

## Koncepcja „potęgi powietrznej” Aleksandra de Seversky’ego

*Alexander de Seversky’s concept of „air power”*

**PIOTR EBERHARDT**

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN  
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55; p.ebe@twarda.pan.pl

**Zarys treści.** Przedstawiono dokonania twórcze Aleksandra de Seversky’ego, znanego amerykańskiego geostratega i geopolityka pochodzenia rosyjskiego. Zajmował się on taktycznym i strategicznym wykorzystaniem lotnictwa wojskowego. Według jego założeń opanowanie powietrza i kosmosu zadecyduje o dominacji militarnej i politycznej wielkich mocarstw. W latach 1950. przewidywał on, że ewentualna konfrontacja zbrojna między ZSRR i Stanami Zjednoczonymi odbędzie się nad Arktyką. Starał się określić przyczyny i skutki rywalizacji między supermocarstwami w epoce istnienia broni atomowej.

**Słowa kluczowe:** Alexander de Seversky, potęga powietrzna, Arktyka, geopolityka.

### Wprowadzenie

Rozwój lotnictwa nie tylko zmienił strategię prowadzenia działań wojennych, ale również wpłynął na konieczność nowego spojrzenia na sytuację geostrategiczną i geopolityczną świata. Straciły rację bytu wszelkie granice fizjograficzne (morza, góry, rzeki, pustynie itp.), a pokonanie odległości przebiegało po liniach prostych i dotarcie do dowolnego punktu na Ziemi wymagało coraz krótszego czasu. Każde miejsce stało się łatwo dostępne i mało bezpieczne, gdyż mogło być niespodziewanie zaatakowane z powietrza. Obrona terytorium wymagała odpowiednich przeciwdziałań w postaci zorganizowanej obrony przeciwlotniczej. Strategiczne zasady sztuki wojennej opracowane przez Karla Clausewitza (1832, 2009) uległy pewnej modyfikacji. Podobnie koncepcje klasyków myśli geopolitycznej, takich jak Halford Mackinder, Karl Haushofer, a zwłaszcza Alfred Mahan utraciły część swoich walorów wyjaśniających<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Koncepcje trzech wspomnianych geopolityków zostały zaprezentowane w artykułach autora (Eberhardt, 2009, 2011, 2013).

Pierwsi dwaj uzasadniali, że zmagania lądowe na kontynencie eurazjatyckim zadecydują o prymacie politycznym i potędze przyszłych mocarstw. Z kolei amerykański geopolityk Mahan był przeświadczony, że panowanie na akwenach oceanicznych stanowi warunek dominacji politycznej na świecie. Obie te hipotezy badawcze zostały zakwestionowane przez rosyjskiego pilota, a później amerykańskiego konstruktora samolotów i wizjonera geopolitycznego Aleksandra Seversky'ego. Był jednym z pierwszych, który dostrzegł i starał się udowodnić, że wynalazek samolotu zmieni ludzką cywilizację we wszelkich jej formach życia i funkcjonowania.

Na stanowisko Seversky'ego wpłynął jeszcze jeden istotny czynnik, który nie mógł być brany pod uwagę przez jego poprzedników. Pojawienie się broni nuklearnej zmieniło spojrzenie na wojnę, znaczenie militarne państw oraz stosunki między dwoma supermocarstwami, które ukształtowały się na scenie politycznej po II wojnie światowej. Totalny atak z powietrza był w stanie unicestwić Stany Zjednoczone. Podobny scenariusz groził Związkowi Sowieckiemu. Jedynie realna możliwość odwetu była w stanie uratować świat przed zagładą. Sytuacja patowa wymagała jednak wyścigu zbrojeń i stałego postępu technologicznego dla zrównoważenia przewagi przeciwnika. Seversky doskonale rozumiał te kwestie. Mając duży autorytet naukowy i polityczny potrafił upowszechnić w społeczeństwie amerykańskim swoje poglądy. Były one wykorzystywane przez najwyższe władze cywilne i wojskowe. Zgodnie z jego sugestiami podejmowano ważne decyzje strategiczne w celu zapewnienia bezpieczeństwa narodowego. Był przy tym w trudnej sytuacji moralnej. Będąc rdzennym Rosjaninem, zdawał sobie sprawę, że potencjalna wojna będzie się odbywała między jego pierwszą i drugą ojczyzną. Obie były mu bliskie. Nie krył swego rosyjskiego patriotyzmu, ale jednocześnie zajmował wrogie stanowisko wobec systemu sowieckiego, a negatywne nastawienie do ideologii komunistycznej było dla rządu Stanów Zjednoczonych gwarancją jego lojalności.

Dokonania Seversky'ego są w Stanach Zjednoczonych znane i doceniane. W podstawowych podręcznikach przedstawiających dorobek myśli wojskowej i geopolitycznej jego osiągnięcia twórcze są prezentowane i komentowane. Niektórzy autorzy oceniają jednak dość krytycznie poglądy i światopogląd ideowy Seversky'ego. Zwracają uwagę na nadmierne uwypuklanie roli lotnictwa, przy marginalizowaniu znaczenia sił lądowych i morskich. Badacze o poglądach lewicowych i pacyfistycznych widzą w nim reprezentanta militarystyki, zwolennika wyścigu zbrojeń oraz prowadzenia przez Stany Zjednoczone polityki hegemonistycznej. Niektórzy specjaliści wojskowi wysuwają wobec Seversky'ego zastrzeżenia natury merytorycznej.<sup>2</sup> Nie zmienia to faktu, że jego książki są

---

<sup>2</sup> W drugiej połowie XX w. ukazało się w Stanach Zjednoczonych wiele pozycji poświęconych wykorzystaniu siły powietrznej w przyszłych konfliktach zbrojnych. Przegląd i omówienie literatury, w której poglądy Seversky'go były często obiektem krytyki politologów i wojskowych zawiera książka L. Wyszczelskiego (2009, s. 425-455).

popularne i powszechnie cytowane. Uzyskały status podręczników w akademiach wojskowych i zostały przetłumaczone na wiele języków. Zdawano sobie sprawę z ich ponadczasowej wartości, przydatności dydaktycznej i nowatorstwa intelektualnego (Graczyk, 2010, s. 121-141). Najważniejsza książka jego autorstwa pt. *Victory Through Air Power* rok po wydaniu anglojęzycznym, czyli w 1943 r., została przetłumaczona na język polski i opublikowana w Wielkiej Brytanii (Seversky, 1943)<sup>3</sup>.

## Życie i działalność

Aleksander de Seversky urodził się dnia 7 czerwca 1894 r. w ówczesnym Tyflisie (obecnie Tbilisi). Pochodził ze znanej rosyjskiej rodziny szlacheckiej mieszkającej w Petersburgu. Jego ojciec Mikołaj Prokofiew był śpiewakiem, występującym na scenach operowych pod artystycznym pseudonimem Siewierski. Po ukończeniu gimnazjum Aleksander Prokofiew wstąpił, jako kadet, do Wojennej Szkoły Morskiej w Petersburgu, ale od młodości fascynował się lotnictwem. Pierwszy lot w wieku 16 lat odbył z Igozem Sikorskim (Sikorskim), przyszłym znanym konstruktorem amerykańskim. Po wybuchu wojny młody absolwent szkoły morskiej wstąpił do rosyjskiego lotnictwa wojskowego i rozpoczął loty bojowe. W jednym z pierwszych pojedynków 15 lipca 1915 r. został strącony nad Bałtykiem. Udało się go rannego uratować, ale w szpitalu amputowano mu prawą nogę i wstawiono na jej miejsce protezę. Pomimo inwalidztwa domagał się powrotu do lotów bojowych. Dzięki osobistej interwencji cara Mikołaja II, który dowiedział się o bohaterskim lotniku, dopuszczono go do dalszej służby w powietrzu. Latając na różnych samolotach myśliwskich osiągnął znaczne sukcesy bojowe, strącając co najmniej 6 samolotów niemieckich. Uzyskał wiele orderów bojowych, nominowano go na dowódcę eskadry, był też instruktorem lotniczym.

