

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



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP


ASG wewn. 3456/79

~~Do użytku wewnętrznego~~

Kmdr por. nawig. dr Jerzy JAWORSKI

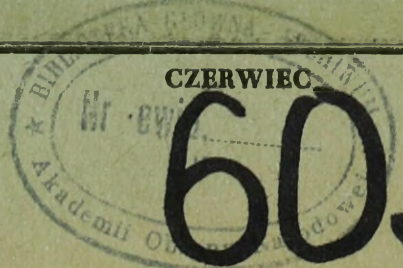
**WYBRANE PROBLEMY
MATERIAŁOWO-TECHNICZNEGO
I LOTNISKOWEGO ZABEZPIECZENIA
DZIAŁAŃ BOJOWYCH LOTNICTWA
W OKRESIE II WOJNY ŚWIATOWEJ
(Materiały)**

43 1

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej
S/167

05-000990-001-0

40
WARSZAWA

CZERWIEC 1979



60348

Colour Chart #13

Blue		1
Cyan		2
Green		3
Yellow		4
Red		5
Magenta		6
White		7
3/Color		8
Black		9

Inches 1 2 3 4 5 6 7 8
Centimetres 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

ASG wewn. 3456/79

~~Do użytku wewnętrznego~~

Kmdr por. nawig. dr Jerzy JAWORSKI

WYBRANE PROBLEMY
MATERIAŁOWO-TECHNICZNEGO
I LOTNISKOWEGO ZABEZPIECZENIA
DZIAŁAŃ BOJOWYCH LOTNICTWA
W OKRESIE II WOJNY ŚWIATOWEJ

(Materiały)

43 1

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

S/167

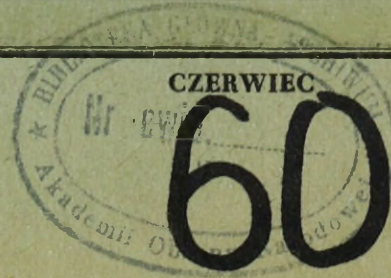


05-000990-001-0

WARSZAWA

CZERWIEC

1979



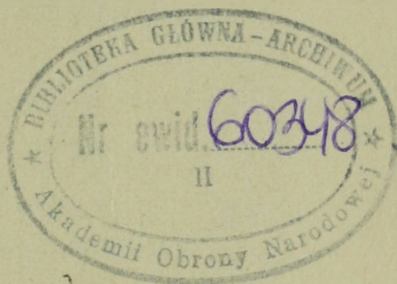
60348

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

ASG wewn. 3456/79

Do ~~użytku~~
wewnętrznego

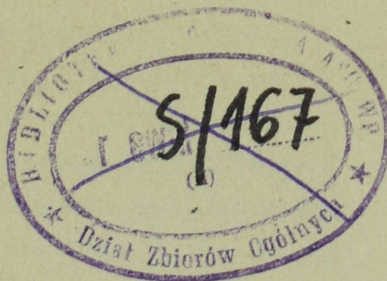
Jakubek 212



Kmdr por.nawig.dr Jerzy JAWORSKI

WYBRANE PROBLEMY MATERIAŁOWO-TECHNICZNEGO I LOT-
NISKOWEGO ZABEZPIECZENIA DZIAŁAŃ BOJOWYCH LOTNI-
CTWA W OKRESIE II WOJNY ŚWIATOWEJ

