



Grey Scale #13



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



**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. gen. broni K. Swierczewskiego

Egz. Nr ..... 29

**plk dypl. Antoni WAYDA**

**Temat 176**

**ORGANIZACJA I WYKORZYSTANIE LOTNICTWA  
DLA POTRZEB OTK  
(Wykład)**



4368



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

---

Egz. Nr ..... 29

plk dypl. Antoni WAYDA

Temat 176

**ORGANIZACJA I WYKORZYSTANIE LOTNICTWA  
DLA POTRZEB OTK**

(Wykład)



A K A D E M I A      S Z T A B U      G E N E R A L N E G O

im. gen. broni K. Świerczewskiego

-----  
KATEDRA OBRONY TERYTORIUM KRAJU

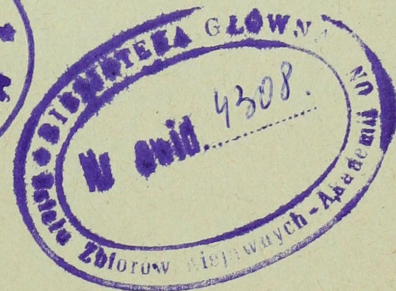
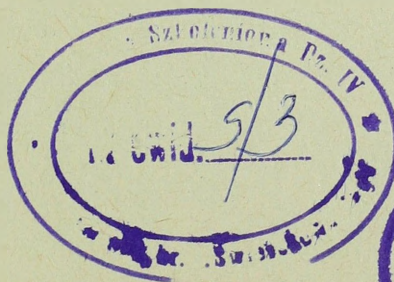
ZATWIERDZAM  
SZEF KATEDRY OTK

płk dypl. Antoni W A Y D A

TLM temat 176

ORGANIZACJA I WYKORZYSTANIE LOTNICTWA DLA  
POTRZEB OTK

/wykład/



-----  
REMBERTOW

L i p i e c

1964 r.

Plan wykładu

**I. Wstęp**

1. Rozpoznanie lotnicze
2. Działanie ogniowe lotnictwa
3. Transport lotniczy

**II. Proponowana organizacja lotnictwa**

**III. Etapy rozwoju lotn. OTK.**

W s t e p .

Przedstawiana dotychczas struktura organizacyjna systemu OTK nie uwzględnia istnienia lotnictwa OTK, nie ma też w tej chwili ustalonych koncepcji użycia i wykorzystania lotnictwa w OTK do innych zadań niż obrona powietrzna obszaru kraju. Do zadania zwalczania środków napadu powietrznego przewidziane jest, między innymi, lotnictwo myśliwskie OPK wchodzące w skład korpusów obrony powietrznej, dysponujące odpowiednią infrastrukturą. Zagadnienie obrony powietrznej, która jest częścią OTK nie wchodzi w zakres naszych obecnych zainteresowań i jest przedmiotem oddzielnych wykładów.

Niezależnie od wykonywania zadań obrony powietrznej lotnictwo myśliwskie OPK może, w pewnych, ograniczonych ramach, spełniać na korzyść OTK inne zadania, na przykład zadania rozpoznania i zwalczania desantów powietrznych na ziemi jednakże zadania te nie mogą wykraczać poza możliwości sprzętu i załóg ani odbywać się kosztem wypełniania zadań podstawowych, to też nie można na nie liczyć w każdej sytuacji.

Rozważania zawarte w niniejszej pracy odzwierciedlają pogląd autora na sprawę organizacji i wykorzystania lotnictwa OTK i nie są odbiciem oficjalnych poglądów.

Struktura obrony terytorium kraju wypływa z pewnych przyjętych założeń działań nieprzyjaciela, z zadań jakie należy spełniać w ramach ogólnych koncepcji wojennych Paktu Warszawskiego i z możliwości posiadanych zasobów ludzkich i materiałowych. Jest ona z konieczności kompromisem i uwzględnia najbardziej prawdopodobne działania nieprzyjaciela, i najważniejsze zadania, które trzeba będzie wykonać przy określonych zasobach jakie zostały wydzielone do tego celu.

Najważniejszym zagadnieniem dla wszystkich szczebli dowodzenia OTK jest jak najbardziej celowe wykorzystanie posiadanych, a ograniczonych zasobów, do spełnienia zadań w danym okresie najważniejszych.

Pod pojęciem "Właściwe wykorzystanie zasobów" należy rozumieć także działanie w którym:

- użyte środki dostosowane są do zamierzonego celu i do warunków działania tak pod względem jakości /rodzaju/ jak i pod względem ilości;
- środki są angażowane w odpowiedni sposób w odpowiednim miejscu i w odpowiednim czasie;
- organizacja działania gwarantuje osiągnięcie optymalnych wyników.

Nie są to rzeczy nowe: tego rodzaju wymagania spełniamy, a ściślej powinniśmy spełniać codziennie w każdej pracy i wiążą się one z ekonomią sił. Nie należy mylić tego pojęcia z tak zwanym ekonomizowaniem to jest z nieuzasadnionym oszczędzaniem sił, gdyż osiąga się wtedy wręcz odwrotny skutek wykonanie zadania kosztuje drożej.

Właściwe wykorzystanie zasobów jest możliwe tylko wtedy, kiedy znane są warunki w jakich trzeba będzie działać.

Obrona terytorium kraju nie zna z góry głównego elementu warunków działania to jest sposobów i natężenia oddziaływania nieprzyjaciela na obszar kraju, stąd konieczność dostosowania organizacji i podziału zasobów według założeń najbardziej prawdopodobnego działania.

Założenia te zostały już omówione i sprowadzają się do dwu tez:

- nieprzyjaciel będzie prowadził wojnę termojądrową bez żadnych ograniczeń;
- nieprzyjaciel będzie prowadził wojnę konwencjonalną /i niekonwencjonalną/ przy stałym zagrożeniu jądrowym.

Oczywistym warunkiem utrzymania wojny konwencjonalnej jest całkowite wstrzymanie się obu stron od użycia środków jądrowych. Wysuwanie na Zachodzie koncepcje ograniczonej wojny jądrowej nie mogą znaleźć zastosowania w praktyce, gdyż wojna taka będzie rozwijać się po spirali aż do osiągnięcia pełnego natężenia przy wykorzystaniu wszystkich posiadanych przez obie strony środków.

Zakładając te dwie możliwości prowadzenia wojny przyjmujemy również, że działania niekonwencjonalne wykorzystywane będą tylko w przypadku wojny konwencjonalnej i to z tym większym natężeniem im mniejsze będzie prawdopodobieństwo przerodzenia się wojny konwencjonalnej w wojnę termojądrową.

Z tych dwu założeń wynika konieczność posiadania w OTK sił dwu rodzajów:

- sił ratowniczych różnych specjalności odpowiednio zabezpieczonych dla niesienia pomocy rejonom porażonym;
- wojsk dla ochrony i obrony zaplecza przed działaniem lotnictwa grup dywersyjnych i desantów nieprzyjaciela.

## I. POTRZEBY OTK I ZADANIA LOTNICTWA.

Zarówno w jednym jak i w drugim wypadku właściwe wykorzystanie zasobów, to jest posiadanych sił i środków na każdym szczeblu dowodzenia OTK możliwe będzie tylko wtedy, kiedy odpowiednie organa dowodzenia będą mogły spełnić wymienione na początku wymagania właściwego działania to jest dostosować środki do celu i warunków działania, wprowadzić odpowiednie siły we właściwym miejscu i czasie oraz zorganizować działanie tak aby uzyskać najlepsze wyniki.

