsce na początku drugiej połowy lat pięćdziesiątych korpusów

x/ Obecnie używany termin: samodzielne poszukiwanie i zwalczanie celów.

obrony przeciwlotniczej /obecnie nazywanych korpusami obrony powietrznej/, to jest związków taktyczno-operacyjnych, w skład których weszło lotnictwo myśliwskie, artyleria przeciwlotnicza oraz radiotechniczne środki wykrywania, powiadamiania i naprowadzania.

Dowódca korpusu, któremu podporządkowano całość sił i środków obrony w rejonie działań bojowych korpusu miał obiektywne warunki do odpowiedniej organizacji obrony i kierowania tymi siłami w czasie działań.

Do podstawowych zadań KOPL należały:

- wykrycie na czas środków napadu powietrznego oraz stała obserwacja przelotów i działań własnego lotnictwa nad osłanianym obszarem;
- osłona od rozpoznania i uderzeń z powietrza ważnych ośrodków politycznych, administracyjnych, przemysłowych, wojskowych i komunikacyjnych;
- niedopuszczenie do przelotu lotnictwa nad rejonem działań korpusu. Sąsiednie korpusy miały wyznaczoną nie tylko linię rozgraniczenia, ale i pas współdziałania. Jedna trzecia część lotnictwa myśliwskiego korpusu była wyznaczona do działań na pełen zasięg z lądowaniem na lotniskach sąsiadów.

Współdziałanie lotnictwa myśliwskiego z artylerią przeciwlotniczą było organizowane na korzyść lotnictwa myśliwskiego. I tak, w dzień w zwykłych warunkach atmosferycznych przy zwalczaniu małych grup i pojedynczych samolotów pierwszeństwo miało lotnictwo myśliwskie wszędzie, nie wyłączając stref ognia artylerii przeciwlotniczej.

W dzień w zwykłych warunkach atmosferycznych przy odpieraniu zmasowanych nalotów i dużych grup samolotów lotnictwo zwalcało cele bez ograniczeń z tym, że nie działało w strefie ognia artylerii w przypadku, jeśli gęstość artylerii w tej strefie była wystarczająca. Przy złej natomiast widoczności w dzień i w nocy lotnictwo myśliwskie mogło zwalcać cele tylko we własnej strefie. Bezpilotowe środki napadu powietrznego - bez względu na porę doby i warunki atmosferyczne - lotnictwo myśliwskie mogło zwalcać tylko w swoich strefach, bez prawa wchodzenia w strefę ognia artylerii.

Jeśli chodzi o odpieranie zmasowanych nalotów lotnictwa nieprzyjacielskiego, to obowiązywała zasada wprowadzania lotnictwa myśliwskiego do walki rzutami na określonych zawczasu rubieżach, co umożliwiało nieprzerwane oddziaływanie na nieprzyjaciela na całej trasie lotu i stopniowe potęgowanie działań własnego lotnictwa myśliwskiego. W tym celu zakładano tworzenie na każdym kierunku operacyjnym odpowiednich zgrupowań lotnictwa myśliwskiego oraz wyznaczenie rubieży wprowadzania myśliwców do walki i wprowadzania ich z walki.

Samoloty nieprzyjaciela należało zwaloczać również i na trasie powrotnej, przy czym jedna trzecia lotnictwa myśliwskiego była przewidziana do działań na pełen zasięg, z lądowaniem na lotniskach lotnictwa frontowego, a reszta do działań na pełen taktyczny promień działania.

Dość ciekawe były poglądy na zagadnienie odpierania zmasowanych nalotów nocnych, ujęte między innymi w biuletynie informacyjnym Sztabu Generalnego nr 10 z 1952r. Zgodnie z tymi poglądami odpieranie wyżej wymienionych nalotów winno się odbywać w świetlnych polach reflektorowych rozmieszczonych na podejściach do ważnych obiektów. Dla utworzenia takiego świetlnego pola reflektorowego o wymiarach 30 na 50 km trzeba było około 100 reflektorów, Dla zwiększenia głębokości oddziaływania na samoloty nieprzyjaciela w warunkach nocnych zalecano tworzenie radioreflektorowych stref wskazywania celów. Strefy takie składały się z grup reflektorów rozmieszczonych co 10 - 12 km każda. W każdej grupie znajdowała się radiolokacyjna stacja kierowania reflektorami i naprowadzania myśliwców. W tym czasie ze 100 reflektorów i odpowiedniej liczby stacji radiolokacyjnych można było stworzyć radioreflektorową strefę wskazywania celów o rozmiarach 150 na 100 km.

Jako cechy ujemne świetlnych pól reflektorowych i radioreflektorowych stref wskazywania celów widziano ich właściwości demaskujące oraz to, że organizować je można było tylko na własnym terenie. Poza rejonem świetlnym pól reflektorowych stref wskazywania celów, a więc głównie nad

terenem nieprzyjaciela i nad własnym, gdzie tych pól i stref nie było, tworzono tak zwane strefy naprowadzania myśliwców. Naziemna stacja radiolokacyjna wyprawiała parę samolotów w rejon celu. Następnie jeden myśliwiec, przelatując nad celem, zrzucił bombę oświetlającą a drugi wykorzystując oświetlenie celu przez bombę - wykrywał cel wzrokowo, atakował i niszczył. Uważano, i ohyba słusznie, że w warunkach nocnych tylko myśliwce wyposażone w samolotowe celowniki radiolokacyjne mogły po wprowadzeniu ich w rejon celu - wykryć cel samodzielnie - bez zrzucenia bomby oświetlającej przez nocnego myśliwo. Należy podkreślić, że świetlne pola reflektorowe i radioreflektorowe strefy wskazywania celów zalecano organizować zarówno w osłonie wojsk i obiektów Frontu, jak też w warunkach osłony obszaru kraju.

W miarę jednak wzrostu ilości i poprawy osiągnięć stacji radiolokacyjnych oraz wyposażenia większości myśliwców w samolotowe celowniki radiolokacyjne, co pozwoliło na skuteczne przechwytywanie środków napadu powietrznego w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych, zaniechano organizacji świetlnych pól reflektorowych i radioreflektorowych wskazywania celów.

Obeonie osłona wojsk i obiektów przez lotnictwo myśliwskie opiera się w głównej mierze na systemie radiolokacyjnego wykrywania środków napadu powietrznego oraz radiolokacyjnego naprowadzania myśliwców na cele powietrzne. Każdy obiekt powietrzny znajdujący się w zasięgu radiolokacyjnego pola wykrywania jest obserwowany tak, że przy dobrze zorganizowanym i sprawnie działającym systemie wykrywania i powiadamiania uzyskanie zaskoczenia jest bardzo trudne, a teoretycznie rzecz traktując, niemożliwe do uzyskania.

Z chwilą wprowadzenia na uzbrojenie lotnictwa państw zachodnich bomb termojądrowych, a następnie rakiet z głowicami atomowymi, zagadnienie osłony własnych wojsk i obiektów oraz obszaru kraju od uderzeń środków napadu

powietrznego i rozpoznania z powietrza nabrało jeszcze większej wagi, a pomyslna realizacja osłony stała się znacznie trudniejsza. Równocześnie jednak ze środkami napadu rozwinęły się również i środki obrony przeciwlotniczej, a szczególnie rakiety przeciwlotnicze zdolne obecnie do zestrzelenia środków napadu powietrznego nawet o bardzo dużych prędkościach i pułapie. Lotnictwo myśliwskie jest jednak nadal bardzo ważnym środkiem osłony, zwalozającym te środki napadu powietrznego, które znajdują się poza zasięgiem rakiet, względnie te, które z uwagi na stosowany przez nie manewr nie mogą być niszczone przez rakiety. Samolot ma poza tym ciągle jeszcze większe niż rakiety, możliwości w zakresie manewru pionowego, przez to, że może działać na różnych wysokościach oraz w zakresie manewru poziomego, dzięki czemu można szybko przenieść wysiłek osłony na najbardziej zagrożone kierunki powietrzne.

