

Grey Scale #13



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

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. Generała Broni Karola Świerczewskiego

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

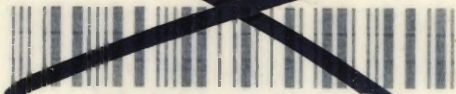
~~Na prawach rękopisu~~

39

ppłk dr Czesław KRZEMIŃSKI

**ORGANIZACJA, SPOSOBY I METODY DOWODZENIA  
LOTNICTWEM RADZIECKIM W LATACH 1941-1945**

Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej



05-000720-010-0

WARSZAWA

PAŹDZIERNIK

1970

60317



Colour Chart #13



A

**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
**im. Generała Broni Karola Świerczewskiego**

---

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

~~Na prawach rękopisu~~

39

ppłk dr Czesław KRZEMIŃSKI

**ORGANIZACJA, SPOSOBY I METODY DOWODZENIA  
LOTNICTWEM RADZIECKIM W LATACH 1941-1945**

Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej



05-000720-010-0

---

WARSZAWA

PAŹDZIERNIK

1970

60317

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni Karola Świerczewskiego

---

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ



~~Na prawach rękopisu~~

39

ppłk dr Czesław KRZEMIŃSKI

ORGANIZACJA, SPOSOBY I METODY DOWODZENIA  
LOTNICTWEM RADZIECKIM W LATACH 1941-1945

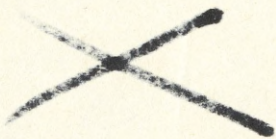


---

WARSZAWA

PAZDZIERNIK

1970r.



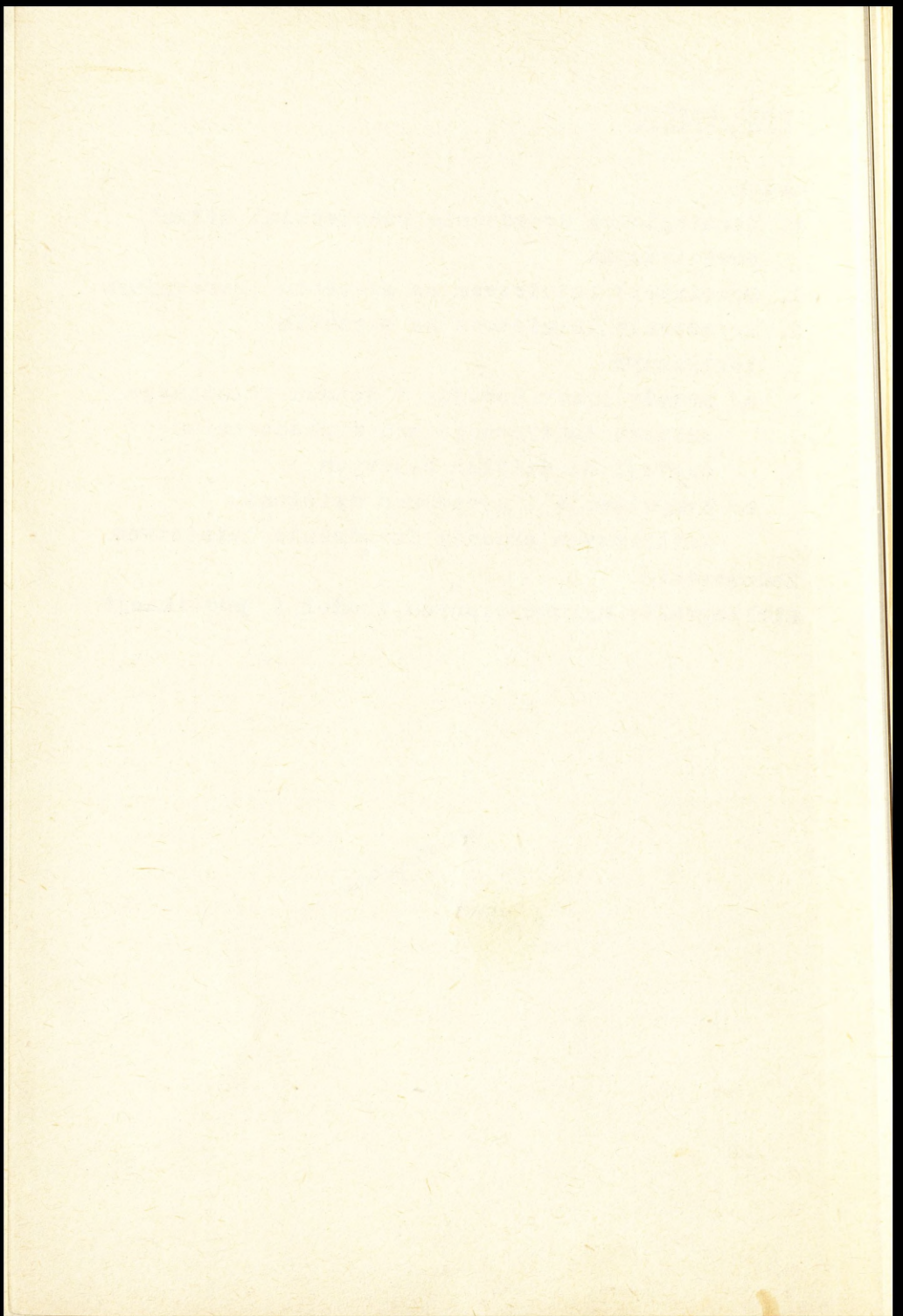
## SPIS TREŚCI

### Wstęp

1. Strategiczne dowodzenie radzieckimi siłami powietrznymi
2. Dowodzenie lotnictwem na szczeblu operacyjnym
3. Dowodzenie lotnictwem na szczeblu taktycznym
  - a/ Metody pracy dowódcy i sztabu lotniczego związku taktycznego nad wypracowaniem decyzji do działań bojowych
  - b/ Kompetencje i procedura działania taktycznych organów dowodzenia lotnictwem

### Zakończenie

Bibliografia wykorzystanych źródeł i publikacji



## Wstęp

Druga wojna światowa dostarczyła bardzo dużo wielostronnych doświadczeń w zakresie dowodzenia różnymi rodzajami wojsk w walce i operacji. Cenne i pouczające są doświadczenia uzyskane w wyniku tej wojny jeśli chodzi o zagadnienia dowodzenia lotnictwem. Stosowane metody i sposoby dowodzenia lotnictwem radzieckim w minionej wojnie posiadają w obecnych warunkach nie tylko walory poznawcze, ale i utylitarne. Z tego więc względu warto są bardziej wnikliwszych studiów.

Przedstawione niżej zagadnienia dowodzenia lotnictwem radzieckim w latach Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR w sposób tylko szkicowy zarysowują ważniejszą problematykę. Naświetlenie wielu zagadnień z zakresu dowodzenia lotnictwem wymaga ilustracji na schematach bądź szkicach. Przystępując więc do studiowania niniejszego opracowania należy pobrać w Bibliotece Głównej Akademii specjalny album schematów /nr S/661/, w którym w sposób wizualny przedstawiono konkretne rozwiązania jeśli chodzi o organizację i system dowodzenia lotnictwem radzieckim w poszczególnych operacjach minionej wojny. W odnośnych miejscach tekstu zaznaczono, który schemat należy w danym momencie przestudiować.

Dowodzenie wojskami w ogóle, a lotnictwem w szczególności, stanowi niezwykle złożony i istotny problem. Od prawidłowego i należytego

rozwiązania w całości zagadnień dowodzenia w olbrzymim stopniu zależało i zależy uzyskanie powodzenia w działaniach bojowych.

### 1. Strategiczne dowodzenie radzieckimi siłami powietrznymi

Siły powietrzne ZSRR w przededniu wojny składały się z lotnictwa operacyjnego /frontowego/, lotnictwa dalekiego zasięgu, lotnictwa obrony powietrznej kraju i lotnictwa marynarki wojennej.

Z chwilą rozpoczęcia wojny radzieckie lotnictwo dalekiego zasięgu podlegało dowódcy sił powietrznych Armii Radzieckiej poprzez specjalny Zarząd V. Jednak w późniejszym okresie decyzją Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej z dnia 15 marca 1942 roku lotnictwo dalekiego zasięgu /LDZ/ podporządkowano bezpośrednio Naczelnemu Dowództwu, co uznano za słuszne w tym etapie wojny. Posunięcie to miało na celu konsekwentne oddzielenie tego lotnictwa od lotnictwa frontowego /operacyjnego/. Miało to ułatwić użycie LDZ do wykonywania uderzeń na obiekty o znaczeniu strategicznym, rozmieszczone na głębokich tyłach nieprzyjaciela.

W styczniu 1942 roku rozkazem Ludowego Komisarza Obrony korpusy, dywizje i samodzielne pułki lotnictwa myśliwskiego, które były wydzielone do osłony obiektów w systemie obrony przeciwlotniczej obszaru krajowego, w pełni zos-

tały podporządkowane dowódcy wojsk obrony powietrznej kraju.

W maju 1942 roku w składzie Frontów zaczęto tworzyć armie lotnicze, Dowódca sił powietrznych Armii Radzieckiej mógł stawiać zadania operacyjne /bojowe/ lotnictwu Frontów /armii lotniczych/ tylko przez Naczelne Dowództwo, Sztab Generalny i dowódców Frontów. W tych warunkach dowodzenie siłami powietrznymi Armii Radzieckiej nie mogło w sposób operatywny wpłynąć na organizację i prowadzenie działań bojowych lotnictwa Frontów, szczególnie w operacjach o znaczeniu strategicznym.