Spełnienie tych wymagań zależy od warunku wstępnego jakim jest uzyskanie jak najszybciej i możliwie pełnych wiadomości o położeniu.

Dopływ wiadomości do sztabów i dowództw zależy w pierwszym rzędzie na dobrej organizacji rozpoznania na całym obszarze kraju i na sprawnym działaniu łączności.

Rozpoznanie stacjonarne, to jest rozpoznanie zorganizowane przez milicję i organa bezpieczeństwa obejmuje w zasadzie skupiska ludności i rejony przyosiedlowe, nie sięga natomiast w zasadzie tam, gdzie można spodziewać się przebywania grup specjalnych i niewykluczonego jeszcze organizowania się band zbrojnego podziemia oraz lądowania desantów powietrznych.

Dowódca, aby sprawnie działać musi wszystko wiedzieć. Wszystko wiedzieć, to znaczy wszędzie być i wszystko widzieć. Skoro rozpoznanie naziemne nie jest w stanie dotrzeć wszędzie, konieczne jest uruchomienie rozpoznania lotniczego, które ma możliwość przenikania w rejony trudno dostępne. Tak więc rozpoznanie lotnicze może uzupełnić, a w niektórych przypadkach zastąpić rozpoznanie prowadzone środkami naziemnymi.

Rozpoznanie lotniczego w OTK nie należy rozumieć tylko w aspekcie prowadzenia rozpoznania bojowego to jest rozpoznania nieprzyjaciela. W rozpoznaniu OTK występuje cały szereg innych zadań rozpoznawczych związanych z prowadzeniem akcji ratowniczych, pomiarami skażeń, kontrolą ruchu ludności w czasie przymusowej lub żywiołowej ewakuacji itd. Rozpoznanie lotnicze pozwala ogarnąć w bardzo krótkim czasie taką przestrzeń z której, nawet przy bardzo sprawnej łączności, zbieranie wiadomości trwałoby bardzo długo, a przy tym wiadomości byłyby już częściowo zdezaktualizowane.

Po otrzymaniu wiadomości dowódca musi szybko reagować na zaistniałą sytuację, uruchamiając posiadane siły i środki do działania. Czy będzie to sprawa ratowania ludności porażonego rejonu, czy sprawa zwalczania nieprzyjaciela, szybkość odgrywa w OTK bardzo poważną rolę. Najszybszym środkiem którym można dotrzeć do zagrożonego rejonu jest samolot, który może być wykorzystany do transportu sił środków i zaopatrzenia lub do przeniesienia i zastosowania przenoszonej broni w walce z nieprzyjacielem. Tak wyłaniają się dwa następne zadania lotnictwa: transport i czynny udział w zwalczaniu nieprzyjaciela.

Często zdarzyć się może, zwłaszcza przy intensywnych działaniach nieprzyjaciela, że posiadane przez OTK środki łączności zawiodą, dowódca straci możliwość kierowania swymi siłami. W takim przypadku jedynym środkiem, który będzie mógł pokonać wszystkie przeszkody terenowe i dotrzeć do oddziałów z rozkazami będzie samolot lub śmigłowiec. Pozwala on też na utrzymanie przez dowódcę osobistego kontaktu z podwładnymi, co przy dużym rozrzuceniu jednostek w terenie nie byłoby możliwe bez użycia powietrznego środka transportu, zwłaszcza w rejonach niebezpiecznych. Następnym zadaniem dla lotnictwa OTK będzie więc utrzymanie łączności dowództwa z podległymi jednostkami.

Wreszcie jest jeszcze jedno bardzo ważne w OTK zadanie dla samolotów - zapewnienie możliwości dowodzenia z powietrza, szczególnie podczas akcji likwidacyjnych prowadzonych przez okrążenie nieprzyjaciela. Dowodzenie z powietrza pozwala na objęcie obserwacją i niemal równocześnie, całego pierścienia okrążenia i całego położenia w rejonie walki. Dzięki takiej obserwacji dowódca może bezpośrednio kierować działaniami tak, aby nieprzyjaciel nie zdołał się wymknąć.

Zbierając te wszystkie zadania razem możemy wymienić je kolejno:

1. rozpoznanie:

- bojowe;
- radiologiczne;
- przeszkód i zniszczeń;
- ruchu ewakuowanej ludności;
- tranzytu;

2. wsparcie ogniowe:

- zwalczanie grup specjalnych band i desantów nieprzyjaciela;
- wsparcie działań bojowych;

3. transport:

- wojsk;
- zaopatrzenia;
- sanitarny;

4. łączność;

5. powietrzne posterunki dowodzenia.

Rozpatrzmy te zadania kolejno, aby ocenić czy do ich wykorzystania potrzebne jest lotnictwo i w jakim stopniu pozwoli ono dowódcy na lepsze wykonanie otrzymanych zadań.

1. Rozpoznanie lotnicze.

Rozpoznanie lotnicze charakteryzuje się tym, że jest szybkie, dokładne - szczególnie jeśli chodzi o rozpoznanie fotograficzne - ale równocześnie i niepewne i to z przyczyn zewnętrznych /pogoda, pora dnia, maskowanie naturalne i sztuczne/ jak i z przyczyn wewnętrznych /niedoskonałość obserwacji, trudność odróżnienia wojsk własnych od nieprzyjaciela/. Rozpoznanie naziemne może, przy zastosowaniu odpowiedniej techniki, stwierdzić na pewno występowanie lub niewystępowanie określonego zjawiska w badanym rejonie; w rozpoznaniu lotniczym liczą się w zasadzie tylko wiadomości pozytywne natomiast wiadomości negatywne nie są pewne, chyba że dotyczą obiektów tak wyraźnych, że nie mogą one ująć obserwacji nawet słabo wyszkolonej załogi.

Rozpoznanie lotnicze daje możliwość kompleksowego przeglądu określonego rejonu i zaobserwowania w nim nawet drobnych zmian, wskazujących odchylenia od znanej uprzednio "normy" to jest od normalnego wyglądu terenu. Zmiany może wykryć najpewniej taka załoga, która doskonale zna teren swego działania nie tylko z powietrza, ale i z ziemi, załoga która zorientowana jest w toku normalnego życia w rozpoznawanym terenie.

Przyzwyczajaliśmy się w czasie ćwiczeń, że rozpoznanie lotnicze dostarcza tylko wiadomości o dużych zgrupowaniach i

kolumnach wojsk, stąd przekonanie, dość powszechne, że z samolotu nie można wykryć małych obiektów i małych zgrupowań, co jest oczywiście błędne. Z przekonania tego zrodził się sceptycyzm co do możliwości korzystania z rozpoznania lotniczego w OTK dla wykrywania band zbrojnego podziemia czy grup specjalnych. Zdolność obserwacji z powietrza zależy od wielu czynników, z których najważniejsze to wysokość z jakiej dokonuje się obserwacji, szybkość kątowna samolotu w czasie przelotu nad celem, warunki obserwacji jakie stwarza kabina samolotu, poza tym oczywiście teren nad którym prowadzona jest obserwacja, dostosowanie celu do tła, warunki oświetlenia i inne.

