

# Tadeusz Kmiecik

---

## Węzłowe problemy wykorzystania lotnictwa w przyszłej wojnie w polskiej myśli lotniczej lat 1919-1939

---

Słupskie Studia Historyczne 10, 129-148

---

2003

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

**TADEUSZ KMIECIK**

PAP SŁUPSK

**WĘZŁOWE PROBLEMY WYKORZYSTANIA LOTNICTWA  
W PRZYSZŁEJ WOJNIE W POLSKIEJ MYŚLI LOTNICZEJ  
LAT 1919-1939**

**1. Geneza polskiej myśli lotniczej**

Polska zaczęła organizować swoje lotnictwo z resztek sprzętu i personelu pozostałego po zaborcach. Niemal bezpośrednio po odzyskaniu niepodległości znalazła się w stanie wojny z rewolucyjną Rosją. Lotnictwo nie było jeszcze należycie zorganizowane, nie miało własnej, wyraźnie określonej koncepcji użycia. Opracowywanie jej od podstaw, w toku działań wojennych, w związku z brakiem czasu i profesjonalistów do prowadzenia badań i uogólnień, nie było możliwe.

Bezpośrednio po zakończeniu wojny Polska była bardzo słaba ekonomicznie, a jej niewielkie lotnictwo musiało być zreorganizowane. Oficjalnie czynniki wojskowe nie widziały jednak specjalnej potrzeby rozwoju tego nowego rodzaju broni. Wpływało to z faktu, że lotnictwo polskie nie odegrało w zasadzie ważniejszej roli w czasie działań na frontach I wojny światowej (poza rozpoznaniem), natomiast wojska lądowe nie odczuły zbyt dotkliwie działalności lotnictwa nieprzyjacielskiego, które w tym czasie również było słabe.

Wiedza o lotnictwie, wyniesiona przez oficerów polskich z byłych armii zaborczych, była ograniczona. Teoria użycia lotnictwa Giulio Douheta – autora licznych opracowań i publikacji o tematyce wojskowo-lotniczej – nie zdążyła jeszcze wówczas dostatecznie się rozprzestrzenić, a tam gdzie dotarła, nie znajdowała zbyt wielkiego poparcia.

Zastosowanie w I wojnie światowej lotnictwa spowodowało rozwój myśli wojskowej związanej z jego użyciem. Poglądy na sposób wykorzystania lotnictwa były odmienne w różnych krajach. Główną rolę odegrał rozwój myśli wojskowej w dużych państwach walczących z sobą w I wojnie światowej i będących przewidywanymi przeciwnikami w ewentualnej następnej wojnie. Na podstawie koncepcji wykorzystania lotnictwa we wszystkich krajach wypracowano zasady przygotowania tej broni do przyszłej wojny, które obejmowały:

- ustalenie głównych zadań lotnictwa i jego poszczególnych rodzajów,
- program zapotrzebowania na poszczególne rodzaje samolotów,
- przygotowanie rozwoju przemysłu lotniczego i jego produkcji.

Podstawowym problemem było sprecyzowanie roli lotnictwa w stosunku do innych rodzajów broni. Zastanawiano się, czy lotnictwo miało spełniać funkcje broni samodzielnej czy pomocniczej oraz jaką rolę miało odegrać w działaniach wojennych. Czynniki te wpływały na jego rozwój ilościowy.

Spośród państw walczących w I wojnie światowej najsilniejsze lotnictwo i największe doświadczenie w jego użyciu miały Niemcy, Francja i Wielka Brytania. Ponieważ ocena klęsk wymaga więcej czasu niż ocena zwycięstw, francuska myśl wojskowa wyprzedziła początkowo niemiecką w uogólnianiu doświadczeń z działań lotnictwa w czasie wojny. Później sytuacja ta zmieniła się.

We Francji, która prezentowała w latach międzywojennych myśl wojskową raczej konserwatywną, widziano lotnictwo jako broń defensywną a nie ofensywną. Przewidywano, że będzie ono służyło do rozpoznania, osłony wojsk lądowych, kierowania ogniem artylerii oraz do bombardowania odwodów wojsk przeciwnika na zapleczu. Dlatego też w latach dwudziestych zajmowano się we Francji konstrukcją samolotów rozpoznawczych, myśliwskich i rozpoznawczo-bombowych, a także bombowych. Nie konstruowano natomiast samolotów szturmowych i bombowców nurkujących.

We Włoszech pierwszym, który dostrzegł zasadniczą rolę, jaką może odegrać lotnictwo jako siła uderzeniowa, był Giulio Douhet. W 1921 r. opublikował pracę pt. *Panowanie w powietrzu*. Przedstawił w niej koncepcję uznającą lotnictwo za decydujący pod względem strategicznym rodzaj sił zbrojnych. Miało ono być zdolne do samodzielnego rozstrzygnięcia wyniku wojny przez załamanie organizacji całej maszyny państwowej. Twierdził, że w tym celu powinna być zorganizowana armia powietrzna (składająca się z 1000 samolotów zdolnych do udźwignięcia kilku ton bomb, uzbrojonych w 1-2 działka oraz kilkanaście karabinów maszynowych), która nie byłaby podporządkowana dowódcy wojsk lądowych czy marynarki wojennej, lecz oddana do dyspozycji naczelnego dowództwa. Powinna ona być wykorzystywana tylko samodzielnie. Należy zauważyć, że teoria ta rodziła się w atmosferze intensywnych poszukiwań nowych sposobów prowadzenia przyszłej wojny, które pozwoliłyby uniknąć długotrwałych działań pozycyjnych, jak to miało miejsce podczas I wojny światowej. Możliwość tę widział Douhet w przeniesieniu głównego ciężaru działań w strefę powietrzną.

Koncepcja ta zakładała, że lotnictwo będzie główną bronią ofensywną jako środek napadu. Zdaniem Douheta w pierwszej kolejności należy wywalczyć panowanie w powietrzu, co miało być niezbędnym warunkiem zwycięstwa w przyszłej wojnie. Zwracał przy tym uwagę, że przewaga ilościowa w powietrzu wcale nie jest równoznaczna z panowaniem, niemniej jednak może ona ułatwić jego zdobycie. Twierdził, że w powietrzu przewaga zawsze będzie należała do atakującego. W związku z tym postulował, aby na lądzie i morzu ograniczyć się do działań obronnych.

Za najpewniejszy rodzaj lotnictwa Douhet uznawał lotnictwo bombowe. Lotnictwu myśliwskiemu wyznaczał zadanie eskortowania bombowców. Lotnictwo rozpoznawcze miało wskazywać cele do bombardowania. Teoria samodzielnej woj-

ny powietrznej, jako jedna z odmian teorii wojny błyskawicznej, wyznaczała lotnictwu, zgodnie z poglądami Douheta, nie tylko zadanie niszczenia nieprzyjacielskich sił zbrojnych, ale także potencjału wojenno-ekonomicznego. Była to koncepcja wyprzedzająca czas i torująca drogę nowemu podejściu do roli i zasad wykorzystywania lotnictwa. W niektórych fragmentach była jednak zbyt teoretyczna. Choć żadne państwo nie przyjęło tych zasad w pełni, wywarły one jednak duży wpływ na koncepcję użycia lotnictwa w wielu krajach oraz na rozwój lotnictwa bombowego, w tym strategicznego.

Znaczenie przewagi w powietrzu oraz bombardowań strategicznych zaczęto w tym czasie doceniać w Stanach Zjednoczonych. Dużą rolę w rozwoju koncepcji ofensywnej użycia lotnictwa odegrał generał William Mitchell, dowódca amerykańskiego lotnictwa w Europie podczas I wojny światowej, uważany za współtwórcę teorii wojny powietrznej. Popierał on tezę o zasadniczej roli lotnictwa, lecz ograniczał jego działanie do bombardowań strategicznych. Przewidywał konieczność wsparcia taktycznego wojsk lądowych przez lotnictwo. Przypisywał też doniosłą rolę lotnictwu myśliwskiemu. Dobrze znał problemy taktyczne. Nie uznawał idei Douheta w sprawie uniwersalnego samolotu, miał też inne zdanie co do priorytetów prowadzenia wojny powietrznej. Douhet zakładał zniszczenie lotnictwa nieprzyjaciela na ziemi. Mitchell, powołując się na doświadczenia I wojny światowej, twierdził, że jedyną skuteczną obroną przed atakiem powietrznym jest pokonanie przeciwnika w bitwie powietrznej. Zbieżne były poglądy Douheta i Mitchella dotyczące przypuszczalnych efektów dywanowych bombardowań lotniczych. Mitchell podzielał także opinię Douheta co do spodziewanego wpływu intensywnych bombardowań na stan moralny ludności atakowanego kraju. W przeciwieństwie do Douheta, który tworzył swoje teorie na potrzeby Włoch, Mitchell postulował wykorzystanie lotnictwa do samodzielnych działań w skali światowej.

W państwach małych i średnich – zarówno ze względów ekonomicznych, jak i geostrategicznych – nie stawiano sobie zbyt wygórowanych celów w dziedzinie wykorzystania lotnictwa, licząc tam pod tym względem na swych możliwych sojuszników. Stąd też lotnictwo postrzegano tam na ogół jako czynnik wsparcia wojsk lądowych.