W pierwszym okresie wojny dowódca sił powietrznych realizował swoje funkcje dowódcze w okresie organizacji i prowadzenia operacji powietrznych, w których brało udział lotnictwo kilku Frontów /kilka armii lotniczych/, drogą kierowania lotnictwem odwodu Naczelnego Dowództwa, przydzielaniem odwodów lotnictwa, braniem udziału w opracowywaniu wytycznych Naczelnego Dowództwa, dotyczących działalności lotnictwa w strategicznych i frontowych operacjach, a także koordynując działania bojowe lotnictwa kilku Frontów /armii lotniczych/.

W związku z tym, że w wielu operacjach strategicznych i frontowych brało udział kilka armii lotniczych, lotnictwo dalekiego zasięgu i lotnictwo myśliwskie obrony powietrznej kraju, wystąpi-

ła niezbędna konieczność koordynacji ich wspólnych działań. W tym celu pod koniec pierwszego okresu Wielkiej Wojny Narodowej koordynacja wysiłków całości sił powietrznych, biorących udział w operacjach grup frontów lub frontowych, była realizowana przez przedstawiciela Naczelnego Dowództwa do spraw lotnictwa, który wraz z nieetatową, niedużą grupą operacyjną wyjeżdżał w rejon planowanej operacji i na miejscu organizował współdziałanie rodzajów sił powietrznych, a w lotnictwie frontowym /operacyjnym/ między poszczególnymi armiami lotniczymi. W ten sposób przedstawiciel Naczelnego Dowództwa do spraw lotnictwa sprawował ogólne kierownictwo nad działaniami kilku armii lotniczych i innymi rodzajami sił powietrznych /lotnictwem myśliwskim OPK, lotnictwem marynarki wojennej i lotnictwem dalekiego zasięgu/.

W drugim okresie Wielkiej Wojny Narodowej, w porównaniu z końcem pierwszego okresu, w zakresie dowodzenia działaniami sił powietrznych przez przedstawiciela Naczelnego Dowództwa do spraw lotnictwa lub dowódcę sił powietrznych Armii Radzieckiej nie zaszły zasadnicze zmiany. Sposoby i metody strategicznego dowodzenia lotnictwem w tym okresie stały się bardziej prężne i stanowcze.

W trzecim okresie wojny znacznie wzrosła rola dowódcy sił powietrznych Armii Radzieckiej i jego sztabu. Biorąc pod uwagę konieczność jed-

nolitego kierowania całością sił powietrznych  
Armii Radzieckiej w końcu 1941 roku Naczelne Do-  
wództwo podporządkowało lotnictwo dalekiego za-  
sięgu dowódcy sił powietrznych.

Dowódca sił powietrznych osobiście dowodził działaniami bojowymi lotnictwa w wielu dużych operacjach strategicznych. W tym wypadku występował on jako przedstawiciel Naczelnego Dowództwa do spraw lotnictwa, urządzając swoje stanowisko dowodzenia /SD/ w rejonie SD dowódcy Frontu, działającego na głównym kierunku lub też w rejonie pobytu przedstawiciela Naczelnego Dowództwa. Tak na przykład w operacji berlińskiej w celu kontroli i koordynacji działań bojowych lotnictwa kilku armii lotniczych /4, 16 i 2 AL oraz 18 AL dalekiego zasięgu/ SD dowódcy sił powietrznych zostało rozwinięte w pasie 1 Frontu Białoruskiego razem ze stanowiskiem dowodzenia 16 armii lotniczej, wchodzącej w skład tego Frontu.

Dowódca sił powietrznych Armii Radzieckiej jako przedstawiciel Naczelnego Dowództwa do spraw lotnictwa, przy pomocy niedużej grupy operacyjnej oficerów pionu operacyjnego i rozpoznawczego oraz oficerów służb ze sztabu dowództwa sił powietrznych, koordynował wysiłek wszystkich armii lotniczych, uczestniczących w operacji, organizował współdziałanie lotnictwa frontowego z lotnictwem dalekiego zasięgu, lotnictwem myśliwskim OPK, a w wypadku prowadzenia operacji na kierunku przy-

morskim również z lotnictwem działających flot morskich.

W zakres obowiązków przedstawiciela Naczelnego Dowództwa do spraw lotnictwa wchodziło również zagadnienie materiałowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa i uzupełnienia działających związków sprzętem lotniczym oraz personelem latającym i technicznym. Na tym szczeblu dowodzenia zarządzenia z zasady wydawano dowódcom armii lotniczych ustnie z wykorzystaniem radia i przewodowych środków łączności, głównie jednak drogą stawiania zadań osobiście przez dowódcę sił powietrznych Armii Radzieckiej lub jego przedstawiciela, występującego z ramienia Naczelnego Dowództwa. Z reguły grupa operacyjna dowódcy sił powietrznych i jego zastępców żadnych dokumentów bojowych i sprawozdawczych nie opracowywała.

## 2. Dowodzenie lotnictwem na szczeblu operacyjnym

W początkowym okresie Wielkiej Wojny Narodowej we wszystkich Frontach były jednostki lotnicze. Wchodziły one w ich skład. Lotnictwo wchodzące w skład Frontów nazywane "lotnictwem frontowym". Ponadto we wszystkich armiach ogólnowojskowych były też jednostki lotnicze. Nazywano je "lotnictwem armijnym". Według stanu na 10 marca 1942 roku było utworzone lotnictwo w 50 armiach ogólnowojskowych, w tej liczbie w siedmiu armiach na Dalekim Wschodzie.



Jednak już pierwsze miesiące wojny wykazały wiele niedociągnięć w strukturze organizacyjnej lotnictwa frontowego. Sytuacja naziemna i powietrzna wymagała bowiem scentralizowanego dowodzenia i zmasowanego użycia lotnictwa w ramach Frontu. Istniejące oddziały i związki lotnicze, które wchodziły w skład armii ogólnowojskowych podlegały dowódcom tych armii. Doprowadzało to do rozpraszania wysiłków lotnictwa i uniemożliwiało racjonalne jego użycie na głównych kierunkach i w najważniejszych okresach walki. Jedynie pewna część lotnictwa bezpośrednio podlegała dowódcy Frontu. Lotnictwo dzielone było przeważnie równomiernie pomiędzy poszczególne armie ogólnowojskowe, wskutek czego w niektórych armiach wykonywało ono podrzędne zadania, a w innych takie same siły lotnictwa musiały przewodzić uporczywe walki. Rzecz oczywista, że taka decentralizacja dowodzenia lotnictwem nie mogła przynieść dobrych rezultatów. Naczelne Dowództwo Armii Radzieckiej szybko zorientowało się, że taki system dowodzenia jest niesłuszny i już w początkowym okresie wojny wprowadziło pewne zmiany w strukturze organizacyjnej lotnictwa i systemach dowodzenia nim.

---

Pierwsze próby centralizacji dowodzenia lotnictwem pojawiają się pod koniec 1941 r. w okresie bitwy pod Moskwą. Zaczęto tam tworzyć na pewien okres grupy lotnicze, w skład których

wchodziły dywizje i pułki lotnicze. Po wykonaniu nakazanych zadań grupy te były rozformowywane. Organizację dowodzenia lotnictwem w okresie bitwy pod Moskwą przedstawia schemat nr 6.

Tak więc kampania zimowa 1941 - 1942 roku, a szczególnie udział lotnictwa w przeciwatarciu pod Moskwą, ostatecznie utwierdziła dowództwo radzieckie w przekonaniu, że najsukuteczniejsze działania lotnictwa można osiągnąć w wyniku zmasowanego jego użycia na głównych kierunkach uderzeń i że to będzie możliwe jedynie przy scentralizowanym dowodzeniu tym lotnictwem.

Wiosną 1942 roku obserwujemy zasadniczy przełom w strukturze organizacyjnej i systemie dowodzenia lotnictwem radzieckim. 5 maja 1942 r. Ludowy Komisarz Obrony wydaje rozkaz o utworzeniu w składzie Frontu Zachodniego I armii lotniczej. W tym rozkazie w następujący sposób określono sens tego przedsięwzięcia: "... w celu zwiększenia siły uderzeniowej lotnictwa i pomyselnego zastosowania zmasowanych nalotów, połączyć lotnictwo Frontu Zachodniego w jedną armię lotniczą nadając jej nazwę I armii lotniczej ...." x/

-----  
x/ Cyt.wg.S.Okęcki, Krótki zarys działań bojowych lotnictwa radzieckiego w pierwszym okresie Wielkiej Wojny Narodowej, wyd. ASG 1961  
Bembertów s. 21.

W ciągu 1942 roku powstają dalsze armie lotnicze w poszczególnych Frontach. W skład armii lotniczych wchodzi jednorodny i mieszany korpusy i dywizje lotnicze, przy czym obserwuje się dążność do tworzenia jednorodnych związków taktycznych lotnictwa. Właśnie dążność do zastosowania takich form organizacyjnych, które umożliwiają koncentrowanie wysiłku lotnictwa na najważniejszych, decydujących kierunkach działań wojsk lądowych powodowała stopniowe uniezależnianie się organizacyjne lotnictwa od taktycznych i niższych operacyjnych szczebli wojsk lądowych. Lotnictwo stało się w rękach dowódcy Frontu najbardziej ruchliwym środkiem bojowym, zdolnym do szybkiego i głębokiego przenikania na teren nieprzyjaciela i szybkiego koncentrowania niezbędne-  
go wysiłku w określonym miejscu i czasie, dzięki możliwości wykonania szybkiego manewru tak wzdłuż frontu, jak i w głębi.

Po utworzeniu armii lotniczych dowódcy Frontów zaczęli dowodzić całą działalnością bojową lotnictwa Frontu. Dowodzenie to odbywało się przez dowódcę armii lotniczej /AL/, który jednocześnie był zastępcą dowódcy Frontu do spraw lotnictwa i członkiem Rady Wojennej Frontu.