Współczesny samolot odrzutowy nie daje dobrych warunków obserwacji ziemi - z dużej wysokości nie widać małych obiektów, a na małej wysokości szybkość kątowna samolotu jest za duża. Z tej przyczyny podstawą współczesnego rozpoznania lotniczego stały się zdjęcia lotnicze. Szybkość obróbki zdjęć /proces laboratoryjny i wstępne odczytanie/ jest już tak duża, że pozwala na dostarczenie pierwszych wiadomości w niespełną godzinę po wylądowaniu samolotu.

Problem szybkości samolotu i związane z tym trudności obserwacji nie występuje w projektowanym lotnictwie OTK, gdyż wyposażone ono będzie w samoloty śmigłowe o bardzo niskich wyożynach w powietrzu i w śmigłowce. Lotnictwo OTK nie spotyka się w zasadzie z głównym przeciwnikiem lotnictwa, ze zorganizowaną czynną obroną przeciwlotniczą, nie musi więc szukać obrony w prędkości ani w wysokości lotu, może krążyć prawie bezkarnie nad wybranym rejonem i zauważyć wiele szczegółów położenia na ziemi.

Trudności rozpoznania występują w rejonach gęsto zaludnionych, czy silnie obsadzonych przez własne wojska, gdyż przejawy własnej działalności przeszkadzają w obserwacji, ale w takich warunkach nie trzeba korzystać z lotnictwa gdyż działać może z powodzeniem rozpoznanie naziemne.

Niewątpliwie łatwiej wykryć jest urządzenia infrastruktury - miejsce bazowania band, bunkry schrony itp. niż bandy czy grupy w ruchu, z tej przede wszystkim przyczyny, że działają one głównie w nocy. W czasie walk w Algierii rozpoznano - głównie przy pomocy zdjęć lotniczych - 60-70% wszystkich urządzeń

powstańców natomiast w ciągu jednego miesiąca uzyskano bezpośrednio wiadomości o powstańcach w 25 lotach i dotyczyły one 2 konwojów złożonych z mužów, 4 grup złożonych z ponad 15 ludzi i 17 grup o mniejszej ilości ludzi<sup>x/</sup>.

Amerykane uznają samolot rozpoznawczy za głównego wroga grup specjalnych. W regulaminie sił specjalnych podkreślono ten fakt szczególnie, zakazując palenie ognisk i wszelkich ruchów w ciągu dnia o ile nie są one wymuszone.<sup>xx/</sup>

Rozpoznanie lotnicze OTK można podzielić na trzy grupy:

- dozorowanie wydzielonego obszaru;
- rozpoznanie w czasie walki.

a/ Dozorowanie obszaru polega na stałym penetrowaniu określonego rejonu przez samoloty rozpoznawcze według ustalonego planu. Ma ono na celu uchwycenie wszelkich zmian w terenie, które mogłyby wskazać na zainstalowanie się bandy czy grupy specjalnej.

Niezależnie od planu, dozorowanie obszaru prowadzi będą wszystkie samoloty znajdujące się w powietrzu: samoloty wykonujące przeloty szkolne, łącznikowe itp.

Warunkiem dozorowania jest wspomniane już dokładne poznanie dozorowanego rejonu przez załogi samolotów, dlatego potrzebne jest "oblatanie" przez nie wszystkich tras i zapoznanie się z pewnymi szczegółami na ziemi. Wynika stąd postulat organizacyjny terytorialnego przywiązania lotnictwa do określonych obszarów i lokalnego rekrutowania załóg.

Dozorowanie spełnia w stosunku do grup ukrywających się ludzi jeszcze jedną rolę, którą nazwać by można psychologiczną, mianowicie przyzwyczajają ludzi do widoku samolotu i osłabia ich czujność. Pojawienie się samolotu w rejonie w którym nie odbywały się normalne loty wzbudziłoby od razu podejrzenie, że lot jest specjalnie skierowany dla potwierdzenia znanego już istnienia grupy w tym rejonie na co grupa zareagowałaby niezwłocznie zmianą miejsca postoju.

---

x/ L'appui aerien dans les operations d Algerie, L Armee XII/1960  
xx/ "Trials on wilderness trail" Army Information Digest

Na ten fakt zwrócili uwagę Niemcy w swojej wydanej w 1942 roku instrukcji o zwalczaniu partyzantki.<sup>x/</sup>

Wykryte przez dozorowanie powietrzne zmiany w terenie będą przedmiotem dalszego rozpoznania innymi środkami: rozpoznaniem fotograficznym lub rozpoznaniem naziemnym, dla ustalenia ich przyczyn. Jeżeli dozorowanie wykryje bandę lub grupę specjalną zostaje ona pod nadzorem lotnictwa, które śledzi możliwie dokładnie jej przesunięcia. Oczywiście lotnictwo nie jest w stanie zapewnić stałego dozorowania, muszą je przejąć naziemne środki rozpoznania do czasu zorganizowania akcji likwidacyjnej.

Szczególne formą dozorowania jest kontrolowanie przez uzbrojone samoloty tras przemarszu kolumn. Jest to forma osłony w rejonach działania grup specjalnych i band, polegająca na wykrywaniu i ewentualnym natychmiastowym atakowaniu zasadzek organizowanych na trasie przemarszu. Tego rodzaju osłona może być stosowana zarówno dla kolumn wojsk jak i dla kolumn zaopatrzenia.

b/ Rozpoznanie przed walką prowadzi się przed rozpoczęciem akcji likwidacyjnej. Zainteresowania dowództwa wysyłającego rozpoznanie dotyczą nie tylko wykrytego zgrupowania nieprzyjaciela, ale i własnych oddziałów. Likwidacja zgrupowania nieprzyjaciela - czy będzie to grupa dywersyjna czy desant, przyjmuje ostatecznie pewną formę okrążenia. Dowódca kierujący akcją chce wiedzieć nie tylko jakie jest położenie nieprzyjaciela, ale również i położenie jego własnych oddziałów. Manewrowanie wojskami tworzącymi pierścień okrążenia jest bardzo trudne; musi się ono opierać na dokładnej znajomości sytuacji.

Szczególne pilnie muszą być strzeżone wszystkie przerwy w pierścieniu, te bowiem są zwykle wykorzystywane przez nieprzyjaciela do wyniknięcia się z okrążenia.

Obserwowanie zachowania się nieprzyjaciela pozwoli na wykrycie jego zamiarów jeszcze przed nawiązaniem walki.

---

x/ Instrukcja przedstawiona w Biuletynie Informacyjnym Nr 13 Wojsk. Inst. Historycznego. Wrzesień 1960 r. str. 47-50.

Jeżeli okrażone zgrupowanie skieruje się wszystkimi siłami w jednym kierunku, należy spodziewać się, że będzie przeprowadzona próba przebiccia się poza pierścień uderzeniem, jeżeli natomiast zgrupowanie podzieli się na małe zespoły, oznaczać to będzie chęć przemknięcia się na zewnątrz bez walki. Bierność nieprzyjaciela wskazywać będzie że nie orientuje się on w sytuacji i nie spodziewa się walki.