W Wielkiej Brytanii bardzo wcześnie doceniono znaczenie użycia lotnictwa w przyszłej wojnie oraz realność koncepcji jego użycia jako siły uderzeniowej. Anglicy nie przygotowywali się do roli agresora. Zdawali sobie sprawę, że może ich czekać zadanie obrony wyspy przed atakiem z powietrza. W związku z tym, uznając rolę bombowców jako środka ataku, rozwijali przede wszystkim koncepcję obrony przeciwlotniczej kraju z zastosowaniem samolotów myśliwskich jako elementu systemu tej obrony. W latach dwudziestych XX w. zwolennikiem poglądów Douheta był generał Hugh Trenchard, dowódca Królewskiego Korpusu Lotnictwa z I wojny światowej. Twierdził on, że najlepszą obroną jest zniszczenie nieprzyjacielskiego lotnictwa na ziemi. Lotnictwo myśliwskie uważał za twór tymczasowy, o znaczeniu pomocniczym, do czasu, gdy lotnictwo bombowe osiągnie poziom rozwoju, przy którym samoloty myśliwskie okażą się zbędnym elementem sił powietrznych. W 1925 r. wyraził pogląd, że samoloty mogą w ciągu jednego dnia zrzucić więcej bomb na Londyn niż w okresie czterech lat poprzedniej wojny.

W Związku Radzieckim głównym twórcą lotniczej myśli wojskowej w latach międzywojennych był płk Aleksander Łapczyński. W 1926 r. opublikował on pracę *Taktyka lotnictwa*. Doceniał zasadniczą rolę sił powietrznych, w szczególności lotnictwa szturmowego, jak również myśliwskiego. Zalecał on stosowanie następującej zasady: lotnictwo szturmowe miało stanowić bezpośrednie przedłużenie zasięgu ognia artylerii, natomiast bombowe powinno zwalczać cele znajdujące się poza zasięgiem lotnictwa szturmowego. W przeciwieństwie do Douheta sądził on, że zwrotność samolotu jest ważniejsza w walce powietrznej od siły uzbrojenia. Był przeciwnikiem rozpraszania lotnictwa i podkreślał znaczenie jego ześrodkowania na głównych kierunkach walki. Atak lotnictwa na ośrodki przemysłu zbrojeniowego i linie komunikacyjne przeciwnika uważał za rzecz konieczną. Traktował je jednak jako działania uzupełniające, nie wywierające decydującego wpływu na ostateczny wynik wojny.

Podsumowując zagadnienie genezy polskiej koncepcji użycia lotnictwa, zauważyć należy, że żadne z państw przystępujących do działań wojennych w I wojnie światowej nie miało sprecyzowanej doktryny użycia lotnictwa. Bezpośrednio po zakończeniu wojny rozwinęła się, głównie na Zachodzie, dyskusja na temat użycia lotnictwa wśród teoretyków wojskowych. Pojawili się optymiści przepowiadający doniosłe jego znaczenie w przyszłej wojnie. Byli również i pesymiści, podkreślający duże koszty pochłaniane przez lotnictwo, przy nikłych efektach jego działalności. Jedni wynosili lotnictwo na szczyty, drudzy starali się je zamknąć w wąskich ramach tradycyjnych pojęć odnoszących się do wojsk lądowych lub marynarki wojennej.

## 2. Wybrane problemy wykorzystania lotnictwa w międzywojennej polskiej myśli lotniczej

Prekursorem polskiej myśli wojskowej w odniesieniu do problematyki lotniczej był organizator Oddziału Lotniczego na lotnisku w Lublinie w 1919 r., mniej znany historykom – mjr pilot Jerzy Syrokomla-Syrokomski. Opublikował on w 1913 r. interesujące studium *Płatowiec na służbie wywiadowczej i jako samodzielna jednostka bojowa*. Przewidywał w nim użycie lotnictwa w przyszłej wojnie. Ponadto napisał artykuł *Lotnictwo jako samodzielny rodzaj broni*, który ukazał się w zeszycie 11 „Bellony”, z listopada 1928 r. Podkreślał w nim rolę lotnictwa w I wojnie światowej. Dotyczyło to m.in. rozpoznania, zwalczania maszerujących kolumn przeciwnika oraz walk powietrznych. Syrokomla-Syrokomski należał w skali światowej do prekursorów teorii o nowoczesnych zasadach wykorzystania lotnictwa w działaniach wojennych.

Polskie władze wojskowe po odzyskaniu niepodległości nie przywiązywały do teorii użycia lotnictwa właściwej wagi. Poza usankcjonowanym już rozpoznaniem i łącznością, inne formy jego działania były niedoceniane. Dlatego też z inicjatywą w tych sprawach występowali często sami lotnicy.

Pierwszym z nich był mjr pilot Stanisław Jasiński – oficer armii austro-węgierskiej w latach I wojny światowej, który w 1916 r. ukończył szkołę obserwatorów

lotniczych w Wiener-Neustadt. Następnie pełnił służbę jako obserwator na froncie rosyjskim i włoskim, a od maja 1918 r. był pilotem myśliwskim. Wojnę zakończył w stopniu porucznika jako dowódca 37. kompanii lotniczej. W listopadzie 1918 r. wstąpił do Wojska Polskiego. Na lotnisku Rakowice pod Krakowem zorganizował eskadrę wywiadowczą i dowodził nią do stycznia 1920 r. Następnie w czasie działań wojennych był dowódcą 3. Grupy Lotniczej, zastępcą inspektora Wojsk Lotniczych i szefem Lotnictwa Polowego Naczelnego Dowództwa. W 1923 r. ukończył Wyższą Szkołę Wojenną. Od 1925 do wiosny 1928 r. znajdował się w rezerwie, następnie powrócił do czynnej służby wojskowej. Był zastępcą dowódcy 6. pułku lotniczego we Lwowie, inspektorem wyszkolenia Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych i dowódcą 3. Grupy Aeronautycznej w Krakowie. Zginął 10 sierpnia 1932 r. w katastrofie samochodowej. Mając bogate, jak na ówczesne czasy, doświadczenie w dowodzeniu lotnictwem oraz widząc obojętny stosunek Naczelnego Dowództwa do nowej broni, Jasiński dostrzegał niebezpieczeństwa, jakie groziły rozwojowi lotnictwa polskiego po odzyskaniu niepodległości.

Dnia 27 maja 1921 r. na konferencji starszych oficerów lotnictwa w ówczesnym Departamencie Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych wygłosił obszerny referat na temat użycia lotnictwa w przyszłej wojnie. Wydrukowany on został w tym samym roku w postaci broszury pt. *Najpilniejsze postulaty polskiego lotnictwa wojskowego* i rozesłany w 300 egz. wszystkim starszym oficerom lotnictwa, generalicji, władzom wojskowym i cywilnym. Publikacja ta, chociaż skromna objętościowo, była pierwszą w Polsce wnikliwą pracą teoretyczną o lotnictwie wojskowym. W pracy, będącej uogólnieniem doświadczeń najsilniejszych pod względem lotniczym państw, autor uzasadniał, że tylko lotnictwo samodzielne i silne, mające swobodę działania, będzie w stanie spełniać pozytywną rolę w przyszłej wojnie.

Pierwszy postulat mówił, że organizacja lotnictwa wojskowego powinna być niezależna od struktury wojsk lądowych. Rozumiejąc trudności finansowe państwa i brak możliwości utrzymania przez dłuższy czas wielkich rezerw materiałowych lotnictwa w czasie pokoju, Jasiński, powołując się na opinie znawców problematyki na Zachodzie, wysunął drugi postulat, by istniejące lotnictwo wojskowe zapoczątkowało rozwój lotnictwa cywilnego. Twierdził, że może ono, w odróżnieniu od lotnictwa wojskowego, nie tylko samo siebie utrzymać, ale dawać także dochody państwu. Ponadto powinno stać się rezerwą dla lotnictwa wojskowego. Trzeci postulat dotyczył personelu latającego. Autor uzasadniał, że w interesie wszystkich rodzajów broni leży, by personel latający składał się z najlepszych oficerów. Piloci powinni również znać zasady współdziałania z wojskami lądowymi. Reprezentował jednocześnie pogląd, że lotnikom należy zapewnić dobre (lepsze niż w innych rodzajach broni) warunki służby i bytu.

Najciekawsze poglądy Jasińskiego, prezentowane w czwartej części pracy, dotyczą operacyjnego użycia lotnictwa. Obok postulatu ciągłego śledzenia sytuacji i zmian zachodzących w armii przypuszczalnego przeciwnika, poruszył wiele problemów o charakterze doktrynalnym. Reprezentował pogląd, że lotnictwo ma dużo różnych sposobów samodzielnego operowania i tylko wtedy będzie efektywne, jeżeli zostanie zastosowane jako odrębny rodzaj sił zbrojnych, wg słów autora

– „zjednoczona siła zbrojna”. Nie negował jednak potrzeby współdziałania w walce lotnictwa z wojskami lądowymi i marynarką wojenną.

Samodzielne działania lotnictwa, stawiane przez niego na pierwszym miejscu, miały na celu niszczenie przemysłu, środków komunikacyjnych i sieci kolejowej. Aby jednak skutecznie wykonać którekolwiek z tych zadań, należy mieć przewagę w powietrzu, przede wszystkim na najważniejszym operacyjnie odcinku. Powoływał się na opinię brytyjskiego marszałka lotnictwa Hugh'a Trencharda, który podobnie jak gen. Douhet twierdził, że najlepszą obroną jest zniszczenie nieprzyjacielskiego lotnictwa na ziemi.