W końcowej fazie wojny, po kolejnej kontuzji lewej nogi Aleksander Prokofiew został wydelegowany do ambasady rosyjskiej w Stanach Zjednoczonych, do pracy w Rosyjskiej Misji Lotnictwa Morskiego. W trakcie załatwiania paszportu wydanego w języku francuskim pominięto jego nazwisko rodowe (Prokofiew) i wpisano je w formie łacińskiej Aleksander de Seversky (przedrostek „de” świadczył o „dworiańskim” pochodzeniu). Temu nazwisku był już wierny do końca życia i pod nim jest znany w literaturze przedmiotu. Do Ameryki dotarł w marcu 1918 r. W trakcie długiego przejazdu w Rosji nastąpił przewrót bolszewicki. Zmiany polityczne uniemożliwiły mu pracę w ambasadzie rosyjskiej. Nawiązał kontakt z twórcą amerykańskiego lotnictwa wojskowego generałem Billy Mitchellem, który docenił nie tylko wojskowe, lecz również inżynierskie kwalifikacje młodego lotnika rosyjskiego i zaproponował mu

<sup>3</sup> Książka znajduje się w Bibliotece Narodowej w Warszawie.

stanowisko konsultanta w Ministerstwie Obrony USA. Po kilku latach pracy w 1927 r. Seversky uzyskał obywatelstwo amerykańskie oraz stopień majora w wojskowym lotnictwie amerykańskim (U.S. Air Corps Specialist Reserve).

W okresie wojny Seversky stopniowo zmienił profil swoich zainteresowań z pracy konstruktorsko-inżynierskiej na rzecz strategii działań sił lotniczych w konfliktach militarnych, a następnie zajął się możliwościami wykorzystania potęgi lotniczej i jego wpływem na potencjalne przekształcenia geopolityczne świata. Wydał książkę, która stała się głośna i w kolejnych wydaniach osiągnęła nakład pół miliona egzemplarzy (Seversky, 1942).

Kontynuował prace poświęcone strategicznej roli lotnictwa w przyszłych wojnach (Seversky, 1950, 1961). Starał się udowodnić tezę, że militarne działania w powietrzu zdetrionizują walki na lądzie i morzu i zadecydują o dominacji politycznej na świecie. Udzielił wielu wywiadów, wygłaszał wykłady na uczelniach wojskowych i cywilnych oraz popularyzował swoją wiedzę i poglądy na łamach czasopism naukowych. Stał się niekwestionowanym autorytetem w zakresie wiedzy wojskowej, ale także kreatorem interesujących koncepcji geostrategicznych i geopolitycznych<sup>4</sup>. Zmarł 24 maja 1974 r. po chorobie nowotworowej.

### 3. Koncepcja potęgi lotniczej

Podstawowym zadaniem badawczym, jaki przedstawił przed sobą Seversky było wykazanie, że pojawienie się sił lotniczych na polu walki zmieniło całkowicie zasady sztuki wojskowej i sposób prowadzenia działań bojowych. Jedynie posiadanie potęgi lotniczej (*air power*) stanowić będzie rękojmię zwycięstwa i zrealizowania zamierzonych celów politycznych. Uzasadnieniu tej hipotezy naukowej Seversky poświęcił kilkanaście lat swego życia. Był przekonany, że dotychczas stosowana taktyka i strategia wojenna stanie się mało przydatna na skutek diametralnie zmienionych uwarunkowań militarnych i musi ulec rewolucyjnym przemianom. Dawne operacje wojenne toczyły się w dwóch wymiarach, na lądzie i na morzu. Należy to już do przeszłości, gdyż oba te teatry wojenne będą odgrywały rolę drugorzędą. Decydujące będą zmagania między siłami lotniczymi, o panowanie w powietrzu. Strona, która pokona przeciwnika likwidując jego siły lotnicze, będzie w stanie zniszczyć stosunkowo łatwo jego formacje lądowe, a następnie zlikwidować cele wojskowe i cywilne na dalekim zapleczu frontu. Zwycięzca konfrontacji lotniczej będzie narzucał pokonanemu warunki, gdyż ten straci możliwości obronne. Przyniesie to istotne konsekwencje geopolityczne. Jedynie państwa dysponujące potęgą lotniczą mogą walczyć o status mocarstwa i narzucać swoją wolę polityczną.

---

<sup>4</sup> W obozie komunistycznym krytycznie oceniano działalność Seversky'go. Nie dotyczyło to tylko ZSRR. Warto zacytować opinię polskiego badacza: „Inną znaną postacią był pochodzący z Rosji Aleksander P. de Seversky – przemysłowiec i teoretyk lotniczy, typowy renegat nawołujący w imię walki z komunizmem do zniszczenia miast radzieckich” (Czum, 1988, s. 335-336).

Przyjmuje się, że pierwszym autorem, który przedstawił spójną i rozwiniętą koncepcję wykorzystania lotnictwa w przyszłych wojnach był włoski generał Giulio Douhet (1869-1930). W swoich pracach opublikowanych przed I wojną światową przewidywał, że lotnictwo będzie tym rodzajem wojsk, który może samodzielnie zdecydować o rezultacie konfliktu zbrojnego między państwami. Po doświadczeniach wojennych opracował studium, w którym zawarł podstawy teoretyczne wojny powietrznej (Douhet, 1921)<sup>5</sup>. Twierdził, że masowe użycie lotnictwa przywróci wojnie charakter manewrowy. Wynik przyszłej wojny będzie zależał od zdobycia panowania w powietrzu. Najskuteczniejszą metodą eliminacji wrogich sił powietrznych nie jest walka w powietrzu, lecz burzenie obiektów naziemnych. Wojny na lądzie i morzu poprzedzone będą operacjami lotniczymi, które zdeterminują ich dalszy przebieg<sup>6</sup>.

Oprócz Douheta duży wpływ na koncepcje teoretyczne i strategiczno-techniczne Seversky’ego wywarł jego patron i zwierzchnik, wspomniany już Mitchell. Ten amerykański generał postulował, aby uczynić lotnictwo podstawowym czynnikiem siły militarnej Stanów Zjednoczonych. Uzasadniał to położeniem geograficznym kraju, który nie był zagrożony interwencją lądową. Stawiał na rozwój lotnictwa, które poprzez uderzenie wyprzedzające miało zniszczyć potencjalnego wroga, w tym jego marynarkę wojenną, nim ona zbliży się do wybrzeży amerykańskich.

Założenia teoretyczne przyszłych wojen powietrznych, które opracował Seversky w pewnym stopniu nawiązywały do przemysłów Mitchella. Niemniej koncepcje Seversky’ego były nie tylko bardziej spójne i wszechstronne – dzieliła je epoka historyczna. Dla Mitchella ważne były doświadczenia I wojny światowej, ostatnią swą książkę wydał w roku swej śmierci, czyli w 1930 r. W tym czasie Stany Zjednoczone były całkowicie bezpieczne, a siły powietrzne innych krajów miały charakter symboliczny. W czasie, gdy tworzył swe koncepcje intelektualne Seversky nie tylko nastąpiła rewolucja technologiczna w parametrach samolotów, ale również ich produkcja stała się masowa. Zmieniły się także uwarunkowania geopolityczne: po pokonaniu Niemiec i Japonii nad Stanami Zjednoczonymi zawisło realne zagrożenie. Przeciwnik w postaci ZSRR był w stanie w każdej chwili nagłym atakiem z powietrza zniszczyć wszelkie obiekty materialne i prawie całą populację kraju. Wymagało to prze-

---

<sup>5</sup> To klasyczne dzieło zostało przetłumaczone na wiele języków, w tym również na język polski (Douhet, 1965).