Bardzo ważne w tej fazie działania i podczas walki jest zapewnienie załodze samolotu możliwości szybkiego rozpoznania własnych oddziałów. W tym celu należy stosować odpowiednie dobrze widoczne z powietrza znaki rozpoznawcze /malowanie pojazdów, płachty rozpoznawcze /malowanie pojazdów, płachty rozpoznawcze i sygnałowe/. Ustalenie znaków pozwoli na uniknięcie tragicznych pomyłek jakie notowano w czasie ubiegłej wojny.

a/ Rozpoznanie w czasie walki ma zapewnić dowódcy dostarczenie wiadomości o przebiegu działań, co pozwoli na niezwłoczne reagowanie na nowe, nieprzewidziane sytuacje. Równocześnie rozpoznanie lotnicze ma informować oddziały własne o ich wzajemnym położeniu aby nie dopuścić do powstania luk w pierścieniu okrażenia lub postrzelania się własnych wojsk, co może się zdarzyć w terenie mało przejrzystym.

Końcowa faza walki jest okresem najbardziej krytycznym w którym wiadomości od oddziałów mogą być często sprzeczne i nie-prawdziwe. Utrzymanie obserwacji powietrznej, którą można by nazwać dozorem pola walki daje możliwość właściwej oceny położenia. Załoga dozoruującego samolotu ma możliwość uchwycenia całej sytuacji i zorientowania się w wynikach walki. Obserwator powietrzny zamienia się w tym czasie w swego rodzaju sprawozdawcę radiowego, przekazującego swoje obserwacje bezpośrednio przez radio. Wskazane byłoby, aby wszystkie oddziały miały odbiorniki radiowe na podsłuchu rozpoznania lotniczego, dzięki czemu mogły by być zorientowane w całości położenia.

W tej fazie walki wskazane jest wykorzystanie powietrznego posterunku dowodzenia. Powietrzny posterunek dowodzenia jest to samolot rozpoznawczy lub śmigłowiec wyposażony w odpowiednie środki łączności, zapewniające dowódcy możliwość kierowania działaniami. Dowódca kieruje działaniami wydając rozkazy bezpośrednio wykonawcom, bez pośrednictwa sztabu. Sztab utrzymuje naskuch w sieci powietrznego posterunku dowodzenia, rejestruje wydane rozkazy i dopilnowuje ich wykonania.

d/ Rozpoznanie radiologiczne prowadzone jest stale przez odpowiednio wyposażone posterunki naziemne. W pewnych okolicznościach, np. bezpośrednio w rejonie wybuchu posterunki mogą ulec zniszczeniu albo też nie mogą przekazać swoich pomiarów i wtedy potrzebne jest skierowanie w ten rejon rozpoznania powietrznego. Rozpoznanie powietrzne pozwala ustalić znacznie szybciej układ opadów i nie stwarza tak dużego niebezpieczeństwa dla personelu pomiarowego jak rozpoznanie naziemne. Do wykonania pomiarów nadają się najlepiej śmigłowce gdyż mogą lądować w każdym niemal obranym punkcie i dokonać pomiaru na ziemi przez co unika się ustalania współczynników do przeliczania pomiarów powietrznych.

Pomiary mogą być dokonywane bądź na określonych trasach bądź w wybranych punktach, zgodnie z planem rozpoznania ustalonym przez wydział opbmar sztabu. Pomiary wykorzystywane są do sporządzenia mapy skażenia promieniotwórczego.

W chwili obecnej przewiduje się wyposażenie służby pomiarowej w śmigłowce z aparaturą pomiarową na pokładzie.

e/ Rozpoznanie przeszkód i zniszczeń potrzebne jest po wybuchach jądrowych przed wprowadzeniem oddziałów ratowniczych i oddziałów odbudowy. Zaletą lotnictwa jest to, że może znaleźć się w rejonie zniszczonym bezpośrednio po wybuchu, nawet przy dużym natężeniu promieniowania, zanim będą mogły wkroczyć tam oddziały techniczne. Rozpoznanie przeszkód i zniszczeń powinno być w zasadzie rozpoznaniem fotograficznym. Na podstawie zdjęcia można będzie dokonać wszystkich wstępnych kalkulacji bez potrzeby wprowadzania ludzi w rejon skażony. Po wstępnym ustaleniu zakresu robót można również przeprowadzić rozpoznanie szczegółowe, wysyłając na miejsce kierowników robót, którzy dokonają niezbędnych obserwacji korzystając ze śmigłowców.

Ogólnie przyjmuje się, że pomoc dla rejonów porażonych powinna, a właściwie musi przyjść z zewnątrz. W związku z tym oddziały ratownictwa technicznego rozmieszcza się poza przewidywanym rejonem zniszczenia. Wprowadzenie oddziałów ratowniczych musi być poprzedzone rozpoznaniem rozmiarów zniszczeń, dróg dojścia do zniszczonych obiektów, rodzajów przeszkód itp. Nie mniej ważne jest rozpoznanie rozmiarów pożarów powstałych po ataku jądrowym. Rozpoznanie tego rodzaj

najlepiej może wykonać samolot lub śmigłowiec. Brak szybkiego i możliwie wszechstronnego rozpoznania opóźni znacznie rozpoczęcie akcji ratowniczej. W przypadku organizowania akcji ratowniczej dla dużego rejonu, w braku rozpoznania lotniczego opóźnienia mogą być bardzo duże, rzędu kilku nawet dni.

#### f/ Rozpoznanie ruchu ewakuowanej ludności i tranzytu wojsk

ma zasadnicze znaczenie dla organizacji transportu na drogach kołowych. Jeżeli ewakuacja czy tranzyt odbywa się przed wymianą uderzeń jądrowych, kontrola ruchu może być prowadzona przez naziemne organa kontroli, natomiast po wybuchach jądrowych będzie to bardzo utrudnione brakiem łączności z jednej, i wystąpieniem żywiołowej ewakuacji ludności z drugiej strony. Żywiołowa ewakuacja może wystąpić nie tylko w rejonach porażonych ale i w rejonach które nie były atakowane. Rozpoznanie z powietrza głównych strumieni "dzikich" uchodźców pozwoli na podjęcie przez sztab odpowiednich przedsięwzięć dla uchwycenia ruchu ludności w zorganizowane ramy. Ma to bardzo poważne znaczenie dla przegrupowania wojsk operacyjnych i dla tranzytu przez obszar kraju. Nie wolno dopuścić do zablokowania dróg, dlatego też organa regulacji ruchu powinny dysponować bardzo szybkim i niezależnym od dróg i łączności naziemnej środkiem obserwacji i łączności jakim jest samolot i śmigłowiec.

Do sprawowania kontroli nad ruchem ludności możliwe jest również wykorzystanie samolotów lub śmigłowców z głośnikami, przez które będzie można przekazywać ludności instrukcje i kierować ją do właściwych rejonów zbiórki.

Równie ważne jest nadzorowanie tranzytu. Sztab powinien orientować się w przebiegu tranzytu i reagować niezwłocznie w przypadku powstania spiętrzeń czy zahamowań, kierując ruch na wybrane trasy objazdowe lub usuwając przyczyny zahamowań. Spóźniona reakcja sztabu - podobnie jak w ewakuacji ludności - może doprowadzić do żywiołowego schodzenia kolumn na inne drogi, chwilowo wolne. Efektem takiego żywiołowego ruchu może być całkowite sparaliżowanie nie tylko tranzytu, ale całego transportu na dużych obszarach.

## 2. DZIAŁANIA OGNIOWE LOTNICTWA

Wojska obrony terytorium kraju pozbawione są w zasadzie ciężkiego sprzętu ogniowego. W przypadku wywiązania się walki ze zorganizowanym i wyposażonym w ten sprzęt przeciwnikiem

wojska te są bardzo słabe i będą miały bardzo poważne trudności w uzyskaniu przewagi.