Po omówieniu podstawowych zasad użycia lotnictwa, autor konkluduje, że Sztab Generalny Wojsk Lądowych nie jest w stanie opracować zasad strategii lotnictwa. Zadanie to, jego zdaniem, może wykonać tylko dowództwo lotnictwa we współpracy z dowództwem wojsk lądowych. Autor wychodził z założenia, że ówczesna ignorancja wojskowych w kwestiach znajomości zasad działania lotnictwa mogła spotkać się ze sprzeciwem lotników rozumiejących zasady użycia tego rodzaju broni.

W ostatniej części pracy Jasiński krytykował zbyt szczupłe programy zajęć o tematyce lotniczej w szkołach oficerskich i Szkole Sztabu Generalnego. Domagał się, aby wykłady z taktyki lotniczej były traktowane równorzędnie z taktyką pozostałych rodzajów wojsk. Postulował także natychmiastowe opracowanie podręcznika taktyki lotniczej. Wskazywał na konieczność zmiany taktyki i strategii wojsk lądowych, które muszą uwzględnić istnienie nowego czynnika, jakim jest lotnictwo.

Praca Jasińskiego napisana została równocześnie ze wspomnianą pracą gen. Douheta *Panowanie w powietrzu* (której polski autor nie mógł znać), powszechnie uznawaną za pierwsze obszerne studium propagujące teorię wojny powietrznej. Koncepcja Jasińskiego dotyczyła wykorzystania lotnictwa do prowadzenia samodzielnych operacji. Lotnictwo, według niego, nie miało samodzielnie realizować strategicznego celu wojny, lecz operacje lotnicze miały wspierać działania wojsk lądowych. Jasiński, podobnie jak Douhet, opowiadał się za niezależnością organizacyjną wojsk lotniczych przez utworzenie Ministerstwa Lotnictwa. Poglądy polskiego teoretyka, w przeciwieństwie do włoskiego autora, były bardziej umiarkowane, wyważone, sformułowane z punktu widzenia polskich potrzeb i możliwości, zwłaszcza ekonomicznych. Jego zasługą było to, że pierwszy potrafił sformułować zasady użycia lotnictwa i starał się skierować uwagę oficjalnych czynników na najbardziej palące problemy polskiego lotnictwa wojskowego. Jeżeli jednak praca Douheta przyniosła autorowi światowy rozgłos, to publikacja Jasińskiego odnotowana została tylko przez polskich historyków myśli wojskowej.

Jasiński był także autorem, pomijanego w dotychczasowych opracowaniach, dotyczących teoretycznych problemów polskiego lotnictwa wojskowego, cyklu artykułów pt. *Wojna powietrzna*, opublikowanych w nr 3, 4 i 5 „Przeglądu Lotniczego” z 1929 r. Miały one charakter komentarza do poglądów teoretycznych za granicą.

Autor ten w swych publikacjach, jako pierwszy w Polsce, wprowadził do terminologii wojskowej pojęcie „wojna powietrzna” (pierwszym, który zastosował ten termin był Douhet). Uzasadniał, że wojna powietrzna ma wyraźną przewagę nad lądową i morską. Wyraża się ona w tym, że lotnictwo jest w stanie, zupełnie niezależ-

nie od sytuacji walczących ze sobą wojsk lądowych lub zmagających się na morzach flot, zaatakować bezpośrednio wrogie terytorium, osłabić chęć walki i zdemoralizować do tego stopnia, że dotychczasowe władze zostaną obalone lub zmuszone do zawarcia pokoju. Ewolucja poglądów Jasińskiego zmierzała w kierunku teorii głoszonej przez Douheta.

Mówiąc o podobieństwie między Jasińskim a Douhetem w prognozowaniu roli lotnictwa w przyszłej wojnie, nie można nie uwzględnić dzielących ich różnic. Różniły ich koncepcje wywalczenia przewagi w powietrzu. Douhet opowiadał się za potrzebą bezwzględnego wywalczenia tej przewagi, Jasiński natomiast twierdził, że można ją osiągnąć tylko w wymiarze lokalnym. Niezależnie od różnic w poglądach, a także stopnia trafności ich prognoz, można obu tych teoretyków zaliczyć do pionierów określania nowych, wielkich możliwości, jakie może dać lotnictwo przyszłej wojnie.

Poważną rolę w kształtowaniu się myśli lotniczej w Polsce odegrały także regulaminy lotnicze. W wydanym w 1921 r. *Regulaminie służby polowej* po raz pierwszy sformułowano pojęcie biernej i czynnej obrony przeciwlotniczej wojsk oraz rozpoznania lotniczego i współdziałania z wojskami lądowymi. *Regulamin* opierał się na poglądach francuskich. Jego postanowienia określały sposoby działań bojowych lotnictwa: dyżurowanie na lotniskach i w powietrzu, patrolowanie, przechwytywanie i niszczenie lotnictwa nieprzyjaciela w powietrzu, niszczenie samolotów nieprzyjaciela na lotniskach. Najwyższe władze wojskowe nie traktowały jednak poważnie postanowień regulaminu, pozostając przy starych koncepcjach wykorzystania lotnictwa jedynie do celów rozpoznawczych.

Brak zrozumienia dla problemów lotnictwa nie zahamował starań o należne mu miejsce w doktrynie wojennej. Wyrazem tego był opracowany przez Departament Aeronautyki w 1924 r. (także na podstawie regulaminu francuskiego) *Tymczasowy regulamin formacji lotniczych*. Obejmował on trzy działy: I. Lotnictwo obserwacyjne; II. Lotnictwo myśliwskie; III. Lotnictwo niszczycielskie. Lotnictwo obserwacyjne miało być przeznaczone do rozpoznania nieprzyjaciela oraz współdziałania z artylerią i piechotą. Zadaniem lotnictwa myśliwskiego było zapewnienie swobody działania własnemu lotnictwu obserwacyjnemu i niszczycielskiemu przez ochronę przed atakami lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela. Lotnictwo niszczycielskie – składające się z dywizjonów bombardowania dziennego, dywizjonów bombardowania nocnego i eskadr samodzielnych – miało się znajdować w dyspozycji Naczelnego Wodza, który miał je czasowo przydzielać do dyspozycji dowódcy frontu, a nawet armii.

Regulamin podkreślał, że lotnictwo zawsze działa w interesie wojsk lądowych. Nie jest jednak do niego przydzielone, z wyjątkiem części lotnictwa obserwacyjnego. Pomimo niedostosowania do polskich warunków, przyczynił się on do szybszego opanowania sprzętu francuskiego, który w tym czasie wprowadzany był do eskadr, a tym samym do ujednoczenia szkolenia i lepszego wykonywania zadań w powietrzu. Ogólnikowe sformułowania regulaminu nie zadowalały dowódców lotniczych. Kontynuowano więc teoretyczne studia dotyczące wypracowania koncepcji użycia lotnictwa w przyszłej wojnie.



Kolejnym polskim teoretykiem wojskowym, który odegrał doniosłą rolę w prezentowaniu tematyki lotniczej, był Sergiusz Abzółtowski. Został on uznany przez historyków za wnikliwego teoretyka wojskowego, koncentrującego uwagę na problemach lotniczych okresu międzywojennego.

Sergiusz Abzółtowski od 1907 r. służył w armii rosyjskiej, będąc do jesieni 1915 r. oficerem artylerii. Po tym terminie, na własną prośbę, został przeniesiony do lotnictwa. W grudniu 1917 r. Abzółtowski porzucił służbę, zamierzając wstąpić do formujących się polskich oddziałów zbrojnych. W maju 1918 r. wstąpił jako ochotnik do Armii Polskiej we Francji, a miesiąc później skierowano go do Teoretycznej Szkoły Lotniczej, a następnie do Szkoły Wyższego Pilotażu. Do stycznia 1919 r. pełnił służbę w I Grupie Lotniczej, a następnie został przeniesiony do Francuskiej Misji Lotniczej przy Naczelnym Dowództwie Armii Polskiej we Francji, gdzie pracował nad organizacją i rozbudową lotnictwa polowego. Po powrocie do Polski w kwietniu 1919 r. uczestniczył w walkach polsko-ukraińskich.

Głównym jego zadaniem było zorganizowanie i rozbudowa polskiego lotnictwa. Jako dużej klasy specjalista przewodniczył wielu komisjom, które badały możliwości zakupu odpowiedniego sprzętu lotniczego. W tym czasie zajmował stanowisko szefa Lotnictwa Polowego, a następnie szefa Sekcji I Organizacyjnej w Departamencie III Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych.

W czasie wojny polsko-rosyjskiej w 1920 r. został na własną prośbę oddelegowany czasowo do dyspozycji szefa Lotnictwa Frontowego. W lipcu i sierpniu dowodził 9. eskadrą wywiadowczą, sformowaną do obrony Warszawy. Po zakończeniu operacji warszawskiej Abzółtowski objął obowiązki szefa lotnictwa Frontu Środkowego. W 1922 r. ukończył roczny Kurs Doskonalenia w Wyższej Szkole Wojennej. Przydzielono go do Departamentu IV Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych, gdzie objął stanowisko szefa wydziału organizacyjnego.