Dowódca armii lotniczej na podstawie decyzji dowódcy Frontu wyznaczał taktyczne związki lotnicze do wsparcia poszczególnych związków ogólnowojskowych. Srednio dla armii ogolnowojskowej

wyznaczano 1-2 dywizje lotnictwa szturmowego, a do wsparcia APanc - jeden korpus lotnictwa szturmowego. Przykładowo skład armii lotniczej /4 AL/ przedstawia schemat nr 7 /patrz: oddzielny album/.

Pod koniec drugiego okresu Wielkiej Wojny Narodowej w związku ze wzrostem ilości samolotów i środków dowodzenia, a w pierwszym rzędzie środków radiowych, nastąpiło przejście na oddzielne dowodzenie z ziemi działaniami bojowymi myśliwców prowadzących walkę o panowanie w powietrzu oraz myśliwcami osłaniającymi inne rodzaje lotnictwa. W rozkazie nr 0251 z dnia 29 listopada 1943 r. dowódcy sił powietrznych Armii Radzieckiej wskazywano: "W warunkach, kiedy armia lotnicza rozporządza dostateczną ilością lotnictwa myśliwskiego, zadania walki o panowanie w powietrzu i osłonę bombowców i szturmowców przez myśliwce wyraźnie rozgraniczyć między jednostkami i związkami lotnictwa myśliwskiego. W takich wypadkach dowodzenie nad polem walki realizować ze stałych punktów dowodzenia, które należy organizować środkami armii lotniczej oddzielnie dla lotnictwa myśliwskiego oraz szturmowców, bombowców i towarzyszących im myśliwców"<sup>x/</sup>.

---

x/ Sowieckoje Wojenno-Wozdusznyje Siły w Wielikoj Otečiestwiennoj Wojnie 1941-1945 gg. Sbornik dokumentow nr 3. Wojenizdat Moskwa 1959, s. 168.

Stanowiska dowodzenia lotnictwa myśliwskiego, wydzielonego specjalnie do walki o panowanie w powietrzu; w celu lepszej organizacji i realizacji współdziałania myśliwców z artylerią przeciwlotniczą rozmieszczano w rejonie punktu obserwacyjnego zastępcy dowódcy armii lub Frontu do spraw OPL.

Jeśli w pierwszym okresie wojny dowódcy AL dowodzili działaniami bojowymi tylko ze swoich stanowisk dowodzenia, rozmieszczonych na tyłach, to już w czasie kontrofensywy pod Stalingradem w 8 armii lotniczej na kierunku głównego uderzenia wojsk Frontu Stalingradzkiego zostało utworzone pomocnicze stanowisko dowodzenia lotnictwem, znajdujące się bliżej linii frontu w rejonie pomocniczego stanowiska dowodzenia dowódcy Frontu. Takie punkty dowodzenia były organizowane w armiach lotniczych i w wielu innych Frontach.

W maju 1943 roku została wydana "Instrukcja o organizacji pomocniczych punktów dowodzenia lotnictwem", która tak określała ich przeznaczenie: "W celu osobistej obserwacji przez dowódców armii lotniczych /korpusów lotniczych/ działań bojowych lotnictwa i dowodzenia nim na kierunkach głównych zgrupowań wojsk naziemnych sztaby AL /KL/ organizują pomocnicze stanowiska dowodzenia /PSD/"<sup>x/</sup> // W wypadku kiedy Front w pasie swego natarcia wykonywał kilka uderzeń i

-----  
x/ Tamże s. 140.

lotnictwo wspierało tam wojska, na każdym kierunku tworzone pomocnicze stanowiska dowodzenia AL. Podczas działań wojsk lądowych na szerokim froncie w celu lepszej obserwacji działań bojowych lotnictwa na polu walki w rejonie pomocniczego stanowiska dowodzenia tworzono 1-2 wysunięte stanowiska dowodzenia.

Z pomocniczych stanowisk dowodzenia kierowali działaniami bojowymi lotnictwa dowódcy armii lotniczych lub ich zastępcy bądź też szefowie sztabów. Do każdego pomocniczego SD wydzielano grupę operacyjną, w składzie której byli oficerowie z oddziału operacyjnego i rozpoznawczego, oficerowie łączności, łączności specjalnej i meteorology. Takie SD miało urządzonego węzeł łączności. W zasadzie skład grupy operacyjnej AL ustalany był według obowiązującego etatu pomocniczego stanowiska dowodzenia.

Już w bitwie pod Kurskiem w celu dowodzenia działaniami bojowymi lotnictwa frontowego zaczęto wykorzystywać stacje radiolokacyjne "Redut", które były do tej pory tylko w systemie obrony powietrznej kraju. Stacje te wykrywały samoloty nieprzyjaciela w odległości do 130-150km, i określały kurs, prędkość i orientacyjnie liczbę samolotów /jeden samolot, klucz lub duża grupa/. We wrześniu 1943 roku specjalnym zarządzeniem Państwowego Komitetu Obrony w etatach samodzielnych pułków łączności armii lotniczych wprowadzono po dwie naziemne sta-

cje radiolokacyjne. Jednak według stanu na 1 stycznia 1944 r. radzieckie lotnictwo frontowe miało w sumie tylko 11 radiolokatorów naziemnych. Taka mała liczba środków radiolokacyjnych wynikała z faktu niedostatecznej ich produkcji przez rodzimy przemysł elektroniczny.

W trzecim okresie Wielkiej Wojny Narodowej, w porównaniu z drugim, nie zaszły zasadnicze zmiany w organizacji dowodzenia działaniami bojowymi lotnictwa. W niektórych operacjach 1944-1945 w składzie jednego Frontu działały dwie armie lotnicze /operacja białoruska i wschodniopruska/. W takim wypadku jedna z nich była podporządkowana pod względem operacyjnym drugiej armii lotniczej. W warunkach podzielenia lotnictwa jednej AL na dwie grupy lotnictwa, jak na przykład miało to miejsce w 1 i 16 AL w operacji białoruskiej oraz w 2 AL w operacji lwowsko-sandomierskiej, dla każdej grupy tworzone pomocnicze stanowiska dowodzenia, z których działaniami bojowymi dowodził dowódca AL i jego zastępca, a w niektórych wypadkach - dowódcy korpusów lotniczych.

W końcowym okresie wojny przy planowaniu użycia lotnictwa w operacji kierowano się przede wszystkim zasadą masowania wysiłków lotnictwa na głównych kierunkach uderzeń wojsk frontu. Rzutowało to bezpośrednio na organizację dowodzenia. Na przykład w białoruskiej operacji zaczętej 4 armia lotnicza miała zabezpieczać działania wojsk 2

Frontu Białoruskiego w czasie przełamywania obro-  
ny nieprzyjaciela, a następnie w głębi, szczegól-  
nie podczas forsowania Dniepru. Na głównym kierun-  
ku współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi  
dowódca 4 armii lotniczej przebywał podczas dzia-  
łań na punkcie obserwacyjnym dowódcy 49 armii.  
Dowódca 4 AL, przebywając wraz z dowódcą armii  
ogólnowojskowej na jego punkcie dowodzenia, kie-  
rował działaniami całości lotnictwa i mógł w każ-  
dej chwili skierować odpowiednie siły na wykona-  
nie najważniejszych - z punktu widzenia operacji  
frontowej - zadań.

Z reguły dowódca armii lotniczej w czasie  
operacji znajdował się w pobliżu punktu obserwa-  
cyjnego dowódcy Frontu, skąd koordynował działa-  
nia lotnictwa w całym pasie Frontu. Należy nad-  
mienić, że do dyspozycji grup operacyjnych będą-  
cych na pomocniczych punktach dowodzenia AL przy-  
dzielono 3-5 radiostacji. Począwszy od połowy  
1948 roku, po likwidacji etatowych grup operacyj-  
nych, do pracy na pomocniczych punktach dowodze-  
nia wydzielano najbardziej dość iadczonych oficerów  
ze sztabów AL. Zasadniczy skład grupy operacyjnej  
na pomocniczym stanowisku dowodzenia był zazwyczaj  
mniej więcej stały.

Wszystkie stanowiska dowodzenia armii lot-  
niczych w okresie wojny przybliżono do linii fron-  
tu. Odległość od linii frontu zasadniczego stano-  
wiska dowodzenia armii lotniczej w początkowym

okresie wojny wynosiła 80-150 km, a w trzecim jej okresie do 30-60 km. Pomocnicze stanowisko dowodzenia AL rozmieszczano natomiast 8-15 km od linii frontu.

Jeśli chodzi o problem dowodzenia lotnictwem myśliwskim to jego istotę odzwierciedla wydana w 1944 r. "Instrukcja dowodzenia bojowego lotnictwem myśliwskim", w której dokładnie zostały opracowane zagadnienia wykrycia samolotów nieprzyjaciela, naprowadzania na nich własnych myśliwców i dowodzenia walką powietrzną. W instrukcji tej szczegółowo zostały omówione zagadnienia wykorzystania, na równi ze środkami łączności, nowych stacji radiolokacyjnych, głównie typu "Redut". /ruchoma samochodowa stacja radiolokacyjna RUS-2/ i "Pegmatit" /stacjonarna radiolokacyjna stacja RUS-2s/.

Wprowadzenie większej liczby stacji radiolokacyjnych do wyposażenia radzieckich sił powietrznych wpłynęło w znacznym stopniu na sprężyste i efektywne dowodzenie lotnictwem, szczególnie myśliwskim.