Wyposażenie wszystkich wojsk OTK w duże ilości artylerii /szczególnie ciężkiej/ i w moździerze, pomijając koszty tego wyposażenia, byłoby niecelowe, bowiem wojska te nie są przewidziane do rozgrywania regularnych bitew. Dopóki jednak istnieje możliwość i prawdopodobieństwo spotkania się tych wojsk ze zorganizowanym i silnym ogniowo przeciwnikiem, występuje konieczność zapewnienia im ciężkiego wsparcia ogniowego, przy czym wsparcie takie powinno być tego rodzaju, aby można było je szybko uruchomić w każdym zagrożonym rejonie. Takiego wsparcia może udzielić tylko odpowiednio przygotowane i wyposażone lotnictwo szturmowe. Trzeba zwrócić uwagę, że zarówno do zadań rozpoznania jak i do zadań ogniowych nie są potrzebne samoloty o współczesnych wyczynach, więcej nawet, współczesne samoloty bojowe nie nadają się do spełniania tego rodzaju zadań w OTK, chyba że zaistniałyby jakieś szczególne warunki, na przykład gdyby wylądował na obszarze kraju duży desant i utworzył określony front walki. W normalnych warunkach lotnictwo OTK rozpoznawać będzie i atakować nieduże cele punktowe. Z uwagi na ryzyko porażenia własnej ludności i jej mienia ataki powietrzniowe są praktycznie wykluczone; atak musi być wykonany precyzyjnie na dobrze rozpoznany cel. Do wykonania takiego ataku potrzebny jest samolot wo małej prędkości poziomej, wykonujący zadanie z małej wysokości. Trzeba się tu liczyć z przeciwdziałaniem z ziemi a nawet spodziewać się że desanty powietrzne, a nawet grupy specjalne, mogą być wyposażone w niedalekiej przyszłości w raketową broń przeciwlotniczą typu Redeye. Wówczas praca lotnictwa OTK będzie oczywiście znacznie trudniejsza.

Działania ogniowe lotnictwa mogą być prowadzone samodzielnie przed wejściem do akcji wojsk OTK lub też we współdziałaniu z wojskami w formie wsparcia ogniowego.

a/ Zwalczanie nieprzyjaciela przed rozpoczęciem działań naziemnych.

Samodzielne zwalczanie nieprzyjaciela przez lotnictwo powinno być prowadzone w każdym przypadku lądowania desantu nieprzyjaciela, bezpośrednio po lądowaniu, kiedy wojska OTK nie mogą jeszcze rozpocząć działania. Przy dobrej współpracy

z obroną powietrzną kraju, możliwe jest zaalarmowanie lotnictwa szturmowego już w momencie wykrycia desantu i skierowanie go w rejon prawdopodobnego lądowania. Przy bardzo sprzyjających okolicznościach, kiedy desant nie ma silnej osłony myśliwskiej, eskadra może nawet "przyczepić" się do zgrupowania desantowego i rozpocząć atakowanie nieprzyjaciela już w czasie samego lądowania. Jest to przypadek szczególny, ale zawsze należy dążyć do tego aby zgrupowanie desantowe niezależnie od obrony powietrznej kraju, było śledzone w czasie przelotu przez samolot rozpoznawczy, którego zadaniem byłoby ustalenie miejsca lądowania i wezwanie lotnictwa szturmowego bezpośrednio z lotniska. Lotnictwo szturmowe powinno atakować przede wszystkim samoloty na ziemi i pojazdy już wyładowane oraz grupujące się oddziały desantowe.

Z uwagi na małą z konieczności liczebność, niewielki udźwig bomb i słabe wyposażenie lotnictwa szturmowego OTK w broń pokładową, nie można spodziewać się zbyt wielkich efektów jego działania przy zwalczaniu desantu, niemniej jednak w sprzyjających okolicznościach możliwe jest dość duże osłabienie desantu i poważne opóźnienie rozpoczęcia jego działań, a to pozwoli na zorganizowanie walki z desantem przez wojska OTK. Nie mniej ważne jest osłabienie moralne wojsk desantowych i stopień ich ducha zaczepnego.

Możliwości zwalczania desantu zależą oczywiście od siły jego osłony myśliwskiej ale trzeba wyraźnie podkreślić, że nowoczesny samolot myśliwski ma w walce z powolnym nisko lecącym samolotem bardzo małe - chociaż to brzmi nieprawdopodobnie - szanse zestrzelenia takiego samolotu. Tajemnica tego "niby paradoksu" tkwi w zdolności do wykonania przez powolny samolot gwałtownego uniku, za którym szybki samolot odrzutowy nie jest w stanie nadążyć. Trudności załogi samolotu szturmowego będą natury moralnej a nie fizycznej.

Zwalczanie desantu nie powinno być aktem jednorazowym. Należy prowadzić je nieustannie, przy wykorzystaniu pełnych możliwości lotnictwa, przy maksymalnym wysiłku załóg bojowych i personelu technicznego.

Żałogi, po wyczerpaniu amunicji wracają na lotnisko gdzie następuje niezwłocznie uzupełnienie paliwa, podwieszenia bomb i ponowny start. Najlepsze efekty w zwalczaniu desantu

uzyskuje się przez stałe trzymanie go pod ogniem niewielkiej nawet ilości samolotów.

Samodzielne zwalczanie przez lotnictwo grup specjalnych i band zbrojnego podziemia będzie stosowane raczej rzadko i w szczególnych warunkach. Trzeba przyjąć jako zasadę, że lotnictwo działać będzie tylko wtedy, kiedy zostanie wykryty zorganizowany obóz lub kiedy grupa lub banda znajdzie się w rejonie trudno dostępnym dla wojsk lądowych. Z uwagi na to, że celem działań przeciwdywersyjnych jest całkowite zlikwidowanie band i grup specjalnych w określonym rejonie, działania lotnictwa połączone będą zwykle z działaniami naziemnymi i rozpoczynać się będą w trakcie zamykania lub po zamknięciu pierścienia okrążenia.

b/ Wsparcie ogniowe działań wojsk.

Doświadczenia z walk z partyzantką wykazały że najlepszą bronią wsparcia ogniowego jest broń strzelająca torem stromym i dysponująca dużą ruchliwością. Warunki te spełniają najlepiej moździerze i samoloty. Samolot ma tę przewagę nad środkami naziemnymi, że ma doskonałe warunki obserwacji bez względu na ukształtowanie terenu. Oczywiście obserwacja z powietrza napotyka na te same przeszkody co obserwacja naziemna: mgła, silne opady, gęste pokrycie terenu, ma jednak większe możliwości penetracji.

W walce z desantem nieprzyjaciela, po wykonaniu wstępnych uderzeń, lotnictwo szturmowe będzie przygotowane do wsparcia działań wojsk zmierzających do zamknięcia desantu w określonym rejonie i zlikwidowania go. Dowódca planujący działanie może wykorzystać lotnictwo do wykonania jednorazowego uderzenia na nieprzyjaciela przed rozpoczęciem działań wojsk lub też trzymać je w odwodzie do wykonywania uderzeń w toku działań tam, gdzie może ono wpłynąć decydująco na przebieg walki. Z uwagi na szczupłość sił wskazane jest wykorzystanie tego drugiego sposobu.