Należy stwierdzić, że w okresie obecnym przeciwlotnicze rakiety i lotnictwo myśliwskie należą do jednolitego systemu osłony, oraz że nie zamieniają się one wzajemnie ale uzupełniają, ponieważ samodzielnie ani lotnictwo myśliwskie, ani też rakiety nie są w stanie zapewnić skutecznej osłony.

#### 4. LOTNICZE WSPARCIE DZIAŁAŃ WOJSK LĄDOWYCH W OPERACJI ZACZEPNEJ

Ważnym zadaniem było również lotnicze wsparcie działań wojsk lądowych, które polegało na tym, że lotnictwo, dzięki swym właściwościom taktyczno-technicznym mogło niszczyć lub obezwładniać obiekty, które znajdowały się poza zasięgiem naziemnych środków ogniowych, a przede wszystkim poza zasięgiem artylerii. Do czasu wejścia na uzbrojenie wojska rakiet typu "Ziemia-ziemia" nie było środków ogniowych, których zasięg byłby równy zasięgowi lotnictwa. Poza tym rakiety mają większe możliwości tylko w wypadku zastosowania głowic jądrowych i to wyłącznie na obiekty wcześniej rozpoznane i nieruchome. Działanie rakietami i głowicami klasycznymi jest ekonomicznie nieopłacalne.

W skryptach z taktyki lotniczej opracowanych w 1948r. dla słuchaczy ASG przez płk dypl. W. Jungrawa, <sup>x/</sup> jednoznacznie stwierdzone było, że najważniejszymi działaniami lotnictwa w zakresie ich bezpośredniego wpływu na walkę wojsk lądowych są szturmowe działania lotnictwa myśliwskiego i szturmowego. Działania te należało prowadzić zarówno w ramach jego lotniczego wsparcia.

W materiałach z zakresu technikum wydanych przez MON w 1952r. do studiowania dla oficerów stwierdza się, że użycie lotnictwa w operacji zaczepnej polega, we wszystkich etapach operacji, na wykonaniu natarcia lotniczego, mającego na celu:

- zapewnienie panowania w powietrzu;
- lotnicze przygotowanie natarcia;
- ciągłe i nieprzerwane wsparcie nacierających wojsk przez lotnictwo.

Lotnicze wsparcie miało polegać na ciągłym, nieprzerwanym i bezpośrednim wsparciu lotniczym nacierających wojsk oraz ich osłonie przed atakami lotnictwa nieprzyjaciela.

Wyodrębniano następujące okresy lotniczego wsparcia:

- wstępne lotnicze przygotowanie natarcia;
- bezpośrednie lotnicze przygotowanie natarcia;
- lotnicze wsparcie natarcia oraz działań piechoty i czołgów w głębi obrony nieprzyjaciela.

Wstępne lotnicze przygotowanie natarcia należało rozpocząć na długo przed początkiem natarcia wojsk lądowych. Lotnictwo winno w tym okresie działać zgodnie z planem Frontu na szerokim froncie, celem wprowadzenia nieprzyjaciela w błąd co do kierunku głównego uderzenia wojsk lądowych. Do najważniejszych zadań lotnictwa w tym okresie obok rozpoznania, na które przewidywano do 20% wszystkich samolotolotów oraz osłony, należała dezorganizacja komunikacji kolejowej i drogowej, w głównej mierze w rezultacie uderzeń lotnictwa bombowego. Uważano, że niemożliwe jest wprowadzić zupełne odcięcie dowozu sprzętu z głębi obszaru nieprzyjacielskiego, ale możliwe jest zadanie nieprzyjacielowi dużych strat, w rezultacie działań lotnictwa w dzień i w nocy na linie i węzły komunikacyjne i osiągnięcie w wyniku znacznego zdeorganizowania i opóźnienia przewozów. Ponadto przewidywano dla lotnictwa takie zadania jak: uderzenia na lotniska nieprzyjaciela, dezorganizację systemu dowodzenia, niszczenia węzłów oporu, artylerii na stanowiskach ogniowych i odwodów w rejonach ześrodkowania oraz działania w celu nękania i wyczerpywania siły żywej.

Bezpośrednie lotnicze przygotowanie natarcia rozpatrywano jako końcowy element okresu przygotowania operacji zaczepnej. Do jego głównych zadań zaliczano:

- niszczenie i obezwładnienie w rezultacie uderzeń lotnictwa bombowego i szturmowego, we współdziałaniu z artylerią, siły żywej i środków ogniowych oraz sprzętu bojowego nieprzyjaciela na polu walki, bezpośrednio przed rozpoczęciem natarcia;
- dezorganizowanie dowodzenia poprzez uderzenia na stanowiska dowodzenia i węzły łączności;
- oddziaływanie moralne na wojska nieprzyjaciela przez wykonywanie kolejnych i ześrodkowanych uderzeń;
- uderzenia na lotniska i blokowanie lotnisk dla zabezpieczenia działań własnego lotnictwa i wojsk naziemnych.

23

Za najbardziej dogodny moment dla rozpoczęcia bezpośredniego lotniczego przygotowania natarcia przyjmowano noc poprzedzającą natarcie. W nocy przewidywano działania pojedynczych samolotów. O świcie lotnictwo bombowe wykonywało uderzenia na artylerię nieprzyjaciela na stanowiskach ogniowych w celu udaremnienia artyleryjskiego kontrprzygotowania. Z chwilą rozpoczęcia artyleryjskiego przygotowania natarcia, lotnictwo bombowe i szturmowe miało koncentrować swe działania na planowanym kierunku przełamania obrony nieprzyjaciela, w celu zabezpieczenia obezwładnienia systemu ogniowego i siły żywej nieprzyjaciela. Uważano ponadto, że udział lotnictwa szturmowego w tych działaniach należało ograniczyć do niezbędnego minimum, a to z uwagi na to, że lotnictwo szturmowe będzie bardzo potrzebne dla bezpośredniego wsparcia natarcia, kiedy znaczna część artylerii będzie zmieniała stanowiska ogniowe.

Wszystkie powyższe poglądy odnosiły się do zabezpieczenia przez lotnictwo działań zaczepnych rozpoczynanych w bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem.

Jeżeli chodzi o lotnicze zabezpieczenie operacji zaczepnej armii z rejonów wyjściowych położonych w głębi, to problem ten został opracowany w 1958r. przez szefa katedry taktyki wojsk lotniczych w ASG ppłk dypl. Eugeniusza Bejjera.<sup>x/</sup> Opracowanie to stanowiło część pracy zbiorowej na temat operacji zaczepnej armii z rejonów wyjściowych położonych w głębi, która uzyskała nagrodę Ministra Obrony Narodowej za 1959r. Podstawowe zadania lotnictwa wsparcia w takiej operacji były następujące:

- zabezpieczenie wojsk podchodzących do przedniego skraju obrony nieprzyjaciela;
- obezwładnienie obrony nieprzyjaciela w celu zaatakowania jej z marszu i zapewnienia szybkiego jej przełamania;
- wsparcie wojsk podczas walki w głębi, a szczególnie uniemożliwienie przegrupowań odwodów nieprzyjaciela, które zechce on wykorzystać prawdopodobnie na zagrożonych kierunkach;
- rozpoznanie powietrzne.

x/ Patrz: ppłk dypl. E. Bejjera: "Lotnicze zabezpieczenie operacji zaczepnej armii z rejonów wyjściowych położonych w głębi", Zbiór prac ASG nr 2 - 1954r., s. 45-53.