Szczegółowej organizacja dowodzenia działaniami bojowymi lotnictwa na szczeblu operacyjnym przedstawiona zostanie na przykładzie 16 armii lotniczej i Frontu Białoruskiego w operacji berlińskiej, lotnictwem działającym w pasie tego Frontu dowodził dowódca 16 AL z zasadniczego stanowiska dowodzenia usytuowanego w odległości 18km od stanowiska dowodzenia Frontu. Ponadto zorga-

nizowano też pomocnicze stanowisko dowodzenia 16 AL na czele z zastępcą dowódcy armii lotniczej.

Zasadniczym przeznaczeniem pomocniczego stanowiska dowodzenia 16 AL było kierowanie lotnictwem bombowym podczas jego działań na obiekty pola walki. Dlatego też niezależnie od grupy operacyjnej sztabu armii lotniczej, na pomocniczym stanowisku dowodzenia przebywali dowódcy lub oficerowie sztabów związków lotnictwa bombowego, poprzez których dowództwo armii lotniczej realizowało dowodzenie lotnictwem bombowym<sup>x/</sup>.

Omawiane pomocnicze stanowisko dowodzenia było rozmieszczone około 6 km od linii frontu, niedaleko punktu obserwacyjnego dowódcy 8 armii gwardyjskiej. Stanowisko to powiadamiano o wylocie grup bombowców i ich zadaniach. Przy podejściu do linii frontu wszystkie grupy bombowców miały nawiązywać łączność z pomocniczym stanowiskiem dowodzenia i otrzymywać zezwolenie na wykonywanie zadania bojowego. Przy czym zastępca dowódcy armii lotniczej zatwierdzał postawione zadanie lub stawiał nowe. Bezpośrednio przed rozpoczęciem operacji dowódca 16 AL upoważnił swojego zastępcę, w wypadku zaistniałej konieczności, do dowodzenia wszystkimi rodzajami lotnictwa<sup>xx/</sup>. Tak

x/ Arch.MO ZSRR, f.233, op. 401802, d.1, k.358

xx/ Arch.MO ZSRR, f.368, op. 20550, d.5, k.136.

więc pomocnicze stanowisko dowodzenia mogło przejąć w każdej chwili dowodzenie całością lotnictwa.

Cenne i pouczające w operacji berlińskiej było zorganizowanie w 16 AL radiolokacyjnego systemu węzłów naprowadzania. Był to scentralizowany system radiolokacyjnych węzłów, zorganizowany po raz pierwszy w Wielkiej Wojnie Narodowej ZSRR.

16 armia lotnicza 1 Frontu Białoruskiego utworzyła od 10 kwietnia 1945 r. armijny węzeł naprowadzania, mający dwie stacje radiolokacyjne dalekiego zasięgu /SCR-527A i B-2-M/ i jedną bliskiego zasięgu /"Redut"/<sup>x/</sup>. Ponadto 3 i 13 korpusy lotnictwa myśliwskiego, które były przeznaczone do walki o panowanie w powietrzu, miały zorganizowane korpusne węzły naprowadzania z odpowiednimi środkami radiolokacyjnymi. Na przykład 3 korpus lotnictwa myśliwskiego miał dwa radiolokatory /"Redut" i LW"/.

Zgodnie z rozkazem dowódcy 16 AL <sup>xx/</sup> i instrukcją opracowaną przez sztab, zadaniem armijnego węzła naprowadzania było m.in.: obserwacja sytuacji powietrznej w pasie natarcia wojsk 1 Frontu Białoruskiego, wykrywanie samolotów nieprzyja-

x/ Arch.MO ZSRR, f.368, op. 248197, d.6, k.7.

xx/ Rozkaz dowódcy 16 AL nr 0152 z dn. 8.4.1945r. dotyczący organizacji armijnego węzła naprowadzania. Arch. MO ZSRR f.368, op.142206, d. 69, k. 25.

ciela i naprowadzanie na nie własnego lotnictwa myśliwskiego oraz powiadamiania armii lotniczej, artylerii przeciwlotniczej i wojsk naziemnych o przelotach grup samolotów nieprzyjaciela. Jak się jednak w praktyce okazało funkcje i zakres zadań armijnego węzła naprowadzania były zbyt obszerne, a środki i możliwości bardzo ograniczone. Na przykład radiolokator dalekiego wykrywania typu SCR-527A, którym dysponował węzeł, miał zasięg wykrywania na wysokości 6000 m do 160 km, na wysokości zaś 2000 m około 80 km, a na wysokości 1000 m tylko 40 km. Tak więc podczas lotu celu powietrznego na wysokościach rzędu 1000 - 1500m /najczęściej lotnictwo frontowe latało na tych wysokościach/ zasięg wykrywania ówczesnych radiolokatorów był niedostateczny i nie zapewniał poderwania na czas myśliwców. Ponadto należy, uwzględnić również fakt, że stacje radiolokacyjne przed rozpoczęciem operacji były rozmieszczone w odległości około 55 km od linii frontu /? - Cz.K./ co jeszcze bardziej ograniczało możliwości wykrycia przez nie samolotów niemieckich. Należy przy tym zaznaczyć, że stacja radiolokacyjna była w stanie jednocześnie śledzić 2-3 cele powietrzne.

Jeśli chodzi o obieg informacji to sztab 16 AL dane o sytuacji naziemnej otrzymywał przez telefon w Cz., który posiadały wszystkie armie ogólnowojskowe. Ponadto o zmianach sytuacji na-

ziemnej meldowali przedstawiciele lotnictwa do swoich sztabów, a te z kolei przekazywały te dane do sztabu 16 AL. Dowódca 16 armii lotniczej przebywał na stanowisku dowodzenia /w pobliżu SD Frontu/ wraz z grupą operacyjną, która dysponowała 3-4 radiostacjami. Grupa operacyjna miała łączność z armiami ogólnowojskowymi, działającymi na głównym kierunku uderzenia, ze sztabem armii lotniczej i z korpusami lotniczymi. Oficerowie tej grupy informowali systematycznie sztab AL o sytuacji naziemnej. Utrzymując nieprzerwaną łączność z dowódcami armii ogólnowojskowych grupa operacyjna 16 AL otrzymywała od nich niezbędne dane o działaniach wojsk lądowych.

W celu otrzymywania danych o sytuacji powietrznej i przekazywania informacji wojskom lądowym wykorzystywano radiotechniczne węzły wykrywania i naprowadzania. Przez te węzły powiadamiano zarówno własne lotnictwo, jak i wojska lądowe o pojawieniu się samolotów nieprzyjaciela w tym lub innym rejonie. Było to szczególnie ważne z tego względu, że rejon działań bojowych nasycony był dużą ilością samolotów i trzeba było zawczasu zidentyfikować samoloty własne i nieprzyjaciela.

Stała łączność lotnictwa z wojskami lądowymi zapewniała wzajemną informację sztabów o sytuacji, co umożliwiało dowództwu 16 AL i dowódcom związków okazanie pomocy wojskom w odpowiednim czasie i potęgować siły w walkach powietrznych

na tych kierunkach gdzie nieprzyjaciel przejawiał największą aktywność.

W naziemnej sieci radiowej 16 AL pracowało około 200 radiostacji. Wykorzystanie tak dużej liczby radiostacji stwarzało trudności w prowadzeniu rozmów, ponieważ w eterze było dużo szumu wskutek zakłóceń.

Dowodzenie grupami samolotów lotnictwa szturmowego i lotnictwa myśliwskiego w powietrzu nad polem walki realizowano przez radio. W warunkach dużej ilości grup samolotów w powietrzu dowodzenie nimi było niekiedy utrudnione z powodu niedostatecznej ilości fal<sup>x/</sup>, którymi dysponowało lotnictwo. Dlatego rozmowy dowódców związków lotniczych musiano ograniczać. Należy przy tym też podkreślić, że dla zapewnienia stałej łączności ze związkami lotnictwa myśliwskiego /3 i 13 KLM/ były wykorzystywane radiostacje ultrakrótkofalowe, które stwarzały możliwość szybkiego i dokładnego przekazywania wszystkich zarządzeń i informacji.

W celu dowodzenia lotnictwem w okresie przygotowawczym i na początku operacji berlińskiej w zasadzie wykorzystywano łączność przewodową, która w warunkach stabilizacji sytuacji operacyjnej zapewniała kierowanie podległymi jednostkami.

-----

x/ W sieci naziemnej wydzielone było 56 fal, a w powietrznej - 9/.

Łącznościowcy 16 AL odszukali /znaleźli/ podziemne przewody łączące Berlin z wieloma miastami i dużymi miejscowościami położonymi na wschód od stolicy III Rzeszy. Po dokładnym sprawdzeniu przewody te okazały się sprawne. Cała sieć podziemnych przewodów została więc wykorzystana do organizacji łączności ze związkami lotniczymi. Usprawniło to bardzo organizację łączności telefonicznej, szczególnie w tych okresach kiedy związki lotnicze przebazywały się na nowe węzły lotniskowe. Dla maskowania rozmów w okresie przygotowawczym do operacji nie wykorzystywano środków łączności radiowej; zaczęto je używać z chwilą rozpoczęcia natarcia.

Tak w ogólnych zarysach przedstawiała się organizacja dowodzenia w 16 armii lotniczej i Frontu Białoruskiego w operacji berlińskiej.

W wypadku, gdy niektóre związki lotnicze działały na zasadzie operacyjnego podporządkowania /przydzielenia/, to dowodzenie nimi miało charakter zdecentralizowany. Dowódca armii lotniczej kontrolował tylko ich działalność bojową, nie ingerując w tok wykonywania zadań. Dowództwo armii lotniczej dążyło do tego, ażebymy nie kierować tych związków lotniczych na inne kierunki, jeśli tego nie wymagała sytuacja operacyjna. Działanie lotnictwa na zasadzie operacyjnego podporządkowania było jednak w latach 1944 - 1945 rzadziej stosowane.