W takim przypadku lotnictwo działać będzie systemem dyżurowania w powietrzu i atakować cele wskazane przez posterunek naprowadzający znajdujący się na kierunku głównego wysiłku bezpośrednio na linii styczności. Lotnictwo kierować należy przede wszystkim do zwalczania wykrytych dowództw i sprzętu bojowego.

W walce z grupami specjalnymi i bandami zbrojnego podziemia lotnictwo atakować będzie wszystkie grupy nieprzyjaciela - zwłaszcza te, które zajmują stanowiska ogniowe - posługując się przede wszystkim bronią pokładową i lekkimi bombami lub raketami. W walce tej trzeba zwracać szczególną uwagę na bezpieczeństwo własnych oddziałów, dlatego też, przy niedużej średnicy pierścienia okrążenia użycie samolotów szturmowych nie jest wskazane, ale możliwe jest wykorzystanie uzbrojonych śmigłowców.

W akcji pościgowo-likwidacyjnej, samoloty mogą być wykorzystywane do zwalczania bandy wycofującej się w zwartej grupie po oderwaniu się jej od sił pościgowych. Warunkiem tego działania jest utrzymanie ścisłej łączności między samolotem a grupą pościgową.

Samolot musi w takim przypadku towarzyszyć pościgowi prowadząc równocześnie rozpoznanie.

### 3. TRANSPORT LOTNICZY.

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

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

O wykorzystaniu transportu lotniczego nie decydują jednak koszty tego transportu ale jego cechy, które dają mu przewagę nad innymi środkami. Do najważniejszych z nich należy

szybkość i precyzja dostawy określonego ładunku w określone miejsce oraz zdolność pokonania przestrzeni ponad wszelkimi przeszkodami. W odniesieniu do śmigłowców, jest to transport bezpośredni z miejsca składowania ładunku do miejsca jego wykorzystania. Ujemną cechą transportu lotniczego jest jego duża zależność od warunków atmosferycznych.

W zakładanych warunkach wojny jądrowej, bezpośrednio po wybuchach transport lotniczy może być - o ile sprzęt nie ulegnie zniszczeniu - jedynym środkiem jaki będzie można wykorzystać na obszarze kraju, zanim nie zostaną uruchomione inne środki. Ograniczona pojemność transportu lotniczego nie pozwala liczyć na to, aby można było wypełnić nim jakies poważne zadania. Biorąc pod uwagę maksymalny wysiłek eksploatacyjny oraz niewielkie odległości do pokonania, można będzie jednak zaspokoić najpilniejsze potrzeby transportowe stosunkowo niedużą ilością sprzętu.

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

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

W wojnie prowadzonej bez użycia środków jądrowych transport lotniczy będzie wykorzystywany do uzupełnienia transportu lądowego tam, gdzie będzie chodziło o szybkość dostawy oraz tam gdzie chwilowo, wskutek działań nieprzyjaciela transport innymi środkami został zahamowany. W przypadku lądowania desantu nieprzyjaciela transport lotniczy może być wykorzystany do przewożenia wojsk w rejon walki co pozwoli na szybsze oprowadzenie sytuacji. W działaniach przeciwdywersyjnych bardzo dobre

wyniki może dać zastosowanie śmigłowców transportowych do szybkiego utworzenia pierścienia okrążenia wokół wykrytych grup specjalnych lub band zbrojnego podziemia lub do przewiezienia wojsk w rejon walki z bandami dla przyspieszenia likwidacji tych band. Transport śmigłowiecowy może być wykorzystany dla przewozu zaopatrzenia dla wojsk walczących w rejonach trudnodostępnych dla innych środków transportu.

#### 4. WYKORZYSTANIE LOTNICTWA DLA UTRZYMANIA ŁACZNOŚCI

Łączność jest bardzo ważnym elementem organizacji dowodzenia. W obronie terytorium kraju podstawą łączności są w tej chwili linie telefoniczne państwowej sieci telekomunikacyjnej. Łączność przewodowa jest bardzo podatna na zniszczenie i uszkodzenia nie tylko w przypadku stosowania broni jądrowej ale i łatwo dostępna dla prowadzenia akcji sabotażowej i dywersyjnej. Niszczenie łączności jest jednym z czołowych zadań sabotażu i dywersji. Każda niemal akcja dywersyjna rozpoczyna się od pozbawienia rejonu działania połączeń zewnętrznych, przez co opóźnia się reakcję obrony.

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

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

Osobisty kontakt dowódcy z podwładnym został od dawna uznany za najlepszy sposób porozumiewania się. Wykorzystanie samolotu /śmigłowca/ łącznikowego stwarza dowódcy możliwość dotarcia do podwładnych w krótkim czasie i wydania bezpośrednio odpowiednich rozkazów i zarządzeń. Zamiast dowódcy mogą korzystać z tego środka odpowiedzialni oficerowie sztabu uprawnieni do wydawania rozkazów zależnie od stwierdzonej na miejscu sytuacji.

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

## II. PROPONOWANA ORGANIZACJA LOTNICTWA OTK

Zadania o których mówiliśmy dotychczas mogą być wykonane przy spełnianiu pewnych warunków decydujących o sprawności działania lotnictwa a mianowicie:

- odpowiedni sprzęt;
- właściwa organizacja;
- odpowiednio wyszkolony personel;
- właściwe wykorzystanie lotnictwa.

1. Wymagania lotnictwa OTK w zakresie wyposażenia w sprzęt mogą być bardzo skromne. Oczywiście skromność ta wynika nie z ograniczonych potrzeb, a raczej ze zdolności wykorzystania środków posiadających ograniczone możliwości techniczne i taktyczne. Głównym czynnikiem pozwalającym na ograniczenie wymagań są warunki działania lotnictwa OTK: loty nad własnym terenem a przede wszystkim swoboda lotnictwa na jaką pozwala brak zorganizowanego przeciwdziałania obrony przeciwlotniczej. Ograniczenie wymagań wynika też z samego charakteru zadań. Cele jakimi zajmować się będzie lotnictwo OTK to w większości cele małe, punktowe, których zauważenie przy dużej szybkości lotu i z

dużej wysokości byłoby bardzo trudne, jeżeli nie niemożliwe. Z tej przyczyny, po pewnych usprawnieniach i modyfikacjach lepszym do spełniania wszystkich prawie zadań - może z wyjątkiem bombardowania - jest śmigłowiec. Na razie śmigłowce wymagają zbyt długich zabiegów technicznych po każdym locie, są drogie w eksploatacji, zużywają znacznie więcej paliwa na tonę przewiezonego materiału i wreszcie są bardzo wrażliwe na ogień małokalibrowy. Nie oznacza to że należy zrezygnować ze śmigłowców. W pewnych okolicznościach i do wypełniania pewnych zadań są one niezastąpione, na przykład do pomiarów skażeń, desantowania niedużych oddziałów w walce z grupami dywersyjnymi czy do utrzymania łączności w rejonach trudno dostępnych. W dalszej perspektywie należy widzieć poważny udział śmigłowców w spełnianiu zadań lotnictwa OTK.

Z tego co dotychczas powiedzieliśmy można stwierdzić, że samolot używany przez lotnictwo OTK - poza samolotem transportowym - powinien mieć niedużą prędkość, niewielkie wymiary, bardzo skromne wymagania lotniskowe, powinien być łatwy w obsłudze i w eksploatacji. Nie ma tu znaczenia zdolność do osiągnięcia wysokiego pułapu, z wyjątkiem może samolotów przeznaczonych do prowadzenia rozpoznania fotograficznego.