<sup>6</sup> Mało znany jest fakt, że w tym samym czasie co Douhet do podobnych wniosków doszli polscy teoretycy wojskowi. Pierwszym z nich był Stanisław Jasiński (1891-1932), który publikował artykuły na zbliżony temat na łamach „Przeglądu Lotniczego” (1921). Jego koncepcje kontynuował Sergiusz Abzółtowski (1890-1939). Był zwolennikiem niszczenia względnie unieruchamiania nieprzyjacielskiego lotnictwa na wrogim terytorium. Operacje tego typu miały być prowadzone wspólnie przez lotnictwo bombowe i myśliwskie. Celem miało być osiągnięcie panowania w powietrzu. W wielu swoich koncepcjach przyjmował podobne założenia, jakie później wykorzystał Seversky. Opracowania polskich teoretyków zajmującymi się strategią wojen lotniczych, w tym Abzółtowskiego (1932) zostały przypomniane w książce S. Czumara (1988, s. 121-123).

wartościowania całej strategii wojennej i opracowania nowej koncepcji ataku i obrony, w tym użycia broni atomowej oraz całkowicie odmiennego wykorzystania sił powietrznych, zarówno lotniczych, jak i raketowych.

Amerykanie nie doceniali roli lotnictwa w przyszłej wojnie. Zgodnie z koncepcją opracowaną przez Mahana liczone, że potężna marynarka wojenna jest i będzie podstawowym rodzajem sił zbrojnych zdolnym do obrony kraju i jej potrzeby powinny stanowić priorytet dla państwa. Zdając sobie sprawę z tej sytuacji Seversky postanowił opracować nową doktrynę wojenną, z lotnictwem jako siłą wiodącą. Musiała ona być skonstruowana w sposób tak przekonujący, aby władze wojskowe i cywilne ją zaakceptowały i wcieliły w życie. Przygotował odpowiednie memoriały do władz, równocześnie popularyzował swoje poglądy w ówczesnych środkach masowego przekazu. Najważniejszą rolę odegrała jednak jego książka, która została potraktowana przez sztabowców amerykańskich w zasadzie jak obowiązująca doktryna wojenna. Była również wygodna dla kompleksu przemysłowo-produkcyjnego. Odpowiadała ona ówczesnym potrzebom państwa amerykańskiego. Można założyć, że nawet gdyby nie było Seversky'ego, to uwarunkowania militarne zmuszały do rozwoju lotnictwa. Niemniej Seversky stał się symbolicznym, a w dużym stopniu faktycznym animatorem i kreatorem nowych zasad sztuki wojennej, w której jedynie opanowanie powietrza przez siły lotnicze gwarantowało zrealizowanie założonych celów geopolitycznych.

Seversky nie był jedynym geostrategiem przekonanym, że lotnictwo zmieni oblicze wojen i stanie się najważniejszą formacją bojową. Pasjonatem lotnictwa, który z nim aktywnie współpracował był geograf George T. Renner (1900-1955). Analogicznie jak Seversky przewidywał, że masowe użycie lotnictwa wojskowego i cywilnego zwiastuje nową epokę geopolityczną, w której totalne wojny powietrzne nie będą zamknięte w granicach politycznych i fizjograficznych. Wcześniej wiele państw (w tym Stany Zjednoczone) położonych bardziej peryferyjnie mogło prowadzić politykę neutralną i izolacjonistyczną. Wraz z powstaniem liczne lotnictwa uległo to nieodwracalnej zmianie. Polityka tzw. *splendid isolation* przeszła do historii. Dwa oceany otaczające od zachodu i wschodu Stany Zjednoczone nie zapewnią już w przyszłości bezpieczeństwa (Renner, 1942, 1944).

Renner był geostrategiem, który po modyfikacji zaadoptował koncepcję Heartlandu Mackindera, a zwłaszcza jego hipotezę o znaczeniu potęgi usytuowanej w północno-wschodniej Azji. Rozszerzył jednak znacznie obszar Heartlandu i do jego strategicznego rdzenia włączył dużą część Grenlandii, czyli obszar położony na obrzeżach Arktyki. Równocześnie powiększył terytorialnie tzw. Rimland (wg przyjętej przez jego definicji tzw. Fringelands) o cały kontynent eurazjatycki oraz o północną i środkową Amerykę (Renner, 1942, s. 153; Graczyk, 2010, s. 129).

Rozmyślenia metodyczne Rennera dotyczące potęgi powietrznej jako elementu polityki rozpatrywane w ujęciu geograficznym stały się dla Seversky’ego podstawą z jednej strony do tworzenia konkretnej propozycji wykorzystania strategicznych sił lotniczych w wojnach o zasięgu światowym, z drugiej zaś – do wykazania konsekwencji tych potencjalnych wojen dla sytuacji geopolitycznej, w tym bezpieczeństwa narodowego Stanów Zjednoczonych. Szczególnie cenne dla Seversky’ego były mapy autorstwa Rennera, w których punktem centralnym był biegun północny. Przemyslenia jego poprzednika miały charakter czysto hipotetyczny, gdyż były konstruowane w okresie sojuszu sowiecko-amerkańskiego. Podobny charakter miały prace Seversky’ego rozpowszechniane do 1945 r. Były one następnie rozwijane w okresie konfrontacji obu wielkich supermocarstw, gdy już było wiadomo, że decydujące starcie rozegra się w powietrzu i w kosmosie. Przygotowane koncepcje strategiczne wymagały konkretyzacji i precyzji i musiały być adekwatne do możliwych zagrożeń<sup>7</sup>.

Według Seversky’ego rozwój sztuki wojennej jest procesem ciągłym. Wyeliminowanie i zniszczenie przeciwnika jest niezmiennie, jednak realizacja celu wymaga zmian taktycznych i technologicznych. Przywołuje opinie Napoleona o wielkich wodzach, takich jak Aleksander Macedoński, Hannibal, Cezar, Turennea czy Fryderyk Wielki, którzy osiągnęli sukcesy militarne, gdyż porzucali stare sposoby prowadzenia wojen na rzecz nowych, bardziej skutecznych (Seversky, 1943, s. 89).

Wprowadzenie lotnictwa jako odrębnego rodzaju broni stanowi zdaniem Seversky’ego moment przełomowy w historii wojen i począwszy od niego konflikty zbrojne nabiorą innego wymiaru. Parametr czasu także ulegnie zmianie – wojny staną się krótkotrwałe, ale bardziej wyniszczające i bezwzględne. Będzie to miało istotne konsekwencje operacyjne i strategiczne. We wcześniejszych wojnach zachodziła zawsze konieczność zdobywania terenu poprzez stopniowe zajmowanie obszarów będących w posiadaniu przeciwnika. Przyjmowało to postać inwazji lądowej lub desantu morskiego, a następnie okupacji zajętego terytorium. Wojna miała charakter dwuwymiarowy, gdyż wojska lądowe zajmowały teren, flota zaś dostarczała środki do prowadzenia działań bojowych oraz blokowała wrogie wybrzeża.