Ogólnie rzecz ujmując scentralizowane dowodzenie lotnictwem, przybliżenie jego organów dowodzenia bliżej stanowisk dowodzenia dowódców wojsk lądowych, prawie pełne odejście od wykorzystywania środków łączności przewodowej jako podstawowych, szerokie wykorzystanie radia jako głównego środka dowodzenia i zastosowanie stacji radiolokacyjnych - wszystko to w zdecydowany sposób polepszyło dowodzenie działaniami bojowymi lotnictwa na polu walki i znacznie podwyższyło jego efektywność.

3. Dowodzenie lotnictwem na szczeblu taktycznym  
a/ Metody pracy dowódcy i sztabu lotniczego związku taktycznego nad wypracowaniem decyzji do działań bojowych.

Problem wypracowania decyzji przez dowódcę lotniczego na działania bojowe stanowi niezwykle ważny element w całości dowodzenia. Dążeniem dowództwa i sztabu lotniczego było wypracowanie najbardziej uzasadnionej w danych warunkach decyzji na działania bojowe podległych oddziałów. Chodziło bowiem o to, by decyzja zapewniała jak najlepsze wykonanie postawionego zadania bojowego.

W czasie Wielkiej Wojny Narodowej, a zwłaszcza w drugim i trzecim jej okresie, treść pracy dowódcy i sztabu związku taktycznego lotnictwa w zakresie wypracowania decyzji i organizacji działań bojowych przedstawiała się w ogólnym

zarysie następująco.

Taktyczny związek lotniczy /dywizja, korpus/ otrzymywał zadanie od wyższego sztabu w formie rozkazu bojowego i z zasady na dzień /noc/ działań. Zadanie to przekazywano telegraficznymi środkami łączności lub przez przedstawicieli przybyłych samolotem czy też samochodem.

W okresie prowadzenia działań bojowych z reguły nowe zadanie przyjmował dyżurny operacyjny, który natychmiast przekazywał je szefowi wydziału operacyjnego sztabu. Ten z kolei zapoznawał z treścią zadania szefów poszczególnych wydziałów sztabu oraz nawigatora. Po tym do posiadanych dokumentów informacyjno-orientacyjnych poszczególni oficerowie sztabu dodatkowo przygotowywali niektóre obliczenia nawigatorskie /odległość, czas lotu do celu itp. dane/ oraz najaktualniejsze dane o celu /z rozpoznania i zdjęć/.

Po zebraniu koniecznych danych / o składzie bojowym i materiałowo-technicznym zabezpieczeniu, o prognozie pogody i linii frontu oraz z rozpoznania/ szef wydziału operacyjnego następnie składał meldunek szefowi sztabu. Należy przy tym nadmienić, że na przygotowanie tych dodatkowych danych po otrzymaniu zadania zazwyczaj potrzeba było zgranemu sztabowi nie więcej niż 10 minut<sup>x/</sup>. Ponieważ w czasie działań bojowych

---

z/T.M.Sielow, Organizacja nocznego bombardierowocznego uderzenia po przeciwniku na pole boja, "Więstnik Wozdusznego Flota" nr 15/1943, s.14.

dowódca i szef sztabu przeważnie znajdowali się  
razem na stanowisku dowodzenia, przeto szef wy-  
działu operacyjnego taki meldunek składał jedno-  
nocześnie im obu.

Wykorzystując przygotowane dane przez  
sztab, dowódca związku taktycznego niezwłocznie  
pobierał decyzję na działania bojowe. W trakcie  
pobierania tej decyzji przez dowódcę dążono do  
tego, by byli przy tym również obecni: nawigator,  
szef łączności i pomocnik szefa wydziału opera-  
cyjnego. Przy czym szef wydziału operacyjnego no-  
tował decyzję dowódcy i ujmował ją później w  
formę pisemnego rozkazu bojowego lub zarządzenia.

Przy tak zorganizowanej pracy na wykona-  
nie powyższych czynności potrzeba było zazwyczaj  
nie więcej niż 20-30 minut<sup>x/</sup>.

Po powzięciu decyzji szefowie służb i wy-  
działów udzielali wytycznych. Nawigator natych-  
miast przekazywał wytyczne podległemu persone-  
lowi odnośnie nawigatorskiego zabezpieczenia lo-  
tów bojowych. Szef łączności udzielał wytycznych  
dotyczących przygotowania potrzebnych środków  
łączności. Natomiast starszy pomocnik szefa  
wydziału operacyjnego przekazywał zarządzenie  
przygotowawcze do oddziałów /pułków/ oraz poprzez  
wyższy sztab prosił by wojska lądowe wyraźnie  
oznaczały przedni skraj w rejonie mających nastą-  
pić działań.

---

x/ Tamże.

W międzyczasie na wyznaczoną godzinę przybywali do sztabu dywizji przedstawiciele ze sztabów pułków w celu otrzymania zadania. Byli to najczęściej szefowie sztabów pułków lub ich zastępcy. Po ich przybyciu starszy pomocnik szefa wydziału operacyjnego zapoznawał zebranych z aktualnym przebiegiem linii frontu i sygnałami jej oznaczenia oraz z ostatnimi danymi z rozpoznania, a następnie wręczał im rozkaz bojowy, który do tego czasu powinien być już opracowany. Po otrzymaniu rozkazu bojowego przedstawiciele sztabów pułków zapoznawali się z nim i na miejscu wyjaśniali natychmiast wszystkie niejasności.

W okresie bitwy obronnej pod Stalingradem, z powodu braku dostatecznej ilości czasu, przedstawiciele pułków byli zapoznawani z zadaniem bojowym, zapisując je pod dyktando szefa sztabu dywizji. Jednocześnie szef sztabu dywizji wskazywał dokładnie na mapie rejon działań lub miejsce rozmieszczenia celu. Ponadto ustalał: czas działań, ładunek bojowy, wysokość bombardowania itp. zagażenia. Po otrzymaniu najaktualniejszego przebiegu linii frontu i ostatnich danych z rozpoznania oraz fotoschematów, przedstawiciele sztabów pułków wyjeżdżali do swoich oddziałów. Po ich wyjeździe szef wydziału operacyjnego dywizji sprawdzał poprzez telefon zrozumienie rozkazu bojowego przez dowódców pułków.

Należy zaznaczyć, że o ile przyjazd przedstawicieli do pułków opóźniał się, wówczas zadanie było przekazywane środkami łączności przewodowej z wykorzystaniem kodu lub szyfru.

Dalsza praca sztabu związku lotniczego polegała na przeprowadzeniu kontroli przygotowania do działań i wykonania rozkazu bojowego przez podległe oddziały. Sztab związku na podstawie meldunków z poszczególnych oddziałów opracowywał i przesyłał do wyższego sztabu sprawozdania z działań bojowych.

W sytuacji, kiedy związek lotniczy otrzymywał zadanie stosunkowo późno i sztab nie miał wystarczającej ilości czasu na opracowanie rozkazu bojowego, decyzja dowódcy była doprowadzana do oddziałów przez telefon za pomocą kodowanej mapy i tablicy rozmówniczej. W tym wypadku rozkaz bojowy był opracowywany i przesyłany nieco później.

W praktyce bojowej zdarzały się wypadki, gdy sztab związku otrzymywał zadanie dodatkowe lub zarządzenie o zmianie obiektu działań w tym czasie, kiedy wszystkie samoloty już wystartowały na zadanie bojowe. Wówczas to związek lotniczy informowany był o zmianie zadania zazwyczaj przy pomocy radiogramu, którego dokładność otrzymania była dodatkowo sprawdzana.

Dowódca pułku po otrzymaniu meldunku od szefa sztabu, który jeździł jako przedstawiciel

do dywizji, i po zapoznaniu się z zadaniem podejmował decyzję korzystając przy tym z pomocy szefów służb. Zadania pododdziałom lub bezpośrednio załogom dowódca pułku stawiał z reguły ustnie. Ustny rozkaz był zapisywany przez pomocnika szefa sztabu pułku.

b/ Kompetencje i procedura działania taktycznych organów dowodzenia lotnictwem

W pierwszym okresie Wielkiej Wojny Narodowej dowódcy związków lotniczych w zasadzie dowodzili działaniami bojowymi z SD, które były rozmieszczone na tyłach w rejonie węzła lotniskowego związku. W rezultacie tego nie mieli oni możliwości obserwacji działań bojowych personelu latającego i nie mogli nim dowodzić bezpośrednio nad polem walki. Obniżało to efektywność działań bojowych lotnictwa radzieckiego, szczególnie szturmowców i myśliwców.

Pod koniec pierwszego okresu wojny w niektórych Frontach zaczęto stosować rozmieszczenie punktów dowodzenia i naprowadzania myśliwców na polu walki lub w rejonie osłanianych obiektów. Kierowanie działaniami bojowymi lotnictwa przy pomocy tych punktów znacznie polepszyło całość dowodzenia lotnictwem myśliwskim. Jednakże punktów tych było jeszcze stosunkowo mało.

Zmieniły się także środki dowodzenia. Zasadniczym środkiem dowodzenia i łączności w ciągu całego pierwszego roku wojny w lotnictwie

frontowym były telegraf i telefon, a w powietrzu rakiety i ewolucje samolotu. We frontowym lotnictwie środki radiowe, których było mało, wykorzystywano w sposób niewłaściwy. Znacznie lepiej pod tym względem było w lotnictwie dalekiego zasięgu i lotnictwie myśliwskim OPK, gdzie środki radiowe i radiolokacyjne dość szeroko i w sposób efektywny wykorzystywano. W celu lepszego wykorzystania radiostacji, jako zasadniczego środka dowodzenia działaniami bojowymi lotnictwa, 29 września 1942 roku została wprowadzona do użytku "Instrukcja o dowodzeniu, powiadamianiu i naprowadzaniu lotnictwa przez łączność radiową". Wykorzystanie łączności radiowej w dowodzeniu działaniami bojowymi lotnictwa frontowego na ziemi i w powietrzu znacznie polepszyło całokształt dowodzenia i spowodowało, że działania oddziałów i związków lotniczych stały się bardziej efektywnymi. Ponadto przyczyniło się do obniżenia strat bojowych lotnictwa radzieckiego.