Po podróży służbowej do ZSRR (1922 r.) opracował ciekawe sprawozdanie (7.05.1923 r.) o historii lotnictwa rosyjskiego w latach I wojny światowej. Scharakteryzował także kadre lotniczą ZSRR, twierdząc, iż byli oficerowie carscy służący w siłach powietrznych są fachowcami, którzy pracują często z zamiłowaniem do lotnictwa, nie wykluczał jednak, że w czasie wojny wykorzystają każdą sposobność, by przejść na stronę nieprzyjaciela. Oceniając jakość radzieckiego lotnictwa stwierdzał, że wyszkolenie lotników w 1922 r. było słabe, widząc następujące tego przyczyny: niski poziom inteligencji personelu komunistycznego, niechęć do służby byłych carskich oficerów, oddalenie jednostek od centrum i trudności komunikacyjne oraz wynikająca z nich trudność kontrolowania, a także niski stopień wykształcenia ogólnowojskowego dowódców wyższych jednostek. Zwracał przy tym uwagę, że stan lotnictwa radzieckiego systematycznie się poprawiał.

W 1924 r. objął funkcję II inspektora w departamencie IV Żeglugi Powietrznej, a w 1925 r. objął dowodzenie 3. pułkiem lotniczym w Poznaniu. W 1929 r. został przeniesiony do rezerwy, czego powodem były najprawdopodobniej jego krytyczne poglądy na stan lotnictwa polskiego. Do dnia dzisiejszego trudno jednoznacznie ocenić przyczyny jego zwolnienia z wojska. Był nadal czynnym wykładowcą historii, geografii i sztuki operacyjnej lotnictwa w Wyższej Szkole Wojennej, a brak bez-

pośredniej zależności od naczelnych władz lotniczych jeszcze bardziej wzmógł jego krytycyzm wobec niedociągnięć w polskim lotnictwie.

Po wybuchu II wojny światowej Abzółtowski nie został powołany do służby wojskowej. Zginął, zastrzelony przy przekraczaniu linii demarkacyjnej niemiecko-radzieckiej w trudnych do wyjaśnienia okolicznościach.

Przejście w stan spoczynku i wynikające z tego możliwości sprawiły, że Abzółtowski rozpoczął ożywioną działalność pisarską. Napisał on około 20 prac teoretycznych o lotnictwie oraz wiele artykułów, notatek i recenzji drukowanych w „Bellonie”, „Przeglądzie Lotniczym”, „Przeglądzie Morskim” i innych czasopismach. Podejmując myśl Jasińskiego o potrzebie upowszechnienia wiedzy, opublikował w 1923 r. swą pierwszą pracę *Taktyka lotnictwa*. Był to pierwszy w Polsce podręcznik taktyki lotniczej przeznaczony dla szkół i jednostek wojskowych, który miał zastąpić nie istniejące jeszcze wówczas regulaminy lotnicze. Opracowany na podstawie obowiązujących wówczas regulaminów francuskich, zawierał wiele oryginalnych sformułowań. Omawiając zasady ogólne, Abzółtowski podkreślał, że lotnictwo jest bronią główną, ma własną taktykę i organizację. Inne rodzaje broni nie mogą walczyć bez lotnictwa, jednakże wadą lotnictwa jest to, iż jest zależne od pogody.

Zadania lotnictwa podzielił na dwie grupy: zwiad i łączność oraz walka z lotnictwem nieprzyjaciela i współudział w bitwie ogólnej. Zgodnie z tym lotnictwo zostało podzielone na następujące rodzaje: myśliwskie – przeznaczone do walki, niszczycielskie – przeznaczone do niszczenia celów naziemnych i obserwacyjne – służące do rozpoznania i łączności. Pierwsze dwa rodzaje podlegały naczelnemu dowództwu, które mogło je przydzielić do armii lub frontu, trzeci wchodził organizacyjnie w skład związków taktycznych i operacyjnych od dywizji wzwyż. W dalszej części pracy autor omawiał historię rozwoju zadań i taktykę działań poszczególnych rodzajów lotnictwa, poruszał kwestię lotnisk i organizacji przebazowania oraz zaopatrzenia, uzupełnienia i wyszkolenia. W pracy cytował też zachodnioeuropejskich teoretyków wojskowych, nie wspomniał jednak o książce Douheta *Panowanie w powietrzu*.

Kolejna praca Abzółtowskiego to wydana we współpracy z Janem Szczerskim w Warszawie nakładem Ligi Obrony Powietrznej Państwa w 1924 lub 1925 r. książka *Lotnictwo w wojnie współczesnej*. Autor postawił tezę, że należy dążyć do rozwoju lotnictwa samodzielnego, które przeznaczone byłoby do wykonywania zadań o charakterze zaczepnym.

Po 1926 r. nastąpił zwrot w polskich poglądach na działania wojenne. Przewidywano, że Polska będzie prowadziła obronę nie na liniach ciągłych, jak to zakładała doktryna francuska, lecz obronę ruchomą na dużych obszarach przy pomocy małych stosunkowo sił. Duże znaczenie przypisano manewrom skierowanym na skrzydła i tyły nieprzyjaciela, które miały kompensować brak przewagi w siłach i środkach.

Zmiany w poglądach na działania wojenne znalazły odzwierciedlenie w wydanym w 1931 r., nowoczesnym jak na owe czasy, *Regulaminie lotnictwa*. Był on opracowany całkowicie przez polskich autorów, prezentował samodzielną polską koncepcję użycia lotnictwa w wojnie. Stanowił rozwinięcie *Ogólnej instrukcji walki z 1931 r.* w odniesieniu do lotnictwa.

Regulamin podkreślał, że działania lotnictwa są ściśle związane z myślą przewodnią działań wojsk lądowych. Można je prowadzić w związku z działaniami innych rodzajów broni lub niezależnie. Celem walki w powietrzu jest uzyskanie swobody działania własnego lotnictwa i utrudnienie działania nieprzyjacielowi. Natomiast celem walki przeciwko nieprzyjacielowi na ziemi jest wywieranie wpływu na przebieg toczącej się walki przez wyrządzenie strat materialnych i moralnych. Zawarta w regulaminie definicja przewagi powietrznej określała, że jest to zapewnienie swobody działania własnemu lotnictwu przy jednoczesnym pozbawieniu tej swobody lotnictwa nieprzyjaciela. Jednocześnie, bardziej niż w poprzednim regulaminie, podkreślano, że posiadanie przewagi w powietrzu w każdym miejscu i czasie nie jest możliwe, nawet przy znacznej przewadze ilościowej jednego z przeciwników.

Regulamin dzielił lotnictwo na liniowe (rozpoznawcze), towarzyszące (wsparcie i prowadzenie rozpoznania na korzyść związków operacyjnych piechoty i kawalerii), myśliwskie (zapewnienie swobody działania własnemu lotnictwu nad polem walki) i bombardujące (niszczenie ważnych obiektów nieprzyjaciela). Rozszerzał on zakres współdziałania z wojskami lądowymi. Przewidywał udzielenie pomocy lotnictwu ze strony wojsk lądowych w zakresie przygotowania lotnisk. Zawierał wzmiankę, że lotnictwo przedłuży działania własnej artylerii. Ogólnie lotnictwo potraktowano w nim jako pomocniczą służbę wojsk lądowych. Regulamin zawiódł więc oczekiwania lotników na usamodzielnienie tej broni i podniesienie jej do rangi samodzielnego rodzaju sił zbrojnych.

Regulamin ten stał się punktem zwrotnym w dalszym rozwoju myśli lotniczo-wojskowej w Polsce. Od tej pory, niezależnie od poglądów powszechnie obowiązujących, zaczęła rozwijać się myśl teoretyczna, polegająca na popularyzowaniu najnowszych poglądów na lotnictwo.

Regulamin oraz artykuły autorów współpracujących z „Przeglądem Lotniczym” w latach trzydziestych kształtowały rodzimą doktrynę lotniczą. Prezentowała ona pogląd, że lotnictwo będzie użyte przede wszystkim do zaspokojenia zapotrzebowania wojsk lądowych na rozpoznanie lotnicze. Armie miały otrzymać minimalne wyposażenie w lotnictwo myśliwskie, a działania lotnictwa bombowego na ich korzyść przewidywane były jedynie w decydujących momentach bitwy.

Wydana w 1932 r. praca Abzółtowskiego *Operacyjne użycie lotnictwa* świadczy o ewolucji poglądów autora na użycie lotnictwa. Stanowiła ona niejako podsumowanie jego całego dotychczasowego dorobku teoretycznego. Po wnikliwym przestudiowaniu wybitnych prac znanych teoretyków za granicą (wiele osobiście przetłumaczył), próbował na podstawie koncepcji radzieckich, angielskich, niemieckich i częściowo tylko francuskich opracować zasady operacyjnego użycia lotnictwa w Polsce, uwzględniając przy tym jego możliwości. Cytując różnych zagranicznych teoretyków piszących o lotnictwie, nie wymieniał nazwiska Douheta. Można jednak postawić hipotezę, że znał jego poglądy i niewielką ich część starał się przystosować do własnej teorii.