Wyposażenie pokładowe samolotu może być również bardzo skromne: radiostacja o zasięgu 200-300 km na fonii /radiotelefon/ możliwość zamontowania aparatu fotograficznego o małej ogniskowej. Samoloty szturmowe powinny mieć dwa karabiny maszynowe i podwieszenia dla bomb lub rakiet małego kalibru. W broń pokładową należałoby też wyposażać samoloty rozpoznawcze.

Krótko mówiąc lotnictwu OTK potrzebny jest taki sprzęt, jaki występował w lotnictwie wojskowym przed wybuchem II wojny światowej czy na jej początku.

Czy taki sprzęt można jeszcze znaleźć? Tak, sprzęt tego typu znajduje się w aeroklubach, w których dominuje samolot CSS-13 znany lepiej z czasów wojny jako PO-2 lub "Kukuruźnik". W aeroklubach są też i inne samoloty o podobnych cechach, mamy wreszcie lekkie samoloty własnej produkcji "Bies" używany sportowo, czy "Gawron" którym posługuje się ministerstwo rolnictwa do opylania roślin środkami owadobójczymi. W sumie można u nas naliczyć ponad 400 maszyn nadających się do wykorzystania w lotnictwie OTK.

2. Organizacja lotnictwa OTK powinna odpowiadać możliwie ściśle decentralizacji zadań i środków obrony terytorium kraju, z zachowaniem możliwości centralizacji części lub wszystkich środków dla udziału w określonych działaniach.

Decentralizacja powinna sięgać tylko do takiego szczebla, na którym lotnictwo będzie miało odpowiednie pole do działania, to znaczy będzie mogło spełniać właściwe zadania.

Wydaje się, że najniższym szczeblem który może zatrudnić lotnictwo do zadań łącznikowych i rozpoznawczych jest Wojewódzki Komitet Obrony, a ściślej mówiąc wojewódzki sztab wojskowy. Jakkolwiek w pewnych okolicznościach przydałoby się na tym szczeblu również i lotnictwo szturmowe, to w skali całego kraju byłoby ono wykorzystane przez województwa w stosunkowo małym zakresie i dlatego właściwsze będzie przywiązanie go do szczebla okręgu wojskowego.

Wykorzystanie lotnictwa transportowego przez województwa jest - poza transportem sanitarnym - nieopłacalne ze względu na małe odległości, nawet gdyby zaistniała taka sytuacja, w której transport lotniczy rozwiązałby jakieś bardzo poważne trudności. Podobnie i okręg wojskowy nie będzie miał potrzeb transportowych w zakresie gospodarki, ale może mieć potrzeby w zakresie transportu wojsk. Wydaje się, że w perspektywie dalszego rozwoju lotnictwa OTK okręg powinien dysponować pewną ilością - powiedzmy eskadrą - śmigłowców transportowych wykorzystywanych do przerzutu wojsk w rejon działań i do zaspokojenia ewentualnych niewielkich potrzeb znajdujących się w jego granicach województw. Okręg powinien również zaspokajać potrzeby województw w zakresie rozpoznania fotograficznego, w związku z czym w okręgu powinna być zorganizowana sekcja fotograficzna dysponująca laboratorium fotograficznym i zespołem odczytywaczy zdjęć lotniczych. Wojewódzkie sztaby wojskowe otrzymywałyby z okręgu zdjęcia już gotowe, opracowane i opisane.

Lotnictwo transportowe zgrupowane byłoby na szczeblu Komitetu Obrony Kraju, w dyspozycji sztabu generalnego, przy czym proponuje się nie rozpraszać tego lotnictwa, dzieląc je między wojska operacyjne i OTK.

Srodków transportu lotniczego jest za mało aby mogły zaspokoić wszystkie potrzeby. Jeżeli trzeba będzie pomóc transportem wojskom operacyjnym, sztab generalny będzie mógł wykorzystać całe lotnictwo transportowe na ich korzyść podobnie jak będzie mógł wykorzystać je w całości dla potrzeb OTK.

Oczywiście wszystkie szczeble dowodzenia w takich czy innych okolicznościach będą potrzebowały samolotów łącznikowych i potrzeby te należy uwzględnić w organizacji lotnictwa.

Propozycje odnośnie organizacji lotnictwa są następujące:

na szczeblu KOK

- brygada lotnictwa transportowego, w której znajdą się wszystkie samoloty transportowe jakimi dysponuje dzisiaj lotnictwo wojskowe i komunikacyjne, a w przyszłości i śmigłowce ciężkie typu Mi-6.

- eskadra łącznikowa KOK /12 maszyn/ ,
- eskadra łącznikowa Sztabu Generalnego /12 maszyn/ ,
- połączone we wspólny pułk /dywizjon/ .

na szczeblu okręgu wojskowego

- eskadra rozpoznawczo-łącznikowa 10 maszyn,
- eskadra szturmowa 10 maszyn.

W dalszej perspektywie w okręgu należałoby stworzyć eskadrę transportową śmigłowców średnich i utworzyć razem pułk /dywizjon/ lotnictwa OTK, w którym poszczególne eskadry mogłyby działać samodzielnie i kluczami z różnych lądowisk.

na szczeblu województwa

- eskadra rozpoznawczo-łącznikowa /10 maszyn/

Potrzeby sprzętowe takiej organizacji są następujące:  
Lotnictwo transportowe - zmienia ilość maszyn w ilości 100 i więcej;

lotnictwo rozpoznawczo-łącznikowe:

KOK	24 maszyny
okręgi	30 maszyn
województwa	170 maszyn

Razem 224 maszyny w tym 1/3 śmigłowce

lotnictwo szturmowe w okręgach 3 eskadry po 10 maszyn 30  
w sumie 254 maszyny.

Gdzie szukać tych maszyn ?

Aeroklub PRL ma w obecnej chwili 35 aeroklubów  
regionalnych i dysponował w ubiegłym roku następującymi samo-  
lotami:

CSS- 13	-	145	
Junak 2	-	44	
Junak 3	-	64	
Jak 18	-	46	
Žlin 26	-	32	
AN - 2	-	3	
PZŁ 101	-	1	
Jak 12	-	1	razem 336 samolotów.

Aeroklub dysponuje również pewną ilością pojazdów  
mechanicznych transportu ogólnego i pojazdów specjalnych.

Istniejący układ aeroklubów regionalnych nie odpo-  
wiada założeniom organizacyjnym OTK gdyż nie są one rozmie-  
szczone regularnie na całym obszarze kraju. Są takie woje-  
wództwa które mają tylko jeden aeroklub i to bardzo słaby  
inne mają ich kilka. Tak na przykład Koszalin ma 5 maszyn,  
Szczecin 6, Zielona Góra 5 maszyn. Zagadnienie to nie jest  
oczywiście trudne do wyregulowania i przyjmujemy że punktem  
wyjścia do organizacji lotnictwa OTK będzie Aeroklub PRL ze  
swoją obecną strukturą organizacyjną i ze swoim personelem.

W aeroklubie zarejestrowano 4.284 osób personelu la-  
tającego w tym 43 oficerów lotnictwa służby czynnej, a etatowy  
personel liczy 1321 osób. Lotnictwo OTK, nie licząc lotnictwa  
transportowego, potrzebuje około 600 pilotów i nawigatorów  
a więc znacznie mniej niż liczy aeroklub. Część personelu  
aeroklubu odejdzie oczywiście do wojsk operacyjnych, ale  
na pewno pozostanie personel latający który z racji wieku nie  
będzie wykorzystany w lotnictwie operacyjnym.