II  
W drugim okresie Wielkiej Wojny Narodowej dowodzenie działaniami bojowymi oddziałów i związków lotniczych znacznie się polepszyło, co zostało osiągnięte przez przybliżenie organów dowodzenia bezpośrednio do pola walki. W "Instrukcji o organizacji łączności w związkach lotniczych i jednostkach", wydanej 30 czerwca 1943 roku, miejsce dowódcy związku lotniczego w czasie działań bojowych zostało sprecyzowane w sposób na-

—stepujący: "Doświadczenie z prowadzenia walk powietrznych wykazuje, że lepszą metodę dowodzenia lotnictwem myśliwskim w powietrzu stanowi bezpośrednio kierowanie / z naziemnych punktów obserwacyjnych/ przez dowódców związków lotniczych podległymi jednostkami, znajdującymi się w powietrzu ... Punkty obserwacyjne dowódców związków lotniczych powinny się znajdować w rejonie punktu dowodzenia dowódcy armii, w interesach której lotnictwo działa. Na punkcie obserwacyjnym należy rozwinąć radiostację, przy pomocy której dowódca związku lotniczego dowodzi lotnictwem, znajdującym się nad polem walki, oraz naprowadza się myśliwców na samoloty nieprzyjaciela z najbardziej dogodnych kierunków i wysokości x/!!—

Dowódca związku lotnictwa myśliwskiego, znajdując się na omawianym punkcie, dowodził walką powietrzną myśliwców, realizował wezwanie myśliwców z lotnisk w celu potęgowania sił i przechwytywania samolotów nieprzyjaciela na podejściach do pola walki, wykorzystując do tego dane stacji radiolokacyjnych i systemu obserwacji, powiadamiania i łączności.

Początkowo system dowodzenia, powiadamiania i naprowadzania organizowano w pierwszym

x/ "Instrukcja po organizacji swiazi w awiacyjnych sojedienieniach i awiacyjnych czastlach", Wojezizdat Moskwa 1943, s. 17-18.

rzędzie dla potrzeb lotnictwa myśliwskiego, wykonującego zadania osłony wojsk lądowych i innych rodzajów lotnictwa. Wszystkie informacje w sieciach radiowych powiadomienia i naprowadzania były przekazywane na falach przeznaczonych dla myśliwców. Radiostacje lotnictwa szturmowego i myśliwskiego pracowały na jednej fali myśliwców. Bombowce podczas współdziałania z myśliwcami utrzymywały także łączność w powietrzu na falach radiowych myśliwców.

Zadania o charakterze taktycznym lotnictwa wykonującego wsparcie wojsk /LSz i LB/ wynikały z taktycznych potrzeb walki. W tym wypadku obiekty działań lotnictwa znajdowały się w małej odległości od linii styczności bojowej, a rezultaty uderzeń lotnictwa, które wpływają <sup>o nie</sup> natychmiast i bezpośrednio na przebieg walki, były możliwie natychmiast wykorzystane przez <sup>Δ/ed-Hu</sup> własne wojska lądowe. W tych warunkach koordynacja działań, i to nie tylko według czasu, lecz także według rubieży i obiektów, musiała odbywać się tam, gdzie zapadają decyzje taktyczne. Stąd też wynikła potrzeba jednolitego zrozumienia wspólnie wykonywanych zadań taktycznych, a także stała łączność między taktycznymi dowództwami i sztabami wojsk lądowych i lotnictwa oraz stałe wzajemne informowanie się o zmianach sytuacji i planowanych działaniach. W ten sposób powstała potrzeba łączenia taktycznych ele-

mentów systemu dowodzenia lotnictwem ze stanowiskami dowodzenia dowódców taktycznych związków ogólnowojskowych.

Zadania taktyczne, wykonywane przez lotnictwo w ramach bezpośredniego wsparcia wymagały w toku trwania operacji konkretyzacji, bezpośrednio przez dowódców taktycznych związków ogólnowojskowych. Niezbędna również była ścisła bieżąca koordynacja działań taktycznych związków ogólnowojskowych i wspierającego je lotnictwa. Zaczęto więc wysyłać przedstawicieli lotniczych do sztabów korpusów, a niekiedy nawet do sztabów dywizji, nacierających w pierwszym rzucie na kierunku głównego uderzenia <sup>x/</sup>. Ponieważ na szczeblu korpusu i dywizji piechoty /Bryg.Panc./ zapadały konkretne decyzje odnośnie użycia lotnictwa w interesach walki, należało zapewnić zainteresowanym dowódcom ogólnowojskowym niezbędne prawa i odpowiednie warunki decydowania o użyciu lotnictwa. W ten sposób powstał system dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia, który przedstawia schemat nr 8.

Tak więc dowodzenie lotnictwem szturmowym lub lotnictwem bombowym oraz towarzyszącymi im

---

x/ Rozwój taktyki Armii Radzieckiej w Wielkiej Wojnie Narodowej Związku Radzieckiego 1941-1945, wyd. MON Warszawa 1960, s. 213.

myśliwcami organizowano z wysuniętego stanowiska dowodzenia, znajdującego się w rejonie stanowiska dowodzenia dowódcy związku ogólnowojskowego, w interesach którego działało lotnictwo wsparcia lub przydzielone. Dowódca związku lotnictwa szturmowego /LB/, znajdujący się na wysuniętym stanowisku dowodzenia, mógł wezwać z lotnisk bazowania podległe mu jednostki lotnicze, pododdziały lub grupy samolotów i skierować je bezpośrednio na pole walki, na wskazane cele, a w wypadku konieczności .. przelatować szturmowce lub bombowce w zależności od zmiany sytuacji naziemnej.

Przedstawiciele lotnictwa otrzymywali od swoich dowódców dokładne wskazówki w jakich warunkach i z jakich lotnisk mają prawo samodzielnego wywoływania samolotów na pole walki. Ponadto do ich obowiązków należało:

- śledzić rozwój sytuacji naziemnej i powietrznej i we właściwym czasie informować swoich dowódców o wszystkich zmianach;

- pomagać dowódcom ogólnowojskowym w prawidłowym planowaniu użycia lotnictwa;

- otrzymując ze sztabów lotniczych dane o sytuacji powietrznej przed frontem i w głębokości operacyjnej, informować o niej dowódców ogólnowojskowych;

- przekazywać otrzymane zadanie od związków ogólnowojskowych do swojego sztabu i w koniecznych wypadkach na zapotrzebowanie dowódcy ogólnowojskowego wzywać lotnictwo na pole walki bezpośrednio z lotnisk.

Przedstawiciel lotnictwa miał do pomocy grupę operacyjną zazwyczaj w składzie trzech oficerów /oficer operacyjny, nawigator i oficer łączności/ oraz dysponował niezbędnymi środkami łączności.

*Wysyłanie przedstawicieli Lotnictwa do*  
wspieranych związków ogólnowojskowych było dużym krokiem naprzód, lotnictwo mogło bowiem działać bardziej elastycznie i skuteczniej wspierać wojska lądowe w toku całego natarcia.

Dla utrzymania niezbędnej łączności przedstawicieli lotnictwa z dowódcami związków lotniczych, lotniskami i samolotami w powietrzu, potrzebne środki radiowe wydzielały armie lotnicze. Przedstawiciele lotnictwa przebywający na stanowiskach dowodzenia czy armii ogólnowojskowych, bezpośrednio obserwując pole walki, mogli w każdej chwili naprowadzić samoloty szturmowe na planowane obiekty uderzeń lub na prośbę dowódcy ogólnowojskowego precelowywać je na inne, bardziej w danej chwili ważne cele.

W kierowaniu samolotami nad polem walki brały także udział punkty kontrolno-przelotowe /PKP/, poprzez które przechodziły do celu wszystkie grupy samolotów i od tych punktów otrzymywały one ostatnie wskazówki dotyczące sposobu wykonania zadania. Punkty kontrolno-przelotowe organizowały sztaby armii i korpusów wojsk lądowych.

PKP przekazywały samolotom zezwolenia lub zakazy działania na wyznaczony cel <sup>x/</sup>. Punkty te rozmieszczano w odległości 8-10 km od SD danego związku ogólnowojskowego. Rejon rozmieszczenia takiego punktu powinien zapewniać jak najlepsze warunki obserwacji samolotów. Na PKP znajdowali się oficerowie z wydziału operacyjnego związku ogólnowojskowego oraz oficerowie lotnictwa. Grupa tych oficerów miała niezawodną łączność ze stanowiskiem dowodzenia związku ogólnowojskowego oraz niezbędne środki sygnałowe do łączności z samolotami.

*of*  
*le-nie*  
Oprócz przedstawicieli lotnictwa wysyłano również oficerów naprowadzania /łącznikowych/ na punkty dowodzenia dywizji piechoty i brygad pancernych, a niekiedy i do pułków nacierających w pierwszych rzutach dywizji. Oficerów naprowadzania lotnictwa /najczęściej byli to piloci, którzy z różnych względów przestali latać/ wyposażono w środki łączności radiowej, przy pomocy których mieli oni pomagać załogom w wyjściu na nakazane cele naziemne. Ponadto do ich obowiązków należało:

- przekazywanie zapotrzebowań dowódców wojsk lądowych na działania lotnictwa do sztabów lotniczych;

-----  
x/"Instrukcja po wzajemodziejstwu awiacji s  
suchoputnymi wojskami Moskwa 1944, s.6 /§ 11/.