Abzółtowski wyznawał pogląd, że lotnictwo powinno stanowić odrębny, obok wojsk lądowych i marynarki wojennej, rodzaj sił zbrojnych. Obiektem działań wojennych lotnictwa powinny być miasta i obszary o znaczeniu żywotnym dla przeciwnika. Można zatem sądzić, że Abzółtowski stał się w pewnym sensie zwolenni-

kiem wykorzystania lotnictwa do realizacji celów strategicznych. Był to pogląd zbliżony do teorii Douheta. Przewidywał on także, że już w niedalekiej przyszłości nastąpi podział lotnictwa na flotę powietrzną dalekiego zasięgu, lotnictwo ubezpieczenia samolotów, lotnictwo rozpoznania i lotnictwo współpracujące (przydzielane wojskom lądowym i marynarce wojennej). Abżółtowski, w odróżnieniu od Douheta, dzielił lotnictwo na samodzielne i przeznaczone do współdziałania z innymi rodzajami wojsk. Dostrzegał on znaczenie posiadania przez czołowe państwa świata samodzielnych flot powietrznych i przewidywał, że przeznaczone one będą do walki z nieprzyjacielskimi samolotami oraz do niszczenia obiektów wroga i jego wojsk naziemnych. Flota ta zdobywać będzie przewagę przez staczenie bitwy powietrznej, a dopiero w wypadku uchylenia się od niej przeciwnika niszczyć miała jego samoloty w bazach lotniczych. Był to więc pogląd różniący się od teorii Douheta. Włoski teoretyk walkę powietrzną jako sposób niszczenia samolotów przeciwnika przewidywał jedynie w pierwszym etapie działań.

Znaczne różnice dzieliły poglądy Abżółtowskiego i Douheta na zasady wywalczenia panowania w powietrzu. Abżółtowski był bliski poglądom Jasińskiego, sądził nawet, że przewaga w powietrzu, a nie panowanie – jak twierdził Douhet – może być tylko ograniczona co do miejsca i czasu. Jego zdaniem, przewagi w powietrzu nie będzie można osiągnąć mając tylko większą niż przeciwnik liczbę samolotów, lecz przez ich wyższość techniczną i lepsze wyszkolenie personelu.

Podobnie jak Douhet, Abżółtowski opowiadał się za budową bombowców ciężkich typów, uzbrojonych w armaty i karabiny maszynowe, opancerzonych oraz wyposażonych w dużą liczbę bomb różnych typów. Taki samolot bombowy miał z powodzeniem spełniać swe zadania zarówno podczas prowadzenia walki powietrznej, jak i bombardowania obiektów naziemnych.

Doceniając potrzebę wykorzystania lotnictwa do wykonywania samodzielnych zadań strategicznych, Abżółtowski, w odróżnieniu od Douheta i Jasińskiego, sądził, że nie jest ono zdolne do osiągnięcia strategicznego celu wojny, czyli samodzielnego pokonania przeciwnika. Sądził także, wbrew opinii wielu teoretyków zachodnioeuropejskich, iż wpływ totalnych bombardowań na złamanie ducha moralnego ludności jest wątpliwy. Jego zdaniem, do wykonania zadań strategicznych należało wydzielić ze składu lotnictwa specjalną flotę powietrzną, która powinna liczyć około 50% wszystkich samolotów.

Omawiana praca była jedynym w Polsce podręcznikiem sztuki operacyjnej lotnictwa. Stanowiła ona nie tylko podstawę do szkolenia wyższych dowódców i sztabów lotniczych, ale jednocześnie wskazywała na braki istniejące w lotnictwie polskim i drogi ich przezwyciężania.

Abżółtowski zajmował się także problematyką obrony powietrznej. W zeszycie 4 „Bellony” z 1933 r. ukazał się jego artykuł pt. *Uwagi ogólne o niebezpieczeństwie lotniczym i obronie przeciwlotniczej kraju*. Zwracał w nim uwagę na to, że Niemcy mają już techniczną, przemysłową, doświadczalną bazę do budowy lotnictwa. Przyśpieszili oni do budowy lotnictwa współdziałającego przede wszystkim z wojskami lądowymi – w przeciwieństwie do teorii Douheta. Radziecki przemysł lotniczy oceniał natomiast jako słabo rozwinięty. Jego zdaniem jednak słabość państw otaczają-

cych Związek Radziecki i jego położenie geograficzne stwarzają możliwość prac nad rozwojem doktryny lotniczej, jak również wzmocnienia ilościowego i jakościowego floty powietrznej.

Sergiusz Abżółtowski dzięki znajomości języków obcych (rosyjski, francuski, angielski) śledził na bieżąco trendy rozwojowe lotnictwa światowego. W prowadzonych rozważaniach nie ograniczał się tylko do spraw lotniczych, ale zajmował się także obroną przeciwlotniczą, a nawet zasadami użycia desantów powietrznych. Stale przypominał o zagrożeniu lotniczym Polski, związanym z dużą rozciągłością granic. Prace jego studiowane były w Związku Radzieckim, Niemczech i Francji.

Oceniając dorobek tego teoretyka należy stwierdzić, że mimo początkowego korzystania z dorobku francuskiej doktryny lotniczej, co jest widoczne do połowy lat dwudziestych, a w następnych latach opierania się na poglądach Douheta, prace Abżółtowskiego wniosły wiele nowych treści do koncepcji wykorzystania lotnictwa polskiego w przyszłej wojnie. Abżółtowski należał do tych teoretyków wojskowych, którzy dopuszczali jedynie możliwość prowadzenia przez lotnictwo samodzielnych operacji strategicznych, nie twierdził natomiast, że może ono samodzielnie decydować o wyniku wojny. Widział potrzebę posiadania specjalnie wydzielonego lotnictwa, które prowadziłyby walkę na korzyść wojsk lądowych i marynarki wojennej. Był on jednym z niewielu polskich teoretyków konsekwentnie opowiadających się za rozwojem ilościowym i jakościowym lotnictwa, za wykorzystywaniem go do działań samodzielnych. Poglądy Abżółtowskiego mogły stanowić cenne wskazówki dotyczące organizacji przygotowania do działań bojowych i wykorzystania w walce lotnictwa. Niestety, jego postulaty nie doczekały się uwzględnienia w oficjalnej polskiej doktrynie wojennej. Dorobek teoretyczny, odwaga w głoszeniu swych tez sprawiły, iż Sergiusz Abżółtowski jest zaliczany do czołówki polskich teoretyków wojskowych okresu międzywojennego.

Wśród teoretyków zajmujących się przewidywaniem charakteru przyszłej wojny, z uwzględnieniem działań lotnictwa, szczególne miejsce zajmuje Władysław Sikorski. Był on zwolennikiem unowocześnienia armii, a zwłaszcza jej zmotoryzowania oraz wyposażenia w silne lotnictwo i broń pancerną. Wyrazem wielkiej wagi przywiązywanej do lotnictwa był jego memoriał opracowany w lutym, a uzupełniony w kwietniu 1926 r., pt. *Uwagi o stanie armii*. Domagał się w nim przeznaczenia odpowiednich środków na rozbudowę lotnictwa.

Wydana w osiem lat później książka gen. Sikorskiego pt. *Przyszła wojna* stanowiła dalsze rozwinięcie tezy o konieczności posiadania silnego lotnictwa. Oceniając teorię Douheta, Sikorski nie widział możliwości jej zastosowania w warunkach polskich, postulował jednak konieczność uwzględnienia rosnących możliwości lotnictwa w przygotowaniach obronnych kraju. Krytycznie ustosunkował się do tej teorii, dając własną wykładnię poglądów dotyczących roli lotnictwa w przyszłej wojnie. Twierdził, że teoria wojny powietrznej może znaleźć zastosowanie w specyficznych warunkach, zwłaszcza geograficznych (mogła dotyczyć np. Włoch), a nie w skali globalnej. Uważał, że w wojnie powietrznej nie ma żadnych szans na realizację wytyczonych celów strategicznych. Stał on na stanowisku, że każde państwo po-

winno wypracować koncepcję prowadzenia wojny, opierając się na demograficznych i ekonomicznych możliwościach.

Doceniając znaczenie lotnictwa, Sikorski twierdził, że będzie ono stanowiło „*broń nadającą się zarówno w ataku, jak i w obronie*”. Dlatego też będzie mogło wykonywać różne zadania, od zwalczania przemysłu, transportu i lotnictwa nieprzyjaciela, poprzez niszczenie jego wojsk i rozpoznanie na polu walki i zapleczu oraz osłonę, aż do przewozu wojsk transportem powietrznym.

Aby lotnictwo mogło odegrać swoją rolę w warunkach wojny, powinno, zdaniem Sikorskiego, już w czasie pokoju być w stałej gotowości do działań i mieć stan zbliżony do wojennego. Z ogólnego stanu posiadanego sprzętu lotniczego 2/3 powinno być gotowe do natychmiastowego użycia, natomiast pozostała część winna być zmagazynowana i służyć do pokrycia strat, dopóki nie zostanie rozpoczęta masowa wojenna produkcja samolotów. Dostrzegał również problematykę rozpoznania lotniczego. Twierdził, że zwiad lotniczy przeprowadzany na dalekie odległości zastąpi działania zwiadowcze kawalerii.