Po upowszechnieniu się lotnictwa konwencjonalne zasady prowadzenia wojny staną się według Seversky’ego anachroniczne. Lotnictwo zmieni w sposób diametralny oblicze wojny. Dotychczas walczyły ze sobą armie, teraz nastąpi bezpośrednia konfrontacja całych narodów. Siły lotnicze są w stanie niszczyć dalekie zaplecze przeciwnika, w tym miasta, przemysł, komunikację, a nawet

---

<sup>7</sup> Analogiczne tematycznie koncepcje, ze zbliżonymi wnioskami co do roli lotnictwa w przyszłej wojnie opracowano w tym samym czasie w Wielkiej Brytanii i w Niemczech. Spośród strategów niemieckich na uwagę zasługują: Hans Ritter (1893-1991), Heinrich Hunke (1902-2000), Hans Detlef Herhudt von Rohden (1899-1951) i Robert Knaus (1892-1955), z angielskich zaś: Hugh Trenchard (1873-1956), William Robertson (1860-1933) i John Cotesworth (1897-1979).

rolnictwo. Państwo, które utraci kontrolę nad swoją strefą powietrzną jest już bezbronne i pokonane; inwazja lądowa i desant morski są wówczas niepotrzebne.

Najbliższa przyszłość nie potwierdziła racji Seversky'ego. Bezwzględne i totalne bombardowanie Niemiec i Japonii nie miało decydującego wpływu na zakończenie działań bojowych. W celu pokonania Niemiec na froncie zachodnim należało dokonać inwazji morskiej w Normandii i stopniowo wypierać wojska niemieckie z Francji, Belgii, Holandii, a następnie z właściwych Niemiec. Podobnie na Pacyfiku – Amerykanie byli zmuszeni zdobywać wyspę za wyspą, aby zbliżyć się do Japonii. Jedynie dzięki zastraszeniu dalszym użyciem broni atomowej mogli zrezygnować z przygotowywanego desantu lądowego na wyspy japońskie.

W chwili wybuchu wojny amerykańskie siły powietrzne były słabe i niezbyt dobrze zorganizowane. Zaledwie w ciągu trzech lat wojny Stany Zjednoczone, kierując się sugestiami między innymi Seversky'ego, stworzyły olbrzymią maszynę powietrzną, która w zasadzie wyeliminowała lotnictwo niemieckie i japońskie.

Seversky twierdził, że najbardziej narażone na zniszczenia są państwa uprzemysłowione i zurbanizowane, dlatego np. w przypadku próby ujarznienia Chin działania lotnicze są mało racjonalne, zaś państwa wysoko rozwinięte narażone są na dotkliwe straty. Na kilku przykładach wykazywał, że sparaliżowanie gospodarki amerykańskiej byłoby zadaniem stosunkowo prostym. Zniszczenie kilku strategicznych miast i okręgów doprowadziłoby kraj do katastrofy gospodarczej (Seversky, 1943, s. 74). Problematykę tę Seversky rozwijał w późniejszych latach, w okresie zagrożenia sowieckiego.

Rozważania nad przyszłymi operacjami militarnymi z udziałem lotnictwa doprowadziły Seversky'ego do opracowania następujących jedenastu zasad strategicznych, które gwarantują optymalne wykorzystanie posiadanej potęgi lotniczej.

1. Działania lądowe i morskie są niemożliwe bez uprzedniego wywalczenia panowania w powietrzu nad obszarem zamierzonych działań;
2. Siły morskie przestały być czynnikiem ofensywy strategicznej;
3. Blokada nieprzyjacielskiego państwa stała się zadaniem sił powietrznych;
4. Jedynie potęga lotnicza może pokonać potęgę lotniczą;
5. Lotnictwo działające z baz lądowych ma zawsze przewagę nad lotnictwem działającym z lotniskowców;
6. Zasięg uderzeniowy potęgi lotniczej musi równać się największemu rozmiarowi obszaru działań;
7. W wojnie powietrznej czynnik jakości ma znaczenie bardziej rozstrzygające niż czynnik ilości;
8. Specjalizacja typów samolotów musi być tak przeprowadzona, by nie tylko odpowiadały one wymogom ogólnostrategicznym, lecz by uwzględniały taktyczne potrzeby poszczególnych kampanii;
9. Tylko przez precyzyjne bombardowanie można doprowadzić przeciwnika do moralnego załamania się;



10. Zasada jedności dowodzenia, od dawna uznana na lądzie i morzu, odnosi się w równej mierze do powietrza;

11. Potęga lotnicza musi posiadać własne środki transportowe.

Wszystkie te zasady Seversky poddaje analizie merytorycznej (1943, s. 90-111). Wyjaśnia ich użyteczność poprzez liczne przykłady odniesione do ówczesnych działań militarnych. Uważa, że należy traktować je łącznie i w tym sensie są niepodważalne. Niektóre z nich stały się obiektem uzasadnionej krytyki. Przedstawiając przyjęte przez Seversky’ego założenia należy zwrócić uwagę na ich komplementarność. Jako równocześnie badacz, lotnik i konstruktor dostrzegał zalety i uniwersalność nowej broni, jej skutki na polu walki, ale także jej konsekwencje geostrategiczne.

Koncepcje geostrategiczne Seversky’ego budziły zastrzeżenia i nie zawsze potwierdzała je praktyka wojenna. Mają one charakter teoretyczno-abstrakcyjny, a przez swoją ogólnikowość są mało przydatne. Można im zarzucić, podobnie jak poglądom twórcy nawalizmu Mahana, determinizm i dogmatyzm, nieuwzględniający złożoności współczesnej wojny (determinizm lotniczy w miejsce mahanowskiego determinizmu morskiego). Było w tym dużo racji, gdyż przyszłość pokazała, że siły lotnicze bez ścisłego współdziałania z siłami lądowymi i morskimi nie są w stanie pokonać przeciwnika w wojnie, w której są zaangażowane poważniejsze potencjały militarne. Dywanowe naloty na Niemcy miały załamać ich morale i wolę walki, tak się jednak nie stało. Amerykańska potęga powietrzna w pełni zawiodła w wojnie wietnamskiej: lotnictwo Stanów Zjednoczonych uzyskało pełną kontrolę nad przestrzenią powietrzną małego kraju, naloty bombowe o dużej skali trwały kilka lat, a mimo to wojna zakończyła się spektakularną klęską militarną i polityczną.

Ponadto Seversky zbyt późno zareagował na pojawienie się broni rakietowej – długo sądził, że lotnictwo dalekiego zasięgu jest w stanie zniszczyć cele naziemne oraz siły morskie. Niemniej jako jeden z pierwszych dostrzegł niebezpieczeństwo wynikające z posiadania przez ZSRR potężnej broni rakietowej, która może razić Stany Zjednoczone od strony Arktyki. Niewątpliwie jego emocjonalny stosunek do lotnictwa był przyczyną niedoceniań innych rodzajów broni. Jednakże nawet biorąc pod uwagę uproszczenia w rozumowaniu Seversky’ego, a wręcz pewien kult, z jakim traktował lotnictwo, nie można bagatelizować jego znaczenia w doskonaleniu sztuki wojennej i popularyzacji wiedzy o lotnictwie<sup>8</sup>. Nie tylko uwypuklił rolę potęgi lotniczej, ale też zwrócił uwagę, że świat po upowszechnieniu się lotnictwa wojskowego i cywilnego będzie już całkowicie inny w wymiarze geostrategicznym i geopolitycznym.