- składanie meldunków dowódcom lotniczym o sytuacji naziemnej i powietrznej oraz działaniach lotnictwa nad polem walki;

- kontrolowanie wykonania przez grupy samolotów zadań bojowych;

- dokładne uzgadnianie ze sztabami ogólnowojskowymi obiektów działań dla lotnictwa;

- czuwanie nad terminowym oznaczeniem przedniego skraju przez wojska naziemne.

Jak funkcjonował omawiany wyżej system dowodzenia lotnictwem zilustrujemy to kilkoma konkretnymi przykładami.

Stosowany w armii radzieckiej system dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia musiał uwzględniać manewrowy charakter działań. Aby zapewnić szybkie reagowanie na nieoczekiwane zmiany sytuacji, system dowodzenia przewidywał start grup samolotów znajdujących się na lotniskach w gotowości do działań na wezwanie /na sygnał/ z pola walki. Wykonawca mógł otrzymać zadanie zarówno przed startem, jak i w powietrzu, w czasie lotu grupy na wykonanie zadania. Przewidywano również możliwość przelocowania grup w powietrzu na inne, ważniejsze cele. Przykładem szybkiej pomocy ze strony lotnictwa dla wojsk lądowych może być akcja lotnictwa szturmowego podczas szturm góry Sapun /pod Sewastopolem w maju 1944 r./. Gdy atak piechoty radzieckiej załamiał się pod ogniem nieprzyjaciela, wywoływano

lotnictwo szturmowe, którego przedstawiciel znajdował się w ugrupowaniach bojowych atakujących wojsk, dobrze widział pole walki i naprowadzał pododdziały lotnictwa na cele. Dokładne uderzenia szturmowców w połączeniu z ogniem artylerii złamały opór nieprzyjaciela i piechota szybko oparowała górę x/.

W białoruskiej operacji zaczepnej na punktach obserwacyjnych dowódców korpusów piechoty 49 armii /nacierającej na kierunku głównego uderzenia 2 Frontu Białoruskiego/ przebywali przedstawiciele z dywizji lotniczych wraz ze środkami łączności. Ponadto w pierwszorzutowych dywizjach korpusów znajdowali się oficerowie naprowadzenia lotnictwa z radiostacjami. Znajdujący się przy dowódcach korpusów ogólnowojskowych przedstawiciele lotnictwa mieli nieprzerwaną łączność z dowódcą i armii lotniczej, którego ciągle informowali o sytuacji i przekazywali mu zapotrzebowania wojsk lądowych na działania lotnictwa. Przyczyniło się to do tego, że lotnictwo było w stanie bardzo szybko przybyć w te rejony, gdzie najbardziej oczekiwano jego pomocy.

-----  
x/ Rozwój taktyki Armii Radzieckiej w Wielkiej Wojnie Narodowej 1941-1945, wyd. MON Warszawa 1960, s. 212.

Dość charakterystycznym przykładem dowodzenia lotnictwem nad polem walki są działania 3 armii /2 Frontu Białoruskiego/ o opanowanie Białegostoku. Walka o Białystok charakteryzowała się szybko zmieniającą się sytuacją naziemną, częstymi kontratakami nieprzyjaciela i wyjątkową zążartością. W tej sytuacji lotnictwo szturmowe spełniło bardzo ważną rolę, zwłaszcza, że było ono kierowane przez radiostacje naprowadzenia. Ponieważ najbardziej niebezpieczne dla piechoty cele nie mogły być podane pilotom na lotnisku przed startem, dlatego też w czasie ataku radiostacje naprowadzenia odgrywały szczególnie ważną rolę. Działaniami lotnictwa nad polem walki kierował generał Hetman, który wraz z radiostacją przebywał na punkcie naprowadzenia rozmieszczonym w pobliżu linii styczności bojowej. Utrzymywał on bezpośrednią łączność z dowódcą 3 armii, był stale informowany o wszystkich zmianach w sytuacji naziemnej oraz otrzymywał zapotrzebowanie na zwalczanie określonych celów od dowódców ogólnowojskowych. Ponadto osobiście obserwując działania szturmowców nad polem walki i mając możliwość wpływania na tok walki przez cały czas kierował działaniami lotnictwa.

Przykładów efektywnej pomocy, jakiej udzielali grupom lotnictwa szturmowego oficerowie naprowadzenia, jest bardzo dużo. Wielokrotnie wykorzystywanie wskazówek tego samego oficera napro-

wadzenia przez określone grupy samolotów prowa-  
dziło do coraz lepszego wzajemnego rozumienia się  
dowódców grup i oficerów naprowadzenia, co również  
miało istotny wpływ na skuteczność lotniczego  
wsparcia wojsk lądowych. Oficerowie naprowadzenia  
wykazywali wiele pomysłowości w wyszukiwaniu  
odpowiednich punktów, z których najlepiej mogli  
obserwować działania własnych samolotów i na-  
prowadzać je na określone cele. Na przykład w  
operacji wschodniopruskiej w czasie szturm Kró-  
lewca działania lotnictwa szturmowego były bardzo  
utrudnione. Królewiec był w tym czasie ogarnięty  
licznymi pożarami i dym okrywał cele, które mia-  
ło razić lotnictwo. Aby obserwować cele i kory-  
gować działaniami lotnictwa oficerowie naprowa-  
dzenia wchodzili na strychy i dachy wysokich  
gmachów, na maszty linii wysokiego napięcia, wie-  
że itd. Naprowadzanie szturmowców musiało być  
bardzo dokładne, aby nie razić własnych wojsk zaj-  
mujących już lub szturmujących niektóre rejony  
miasta.

Niżej omówimy sposoby dowodzenia związkiem  
lotnictwa szturmowego współdziałającym z korpusem  
pancernym w operacji białoruskiej 3 Frontu Biało-  
ruskiego w okresie między 23 a 28 czerwca 1944  
roku.

Ścisłe współdziałanie lotnictwa szturmowe-  
go z wojskami korpusu pancernego osiągnięto  
dzięki ciągłemu przebywaniu nad polem walki

niewielkich grup samolotów, które bądź z własnej inicjatywy, bądź zgodnie ze wskazówkami oficerów naprowadzenia lotnictwa niszczyły cele powstrzymujące posuwanie się czołgów, a także dzięki wyłotom samolotów z lotnisk na wezwanie ich przez dowódcę związku lotnictwa szturmowego. Najlepszą formą dowodzenia okazało się w praktyce wzywanie samolotów na pole walki przez dowódcę związku lotniczego, co miało miejsce począwszy od drugiego dnia operacji. Przez cały okres współdziałania

dowódca lotniczy /przedstawiciel lotnictwa/ znajdował się na stanowisku dowodzenia dowódcy korpusu pancernego. Ponieważ stanowisko to było najczęściej w ruchu /tylko w jednym dniu zmieniło miejsce postoju aż 9 razy/ dowódca związku lotniczego poruszał się na samochodzie typu "Willis", a niekiedy nawet w czołgu. Utrzymywał on stałą łączność z dowódcą korpusu pancernego, ze swoimi samolotami w powietrzu oraz z oficerami naprowadzenia znajdującymi się w brygadach pancernych<sup>x/</sup>. Bardzo często oddziałom lotniczym stawiano zadania na jakąś część dnia, a często

-----  
x/ Do tego celu dowódca związku lotniczego posiadał zawsze dwie radiostacje. Jedną do łączności z dowódcą korpusu pancernego, drugą do utrzymania łączności z samolotami i oficerami łącznikowymi, którzy mając takie same radiostacje słyszeli wszystkie jego rozkazy.

nawet na jeden wylot. Uwzględniając fakt, że znaczna część działań samolotów szturmowych następowała na wezwanie, dowódca związku lotniczego stawiając zadania na dzień następny wskazywał rejonny działań czołgów oraz rubieże, na które powinny wyjść oddziały korpusu pancernego. Stwarzało to możliwość prowadzenia celowego przygotowania załóg do działań jeszcze przed otrzymaniem wezwania. Najpomyślniej i najszybciej zadania na korzyść czołgów były wykonywane wówczas, gdy na lotnisku znajdowały się w gotowości do wylotu dobrze przygotowane grupy samolotów, które otrzymawszy wezwanie z pola walki natychmiast startowały. Czas pojawienia się tych grup nad celem wahał się w granicach 15-25 minut, w zależności od odległości bazowania. Bezpośrednio po wylocie grupy samolotów, sztab związku lotniczego meldował o tym swojemu dowódcy. Przedstawiciel lotnictwa /dowódca związku lotniczego/ po zbliżeniu się samolotów do jego stanowiska dowodzenia nawiązywał z nimi łączność i po zdecydowaniu wspólnie z dowódcą korpusu pancernego, którą brygadę należy wesprzeć, kierował tam daną grupę. Oficerowie naprowadzania po pojawieniu się samolotów nad polem walki informowali je o linii styczności bojowej, naprowadzali na cele lub zgodnie z decyzją dowódcy związku lotniczego precelowali je na inne obiekty.

Przy naprowadzaniu samolotów na cele naziemne za pomocą radiostacji posługiwano się tekstem otwartym, uzupełniając go za pomocą środków obserwacyjnych - szczególnie chodzi tu o ustalenie celów pomocniczych przez wystrzały z działa czołgu, w którym znajdował się oficer naprowadzenia lotnictwa. Tak realizowane naprowadzanie samolotów na cele naziemne zapewniało utrzymanie ścisłego współdziałania szturmowców z czołgami. Przykładowo organizację dowodzenia lotnictwa w czasie wprowadzenia APanc w wyłom przedstawia schemat nr 10.