Gen. Sikorski wyznawał pogląd, że całkowite panowanie w powietrzu będzie w przyszłej wojnie niemożliwe, zawsze bowiem pewna liczba samolotów przeciwnika zdoła przedrzeć się nad terytorium drugiej strony. Dlatego też osłona wojsk będzie tylko połowiczna. Uważał natomiast za możliwą, a nawet konieczną walkę o przewagę w powietrzu. Bez jej uzyskania w pierwszej fazie wojny dokonanie mobilizacji i koncentracji sił zbrojnych natrafiłoby na tak wielkie przeszkody, że dalszy przebieg wojny mógłby przyjąć kierunek nieobliczalny i groźny.

Ostateczna krystalizacja poglądów Sikorskiego dotyczących podstawowych założeń zasad użycia lotnictwa w przyszłej wojnie nastąpiła w połowie 1935 r. Wyznawał on pogląd, że należy tworzyć niezależne armie powietrzne, nie przeznaczone jednak do samodzielnych zadań strategicznych ale raczej do współdziałania z wojskami lądowymi.

Prezentowane przez Sikorskiego poglądy wskazują, że był on wnikliwym obserwatorem kierunków rozwojowych lotnictwa obu wielkich sąsiadów, jak również Francji i Wielkiej Brytanii. Uważając Związek Radziecki za jednego z wrogów Polski, nie krył jednak podziwu dla jego osiągnięć w dziedzinie wyszkolenia pilotów. Z dużym niepokojem obserwował rozwój lotnictwa III Rzeszy. Sojusz wojskowy Polski z Francją inspirował go do obserwowania wszelkich zmian zachodzących w siłach zbrojnych tego państwa. Zainteresowanie lotnictwem Wielkiej Brytanii wynikało natomiast z mocarstwowej pozycji tego państwa w Europie.

W drugiej połowie lat trzydziestych spojrzenie Sikorskiego na rolę lotnictwa w przyszłej wojnie ulegało modyfikacji. Na ten proces wywarły wpływ toczące się wojny lokalne, zwłaszcza włosko-abisyńska (1935-1936). Uważał on, że na froncie afrykańskim Włosi nie mieli możliwości praktycznego sprawdzenia teorii Douheta, ponieważ posiadali bezwzględną przewagę w powietrzu. Ponadto Abisynia nie miała dużych obiektów strategicznych nadających się do bombardowania, zgodnie z założeniami teorii wojny powietrznej.

Wyciągając wnioski z działań bojowych w wojnach lokalnych, zwłaszcza w wojnie włosko-abisyńskiej, Sikorski przewidywał, że w przyszłej wojnie lot-

nictwo odegra jeszcze większą rolę, bowiem będzie to wojna o wymiarze światowym. Z niepokojem śledził wpływ wojen lokalnych na zmiany dokonywane w lotnictwie niemieckim. W wojnie domowej w Hiszpanii w latach 1936-1939 uczestniczyły niemieckie eskadry Legionu „Condor”, w których przetestowano najnowsze egzemplarze sprzętu lotniczego.

Przewidując wzrost roli lotnictwa, Sikorski twierdził zarazem, że w przyszłej wojnie będzie ono ponosić olbrzymie straty, będące rezultatem działania artylerii przeciwlotniczej i lotnictwa myśliwskiego.

Kolejnym teoretykiem wojskowym był Stefan Mossor. W 1938 r. opublikował on pracę *Sztuka wojenna w warunkach nowoczesnej wojny*. Przeprowadził w niej szczegółową analizę działań bojowych. Doszedł do wniosku, że w przyszłej wojnie lotnictwo będzie wspierało armie walczące na ziemi oraz będzie wykonywało „operacyjne zadania bojowe”. Twierdził, że aby zadania te można było wykonać, lotnictwo powinno być zorganizowane, na wzór innych państw, w wielkie jednostki złożone ze wszystkich bojowych typów swej broni. Tylko takie związki, jednolicie dowodzone w powietrzu, mogły skutecznie niszczyć najważniejsze cele o znaczeniu militarnym w kraju przeciwnika.

Obok Jasińskiego, Abżółtowskiego, Sikorskiego i Mossora z koncepcjami wykorzystania lotnictwa w przyszłej wojnie występowali także inni autorzy, nie zawsze wywodzący się z kręgów lotniczych. Problematyką działań lotnictwa o charakterze strategicznym zajmował się Camilo Perini, dowódca 6. pułku lotniczego w latach 1925-1929. W 1929 r. opracował on studium pt. *Cele i możliwości napałów naszego lotnictwa w ewentualnej przyszłej wojnie*, które przesłał do zastępcy szefa Sztabu Głównego i do Departamentu Lotnictwa. Przedstawił w nim pogląd, że tylko sojusznicze działania powietrzne mogą zapewnić powodzenie w wojnie z Niemcami (obok Polski miałyby wziąć w nich udział Francja, Czechosłowacja i ewentualnie Wielka Brytania).

W 1932 r. opublikował on pracę *Potęga broni lotniczej*, w której rozszerzył koncepcje dotyczące zadań lotnictwa w organizacji samodzielnych operacji strategicznych. Opowiadał się za użyciem lotnictwa w sposób zmasowany. Byłoby wówczas zdolne do uderzenia, zależnie od potrzeb, na cele strategiczne, na siły lądowe lub morskie przeciwnika. Ponadto w „Przeglądzie Lotniczym” nr 3-4 z 1937 r. Perini zamieścił artykuł *Jeszcze o doktrynie sił powietrznych*. Przedstawił w nim charakterystykę lotnictwa francuskiego, rosyjskiego, włoskiego i niemieckiego. Zwrócił uwagę, że niemieckie regulaminy lotnicze oparte były na doświadczeniach wybitnych pilotów z I wojny światowej.

W 1929 r. do dyskusji o strategicznych koncepcjach użycia lotnictwa w przyszłej wojnie włączył się oficer artylerii przeciwlotniczej Aleksander Kędzior. Opublikował on w zeszycie 2 „Bellony” z 1929 r. artykuł *Polityka lotnicza*. Przedstawił w nim zasadnicze czynniki w polityce lotniczej Anglii, Stanów Zjednoczonych, Francji i Włoch. Był on zdecydowanym zwolennikiem sformowania lotnictwa przeznaczanego do prowadzenia działań ofensywnych, a więc lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu.

Studia nad koncepcjami użycia lotnictwa prowadzone były także w Wyższej Szkole Wojennej. Aleksander Romeyko, wykładowca w tej uczelni, zajmował się przede wszystkim taktyką lotniczą. W „Przeglądzie Lotniczym” nr 1 z 1929 r. ukazał się jego artykuł *Współpraca lotnictwa z kawalerią podczas zagonów*. Twierdził w nim, że dla działań kawalerii niezbędne jest wsparcie eskadr lotniczych. Powinny one być wyposażone w samoloty zdolne do współpracy z kawalerią. W 1932 r. ukazała się jego książka *Taktyka lotnictwa*. Była ona zbiorem wykładów wygłoszonych w tej uczelni. Książka nie wykraczała w zasadzie poza ramy regulaminów lotniczych i oficjalnie przyjętych w Polsce poglądów na działania lotnictwa. Równocześnie, wraz z mjr. dypl. obs. inż. Julianem Piaseckim, Romeyko opracował w tym samym roku *Zbiór przykładów taktycznych dla lotnictwa*. W 1936 r. Romeyko wydał ponownie *Taktykę lotnictwa*, będącą podręcznikiem w Wyższej Szkole Lotniczej.

Poważną rolę w rozwoju polskiej myśli lotniczej odegrała Wyższa Szkoła Lotnicza utworzona w 1933 r. przy Wyższej Szkole Wojennej. Była ona jedyną w zasadzie kuźnią polskiej lotniczej myśli operacyjnej, bowiem ówczesny Departament Lotnictwa nie miał żadnych komórek zajmujących się tą problematyką. Uczelnia ta przejęła działalność katedry lotniczej WSWoj. Szkoliła rocznie około 30 oficerów lotnictwa na jednorocznym kursie, przekazując im aktualne wiadomości z zakresu taktyki i operacyjnego użycia lotnictwa.

Problematyką lotnictwa szturmowego, jako jeden z nielicznych, zajął się Józef Skibiński. W „Przeglądzie Lotniczym” nr 7 z 1937 r. opublikował artykuł *Lotnictwo szturmowe czy uniwersalne*. Zwrócił w nim uwagę na potrzebę wyodrębnienia lotnictwa szturmowego jako najbardziej zaczepnego wśród wszystkich rodzajów lotnictwa.

Teoretykiem, który zabierał głos w sprawie możliwości wykorzystania lotnictwa do wykonywania zadań strategicznych, był również Tadeusz Zakrzewski, oficer Sztabu Głównego na początku lat trzydziestych. Opublikował on w 1938 r. pracę *Organizowanie siły zbrojnej w państwie*. Dostrzegając zarówno wzrastającą rolę lotnictwa, jak też fakt, że dużego znaczenia zaczęło nabierać lotnictwo bombowe dalekiego zasięgu. Pomimo dużej trafności głoszonych przez niego poglądów, nie były one spopularyzowane, dlatego autor ten znany w okresie międzywojennym i nie jest przez współczesnych odpowiednio doceniany.