---

<sup>8</sup> Dorobek conceptualny Seversky’go docenili i spopularyzowali m.in. Patrick Blackett (1897-1974) i Thomas Schelling (1921- ). W swoich książkach traktują jednak problematykę geostrategiczną szerzej, uwzględniając nie tylko wymiar militarny, lecz i polityczny, społeczny, ekonomiczny, a nawet psychologiczny (Blackett, 1956; Schelling, 1960).

## Zmierzch potęgi morskiej

Doktryna obronna Stanów Zjednoczonych była aż do II wojny światowej konstruowana na podstawie posiadanej potężnej floty morskiej. Położenie kraju między dwoma oceanami przy dysponowaniu siłami morskimi dawało gwarancje pełnego bezpieczeństwa. Założenia takiej polityki obronnej opracowane przez Mahana zostały zaakceptowane i przyjęte przez najwyższe władze Stanów Zjednoczonych. Ten mocno ugruntowany dogmat Seversky zakwestionował i starał się udowodnić, że nie przystaje on do nowej rzeczywistości strategicznej. Wymagało to wykorzystania odpowiednich argumentów rzeczowych, gdyż przez dziesięciolecia opinia, że posiadanie marynarki wojennej stanowi najważniejszy atrybut mocarstwowości była powszechnie podzielana przez amerykańskich wojskowych i geopolityków.

Początek II wojny światowej ujawnił, zdaniem Seversky'ego, że flota morską niedysponująca wsparciem lotnictwa jest bezbronna, łatwa do eliminacji i w zasadzie nie jest w stanie zrealizować żadnego operacyjnego zadania bojowego. Równocześnie ocean przestał być trudno przekraczalną barierą obronną. Wszelkie dotychczasowe działania taktyczne realizowane przez siły morskie mogą zostać przyjęte przez siły powietrzne.

Według opinii Seversky'ego w rezultacie rozwoju zdolności operacyjnych lotnictwa, czyli przedłużenia się jego strategicznego oddziaływania marynarka wojenna traci wartość i powinna być traktowana jako zabytek muzealny. Przyszłe wydarzenia wojenne nie potwierdziły tego stanowiska: pomimo dynamicznego rozwoju sił lotniczych marynarka wojenna nadal jest podstawowym rodzajem broni. Wymaga ona jedynie zorganizowania odpowiedniej obrony przeciwlotniczej – jeśli się takową zapewni, siły morskie są ważnym elementem strategii obronnej i ofensywnej.

Przekonanie Seversky'ego o nadejściu ery lotniczej i marginalnej roli działań bojowych na lądzie i morzu było merytorycznie nieuzasadnione, a zapowiadany przez niego zmierzch potęgi morskiej nie nastąpił. Na wielu stronach książki przekonywał czytelników, że po pojawieniu się lotnictwa przydatność marynarki wojennej w operacjach militarnych będzie znikoma: zniszczenie okrętu przebywającego na morzu lub w porcie nie będzie następczo trudności, a strata nawet kilku atakujących samolotów będzie niewielka w porównaniu z wartością zatopionego okrętu i jego licznej załogi. Późniejsze doświadczenia wojenne wykazały skuteczność i przydatność floty wojennej. Straciły wprawdzie rację bytu okręty liniowe typu krążowników i pancerników, ale na wyposażeniu znalazły się lotniskowce i okręty podwodne nowej generacji, wyposażone w rakiety balistyczne krótkiego i dalekiego zasięgu. Napęd atomowy umożliwia okrętom nadwodnym i podwodnym długie przebywanie na morzu. Lotniskowce ze względu na mobilność i siłę uderzeniową stały się

głównym czynnikiem strategicznym. Z kolei okręty podwodne, mając możliwość długiego przebywania na dużych głębokościach, są trudne do wykrycia, a ich uzbrojenie zapewnia zniszczenie wszelkich celów lądowych.

Ciekawe są rozważania Seversky’go na temat mocarstwowej roli Wielkiej Brytanii, która przez wieki panowała nad morzami. Stawia tezę, że bez posiadania silnego lotnictwa państwo to utraci zdolności obronne i nastąpi jego polityczna degradacja. Przypomina, że w trakcie „bitwy o Anglię” na jesieni 1940 r. to siły powietrzne uratowały kraj przed desantem ze strony hitlerowskich Niemiec. Potężna brytyjska flota morska była nieużyteczna i nie odegrała istotnej roli w tym starciu militarnym. Odbywająca się wówczas „bitwa o Atlantyk” miała według niego na celu tylko obronę konwojów dostarczających zaopatrzenie do Anglii. Walki morskie nie były istotne, a po utworzeniu lotnictwa morskiego dalekiego zasięgu okręty stają się łatwym celem do zatopienia. Krytycznie odnosząc się do wartości bojowej marynarki wojennej, Seversky zajmował się głównie flotą nadwodną, niewiele napisał na temat okrętów podwodnych, mniej narażonych na atak z powietrza. Jego uwagi o malejącym znaczeniu państw morskich takich jak Wielka Brytania były jednak trafne.

Po II wojnie światowej w Stanach Zjednoczonych rozpoczęto prace nad nową doktryną strategiczną. Główna batalia rozgrywała się między lobby lotniczym, z ważną rolą Seversky’ego a potężnym lobby morskim. Chodziło o wybór priorytetu morskiego bądź lotniczego, z którym wiązał się rozdział funduszy. Zwolennicy rozbudowy sił powietrznych domagali się zainwestowania środków w bombowce strategiczne o zasięgu międzykontynentalnym, z kolei marynarka wojenna popierała propozycję budowy superlotniskowca „United States”, z którego miały startować bombowce wyposażone w broń atomową. Ostatecznie strona morska przegrała i rozpoczęto wprowadzać do eksploatacji bombowce strategiczne B-36. Nie była to udana konstrukcja i po kilku latach zastąpiono ją bombowcem strategicznym B-52 – Superfortress. Na tym etapie konkurencji wygrało lotnictwo<sup>9</sup>. Przewidywania Seversky’ego sprawdziły się w tym sensie, że atrybutem mocarstwowości stały się potężne siły lotnicze o zasięgu międzykontynentalnym. Ich znaczenie osłabiło dopiero skonstruowanie i upowszechnienie broni raketowej.

---

<sup>9</sup> O sukcesie sił lotniczych zdecydowała nie tyle silna pozycja Seversky’go, który pełnił jedynie rolę konsultanta, ile zmiana na stanowisku sekretarza obrony. W miejsce sprzyjającego marynarce wojennej Jamesa Forrestala (1892-1949), stanowisko to uzyskał Louis A. Johnson (1891-1966). Przychylny lotnictwu był również legendarny dowódca z lat wojny, pełniący funkcję szefa Sztabu Generalnego Omar N. Bradley (1893-1981) (Czmur, 1949, s. 336).

## Znaczenie militarne Arktyki<sup>10</sup>

Kontynuując i rozwijając teoretyczne studia swego kolegi Rennera (1942) nad militarną i geopolityczną rolę Arktyki Seversky usiłował uzasadnić, że potencjalna wojna między ZSRR a Stanami Zjednoczonymi będzie rozgrywała się nad tą częścią świata.<sup>11</sup> Mocarstwo, które utraci kontrolę nad przestrzenią powietrzną Arktyki stanie w obliczu degradacji politycznej i klęski militarnej. W miarę zbliżania się do końca wojny sprzymierzonych z Niemcami i Japonią było już wiadomo, że świat nabierze oblicza bipolarnego. Na obrzeżach Arktyki po obu jej stronach, stosunkowo blisko od siebie są usytuowane dwa supermocarstwa, których konfrontacja była już nieunikniona. Warunki geograficzne wskazywały, że obszarem konfliktu prawdopodobnie stanie się Arktyka. Oba państwa (ZSRR i USA) zdawały sobie sprawę, że oczekiwany atak ich rywala nastąpi od strony Morza Arktycznego. Należało zatem opracować odpowiednią strategię ofensywną i defensywną i tego dzieła podjął się między innymi Seversky, który stosunkowo wcześniej przewidywał, że przestrzeń arktyczna będzie decydującym polem działań bojowych w przypadku konfliktu amerykańsko-sowieckiego.