Zadania te pokrywały się w zasadzie z zadaniami wykonywanymi przez lotnictwo w warunkach działań zaczepnych rozpoznających się w bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem. W trakcie realizacji tych zadań były jednak poważne różnice. Obowiązywał mianowicie pogląd, że dla uzyskania zaskoczenia i uniknięcia przedwczesnego ujawnienia własnych zamiarów, walkę o panowanie w powietrzu należało rozpocząć dopiero bezpośrednio przed natarciem, lub równocześnie z rozpoczęciem natarcia, co wymagało stosunkowo dużych sił własnego lotnictwa, stosującego zarówno atomowe, jak też i klasyczne środki rażenia. Lotnicze przygotowanie ataku winno być wykonywane na całą głębokość taktycznej strefy obrony nieprzyjaciela z tym, że pierwsze uderzenia winny być wykonane równocześnie z rozpoczęciem marszu wojsk z rejonów wyjściowych, aby zapewnić obezwładnienie środków ogniowych nieprzyjaciela, zwłaszcza jego artylerii atomowej i taktycznej broni raketowej, uniemożliwiając mu prowadzenie ognia do podchodzących z głębi własnych wojsk. Uważano, że pierwsze uderzenia na obiekty obrony nieprzyjaciela winny być wykonane równocześnie z rozpoczęciem walki o panowanie w powietrzu. Dla skrócenia czasu od chwili wykrycia obiektu działań do wykonania na niego uderzenia przez lotnictwo przewidywane działanie na sygnał z pola walki lub z pokładu samolotu rozpoznawczego. Pododdziały i oddziały lotnictwa bombowego i myśliwsko-szturmowego wyznaczone dla działań miały być w gotowości na lotniskach lub nawet w strefach wyczekiwania.

Jeżeli chodzi o lotnicze wsparcie natarcia, to miało ono polegać na:

- kolejnym obezwładnieniu siły żywej i środków ogniowych nieprzyjaciela znajdujących się bezpośrednio przed frontem nacierających wojsk własnych;
- obezwładnieniu odwodów nieprzyjaciela i wzbronieniu im podejścia do rejonu działań bojowych.

Z chwilą wprowadzenia do bitwy grupy szybkiej, to jest po przełamaniu taktycznej strefy obrony lub w trakcie jej dołamywania zakładane, z uwagi na brak artylerii dużego kalibru, konieczność wydzielenia od dywizji do korpusu lotnictwa szturmowego dla wsparcia działań grupy szybkiej. Ponadto

przewidywano również potrzebę działań lotnictwa bombowego na odwoły i lotniska nieprzyjaciela w interesach grupy szybkiej. W tym okresie operacji zaczepnej sposób użycia lotnictwa miał się różnić od jego użycia w początkowym okresie operacji, bo opór lotnictwa nieprzyjaciela będzie narastał, a możliwości własnego lotnictwa w odległości i czasie będą zmieniały się, z uwagi na wzrost odległości między lotniskami a rejonem działań. Dominującego znaczenia nabiera walka z odwodami nieprzyjaciela, której główny ciężar spoczywa na lotnictwie bombowym.

Dużą uwagę przywiązywane do działań lotnictwa wsparcia podczas forsowania przez wojska lądowe przeszkód wodnych oraz podczas zwalczania ekrażonych zgrupowań nie- przyjaciela. Uważano, że sforsowanie zwłaszcza szerokiej przeszkody wodnej bez wsparcia i osłony ze strony lotnictwa jest niemożliwe. Za główne zadanie lotnictwa wsparcia uważano lotnicze przygotowanie forsowania, wsparcia wojsk w trakcie forsowania przez obezwładnienie środków ogniowych i siły żywej nieprzyjaciela na przeciwległym brzegu przeszkody wodnej oraz wsparcie walk wojsk lądowych bezpośrednio po sforsowaniu przeszkody wodnej, kiedy wojska te były pozbawione odpowiedniego wsparcia ogniowego ze strony artylerii pozostającej jeszcze przed przeszkodą wodną, bądź znajdującej się w trakcie przeprawy.

Problem działań lotnictwa podczas forsowania przeszkody wodnej omówiony został w szeregu opracowaniach i publikacjach. Między innymi w zbiorze nr 14 Sztabu Generalnego z 1954r. ukazało się opracowanie płk M. Barkowa, zastępcy szefa sztabu wojsk lotniczych pt. "Lotnicze zabezpieczenie działań wojsk przy forsowaniu przeszkody wodnej".

Zagadnienie działań lotnictwa w walce z okrażonym zgrupowaniem nieprzyjaciela omówił szeroko ówczesny szef sztabu wojsk lotniczych gen. bryg. W. Kadziszewicz, w opracowaniu pod tytułem: "O blokadzie z powietrza wielkiego zgrupowania nieprzyjaciela okrażonego w toku operacji zaczepnej".

Dla lotnictwa przewidywano w takiej sytuacji następujące podstawowe zadania:

- wywołanie i utrzymanie panowania w powietrzu oraz osłona własnych wojsk przed lotnictwem nieprzyjaciela;
- niedopuszczenie do podejścia odwodów nieprzyjaciela z zewnątrz drogą lądową i morską;
- niedopuszczenie do dokonywania przegrupowań wewnątrz okrążonego zgrupowania;
- wzbranianie wykonania prac obronnych;
- niszczenie siły żywej i sprzętu bojowego nieprzyjaciela;
- prowadzenie rozpoznania w celu ustalenia najsłabszych miejsc obrony nieprzyjaciela.

Kiedy pojawiły się lotnicze bomby jądrowe rola lotnictwa wsparcia niepomniernie wzrosła, ponieważ samolot był podówczas jedynym środkiem zdolnym do przenoszenia na duże odległości środków masowego rażenia. Uderzenie lotnictwa przy pomocy bomb jądrowych mogło w krótkim czasie radykalnie zmienić stosunek sił oraz stosunek potencjałów obronnych walczących stron. Dzięki temu lotnictwo stało się na krótki okres w pewnym sensie podstawowym rodzajem sił zbrojnych. Pojawienie się jednak w latach pięćdziesiątych broni raketowej i to nie tylko jako uzbrojenia samolotów i okrętów, ale jako samodzielnego rodzaju wojsk położyło kres dominacji lotnictwa w zakresie przenoszenia na tyły nieprzyjaciela broni nuklearnej oraz wpłynęło w istotny sposób na zmianę koncepcji użycia lotnictwa. Przyczyną tego był fakt, że rakiety z głowicami jądrowymi mogły bardziej skutecznie, w krótkim czasie oraz przy mniejszym nakładzie sił i środków wykonać szereg zadań, będących dotychczas w prawie wyłącznej gestii lotnictwa. Dotyczy to jednak tylko celów nieruchomych o dostatecznie dużych rozmiarach. Jeżeli natomiast chodzi o niszczenie ruchliwych celów pola walki, to może je niszczyć skutecznie tylko lotnictwo.