Wiele pouczających momentów w zakresie dowodzenia lotnictwem nad polem walki wniosła również operacja wiślańsko-odrzańska. W operacji tej lotnicze grupy operacyjne tworzone w zwiększonym składzie i wyposażano je w 3-5 radiostacji. W porównaniu z poprzednimi operacjami skład grup operacyjnych został zwiększony tu do 10-12 oficerów, a liczba radiostacji w grupie operacyjnej wzrosła z 2-3 do 3-5. Przy czym niektóre radiostacje montowano na transporterach opancerzonych, co zwiększało możliwości manewrowe lotniczej grupy operacyjnej. Do czołowych związków i oddziałów pancernych kierowano oficerów naprowadzenia z radiostacjami. Ponadto spośród czołgistów wcześniej przygotowywano zastępców oficerów naprowadzania.<sup>x/</sup>

x/S.Krassowski, Swietskaja awiacja w bojach za oswobodzenie Polski, "Wojenno-Istoriczeskij Żurnal" nr 1/1965, s. 18.

Oficer naprowadzenia przebywając w pierwszorzę-  
dnych oddziałach w czołgu lub transporterze opance-  
rzonym miał możliwość utrzymania ciągłej łącz-  
ności radiowej z odpowiednią lotniczą grupą opera-  
cyjną i samolotami znajdującymi się w powietrzu.  
Tak zorganizowana łączność pozwalała oficerom  
naprowadzenia stale informować odnośne grupy ope-  
racyjne /swoich dowódców/ o sytuacji na polu  
walki, otrzymywać od tych grup zadania naprowa-  
dzania samolotów na cele /obiekty/ naziemne, jak  
również naprowadzać samoloty oraz udzielać im  
pomocy w każdej skomplikowanej sytuacji.

Bezpośrednie wsparcie przez lotnictwo ra-  
dzieckie wojsk lądowych wymagało bardzo dokład-  
nego uzgodnienia wspólnych działań na wszystkich  
szczeblach dowodzenia, a szczególnie na tych  
niższych. Z kolei rozwiązywanie tych zagadnień  
na szczeblach taktycznych, decydowanie o użyciu  
lotnictwa przez dowódcę armii ogólnowojskowej  
/korpusu/, prowadziło do okresowej decentraliza-  
cji dowodzenia wydzielonymi do bezpośredniego  
wsparcia związkami /oddziałami/ lotniczymi. Jed-  
nakże stosunkowo liczne lotnictwo szturmowe w  
radzieckich armiach lotniczych, a przede wszyst-  
kim bardzo dobre rezultaty współdziałania były  
główną przyczyną tego, że system ten przetrwał  
do końca wojny. Należy zaznaczyć, że wspomniana  
wyżej okresowa decentralizacja dowodzenia lotni-  
ctwem szturmowym nie powodowała zbytniego rozpro-

szenia sił lotniczych, gdyż związki lotnicze przydzielone wyłącznie do wsparcia związków ogólnowojskowych działały na kierunku głównego uderzenia.

Działania radzieckich wojsk lądowych w okresie przełamywania obrony niemieckiej koncentrowały się z zasady na wąskim odcinku frontu. Ułatwiało to w znaczny sposób organizację dowodzenia lotnictwem wsparcia, którego działalność również koncentrowała się na kierunku głównego uderzenia wojsk lądowych. Stosunkowo niewielkie odległości stanowisk dowodzenia /punktów obserwacyjnych/ od linii frontu i od obiektów działań lotnictwa umożliwiały dowódcom taktycznych związków lotniczych osobiste dowodzenie grupami w powietrzu, a nawet wzrokowe naprowadzanie grup lotniczych na cele. Sprzyjały temu również dane taktyczno-techniczne ówczesnych samolotów, szczególnie samolotów szturmowych. W celu wypełnienia luk między stanowiskami dowodzenia /punktami obserwacyjnymi/ dowódców lotniczych, a także w celu przybliżenia elementów systemu dowodzenia lotnictwem do rejonu wykonania zadań bezpośredniego wsparcia organizowano sieć posterunków naprowadzania /oficerowie naprowadzania/ samolotów na cele naziemne. Posterunki naprowadzania lotnictwa w czołowych oddziałach wojsk lądowych stwarzały możliwości uwzględnienia potrzeb wsparcia nie tylko taktycznych związków

ogólnowojskowych, lecz także oddziałów, a nawet pododdziałów lądowych.

### Zakończenie

Wydaje się, że głównymi wymaganiami wobec systemu dowodzenia lotnictwem w Wielkiej Wojnie Narodowej były: ciągłość dowodzenia, zapewnienie pełnego wykorzystania możliwości bojowych lotnictwa, szczególnie jego ruchliwości, zapewnienie szybkiej i skutecznej interwencji w walce i operacji oraz fachowa kontrola przygotowania i wykonania zadań.

Dla zapewnienia szybkiej interwencji lotnictwa na polu bitwy system dowodzenia przewidywał działania na doraźne zapotrzebowanie z pola walki. Ujemną stroną tych działań był fakt, że należyte zrozumienie zadania przez wykonawcę wymagało często długich wyjaśnień, obciążających sieć dowodzenia.

W okresie II wojny światowej pojawiła się potrzeba posiadania sztabu lotniczego wszechstronnego, szybko i sprawnie działającego, wyposażonego w różnorodne środki dowodzenia /telefon, telegraf, dalekopisy, radiostacje różnych częstotliwości/. Odpowiednio do tego zmieniła się struktura sztabu związku lotniczego i metody jego pracy. Włączano zatem w skład sztabu lotniczego większą liczbę specjalistów przygotowujących dowódcy dane do powzięcia decyzji.

Ogólnie rzecz ujmując Wielka Wojna Narodowa ZSRR dostarczyła dużo wielostronnych doświadczeń z zakresu dowodzenia działaniami bojowymi lotnictwa.

OPRACOWAŁ:

ppłk dr Czesław KRZEMIŃSKI

Wydrukowano w 70 egz.

Egz.Nr 1-70 Bibl.Główna ASG

Wyk.ppłk Krzemiński

Druk.E.S.dn.6.10.70r.

Nr ks.1399/3023/WW.

Druk ASG - O-XV-4736

Bibliografia wykorzystanych źródeł i publikacji:

A. Źródła archiwalne

Archiwum Ministerstwa Obrony ZSRR /Arch.MO ZSRR/  
Dowództwo 16 armii lotniczej: fond 233, op.401802,  
d.358; fond 368, op.20550, d.5; fond 368, op.  
248197, d.6; fond 368, 142206, d. 69.

B. Instrukcje i regulaminy

- 1/ Instrukcja po organizacji swiazi w awiaejon-  
nych sojedienieniach i awiacyjnych czastiach,  
Wojenizdat Moskwa 1943.
- 2/ Instrukcja po wzaimadiejstwiu awiacji s  
suchoputnymi wojskami, Wojennoje Izdatielstwo  
Narodnogo Komisariata Oborony SSSR, Moskwa  
1944.
- 3/ Nastawlenije po bojewnym diejstwijam sztur-  
mowej awiacji, Komandowanie WWS Krasnoj  
Armii.
- 4/ Nastawlenije po bojewnym diejstwijam istrie-  
bitielnoj awiacji, Komandowanie WWS Krasnoj  
Armii, Moskwa 1945.
- 5/ Nastawlenije po polewoj służbie sztabow  
Krasnoj Armii, Moskwa 1942.

C. Opracowania

- 1/ Berlinskaja opieracija 1945 goda, Moskwa 1950
- 2/ Bielow T.M., Organizacija noeznogo bombardiro-  
wocznego udara po protivniku na pole boja,  
"Wiestnik Wozdusznogo Flota"nr 15/1943.

- 3/ Historia Wielkiej Wojny Narodowej Związku Radzieckiego 1941-1945, t.V. Warszawa 1965.
- 4/ Krasowski S., Sowietskija awiacja w bojach za oswobożdzeniej Polszy, "Wojenno-Istori-czeskij Żurnal" nr 1/1965.
- 5/ Luczkin F.S., Bojowyje diejstwa Wojenno-Wozdusznyh Sił Sowietskoj Armii w berlińskiej opieraczi, Moskwa 1951.
- 6/ Okęcki Stanisław, Krótki zarys działań bojowych lotnictwa radzieckiego w pierwszym okresie Wielkiej Wojny Narodowej, ASG 1961.
- 7/ Rozwój taktyki Armii Radzieckiej w Wielkiej Wojnie Narodowej Związku Radzieckiego 1941-1945, Warszawa 1960.
- 8/ Sbornik materiałow po izuczeniju opyta wojny nr 26. Wojennoje Izdatielstwo Ministerstwa Woorużennyh Sił Sojuza SSR, Moskwa 1947.
- 9/ Seregiet R. Praca dowódcy i sztabu związku taktycznego lotnictwa wykonującego zadania wsparcia oraz struktura niektórych jego komórek w świetle rozwoju historycznego, charakteru współczesnych działań bojowych i zagadnień dowodzenia. Rozprawa doktorska ASG 1966.
- 10/ Sowietskoje Wojenno-Wozdusznyje Siły w Wielikoj Otiecziestwiennoj Wojnie 1941-1945 gg. Sbornik dokumentow nr 3. Wojenizdat Moskwa 1959.
- 11/ Sowietskoje wojennoje iskustwo w Wielikoj Otiecziestwiennoj Wojnie /1941-1945/. Wojenizdat, Moskwa 1962, t. I, II, III.