3. Personel latający lotnictwa OTK musi posiadać wykształcenie lot-  
nicze odpowiednie dla zapewnienia bezpiecznego latania w wa-  
runkach polowych. Nie jest to wykształcenie na tym poziomie

jaki musi osiągnąć personel latający jednostek bojowych lotnictwa operacyjnego.

Specjalnym wymaganiem stosowanym do personelu lotnictwa OTK jest wspomniana już konieczność dokładnego poznania rejonu działania. Jest to wymaganie, bez spełnienia którego załogi lotnictwa OTK nie będą mogły wypełnić pomyślnie swoich zadań. Załogi muszą tak znać teren, aby każda zmiana w jego wyglądzie rzucała się im natychmiast w oczy. Podobnie muszą znać teren odczytywacze zdjęć.

Poznanie terenu wymaga nie tylko poświęcenia mu uwagi w czasie wielu godzin lotów ale i "podróży krajoznawczych" po ziemi.

W zasadzie załogę samolotów rozpoznawczych i szturmowych stanowić będzie dwóch ludzi, muszą więc oni stanowić zgraną i dobrze współpracującą parę. Osiąga się to przez utrzymywanie stałych załóg. Nie zawsze to jest możliwe, nie mniej jednak taka powinna być zasada pracy. Załogi muszą również doskonale poznać zasady współdziałania z wojskami gdyż lotnictwo OTK jest wybitnie lotnictwem towarzyszącym wojskom i musi umieć porozumiewać się z nimi najprostszymi sposobami.

Trzeba tu sięgnąć do zapomnianych już sposobów wzajemnego informowania się lotnictwa i wojsk przy pomocy płacht wytycznych i sygnałowych oraz sygnałów świetlnych. Załogom trzeba dać jak najwięcej okazji do współpracy z wojskami. Smigłowcowe lotnictwo transportowe musi być przeszkolone w desantowaniu wojsk.

Do czasu utworzenia eskadr lotnictwa OTK, aerokluby powinny otrzymać odpowiednie wytyczne do szkolenia załóg do oczekujących je zadań.

4. Właściwe wykorzystanie lotnictwa wyrażające się w używaniu go do takich zadań, które może ono spełnić lepiej niż środki naziemne, jest kardynalną zasadą ekonomii sił i dostosowania środków do celu.

Właściwie może korzystać z usług lotnictwa tylko ten dowódca, który pozna jego możliwości i ograniczenia i potrafi korzystać z doradców lotniczych nie tylko w okresie prowadzenia ale i - przede wszystkim - w okresie planowania tych działań. Sprawy techniczne i taktyczno-lotnicze należy zostawić lotnikom i ograniczać się do stawiania zadań, które lotnictwo

ma wykonać a wtedy nie będzie żadnych nieporozumień, które jakże często występowały w czasie ubiegłej wojny, z winy zresztą obydwu zainteresowanych stron.

Zadanie powinno być wyraźnie sprecyzowane po zapoznaniu załogi z położeniem na ziemi i z celem dla jakiego wykonywane jest określone zadanie. Załogi pracują o wiele lepiej, z większym zapałem i poświęceniem jeśli wiedzą jaki jest ich udział w całości działań. O tym należy zawsze pamiętać i nie posyłać lotnictwa na ślepo, bez znajomości głównych założeń działania.

W lotnictwie OTK każdy lot, nawet lot szkolny, musi być wykorzystany do obserwowania tego co się dzieje na ziemi. Zadanie obserwacji terenu powinno być zadaniem postawionym z góry i obowiązywać każdą załogę.

W ten sposób na naziemną sieć obserwacji ograniczoną z konieczności, bo nie może ona sięgnąć wszędzie, narzuci się powietrzna sieć obserwacji, która uzupełni luki w rozpoznaniu naziemnym. Konieczne jest stałe informowanie załóg o wszystkich wiadomościach uzyskanych z różnych źródeł powiązanie ich pracy ściśle z pracą wojsk.

Lotnictwo i wojska powinny stanowić jeden zgrany doskonale rozumiejący się zespół.

### III. ETAPY ROZWOJU LOTNICTWA OTK

Jak stwierdzono poprzednio, bazą dla powstania lotnictwa OTK powinien być Aeroklub PRL. Organizację lotnictwa OTK trzeba rozpocząć od aeroklubów regionalnych przez stopniowe przekształcanie ich w eskadry regionalne. Nie chodzi tu oczywiście o odebranie aeroklubom ich międzynarodowego statusu sportowego, a tylko o pogodzenie potrzeb OTK ze sportem lotniczym. Aerokluby będą musiały wchłonąć ten personel lotniczy rezerwy, który mimo kwalifikacji lotniczych i zdrowotnych nie jest objęty lotami w aeroklubach. Należy przeprowadzić klasyfikację sprzętu i personelu i dokonać odpowiedniego podziału zasobów ludzkich i materiałowych. Niewątpliwie konieczne będzie udzielenie aeroklubom wydatnej pomocy organizacyjnej przez Główny Inspektorat Lotnictwa. Równocześnie trzeba będzie pomyśleć o uzbrojeniu i wyposażeniu lotnictwa w odpowiedni sprzęt radiowy, fotograficzny i techniczny, przystosować je do pracy w warunkach polowych.

Różnorodność typów maszyn jest poważną przeszkodą w pracy lotnictwa, to też już we wstępnym okresie organizacji należałoby się zdecydować na określony typ samolotu, taki, który najlepiej będzie się nadawał do spełniania podstawowych zadań, będzie najłatwiejszy w obsłudze i w pilotażu.

W drugim etapie rozwoju powinny powstać etatowe eskadry okręgowe i odpowiednie komórki lotnicze w sztabach okręgów i w wojewódzkich sztabach wojskowych, a w aeroklubach dowództwa eskadr. Eskadry okręgowe powinny powstać z nadwyżek aeroklubowych bez zmiany ich bazowania, bo to może być dokonane bardzo szybko odpowiednio do potrzeb. Służba w eskadrach mogłaby się odbywać na tych samych zasadach co służba w pułkach terytorialnych. Eskadry okręgowe stanowiąc mogą szkoły dla eskadr wojewódzkich które powstaną w następnym etapie organizacji, dlatego też powinny uzyskać odpowiednich instruktorów i sprzęt do szkolenia załóg i personelu technicznego.

Wreszcie w ostatnim etapie organizacji powstałyby eskadry wojewódzkie.

Praca eskadr terytorialnych musi być powiązana z lotnictwem operacyjnym i z lotnictwem OTK, a ściślej mówiąc ze szkolnymi jednostkami tego lotnictwa.

Trudno przewidywać, aby eskadry miały pełne zatrudnienie w czasie wojny, to też powinny one stanowić terytorialne szkoły podstawowego pilotażu dla personelu przewidzianego do innych rodzajów lotnictwa.

Dzięki temu można uzyskać pełne wykorzystanie zasobów i możliwości szkoleniowych, zapewniając równocześnie wsparcie lotnicze wojskom OTK.

Wykonano w 55 egz.

Egz. Nr 1-55 Bibl.

Wyk. płk Wayda

Druk. I.O. dn. 28.07.64r.

Nr ks. 1725/WW