Przedewszystkim zresztą cele przewidziane do niszczenia przez broń raketową muszą być uprzednio rozpoznane i umiejscowione przez lotnictwo. Tak więc można chyba bez zbytej przesady stwierdzić, że wojska raketowe są bez zapoznania lotniczego ślepe. Istotne i efektywne działanie lotnictwa jest więc niezbędnym warunkiem skutecznego wykorzystania broni raketowej. Ponadto w przypadku prowadzenia działań przy użyciu wyłącznie konwencjonalnych środków rażenia, użycie broni raketowej jest daleko mniej skuteczne i bardziej kosztowne aniżeli lotnictwa, ponieważ samolot może być używany wielokrotnie, a raketa tylko jeden raz. Tak więc ekonomiczny rachunek opłacalności użycia pocisku raketowego lub samolotu wypada w szeregu przypadkach właśnie na korzyść samolotu. Na korzyść lotnictwa przemawia również taki ważki argument jak pięćdziesięcioletnie doświadczenia w zakresie bojowego wykorzystania lotnictwa, podczas kiedy broń raketowa posiada kilkunastoletnie zaledwie doświadczenia poligonowe, które nie mogą równać się z doświadczeniami zebranymi na rzeczywistym polu walki.

Samolot, oprócz systemu obrony przeciwlotniczej, zachował mimo pojawienia się i ciągłego rozwoju broni raketowej swoją pozycję w zakresie szeregu zadań, które wykonuje wspólnie z bronią raketową bądź też samodzielnie. Dotyczy to takich zadań jak: wsparcie wojsk lądowych i marynarki wojennej, rozpoznanie i transport powietrzny.

## 5. UŻYCIE LOTNICTWA W DZIAŁANIACH OBRONNYCH

Poglądy na użycie lotnictwa w działaniach obronnych zostały przedstawione dość szczegółowo w opracowaniu dowódcy wojsk lotniczych z lat 1952-1956, gen. broni J. Turkiela na temat: "Lotnicze zabezpieczenie operacji obronnej Frontu,"<sup>x/</sup> oraz w szeregu innych opracowaniach.

Zgodnie z tymi poglądami armia lotnicza stanowiła w ręku dowódcy Frontu silny i najbardziej ruchliwy odwód, który można szybko przerzucać na dowolny kierunek dla zabezpieczenia wykonania głównego zadania wojsk Frontu w danym okresie operacji. Armia lotnicza mogła wykonywać swoje zadania tylko w warunkach jej użycia w sposób zmasowany i najbardziej celowy.

Lotnictwo wsparcia miało w operacji obronnej do wykonania następujące podstawowe zadania.

Zadanie udaremnienia przygotowania, skoncentrowania wojsk nieprzyjaciela i zajęcia przez nie podstaw wyjściowych do natarcia nie mogło być wykonane przy pomocy jednego uderzenia lub jednego zmasowanego użycia lotnictwa. Wymagało ono przeprowadzenia samodzielnej operacji lotniczej lub samodzielnych działań lotnictwa, które dzielono na trzy etapy. Etap pierwszy obejmował niszczenie mostów kolejowych i drogowych na szlakach komunikacyjnych nieprzyjaciela na głębokość do 350 km, w ślad za którym w drugim etapie należało niszczyć węzły i linie kolejowe. W trzecim wreszcie etapie lotnictwo winno niszczyć wojska i sprzęt bojowy w marszu i w rejonach koncentracji na głębokości do 100 km. Czas trwania każdego z wyżej wymienionych etapów wynosił 3 - 4 doby.

Kontrprzygotowanie należało przeprowadzić przy ścisłym współdziałaniu lotnictwa i artylerii, i w zasadzie jednocześnie. Jeżeli z uwagi na warunki atmosferyczne lub porę doby lotnictwo nie mogłoby przeprowadzić kontrprzygotowania jednocześnie z artylerią, wówczas winno wykonać je oddzielnie, działając całością sił lotnictwa bombowego i większością lotnictwa szturmowego w głównej mierze na obiekty znajdujące się poza zasięgiem

x/ Zbiór nr 11 Sztabu Generalnego z 1953r.

ognia artylerii, a więc na drugie rzuty korpusów armijnych oraz główne zgrupowanie artylerii korpuśnej i armijnej. Jeżeli np. artyleria rozpoczynała kontrprzygotowanie o świcie chcąc uprzedzić bezpośrednie przygotowanie artyleryjskie ze strony nieprzyjaciela, to lotnictwo mogło przybyć do rejonu kontrprzygotowania dopiero po 1-1,5 godziny po świcie.

Jeżeli artyleryjskie kontrprzygotowanie miało być przeprowadzone w nocy, na 1,5 - 2 godziny przed świtem, to za najbardziej celowe uważano przeprowadzenie kontrprzygotowania w przeddzień - tuż przed zapadnięciem zmroku. Zakładano bowiem, że wówczas główne zgrupowanie artylerii nieprzyjaciela i jego wojska przeznaczone do ataku w pierwszym rzucie, będą już w zasadzie znajdowały się na podstawach wyjściowych.

W przypadku jednoczesnego lotniczego i artyleryjskiego kontrprzygotowania, którego czas obliczano na około 30 minut - lotnictwo bombowe miało wykonywać ześrodkowane uderzenia w ciągu 3 - 5 minut, w połowie artyleryjskiego przygotowania, działając z wysokości 4000 - 5000 m, dzięki czemu nie przeszkadzało artylerii w prowadzeniu ognia. Lotnictwo szturmowe natomiast przewidziane było do działań z małych wysokości i lotu koszącego pod koniec nawały artyleryjskiej.

Podczas lotniczego wsparcia wojsk Frontu w czasie walki w taktycznej i operacyjnej strefie obrony, lotnictwo winno koncentrować swe wysiłki w celu rozbicia głównego zgrupowania nieprzyjaciela. W ramach lotniczego zabezpieczenia przeciwuderzeń na szczeblu armii i Frontu lotnictwo i artyleria miały wykonać krótkie artyleryjsko-lotnicze przygotowanie.

Reasumując poglądy na wykorzystanie lotnictwa we frontowej operacji obronnej należy stwierdzić, że nie zezwalały one na działania lotnictwa dla jednoczesnego wykonywania dużej ilości zadań, lecz zalecały ześrodkowanie uderzeń lotnictwa na te zgrupowania nieprzyjaciela, od rozbicia którego zależy wynik całej operacji. Zgodnie z tymi poglądami tylko zmasowane użycie lotnictwa przy scentralizowanym dowodzeniu jego działaniami daje najlepsze wyniki. Obowiązywała również zasada ścisłego powiązania działań lotnictwa z działaniami wojsk lądowych.

## 6. PROBLEM WSPÓLDZIAŁANIA LOTNICTWA Z WOJSKAMI LĄDOWYMI

W omawianym okresie obowiązywał pogląd, że współdziałanie lotnictwa z wojskami lądowymi polega na wykonywaniu przez oddziały i związki lotnicze zadań uzgodnionych co do miejsca i czasu, stosownie do potrzeb nacierających wojsk, z uwzględnieniem rozwoju sytuacji bojowej, przy zachowaniu centralizacji dowodzenia lotnictwem.