W „Przeglądzie Lotniczym” nr 1 z 1938 r. Olgierd Tuskiewicz – dowódca lotnictwa Armii „Karpaty” z 1939 r. – opublikował artykuł *Rozważania nad doktryną Douheta*, której był on zdecydowanym oponentem. Twierdził, że nawet najpotężniejszych państw świata nie będzie stać na tak liczne lotnictwo, o jakim pisał Douhet.

Adam Kurowski – od 1931 r. wykładowca w WSWoj. – opublikował w „Przeglądzie Lotniczym” nr 9 z 1938 r. artykuł *Zmierzch współpracy lotnictwa z piechotą*. Przedstawił w nim wady zastosowania samolotu do współpracy z piechotą na podstawie wniosków z ćwiczeń. Zaliczył do nich m.in. zbyt wygórowane żądania stawiane załodze samolotu. Podkreślał, że sama idea współpracy z piechotą powstała w warunkach wojny pozycyjnej. Autor przedstawił wnioski uzasadniające zmierzch współpracy lotnictwa z piechotą na dotychczasowych zasadach. Twierdził, że po-



winna ona wynikać z przyszłych zadań oraz że pierwszeństwo powinny mieć podawane przez samolot wiadomości o broni pancernej przeciwnika.

W lipcu 1938 r. w kręgach naukowych Wyższej Szkoły Lotniczej opracowany został *Memoriał Sztabu Lotniczego do Inspektora Obrony Powietrznej Państwa*. Autorzy postulowali rozbudowę i usamodzielnienie lotnictwa oraz podniesienie jakości sprzętu. Miało to zmniejszyć dysproporcje w stosunku do lotnictwa niemieckiego i radzieckiego. Dokument ten stanowił podstawę propozycji gen. dyw. Józefa Zająca i decyzji Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych z 25.02.1939 r., dotyczącej podniesienia gotowości bojowej i perspektyw rozwoju lotnictwa polskiego do roku 1942 (lotnictwo miało się składać z 30 eskadr myśliwskich, 15 pościgowych oraz 22 eskadr lekkich bombowców i rozpoznawczych). Nie wpłynęło to na zasadniczą zmianę koncepcji wykorzystania lotnictwa. Nadal dominowały zadania pomocnicze w stosunku do wojsk lądowych. Poczynione jednak zostały próby ujednoczenia dowodzenia lotnictwem i OPL, zmiany proporcji na rzecz priorytetu lotnictwa myśliwskiego i wsparcia wojsk lądowych oraz organizowania wyższych związków lotnictwa dyspozycyjnego.

Pierwszym sygnałem alarmowym wskazującym, że lotnictwo nie było przygotowane do wojny, był konflikt na Zaolziu w 1938 r. Chociaż nie prowadzono wówczas działań bojowych, zauważono braki w dziedzinie dowodzenia, przebazowania, zaopatrzenia i sprawności sprzętu. Było to sygnałem do przyspieszenia zmian, mających na celu wzmocnienie lotnictwa w obliczu realnego już niebezpieczeństwa wojennego.

W tym samym roku przystąpiono do prac nad projektem nowego regulaminu lotnictwa. Projekt zawierał rozdziały poświęcone ogólnej charakterystyce lotnictwa, jego organizacji, warunkom działania lotnictwa w polu, jednostek w powietrzu i ich szyków, walce, przesunięciu jednostek lotnictwa oraz ich zaopatrywaniu i ewakuacji. W dokumencie tym proponowano wprowadzenie następujących rodzajów lotnictwa: rozpoznawczego, bombowego, myśliwskiego, pościgowego i łącznikowego. Przewidywano użycie lotnictwa pościgowego do bombardowania nurkowego. Regulamin nie określał jednak dokładnie, jakie obiekty miały być bombardowane. Należy sądzić, że lotnictwo pościgowe mogło być użyte do bezpośrednich działań na korzyść wojsk lądowych.

W przededniu drugiej wojny światowej Adam Kurowski opublikował w „Przeglądzie Lotniczym” nr 6 z 1939 r. artykuł pt. *Operacyjne użycie lotnictwa samodzielniego*. Zastanawiał się w nim nad koncepcją wykorzystania lotnictwa. Widział potrzebę skoncentrowania wysiłku wszystkich trzech rodzajów sił zbrojnych. Dopuszczał także wariant użycia lotnictwa do samodzielnych działań strategicznych.

Eugeniusz Wyrwicki, dowódca 113. eskadry myśliwskiej, opublikował w „Przeglądzie Lotniczym” nr 4 z 1939 r. artykuł pt. *Lotnictwo myśliwskie w bitwie współczesnej*. Stwierdził w nim, że działania lotnictwa myśliwskiego są ściśle związane ze sposobem działań wojsk lądowych. Użycie lotnictwa myśliwskiego – jego zdaniem – zależało od doktryny prowadzenia wojny. Reprezentował pogląd, że lotnictwo myśliwskie nie działa według jednego schematu, ponieważ nigdzie nie ma takich samych warunków. Zasady jego użycia to zbiór doświadczeń. Należy również stosować zasady nowe, jakie odpowiadają potrzebom chwili. Wyrwicki

znany jest również z wypracowania koncepcji użycia lotnictwa myśliwskiego do obrony powietrznej kraju.

Odzwierciedleniem poglądów na wykorzystanie lotnictwa, prezentowanych przez najwyższe władze wojskowe, były założenia dotyczące jego użycia, opracowane bezpośrednio przed rozpoczęciem II wojny światowej. W marcu 1939 r., powstały 4.11.1937 r. dziesięcioosobowy Sztab Lotniczy przy Sztabie Głównym (faktycznie rozpoczął działalność dopiero w marcu 1938 r.), opracował podział lotnictwa, a 28 lipca wydał *Ogólne wytyczne użycia lotnictwa*. Obowiązująca koncepcja użycia lotnictwa przewidywała wydzielenie określonej liczby samolotów z pułków lotniczych i włączenie ich na czas wojny w skład związków operacyjnych (armii) wojsk lądowych. Rozwiązania takie stosowano wówczas w wielu krajach.

Dokumenty te były wykładnią polskiej doktryny wojennej w odniesieniu do lotnictwa. Przewidywały one oddanie około 60% lotnictwa armiom ogólnowojskowym, przez co zamierzano zaspokoić zaledwie minimalne potrzeby, z pozostałej części utworzenie Brygady Bombowej i Brygady Pościgowej, jako jednostek dyspozycyjnych Naczelnego Wodza. Podział wszystkich sił lotniczych na lotnictwo armijne i dyspozycyjne stanowił kompromis między dążeniem do samodzielnych działań lotniczych (operacyjnego użycia lotnictwa) a chęcią zatrzymania lotnictwa jedynie do wykonania zadań towarzyszących na korzyść wojsk lądowych. Wytyczne użycia lotnictwa nakazywały dowódcom dysponującym lotnictwem oszczędzanie go i wykorzystywanie tylko w najistotniejszych okresach walki. Podkreślały konieczność maskowania lotnisk jako podstawowego warunku uchronienia się przed stratami na ziemi. Dokument ten potwierdzał określone we wspomnianym *Regulaminie lotnictwa* z 1931 r. główne zadania rodzajów lotnictwa oraz precyzował zamiar użycia ich w wojnie.

Omawiając koncepcje użycia lotnictwa w okresie międzywojennym, nie można pominąć wpływu na rozwój myśli lotniczej Wydziału Studiów Departamentu Lotnictwa oraz Oddziału II Sztabu Głównego. W drugiej połowie lat trzydziestych komórka ta, licząca 4-5 oficerów, prowadziła badania nad sytuacją lotnictwa w innych państwach, głównie w Związku Radzieckim. W 1934 r. Wydział Studiów przetłumaczył na język polski m.in. wspomnianą pozycję radzieckiej literatury lotniczej Aleksandra Łapczyńskiego *Taktyka lotnictwa*. Analizując wzrost potęgi lotniczej Niemiec hitlerowskich, komórka ta głównie opierała się na wiadomościach zebranych przez Oddział II Sztabu Głównego.

Podsumowując dorobek polskiej myśli lotniczej zauważyć należy, że koncepcje te wywodziły się z dwóch źródeł: francuskiej doktryny lotniczej wypracowanej w toku I wojny światowej oraz z własnych doświadczeń lotniczych w wojnie polsko-rosyjskiej 1920 r., podczas której decydującą rolę odegrała piechota i kawaleria. Należy jednak zauważyć, że polskie koncepcje użycia lotnictwa, podobnie jak cała doktryna wojenna w latach dwudziestych, nie były kopią doktryny francuskiej, lecz tworem własnym. Chociaż na wzorach francuskich opierało się szkolnictwo, regulaminy i instrukcje, to ostatecznie w Polsce opowiedziano się za koncepcją wojny manewrowej, a z doktryny francuskiej zaczerpnięto ideę wojny wszechobejmującej. Przyjęto zało-

żenie, że ani doświadczeń z pozycyjnej wojny światowej, ani z polsko-rosyjskiej wojny ruchomej z 1920 r. nie można przyjąć bez modyfikacji za wzór przyszłych działań.