Początkowo władze amerykańskie nie doceniały znaczenia militarne go bezludnych polarnych obszarów, leżących na peryferiach ludzkiej ekumeny. Ponadto aż do końca II wojny światowej lekcewały siłę Związku Sowieckiego i bagatelizowały jego możliwości techniczne w zakresie lotnictwa dalekiego zasięgu. Nie spodziewano się też tak szybkiego złamania monopolu atomowego. Gdy to nastąpiło, bezpieczeństwo narodowe zostało bezpośrednio zagrożone, a atak od strony północnej stawał się coraz bardziej realny.

Od strony formalnej Stany Zjednoczone były już od dawna państwem arktycznym. Punktem zwrotnym było nabycie od Rosji Alaski w 1867 r., dzięki któremu uzyskały bezpośredni dostęp do Morza Arktycznego i jedynie stosunkowo wąska Cieśnina Beringa oddzielała je od Syberii. Do czasów zimnej wojny penetracja militarna Arktyki miała jednak charakter incydentalny. Seversky jako jeden z pierwszych dostrzegł, że samoloty amerykańskie i sowieckie są w stanie zaatakować poprzez Arktykę cele przeciwnika i powrócić do własnych baz.

W tym przełomowym okresie zimnej wojny, która groziła w każdym momencie przystąpieniem się w konflikt o niewyobrażalnych konsekwencjach Sever-

---

<sup>10</sup> Arktyka zgodnie z definicją geograficzną jest położona na półkuli północnej, wokół bieguna północnego i obejmuje Morze Arktyczne, zwane również Oceanem. W jej skład wchodzi ponadto północne obszary Eurazji i Ameryki Północnej, wraz ze wszystkimi wyspami.

<sup>11</sup> Przyjmuje się, że jako pierwszy zwrócił uwagę na strategiczne znaczenie Arktyki David Hunter Miller (1875-1961). Twierdził już w latach 1920., że o to terytorium rozpocznie się w przyszłości konflikt polityczny, w który będą zaangażowane Stany Zjednoczone, ZSRR oraz Wielka Brytania broniąca interesów Kanady (Miller, 1925).

sky konstruował różne scenariusze geostrategiczne. Były one uzależnione od zmieniających się właściwości technologicznych nowego uzbrojenia. Pierwszych kilkanaście lat po zakończeniu wojny było okresem monopolu lotnictwa, dlatego pokonanie lotnictwa przeciwnika dysponującego ładunkami jądrowymi i termojądrowym na pokładach samolotów stało się dla Seversky’ego głównym problemem. Opracował szereg rozwiązań taktycznych i technicznych.<sup>12</sup> Najpierw wprowadzono samoloty odrzutowe na miejsce śmigłowych. Miały one początkowo podobne parametry techniczne jak te z okresu II wojny światowej, tyle że mogły przenosić ładunki jądrowe. W pierwszej połowie lat 1960., z chwilą wprowadzenia do uzbrojenia broni raketowej, w tym międzykontynentalnych pocisków balistycznych, rozpowszechnił się pogląd o zbliżającym się zmierzchu lotnictwa. Panowanie w powietrzu uznano za relikw doktryny, która nie pasuje do nowej rzeczywistości. Arktyka nabrała wówczas innego znaczenia strategicznego i stała się obszarem wzmożonej rywalizacji zarówno w powietrzu, jak i pod powierzchnią lodu. Nie tylko przebywały tam okręty podwodne wyposażone w rakiet balistyczne (tzw. SSBN – *submarine ballistic nuclear*), lecz również pojawiły się tam wielozadaniowe atomowe okręty podwodne przeznaczone do ich zwalczania. Na obszarach pokrytych lodem jedyną skuteczną bronią okazało się nie lotnictwo, lecz własne okręty podwodne. Rywalizacja o kontrolę nad Arktyką, a zwłaszcza Morzem Białym doprowadziła do tego, że był to obszar o największym na świecie zagęszczeniu najbardziej zaawansowanej technologicznie infrastruktury militarnej (Kubiak, 2009, s. 19).

Analizy geostrategiczne Seversky’ego uwzględniały użycie broni atomowej od początku konfliktu<sup>13</sup>. W sytuacji dużej przewagi w tej dziedzinie Stanów Zjednoczonych miało to swoje uzasadnienie. W miarę upływu lat dwa supermocarstwa położone po obu stronach Arktyki dysponowały już podobnym potencjałem nuklearnym mogącym zniszczyć przeciwnika. Główne aglomeracje miejskie i okręgi przemysłowe zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak i w Związku Sowieckim były w zasięgu lotnictwa bombowego, a tym bardziej rakiet balistycznych. Wychodząc z tego założenia Seversky skonstruował model geograficzny, w którym zakreślił strefy znajdujące się pod kontrolą wyłączną ZSRR i USA oraz obszar stykowy o znaczeniu strategicznym. Nad nim rozegra się potencjalne starcie, które zadecyduje o losach wojny. Propo-

<sup>12</sup> W dużym stopniu Seversky był zainspirowany książką pod redakcją amerykańskiego stratega Bernarda Brodie (1910-1978). Przedstawiony w niej scenariusz przyszłej wojny atomowej polegał na przeprowadzeniu w stosunkowo krótkim czasie totalnego nalotu z powietrza z udziałem wielu samolotów. Celem miały być bardziej obiekty cywilne (wielkie miasta lub okręgi przemysłowe) niż wojskowe. Miało to doprowadzić do osłabienia morale ludności oraz sparaliżowania gospodarki. Książka ta została wydana, gdy Amerykanie mieli w dziedzinie broni atomowej pozycję monopolistyczną (Brodie, 1946).

<sup>13</sup> O strategii prowadzenia wojen przy użyciu broni atomowej i ich konsekwencjach pisał między innymi generał francuski André Beaufre (1902-1975). Jego najważniejsza książka została opublikowana w języku polskim (Beaufre, 1968).

zycje te wywarły znaczący wpływ na lokalizację baz militarnych, lotnisk oraz urządzeń radarowych. Związane to było z usytuowaniem amerykańskiej linii wczesnego ostrzegania (DEW – *defense early warning*), stanowiącej system radarów umiejscowionych w północnej części wysp brytyjskich, na Islandii, Grenlandii, w północnej Kanadzie i na Alasce (Potulski, 2010, s. 283).

Zgodnie z przewidywaniami Seversky'ego Arktyka stała się obszarem frontowym. Po obu jej stronach stały przygotowane do akcji siły uderzeniowe. Struktura ich ulegała stopniowej ewolucji. Miejsce bombowców strategicznych zajmowały rakiety o zasięgu międzykontynentalnym, a z nimi była sprzęgnięta broń antyrakietowa. Ich lokalizacja stała się dla Seversky'ego podstawą do wskazania obszarów najbardziej zagrożonych; wyznaczał na mapach tzw. kręgi rażenia. Znając z autopsji konsekwencje ataku atomowego starał się określić przewidywany scenariusz przyszłej wojny.