Współdziałanie lotnictwa z wojskami naziemnymi polegało na czynnym udziale lotnictwa w operacji poprzez bezpośrednie lub pośrednie wsparcie wojsk lądowych. Wsparcie bezpośrednie polegało na ingerencji ogniowej lotnictwa na polu walki naziemnej, a wsparcie pośrednie na działaniu lotnictwa w bliższych lub dalszych rejonach obszaru operacyjnego nieprzyjaciela w interesach wojsk lądowych. Główną rolę w walce w operacji spełniały wojska lądowe, ponieważ one tylko były w stanie zepchnąć przeciwnika z zajmowanego terenu oraz teren ten zająć i utrzymać. Działania lotnictwa opierały się przy tym całkowicie na myśli przewodniej operacji naziemnej. Obowiązywała przy tym scentralizowana dowodzenie lotnictwem, bo lotnictwo nie ma nigdy tyle ile trzeba, a rezultaty jego działań zależą w znacznym stopniu od ilości użytych do wykonania konkretnego zadania samolotów. Dlatego uważano za niezbędne skupienie wysiłku lotnictwa na najważniejszych kierunkach działań wojsk lądowych. Z tych też względów zalecano unikać organicznego przydzielania jednostek lotniczych do wojsk lądowych oraz ograniczyć do niezbędnego minimum wypadki operacyjnego podporządkowania lotnictwa dowódcom wojsk lądowych. Ważnym warunkiem skutecznego użycia lotnictwa współdziałającego z wojskami lądowymi było odpowiednie, planowe współdziałanie co do miejsca i czasu, szczególnie jeśli chodzi o bezpośrednie wsparcie. Wymagała tego zarówno konieczność wykluczenia rażenia przez lotnictwo własnych wojsk i obiektów, jak też i konieczność uzgodnienia sposobów wskazywania celów oraz

przygotowania załóg lotniczych do samodzielnego wyjścia na nakazane cele.

Planując działania lotnictwa należało uwzględnić celowość jego użycia, to jest używanie lotnictwa wyłącznie do wykonywania takich zadań, które nie mogą być wykonane przez wojska lądowe oraz odpowiadają taktyczno-technicznym możliwościom lotnictwa, jak również normalizację wysiłku lotnictwa czyli przydzielanie mu zadań proporcjonalnych do wytrzymałości załóg i samolotów.

Dla skoordynowania działań lotnictwa wsparcia z działaniami wojsk lądowych wysyłano przedstawiciela armii lotniczej na stanowisko dowodzenia dowódcy armii ogólnowojskowej lub korpusu armijnego. Przedstawiciel taki uzgadniał z dowódcą wojsk lądowych zadania lotnictwa oraz sposób wykorzystania limitu lotnictwa wydzielonego do wsparcia oraz przekazywał zadania dla związków taktycznych i oddziałów lotnictwa i precyzował, a w razie konieczności nawet zmieniał te zadania podczas lotu samolotów w rejon celu. W miarę wzrostu mechanizacji i motoryzacji wojsk lądowych oraz wzrostu tempa operacji i ruchliwości wojsk - rola takiego przedstawiciela lotnictwa wzrosła, a zakres jego kompetencji i zadań ulegał poszerzeniu. W ten sposób ukształtowały się poglądy na rolę i zadania stanowiska współdziałania lotnictwa.

Stanowisko współdziałania lotnictwa stanowi swoistą formę dowodzenia lotnictwem wsparcia. Zostało ono wprowadzone w Polsce w latach 1956 - 1957 na wniosek Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego oparty na doświadczeniach z ćwiczeń z wojskami, w celu przybliżenia organów dowodzenia lotnictwem do związków ogólnowojskowych, na korzyść których lotnictwo prowadzi działania. Wprowadzenie stanowisk współdziałania przeznaczonych do kierowania działaniami lotnictwa wykonującego zadanie w pasie poszczególnych operacyjnych związków ogólnowojskowych jest dowodem zrozumienia potrzeby bezpośredniego kontaktu między dowódcą ogólnowojskowym a dowódcą wspierającego lotnictwa. Przedstawiciele lotnictwa przy dowódcach poszczególnych dywizji mieli natomiast za zadanie podawać informacje

odnośnie przebiegu przedniego skraju oraz dopilnowywać oznaczenia przedniego skraju i wskazywania kierunku na cel przez wojska lądowe dla lotnictwa zgodnie z ustalonymi sygnałami. W przypadku niebezpieczeństwa rażenia przez wspierające lotnictwo własnych wojsk, przedstawiciel lotnictwa dawał przez radio lub przy pomocy środków pirotechnicznych sygnał zabraniający wykonania zadań przez lotnictwo.

W powyższym okresie wyłoniła się konieczność wyposażenia takiego przedstawiciela w środki radiolokacyjne umożliwiające wyprowadzenie samolotów na obiekty naziemne i zorganizowania punktów naziemnego naprowadzania.

## 7. ZABEZPIECZENIE PRZEZ LOTNICTWO MYŚLIWSKIE INNYCH RODZAJÓW LOTNICTWA

Zadanie zabezpieczenia działań bojowych innych rodzajów lotnictwa, a w głównej mierze lotnictwa bombowego i szturmowego wykonywały myśliwce dwoma sposobami: bezpośrednim towarzyszeniem na całej trasie, lub jej części albo też osłoną działań szturmowców lub bombowców w rejonie działań.

Bezpośrednio po zakończeniu wojny obowiązywał pogląd, że myśliwce powinny towarzyszyć szturmowcom i bombowcom na całej trasie, a często osłaniać również ich strat, zbiórkę oraz lądowanie. Taki sposób działań był jednak nieekonomiczny i wymagał dużej ilości myśliwców. Dlatego w późniejszym okresie zwyciężył pogląd, że towarzyszenie jest potrzebne tylko na odcinku trasy przebiegającej nad terenem nieprzyjaciela. Ponieważ taktyczny promień działania lotnictwa myśliwskiego był z reguły mniejszy niż taktyczny promień działania bombowców, zachodziła potrzeba zmiany grupy myśliwców osłony na określonych rubieżach. W takim przypadku grupa zmieniająca leciała na rubież zmiany na najwygodniejszej prędkości z punktu widzenia zasięgu i wysokości. Dodatkową trudność, jeżeli chodzi o bezpośrednie towarzyszenie, stwarzał fakt, że w pewnym okresie lat pięćdziesiątych lotnictwo myśliwskie było już wyposażone w samoloty odrzutowe, a lotnictwo bombowe i szturmowe jeszcze w samoloty tłokowe. Znaczna również prędkość komplikowała manewr myśliwców towarzyszących, które lecąc na większej prędkości musiały stosować skomplikowane manewry, ażeby utrzymać niezbędne dla efektywnej osłony odstępy i odległości w stosunku do bombowców.

Dalszym etapem rozwoju poglądów na zabezpieczenie działań innych rodzajów lotnictwa przez myśliwce było przejście od metody bezpośredniego towarzyszenia do stosowania osłony w rejonie celu przez tak zwane grupy manewrowe myśliwców. Grupy te miały zadanie przybyć w rejon celu

kilka minut przed przylotem bombowców, "oczyszczyć" ten rejon z lotnictwa nieprzyjaciela i izelować go aż do momentu odlotu eskadrianych samolotów po wykonaniu przez nie zadania. Pogląd ten jest aktualny w zasadzie również i w dobie obecnej.