Poglądy dotyczące organizacji i wykorzystania lotnictwa powstawały i rozwijały się w dwóch ośrodkach. Tworzyły je naczelne władze lotnicze, które wraz z teoretykami dążyły do wyodrębnienia lotnictwa jako rodzaju sił zbrojnych. Nie miały one w kierownictwie sił zbrojnych swego rzecznika, mogącego przeforsować niezbędne koncepcje i programy. O koncepcjach wykorzystania lotnictwa decydowały jednak naczelne władze wojskowe z Generalnym Inspektorem Sił Zbrojnych i Sztabem Głównym na czele. Władze dążyły raczej do wykorzystania lotnictwa jako służby pomocniczej.

Po 1926 r. niechęć Józefa Piłsudskiego do rozwoju broni technicznych wywarła negatywny wpływ na koncepcje użycia lotnictwa w przyszłej wojnie. Darzył on lotnictwo pełnym zaufaniem tylko jako skuteczne narzędzie rozpoznania i łączności (świadczą o tym wytyczne GISZ z 13.10.1926 r., które zaciążyły na kierunku rozbudowy lotnictwa). Nie dostrzegał on lotnictwa jako siły bojowej, która mogłaby zawżyć na wyniku wojny, operacji lub bitwy. Dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych powstał klimat sprzyjający krytyczniejszemu spojrzeniu na stan i rolę lotnictwa polskiego.

Teoretyczna myśl lotnicza wyprzedzała niejednokrotnie oficjalne poglądy na użycie lotnictwa. Osiągnięciem polskich teoretyków było to, że śledząc dorobek myśli światowej nie usiłowali go bezkrytycznie powielać. Tworzyli własne, chociaż nie zawsze doskonałe ale oryginalne, koncepcje wykorzystania lotnictwa do celów strategicznych. Charakteryzowały się one dużym zróżnicowaniem, od skrajnych (Jasiński), poprzez umiarkowane (Sikorski, Abzółtowski, Perini) do zachowawczych (Kędzior, Kurowski). Zróżnicowane były również koncepcje dotyczące współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Poglądy polskich teoretyków uwzględniały przede wszystkim realne warunki i możliwości kraju oraz aktualny stan lotnictwa polskiego. Sytuacja ekonomiczna Polski wywierała negatywny wpływ na rozwój koncepcji wykorzystania lotnictwa w przyszłej wojnie. Polscy teoretycy domagali się uznania lotnictwa za samodzielny rodzaj sił zbrojnych. Widzieli konieczność jego specjalizacji według rodzajów. Zwracali uwagę na szkodliwość tworzenia lotnictwa liniowego, mającego spełniać wszystkie zadania oraz lotnictwa towarzyszącego, przemianowanego następnie na obserwacyjne.

W okresie międzywojennym nie opracowano oficjalnego dokumentu normatywnego dotyczącego doktryny lotniczej – obowiązującej koncepcji użycia lotnictwa w konflikcie zbrojnym. Natomiast dokumenty operacyjne, organizacyjne i szkoleniowe wskazują na pomocniczą rolę lotnictwa, sprowadzającą się do rozpoznania, łączności i, w niewielkim zakresie, działalności ogniowej.

Należy również wskazać na niedociągnięcia polskich koncepcji użycia lotnictwa w przyszłej wojnie. Były one na ogół słabo powiązane z ogólną doktryną wojenną państwa. Mały oddźwięk w pracach teoretycznych znalazł problem dowodzenia lotnictwem. Teoretycy nie potrafili również zająć zdecydowanego stanowiska w sprawie lotnictwa szturmowego, które w warunkach polskiej doktryny miałoby większą rolę do odegrania niż lotnictwo bombowe. Spowodowało to, że w 1939 r. do celów

szturmowych musiały być użyte średnie samoloty bombowe „Łoś”, a czasem nieprzystosowane do tego samoloty myśliwskie.

Wydaje się, że jednym z błędów była również budowa lotnictwa liniowego, które miało występować albo w roli lotnictwa rozpoznawczego, albo lekkich bombowców (te same samoloty). Koncepcja ta, wadliwa w swym założeniu, sprawiła, że „Karaś” nie był ani dobrym bombowcem, ani dobrym samolotem rozpoznawczym.

Ogólnie można powiedzieć, że teoretyczna polska myśl lotnicza niejednokrotnie wyprzedzała rzeczywisty stan lotnictwa w Polsce. Osiągnięcia teoretyków zajmujących się użyciem lotnictwa w przyszłej wojnie nie pozostawały w tyle za światową myślą lotniczą.

## Selektywna bibliografia

### I. Źródła archiwalne

#### 1. Centralne Archiwum Wojskowe

##### A. Zespół akt Dowództwa Lotnictwa

Streszczenie sprawozdania ppłk. Sergiusza Abzółtowskiego o aeronautyce i artylerii przeciwlotniczej sowieców z 7.05. 1923 r., sygn. I. 300.38.11

Projekt regulaminu lotnictwa z 1938 r., sygn. 300.38.60

##### B. Główny Inspektorat Szkolenia

Wydawnictwo Ministerstwa Spraw Wojskowych pt. „Organizacja lotnictwa na stopie pokojowej”, Warszawa 1925, sygn. 1.302.4.1949

##### C. Sztab Główny Oddział I

Tymczasowa organizacja pułków lotniczych z 1921 r., sygn. 1.303.3.90

Materiał gen. Levegue’a z 1924 r. „Ogólny pogląd na lotnictwo polskie”, sygn. 1.303.14.27

Opracowanie gen. bryg. Juliana Stachiewicza „Wskazówki metodologiczne do studiów historyczno-wojskowych nad I wojną światową.” Wydawnictwo Wojskowego Biura Historycznego, Warszawa 1928, sygn. 303.3.97

Tymczasowa instrukcja organizacyjna na stopie pokojowej z 10.05.1926 r., sygn. 1.303.3.97

### II. Opracowania

#### 1. Publikacje zwarte

Abzółtowski S., Taktyka lotnictwa, Warszawa 1923

Abzółtowski S., Szczerski J., Lotnictwo w wojnie współczesnej, (b.r.w.)

- Abzółtowski S., Operacyjne użycie lotnictwa, Warszawa 1932  
Douhet G., Panowanie w powietrzu, Warszawa 1965  
Jasiński S., Najpilniejsze postulaty polskiego lotnictwa wojskowego, Warszawa 1921  
Mossor S., Sztuka wojenna w warunkach współczesnej wojny, Warszawa 1986  
Perini C., Potęga broni lotniczej, Warszawa 1932  
Piasecki J., Romeyko A., Zbiór przykładów taktycznych dla lotnictwa, Warszawa 1932  
Romeyko A., Taktyka lotnictwa, Warszawa 1936  
Sikorski W., Przyszła wojna. Jej możliwości i charakter oraz związany z nimi charakter obrony kraju, Warszawa 1934  
Tymczasowy regulamin formacji lotniczych – lotnictwo w walce, Warszawa 1924  
Wojtyga A., Lotnictwo wojskowe, Warszawa 1934  
Wojtyga A., Lotnictwo OPL. Organizacja – stan sił – uzbrojenie większości państw świata, Warszawa 1934  
Wojtyga A., Niemieckie lotnictwo wojskowe, Warszawa 1935  
Wyszczelski L., Historia myśli wojskowej okresu międzywojennego (1918-1939), Warszawa 1994  
Zakrzewski T., Organizowanie siły zbrojnej w państwie, Warszawa 1938

## 2. Artykuły w periodykach z lat międzywojennych

- Abzółtowski S., Działania lotnictwa przeciw celom naziemnym, „Bellona” 1929, nr 3  
Abzółtowski S., Udział lotnictwa w poszczególnych operacjach, „Przegląd Lotniczy” 1931, nr 3  
Abzółtowski S., Doktryna i organizacja lotnictwa, „Przegląd Lotniczy” 1932, nr 1  
Abzółtowski S., Uwagi ogólne o niebezpieczeństwie lotniczym i obronie przeciwlotniczej kraju, „Bellona” 1933, nr 4  
Jasiński S., Wojna powietrzna, „Przegląd Lotniczy” 1934, nr 3, 4 i 5  
Jungraw J., Tendencje rozwojowe sprzętu lotniczego z punktu widzenia taktyki współczesnej, „Przegląd Lotniczy” 1932, nr 11-12  
Kędzior A., Polityka lotnicza, „Bellona” 1929, nr 2  
Kurowski A., Zmierzch współpracy lotnictwa z piechotą, „Przegląd Lotniczy” 1938, nr 9  
Kurowski A., Organizacyjne użycie lotnictwa samodzielnego, „Przegląd Lotniczy” 1939, nr 6  
Kuźmiński S., Problem bombardowania lotniczego, „Przegląd Lotniczy” 1934, nr 3  
Perini C., Jeszcze o doktrynie sił powietrznych, „Przegląd Lotniczy” 1937, nr 3-4  
Skibiński J., Lotnictwo szturmowe czy uniwersalne, „Przegląd Lotniczy” 1937, nr 7  
Syrokomla-Syrokowski J., Lotnictwo jako samodzielny rodzaj broni, „Bellona” 1928, nr 11  
Tuskiewicz O., Rozważania nad teorią Douheta, „Przegląd Lotniczy” 1938, nr 1  
Wyrwicki E., Lotnictwo myśliwskie w bitwie współczesnej, „Przegląd Lotniczy” 1939, nr 4