Proponował wydzielenie trzech stref na obszarze północnej Ameryki. Do pierwszej z nich usytuowanej na skrajnej północy włącza Alaskę, Kanadę i Nową Funlandię. Postulował rozmieszczenie tam sił ofensywnych (*deployment belt*). Z tej strefy miały wystartować samoloty strategiczne wyposażone w broń atomową. Druga strefa powinna obejmować terytorium właściwych Stanów Zjednoczonych i stanowić zaplecze produkcyjne (*industrial belt*). Jako zagrożona odwetowym uderzeniem sił powietrznych ZSRR, wymaga zapewnienia obrony przed lotnictwem przeciwnika. Ostatnia strefa, najmniej narażona na zniszczenie, miała dysponować rezerwami umożliwiającymi przetrwanie.

Przewidywał Seversky, że nadlatujące z obu stron samoloty miną się nad Arktyką, zmierzając do zaprogramowanych celów. Równocześnie nastąpi przeciwuderzenie sił odwetowych zmierzających do eliminacji jak największej liczby obiektów strategicznych na wrogim zapleczu. Pierwsze starcie nad Morzem Arktycznym miało zadecydować nie tyle o zwycięstwie, gdyż trudno rozpatrywać to w tych kategoriach, ile o zmniejszeniu własnych strat.

Rozpatrywane opracowanie Seversky'ego powstało w pierwszej fazie zimnej wojny (1953 r.), gdy lotnictwo miało znaczenie monopolistyczne. Z upływem lat niektóre jego założenia ulegały dezaktualizacji – rola lotnictwa strategicznego ulegała marginalizacji na rzecz broni rakietowej. Okręty podwodne o napędzie atomowym też stały się bardziej skuteczne od lotnictwa<sup>14</sup>. Zniszczenie ich było znacznie trudniejsze niż samolotów. Opanowanie przestrzeni powietrznej nad

<sup>14</sup> Uważa się, że wydarzeniem symbolicznym, które wskazywało na pełną możliwość wykorzystania Arktyki do celów militarnych, był rejs amerykańskiego atomowego okrętu podwodnego „Nautilus”. Dopłynął on (pod lodem) do bieguna północnego 3 sierpnia 1958 r. Cztery lata później sowiecki okręt podwodny K-3 („Leninskij Komsomol”) wynurzył się w pobliżu bieguna północnego. Dopiero sześć lat później (1968) wyczyn ten powtórzył amerykański okręt podwodny „Sargo”. Okręty te były wyposażone w torpedy, więc nie mogły razić w cele lądowe. W późniejszym czasie obie strony wprowadziły do uzbrojenia nową generację okrętów podwodnych wyposażonych w rakiety balistyczne o wielu głowicach atomowych, które mogły zniszczyć każdy obiekt w ZSRR i w Stanach Zjednoczonych (Kubiak, 2009, s. 17-18).

Arktyką przestało być kwestią najważniejszą. Rywalizacja w kosmosie też obniżyła jej rangę jako głównego obszaru strategicznego. Wszystko to razem wpłynęło, że niektóre koncepcje Seversky’ego dotyczące roli Arktyki zaczęły nabierać charakteru historycznego<sup>15</sup>. Nie znaczy to, że obszary arktyczne nie są obecnie obiektem rywalizacji i kontroli militarnej. W dalszym ciągu skupione są tam gigantyczne siły ofensywne, a rakiety dalekiego zasięgu umieszczone w ZSRR i w USA w razie konfliktu nuklearnego mają nadal wyznaczone tory przelotu nad Arktyką. Dlatego koncepcje Seversky’ego, podobnie jak Rennera, dotyczące znaczenia militarnego Arktyki są ciągle przypominane i interpretowane (Supron, 2009; Curanović, 2010).

### Uwagi końcowe

Seversky nie był kreatorem wielkich koncepcji geopolitycznych tej miary jak Mackinder, Haushofer czy nawet Spykman, jednak odcisnął swoje piętno na rozwoju myśli geostrategicznej i geopolitycznej. Jego wielcy poprzednicy tworząc wizje przyszłości politycznej świata operowali dwoma wymiarami geograficznymi; lądem i morzem. Natomiast Seversky udawał, że takie spojrzenie staje się anachroniczne. Był głęboko przekonany, że walka o dominację między mocarstwami rozgrywać się będzie w powietrzu. Państwo, które opanuje przestrzeń nad powierzchnią nieprzyjaciela uzyska prymat strategiczny i narzuci swoje warunki pokonanemu rywalowi. Lekceważąco odnosił się do obiektów militarnych działających na morzach i oceanach, które są według niego łatwym celem dla lotnictwa. Ta wyraźna jednostronność, a nawet fetyszycyzacja lotnictwa, które jest w stanie realizować wszelkie zadania taktyczne i strategiczne, została szybko dostrzeżona i poddana krytyce przez reprezentantów innych rodzajów broni. Seversky’emu zarzucano determinizm lotniczy i arbitralność wypowiedzianych sądów. Było w tych opiniach wiele słuszności, gdyż we wszystkich konfliktach zbrojnych w XX w. lotnictwo nigdy nie było siłą jedyną i autonomiczną (Baylis i inni, 2009).

Z drugiej strony nikt nie jest w stanie zakwestionować opinii, że Seversky współtworzył jedną z bardziej interesujących doktryn geostrategicznych, która odegrała istotną rolę geopolityczną. Przyjęła ona w literaturze przedmiotu nazwę „aerokracji” (Sykuliszki, 2009, s. 1) i jest od kilku dziesięcioleci obiektem zarówno fascynacji, jak i krytyki. Wywarła duży wpływ na polityków i wojskowych. W rezultacie działalności Seversky’ego i tych, których przekonał do swoich idei,

---

<sup>15</sup> Koncepcje strategiczne Seversky’ego o już po jego śmierci rozwinął amerykańsko-brytyjski geopolityk Colin Gray (1943- ). Starał się udowodnić tezę, że dysponowanie przez supermocarstwa arsenałem broni atomowej pozwala na uniknięcie wojny, gdyż jej rozpoczęcie grozi zagładą również agresorowi. W takiej sytuacji pozycja Arktyki jako pola walki staje się abstrakcyjna. Równocześnie coraz więcej państw jest zainteresowanych posiadaniem takiej broni, gdyż daje to prestiż polityczny. Pojawienie się każdego nowego państwa atomowego grozi zachwianiem równowagi strategicznej i inspiruje kolejne państwa do jej posiadania (Gray, 1977).

nastąpiła militaryzacja przestrzeni powietrznej, a siłę państw mierzono liczbą i jakością posiadanych samolotów wojskowych. Ze względu na swój dorobek i popularność właśnie Seversky stał się symbolem tych przemian technicznych i doktrynalnych. Prawdopodobnie rozwój lotnictwa i rywalizacja w przestrzeni powietrznej, a następnie w kosmosie były nieuniknione, gdyż w tym samym kierunku zmierzał potencjalny przeciwnik, czyli Związek Sowiecki. Niemniej osobisty udział Seversky'ego był niebagatelny i wymierny.