## 8. ZASTOSOWANIE LOTNICTWA W OPERACJACH POWIETRZNO-DESANTOWYCH

Bardzo ważnym problemem rozpatrywanym przez polskich teoretyków myśli wojskowej w okresie powojennym były operacje powietrzno-desantowe, w których szczególnie ważną rolę do spełnienia miało lotnictwo. Poglądy na zastosowanie lotnictwa w operacjach powietrzno-desantowych zostały wyrażone między innymi w artykule ppłk dypl. pil. Czownickiego w "Myśli Wojskowej" nr 7 z 1956r.

Zgodnie z tymi poglądami zabezpieczenie desantów powietrznych wymaga wielkiego nakładu sił i środków w ogóle, a ze strony zabezpieczającego lotnictwa w szczególności. Lotnictwo bowiem transportowe stanowi jedyny środek przewozu i wysadzenia desantu powietrznego, a lotnictwo myśliwskie, myśliwsko-szturmowe i bombowe osłony przelotu i wysadzenia desantu oraz wsparcia jego działań po wylądowaniu.

Do podstawowych zadań lotnictwa w operacji powietrzno-desantowej zaliczono:

- rozpoznanie w celach organizacji desantowania i walki desantu po wylądowaniu oraz organizacji działań lotnictwa wspierającego i zabezpieczającego desant;
- wywalczenie i utrzymanie panowania w powietrzu oraz osłona desantu w czasie koncentracji, zakładowania, przelotu, lądowania oraz działań bojowych po wylądowaniu;
- niszczenie środków napadu atomowego i chemicznego zagrażających desantowi;
- obezwładnienie i niszczenie środków obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela na trasie przelotu i w rejonie lądowania desantu;

- przygotowanie i wsparcie działań desantu po wylądowaniu oraz izolacja rejonu działań desantu od odwodów nieprzyjaciela;
- desantowanie i zaopatrywanie desantu oraz ewakuacja chorych i rannych drogą powietrzną.

Zadania rozpoznania, eskony i wsparcia miało wykonywać lotnictwo rozpoznawcze, myśliwskie, myśliwsko-szturmowe i bombowe działające według zasad, o których była mowa uprzednio. Desantowanie, zaopatrywanie desantu oraz ewakuację chorych i rannych miało wykonywać lotnictwo transportowe złożone zarówno z samolotów transportowych, jak też i ze śmigłowców. Zakładano następujące etapy desantowania: przygotowanie lotnisk i ześrodkowanie lotnictwa transportowego oraz wojsk desantu w rejonie wyjściowym, załadunek desantu na środki transportowe, przelet do rejonu działań desantu oraz lądowanie.

Rejon wyjściowy desantu winien być położony w dość znacznej odległości od linii frontu, poza zasięgiem taktycznego rozpoznania lotniczego nieprzyjaciela i jego radiolokatorów. W rejonie wyjściowym należało przygotować po jednym lotnisku na jeden oddział lotnictwa transportowego, a także pewną ilość lotnisk zapasowych i pozernych. Załadunek desantu przewidywano na stoiskach samolotów lub na pasie startowym. W wypadku przeletu desantu w dzień przewidywano zbiórkę samolotów, a w przypadku desantu nocnego samoloty i śmigłowce miały wykonywać lot pojedynczo, potokami urzutowanymi według wysokości.

Trasa lotu desantu miała przebiegać przez małe aktywne odcinki frontu. Lot winien odbywać się na niedużej wysokości dla zachowania możliwie najdłużej maskowania przed systemem radiolokacyjnym nieprzyjaciela. Desantowanie przewidywano przez zrzut desantu z samolotów transportowych na spadochronach względnie drogą lądowania na śmigłowcach lub szybowcach.

Dla celów dowodzenia lotnictwem taktycznym, współdziałającym z desantem, przewidziano lotnicze SD w rejonie działań desantu, na którym winien znajdować się wyższy oficer sztabu armii lotniczej lub jeden z dowódców taktycznych związków lotniczych współdziałających z desantem. Tę dowódcę lub przedstawiciela lotniczego obowiązywało utrzymanie stałego kontaktu oraz podległość w stosunku do dowódcy armii lotniczej.

Współczesne atomowe pole walki wymaga szybkiego rozwoju lotnictwa transportowego i to nie tylko z uwagi na desanty powietrzne ale z uwagi na konieczność szybkich przerzutów wojsk na poszczególne kierunki operacyjne oraz zaopatrzenie i ewakuację wojsk drogą powietrzną. Szczególne perspektywy w tym zakresie ma nowy aparat latający, a mianowicie śmigłowiec. Może on bowiem być użyty do różnych celów; do przewożenia taktycznych desantów powietrznych, do wykonywania różnych zadań w zakresie zabezpieczenia dowodzenia, łączności, dowozu, ewakuacji i innych. Zapotrzebowanie na śmigłowce jest bardzo duże i należy oczekiwać, że stopniowo będzie ich w wojsku coraz więcej i to na coraz niższych szczeblach.

## 9. ROZPOZNANIE POWIETRZNE

Jeśli chodzi o rozpoznanie powietrzne, to poglądy na jego celowość, możliwości i organizację kształtowały się również w pierwszych latach po zakończeniu wojny w głównej mierze o doświadczenia z okresu wojny, a następnie uległy okresowym zmianom w zależności od rozwoju nauki wojennej. W skrypcie opracowanym w 1947r. przez płk dypl. Jungrowa dla słuchaczy Akademii Sztabu Generalnego zostały podkreślone takie zalety rozpoznania powietrznego jak:

- duża ciągłość wynikająca głównie z możliwości prowadzenia rozpoznania zarówno w dzień, jak i też w nocy;
- dostarczanie bardzo wszechstronnych rodzajów wiadomości dotyczących pola walki oraz zaplecza operacyjnego i terytorium kraju;
- szybkie dostarczenie wiadomości, co pozwala na zareagowanie w odpowiednim czasie;
- stosunkowo duża wiarygodność i obiektywność, którą daje głównie rozpoznanie fotograficzne.

Przed rozpoznaniem powietrznym stawiano również następujące podstawowe zadania:

- ustalenie sił, ugrupowania i ruchów wojsk nieprzyjaciela, będących w styczności bojowej oraz jego odwodów;
- określenia systemu zaopatrywania nieprzyjaciela, sieci dróg, natężenia ruchu;
- rozpoznanie stopnia rozbudowy terenu przez nieprzyjaciela;
- ustalenie przebiegu linii frontu oraz położenia i zamaskowania wojsk własnych;
- rozpoznanie obiektów stałych na tyłach nieprzyjaciela, jako celów dla lotnictwa bombowego;
- rozpoznanie ruchu na liniach kolejowych i drogach kolejowych nieprzyjaciela;
- rozpoznanie pogody dla celów wojsk lądowych i lotnictwa.

Rozróżniano następujące rodzaje rozpoznania, przy czym dla każdego z nich określano cel i przedmiot: Rozpoznanie strategiczne, organizowane na szczeblu Naczelnego Dowództwa na cały taktyczny promień działania samolotów je realizujących. Celem rozpoznania strategicznego było wykrycie w porę zamiarów nieprzyjaciela na danym teatrze działań wojennych lub obszarze Frontu. Przedmiotem rozpoznania były wiadomości z dalekich tyłów nieprzyjaciela /odwody Frontu, komunikacja/. Rozpoznanie operacyjne organizowało dowództwo Frontu na głębokości 150 - 300 do 500 km w celu wykrycia zamiaru i manewru operacyjnego nieprzyjaciela. Przedmiot tego rozpoznania stanowił ruch na drogach deffrontowych i organizacja tyłów. Rozpoznanie taktyczne organizowane było na szczeblu armii wojsk lądowych na głębokości do 100 km - w celu dostarczenia danych niezbędnych do planowania walki naziemnej, a więc danych odnośnie zgrupowania nieprzyjaciela do bitwy. Przedmiotem rozpoznania były odwody, stanowiska ogniowe artylerii i moździerzy, stanowiska dowodzenia i węzły łączności.

Obserwacja pola walki była prowadzona na głębokości 10 - 15 km w celu nieustannego informowania dowódców wojsk walczących o zmianach w położeniu nieprzyjaciela w czasie walki. Przedmiot rozpoznania stanowiły w tym przypadku stanowiska ogniowe artylerii i ich zmiana oraz odwody taktyczne.

Ponadto rozpoznanie lotnicze dzielone w zależności od sposobu wykonania na wzrokowe i fotograficzne oraz w zależności od pory doby na rozpoznanie dzienne i nocne.

Jeżeli chodzi o organizację rozpoznania powietrznego, to obowiązywał pogląd, że lotnictwo powinno prowadzić rozpoznanie przede wszystkim dla potrzeb wojsk lądowych, a w drugiej dopiero kolejności dla potrzeb lotnictwa. Określenie potrzeb w dziedzinie rozpoznania powietrznego w interesach wojsk lądowych uważano za wyłączną kompetencję odnośnego dowódcy wojsk lądowych i jego sztabu. Rola dowódcy jednostki lotnictwa rozpoznawczego i jego sztabu miała w tym wypadku charakter wyłącznie wykonawczy, polegający na rozplanowaniu wysiłku załóg i sprzętu oraz ustaleniu sposobów najlepszego wykonania zadań postawionych przez dowódcę ogólnowojskowego.

Takie postawienie zadania uważane za słuszne dlatego, że rozpoznawanie powietrzne, o ilekolwiek bardzo doniosłe pod względem znaczenia, traktowano jednak jako tylko jeden z całego szeregu środków zdobywania wiadomości o nieprzyjacielu, uruchamianych przez dowódcę ogólnowojskowego.

Całokształtem rozpoznawania powietrznego w interesach lotnictwa kierowali dowódcy lotniczy poszczególnych szczebli oraz ich sztaby. Rozpoznawanie powietrzne miały wykonywać bądź jednostki specjalne, to jest samodzielne rozpoznawcze pułki lotnicze, bądź też jednostki lotnictwa bojowego, a więc myśliwskiego, szturmowego, względnie bombowego. W latach pięćdziesiątych w każdym pułku lotniczym była jedna eskadra przygotowana do prowadzenia rozpoznania i przeszkolona, jako tak zwana nieetatowa eskadra rozpoznawcza.

Samodzielne rozpoznawcze pułki lotnicze były przewidywane na szczeblu Naczelnego Dowództwa dla celów rozpoznania strategicznego oraz na szczeblu Frontu dla prowadzenia rozpoznania operacyjnego i taktycznego na korzyść dowódcy Frontu oraz na zapotrzebowanie dowódców armii.

W zakresie taktyki rozpoznawania rozpatrywano trzy zasadnicze sposoby zdobywania wiadomości za pomocą rozpoznawania powietrznego, a mianowicie:

- rozpoznawanie na określonym kierunku względnie kierunkach;
- rozpoznawanie określonych obiektów w terenie;
- rozpoznawanie określonego rejonu.

Wybór sposobu oraz ustalenie czego szukać i jakich wiadomości dostarczyć należało do kompetencji tego dowódcy, na rzecz którego miało być prowadzone rozpoznawanie. Podkreślano przy tym, że o ile przy rozpoznaniu na określonych kierunkach względnie rozpoznaniu określonych obiektów w terenie dowódca ogólnowojskowy ma możność sprecyzować te zadania w przestrzeni i czasie, o tyle żądając rozpoznania jakiegoś obszaru oddaje sporą dążną inicjatywę w ręce dowódcy lotniczego.

W latach pięćdziesiątych rola rozpoznania powietrznego wzrosła. Wpłynęło na to w głównej mierze pojawienie się jądrowych środków rażenia, jak też i utworzenie wojsk raketowych. Jednym z najważniejszych zadań rozpoznania powietrznego stało się wykrycie magazynów pocisków jądrowych nieprzyjaciela, jak również rozmieszczenia samolotów i rakiet przenoszących te środki oraz rozpoznanie celów dla użycia broni jądrowej przez własne lotnictwo i wojska raketowe. W obecnym okresie sprawa rozpoznania powietrznego stała się tak ważna, że niekiedy dowódca ogólnowojskowy rezygnuje na korzyść rozpoznania z części samolotów przeznaczonych uprzednio na potrzeby wsparcia lotniczego.

## 10. TYŁOWE I INŻYNIERYJNO-LOTNICZE ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ LOTNICTWA

### a/ Tyłowe zabezpieczenie

Osobnym i bardzo trudnym problemem, który nie został jeszcze do końca rozwiązany, to problem lotnisk. Budowa lotnisk dla współczesnych samolotów jest przedsięwzięciem bardzo pracochłonnym i zajmuje wiele czasu. W operacji zaczepnej przy szybkim ruchu wojsk do przodu, lotnictwo frontowe już po kilku dniach nie jest w stanie nadążyć za nacierającymi wojskami właśnie z uwagi na brak nowych, położonych bliżej linii styczności lotnisk. W rezultacie tego skuteczność wsparcia lotniczego stopniowo maleje. Dla zapobieżenia takiemu stanowi rzeczy wojska lądowe mają zadanie zdobywać nie zniszczone lotniska nieprzyjaciela, co jednak jest mało prawdopodobne, z uwagi na to, że wycofujący się nieprzyjaciel będzie niszczył przede wszystkim lotniska. Badania nad rozwiązaniem problemu lotnisk są prowadzone w kierunku znalezienia sposobu ich budowy, przystosowania samolotów do działań z lotnisk trawiastych oraz w kierunku zbudowania samolotu, niezależnego praktycznie od lotnisk, a mianowicie samolotu startującego i lądującego pionowo.

Rozpatrując tyłowe zabezpieczenie działań lotnictwa należy podkreślić, że w pierwszych latach powojennych organizacja tyłów lotniczych była taka sama jak w czasie wojny to znaczy, że oddziały lotniczo-techniczne były samodzielne, a podlegały dowódcy pułku lotniczego tylko operacyjnie. W tym okresie tyły lotnicze zagadnienia związane z zabezpieczeniem rozwiązywały w myśl <sup>zasad</sup> zaprebowanych i ustalonych w czasie wojny.

W 1947r. oddziały lotniczo-techniczne zostały organizacyjnie włączone do pułków lotniczych, a związek taktyczno-tyłowy, jakim był 7 rejon bazowania lotnictwa został rozfermowany. Odpowiedzialnością za działalność służby zaopatrzenia zostali obarczeni dowódcy pułków lotniczych.

Taka organizacja nie zdała jednak egzaminu, ponieważ w znacznym stopniu hamowała szkolenie pułków lotniczych i aparatu służby zaopatrzenia.