Słusznie zalicza się go do geostrategów epoki atomowej. We wszelkich jego scenariuszach i wizjach przyszłości była brana pod uwagę możliwość wykorzystania broni nuklearnej na szczeblu operacyjnym. Dowodził, że świat zagrożony jej użyciem będzie musiał funkcjonować według innych zasad i reguł gry politycznej. Miało to dotyczyć głównie dwóch supermocarstw. Wykazywał, że konflikt atomowy jest nieoptymalny dla obu stron konfrontacji: choć przypuszczalnie krótki, może doprowadzić do unicestwienia współczesnej cywilizacji. Jedynie równowaga strachu i posiadanie odpowiedniej potęgi odstraszałej może uratować świat przed zagładą. Analizując siły ofensywne i defensywne w erze atomowej Seversky zawsze dogmatycznie stał na stanowisku, że jedyną bronią uniwersalną i skuteczną są siły powietrzne.

Jego opracowania, ze względu na inspirujące walory oraz wartość poznawczą, stały się punktem wyjścia do kontrowersyjnych dyskusji. Odmienne je oceniali politolodzy i wojskowi, inaczej geopolitycy i geografowie. Ci ostatni zwracali uwagę na ich zalety metodyczne i znaczenie dla rozwoju geografii wojennej. Zwłaszcza podkreślano uwypuklenie przez niego roli Arktyki jako obszaru o decydującym znaczeniu geostrategicznym. Warto tu zaznaczyć, że wykorzystywane przez niego mapy o odwzorowaniu azymutalnym z biegunem północnym jako punktem centralnym stały się podstawą licznych analiz geograficznych i geopolitycznych.

### **Piśmiennictwo / References**

- Abzółtowski S., 1932, *Operacyjne użycie lotnictwa*, Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, Warszawa.
- Baylis J., Wirtz J., Gray C.S., Cohen E. (red.), 2009, *Strategia we współczesnym świecie. Wprowadzenie do studiów strategicznych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Beaufre A., 1968, *Wstęp do strategii. Odstraszanie i strategia*, Wydawnictwo MON, Warszawa.
- Blackeett P.M.S., 1956, *Atomic Weapons and East-West Relations*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Brodie B. (red.), 1946, *The Absolute Weapon. Atomic Power and World Order*, Harcourt Brace, New York.
- Clausewitz C., 1832, *Vom Kriege*, Ferdinand Dümmler, Berlin.
- Clausewitz C., 2009, *O wojnie*, Wydawnictwo Muza SA, Warszawa.



- Curanowicz A., 2010, *Aktywność Federacji Rosyjskiej w regionie Arktyki w kontekście rywalizacji mocarstw*, Prace Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej, Lublin.
- Czmur S., 1988, *Walka o panowanie w powietrzu*, Wydawnictwo MON, Warszawa.
- Douhet G., 1965, *Panowanie w powietrzu*, Wydawnictwo MON, Warszawa.
- Eberhardt P., 2009, *Koncepcje geopolityczne Karla Haushofera*, Przegląd Geograficzny, 81, 4, s. 527-549.
- Eberhardt P., 2011, *Koncepcja Heartlandu Halforda Mackindera*, Przegląd Geograficzny, 83, 2, s. 251-266.
- Eberhardt P., 2013, *Koncepcja nawalizmu Alfreda Mahana*, Przegląd Geograficzny, 85, 4, s. 624-653.
- Graczyk P., 2010, *Arktyka i geopolityka. Obszar Arktyki w perspektywie wybranych koncepcji geopolitycznych i geostrategicznych*, Przegląd Geopolityczny, 2, s. 121-142.
- Gray C., 1977, *The Geopolitics of Nuclear Era: Heartland, Rimland and the Technical Revolution*, Crane and Russak, New York.
- Hucker R., 1984, *Seversky: Innovator and Prophet*, Air Classic, 20th Anniversary Special Edition 1964-1984.
- Jasiński S., 1921, *Najpilniejsze postulaty polskiego lotnictwa*, (b.w.), Warszawa.
- Kubiak K., 2009, *Interesy i spory państw w Arktyce*, Wydawnictwo Naukowe Dolnośląskiej Szkoły Wyższej, Wrocław.
- Mała Encyklopedia Wojskowa*, 1970, T. 2, Wydawnictwo MON, Warszawa.
- Miller D.H., 1925, *Political rights in the Arctic*, Foreign Affairs, 4, 1, s. 47-60.
- Potulski J., 2010, *Geopolityka w świecie ponowoczesnym*, Instytut Geopolityki, Częstochowa.
- Renner G.T., 1942, *Human Geography in the Air Age*, The Macmillan Company, New York.
- Renner G.T., 1944, *Peace by the map*, Colliers, 113, s. 44-47.
- Schelling T.C., 1960, *The Strategy of Conflict*, Harvard University Press, Cambridge.
- Seversky de A., 1942, *Victory Through Air Power*, Simon & Schuster, New York.
- Seversky A., 1943, *W potęgę powietrznej zwycięstwo*, Nakładem Wydziału Kultury i Oświaty Inspektoratu Lotnictwa, Edinburgh, London.
- Seversky de A., 1950, *Air Power Key to Survival*, Simon & Schuster, New York.
- Seversky de A., 1961, *America: Too Young to Die*, McGraw-Hill, New York.
- Sherman S., 2003, *Alexander de Seversky. Russian Aircraft, Designer & Founder of Republic Aviation*, <http://acepilots.com/wwi/pio.seversky.html> (14.12.2014).
- Supron M.N. (red.), 2009, *Cholodnaja wojna v Arktike*, Agenstvo SIR Archangielskoj ONB, Archangielsk.
- Sykulski L., 2009, *Geopolityka. Słownik terminologiczny*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Wyszczelski L., 2009, *Teorie wojenne i ich twórcy na przestrzeni dziejów*, Wydawnictwo Neriton, Warszawa.

[Wpłynęło: luty 2015 r.]

PIOTR EBERHARDT

## ALEXANDER DE SEVERSKY'S CONCEPT OF THE „AIR POWER”

The work and achievements of the well-known American geostrategist of Russian origin, Alexander de Seversky, are the subject of the article. The introductory part of the article contains the biography of de Seversky, who was a Russian pilot and participant in World War I shot down in a dogfight and therefore emerging from the conflict as an invalid, having lost a leg. Following the War, he left for the United States, where he would remain for the rest of his life, becoming an outstanding designer of military aircraft. At the same time, he was involved in scientific and journalistic activity, with his particular domain being the consequences of the development of air forces for the course of future military activities. He was thus the founder of the novel military-geopolitical concept of so-called “air power”. According to this hypothesis, which he attempted to validate, air forces would, in the not-too-distant future, be decisive in the achievement of victory where any military conflict between the great powers was concerned. Thus the country achieving dominance in the air would dominate, not only in military terms, but also in the political sense. In consequence, the principles of the conduct of war and the organisation of military forces were expected change. In the subsequent part of the article. Consideration is given to the views of de Seversky when it comes to the use of air forces on the battlefield, on the tactical and strategic scales. de Seversky was convinced that emphasis on the development of air forces would denote and ensure reduced significance of navies, and, to a large extent also ground forces. In this respect, the opinions formulated by de Seversky proved to be quite extreme, and not borne out by later real-world military conflicts. The respective issues are analysed and explained in the article. In a further development, the 1950s saw de Seversky anticipate the Arctic as a potential venue or theatre for war between the United States and the Soviet Union. This presumption led him to develop a number of scenarios for the course of this potential war between two superpowers situated on either side of the Arctic Ocean. de Seversky was also one of the first visionaries to recognise the geopolitical significance of outer space. He is also considered among the analysts of the nuclear period, since he was of the opinion that only a country having nuclear weapons at its disposal might achieve the status of world power. In the final part of the paper, it is emphasised that the books authored by de Seversky became a starting point for many geographers further analysing the consequences of the rivalry between the USA and the USSR in the Cold War period, as well as the influence exerted on geopolitical transformations of the world.