Ta sytuacja trwała do końca 1950r. Następnie stopniowo rozpoczęto wyposażanie lotnictwa w samoloty o napędzie odrzutowym. W związku z tym zaistniała konieczność rozbudowy służby zaopatrzenia i przystosowania jej do zabezpieczenia nowego sprzętu lotniczego. Na podstawie doświadczeń z drugiej wojny światowej i uwzględniając współczesne potrzeby przystąpiono do organizacji oddziałów lotniczo-technicznych szczebla pośredniego, jakim była brygada lotniczo-techniczna z bazą materiałową. Brygadą tym podporządkowane oddziały lotniczo-techniczne w zależności od rodzaju zabezpieczanego lotnictwa.

W latach 1950 - 1956 większość oddziałów lotniczo-technicznych zabezpieczała już oddziały lotnicze wyposażone w samoloty o napędzie odrzutowym.

Po dziesięciu przeszło latach struktura organizacyjna służby zaopatrzenia ulegała zmianie: włączone organizacyjnie do pułków lotniczych oddziały lotniczo-techniczne i powstały niezależne od siebie służby zaopatrzenia: Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego i Dowództwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Również i system zaopatrzenia uległ zmianie w zależności od rodzaju lotnictwa.

W tym okresie przed służbą zaopatrzenia poszczególnych rodzajów lotnictwa stanęły nowe zadania, a przede wszystkim w OPK gdzie służba zaopatrzenia zajmuje się nie tylko zaopatrzeniem lotnictwa, ale i zaopatrzeniem wszystkich jednostek wojujących w skład wojsk OPK.

Przed służbą zaopatrzenia Dowództwa Wojsk OPK stanęły szczególnie trudne zadania. Stanęła ona w obliczu nowej organizacji, dotychczas nie spotykanej ani w okresie drugiej wojny światowej, ani w żadnym innym państwie należącym do Układu Warszawskiego. Służba ta zmuszona była wypracować własne formy zaopatrzenia i dowodzenia.

## b/ Inżynieryjno-letnicze zabezpieczenie

Innym bardzo istotnym dla działań lotnictwa zagadnieniem jest problem inżynieryjno-letniczego zabezpieczenia tych działań.

Obowiązująca do 1956r. struktura organizacyjna służby inżynieryjno-letniczej oraz formy obsługi już w okresie wojny i po wojnie ujawniły szereg mankamentów, które szczególnie uwiarydowiły się po wyposażeniu jednostek letniczych w samoloty odrzutowe. Stare formy organizacji pracy nie mogły zapewnić wysokiego poziomu obsługi technicznej i eksploatacji sprzętu letniczego.

Nowoczesny sprzęt wymagał stosowania przy obsłudze szerokiego asortymentu przyrządów kontrolno-pomiarowych, a w czasie wykonywania prac okresowych dodatkowo skomplikowanych stanowisk kontrolnych. W związku z tym wzrosły <sup>również</sup> wymagania odnośnie kwalifikacji personelu technicznego. Ilościowy i jakościowy rozwój lotnictwa polskiego pociągnął za sobą konieczność odpowiedniego podziału pracy. Do 1956 roku zakres obowiązków personelu technicznego był bardzo szeroki. Mechanik samolotu odpowiadał za stałą gotowość bojową i sprawność samolotu, przygotowywał samolot do lotu, wykonywał przeglądy, prace profilaktyczne i niektóre rodzaje napraw. Tak szeroki zakres obowiązków wymagał wszechstronnego przygotowania i odpowiednich nawyków.

Nowa organizacja polegała na odciążeniu personelu bezpośrednio obsługującego samoloty od wykonywania prac operacyjnych czynności i scentralizowaniu wykonywania tych prac w dziale obsługi technicznej samolotów /DOTS/. W eskadrach natomiast powstały klucze techniczne poszczególnych specjalności podporządkowane bezpośrednio inżynierem eskadr.

W ten sposób została zlikwidowana dwutorowa podległość, a stosunki między podwładnymi i przełożonymi zostały oparte na zasadach zgodnych z regulaminem ogólnowejskowym. Inżynierowie i technicy pododdziałów technicznych przyjęli całkowite kierownictwo i odpowiedzialność za stan materialny i dyscyplinę swoich podwładnych. Podział pracy spowodował

wzrost jakości wykonywanych przeglądów i prac okresowych oraz zmniejszał czas odtworzenia gotowości bojowej.

Jednakże mimo znacznej poprawy obowiązującej struktura organizacyjna oraz formy obsługi nie zabezpieczają wymaganej manewrowości jednostek bojowych. Powiązanie jednostek bojowych z polewymi warsztatami i DOTS czyni je mało operatywnymi i ograniczają w poważnym stopniu ich ruchliwość.

### ZAKOŃCZENIE

Podsumowując zagadnienia kształtowania i rozwoju poglądów na wykorzystanie lotnictwa polskiego w okresie wojennym, trzeba stwierdzić, że rozwijały się one równoległe i w ścisłym związku z wypracowywaniem poglądów na całościowy kształt obronności tak naszego państwa, jak również obronności wszystkich państw socjalistycznych - członków Układu Warszawskiego.

Potrzeby obronne wynikające z operacyjno-taktycznych właściwości nowych rodzajów broni podyktowały kształtowanie nowej koncepcji obronnej w dwu zasadniczych kierunkach:<sup>x/</sup>

- w zakresie przygotowania wojsk operacyjnych, pancernych do działań na froncie zewnętrznym, a więc wykonywanie zadań obronnych zgodnie z planami Dowództwa Zjednoczonych Sił Zbrojnych Układu Warszawskiego, oraz
- w zakresie przygotowania kraju do funkcjonowania w warunkach ewentualnej przyszłej wojny.

Koncepcji tej odpowiada wyraźne organizacyjne wyodrębnienie wojsk operacyjnych oraz sił i środków obrony terytorium kraju. Konsekwencją powyższej koncepcji w odniesieniu do Wojsk Lotniczych było utworzenie lotnictwa operacyjnego wchodzącego w skład wojsk operacyjnych oraz lotnictwa myśliwskiego obrony powietrznej kraju, będącego częścią składową wojsk obrony powietrznej kraju.

Słuszność takiej koncepcji wykorzystania lotnictwa oraz wysoki poziom jego wyszkolenia zostały ostatnie potwierdzone przez bardzo dobre rezultaty, jakie uzyskało lotnictwo operacyjne i lotnictwo myśliwskie obrony powietrznej kraju

x/ Porównaj artykuł Marszałka Polski M. Spychalskiego:

"U podstaw kształtowania obronności Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej" - Myśl Wojskowa nr 10/1963r.

w ćwiczeniach w ramach Układu Warszawskiego, co zostało podkreślone podczas omówienia ćwiczenia przez dowódcę wojsk operacyjnych Układu Warszawskiego oraz przez dowódcę wojsk obrony powietrznej kraju tegoż układu.

Praca nad kształtowaniem się poglądów na wykorzystanie lotnictwa nie została, rzecz oczywista zakończona. Musi trwać ona nadal, w celu jak najlepszego dostosowania zasad działań lotnictwa do wymogów współczesnej wojny.

Opracował zespół w składzie:

ppłk dr E. GRYSIEWICZ

płk dy L. WYSZYŃSKI

płk dypl. M. PODGÓRSKI

mjr dypl. Cz. KRZEMIŃSKI

Wykonane w 40 egz.

Egz. nr 1 - 40 Bibl. Tajna

Wyk: mjr Krzemiński

Druk: S.Cz.

Nr. ks. PD3409/WW.



866