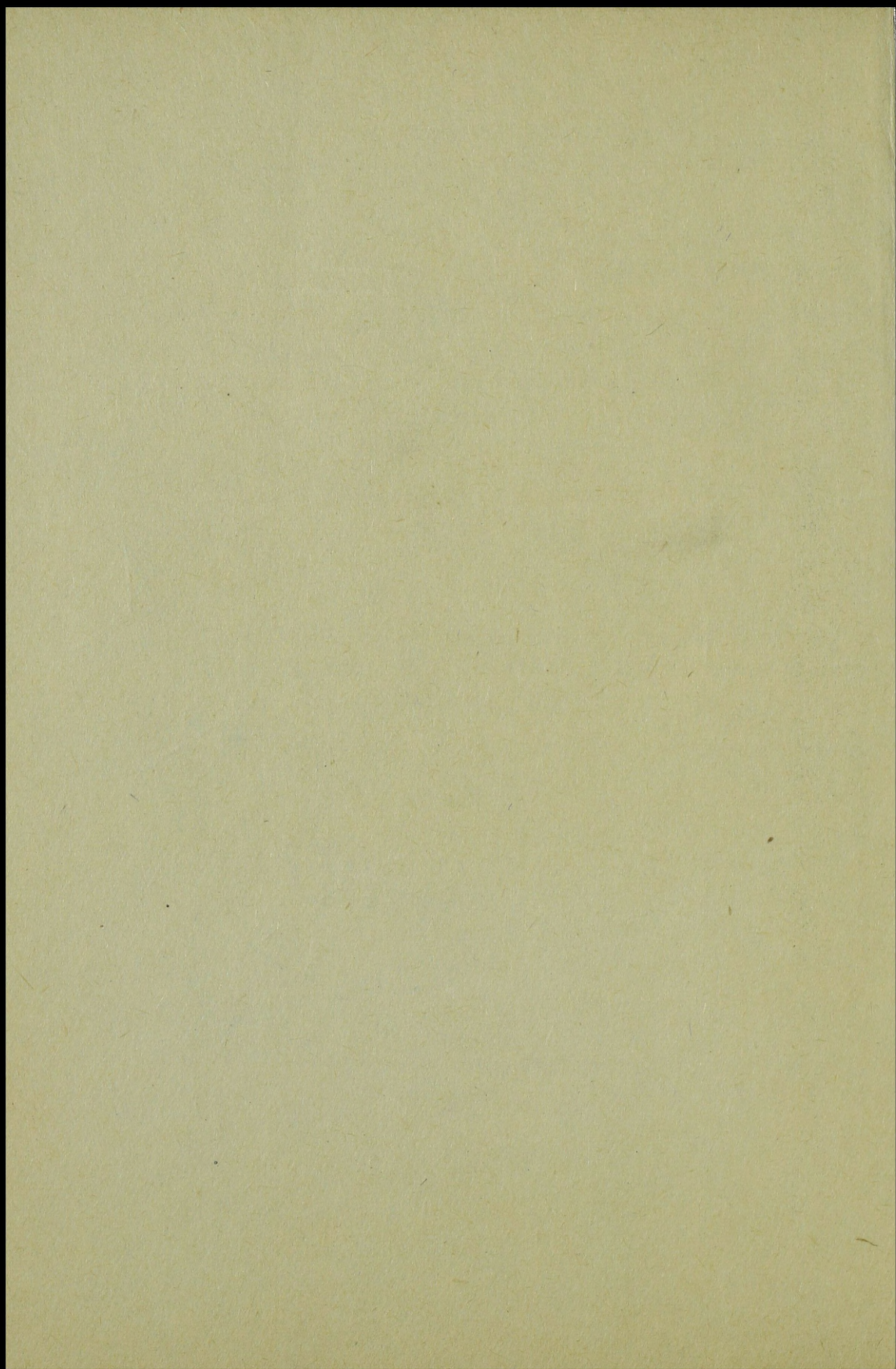
/Materiały/



WARSZAWA

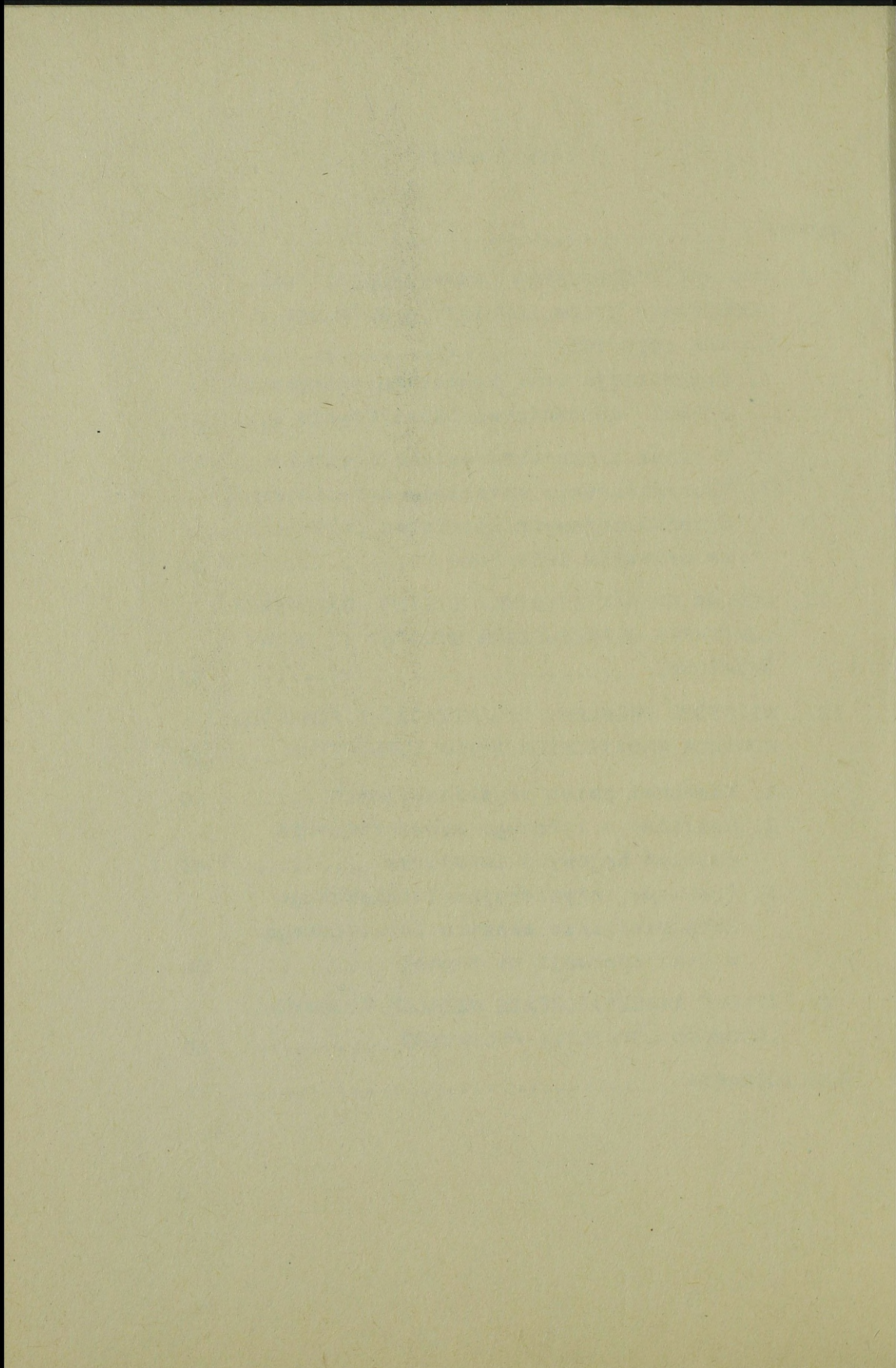
Czerwiec

1979 r.



SPIS TREŚCI

	Str.
WSTĘP	5
I. WYBRANE ZAGADNIENIA ORGANIZACJI I FUNKCJONOWANIA TYŁÓW LOTNICZYCH W POLSCE W LATACH 1919-1939	7
1. Organizacja oraz kompetencje organów i służb budownictwa lotniskowego	7
2. Podział i charakterystyka lotnisk ...	17
3. Zabezpieczenie materiałowo-techniczne działań bojowych lotnictwa polskiego, we wrześniu 1939 roku	30
II. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SYSTEMU BAZOWANIA LUFTWAFFE W PRZEDDZIEŃ WYBUCHU II WOJNY ŚWIATOWEJ	33
III. NIEKTÓRE PROBLEMY ORGANIZACJI I FUNKCJONOWANIA RADZIECKICH TYŁÓW LOTNICZYCH ...	36
1. Kierunki zmian organizacyjnych	36
2. Realizacja tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa	43
3. Problemy inżynieryjno-lotniskowego zabezpieczenia manewru lotniskowego w toku operacji zaczepnej	50
IV. TYŁOWE ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ BOJOWYCH LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO	60
BIBLIOGRAFIA	76



W S T Ę P

Skuteczność i efektywność działań lotnictwa w okresie II wojny światowej w poważnym stopniu uzależniona była od sprawnego funkcjonowania systemu tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa. Odnosiło się to w sposób szczególny do lotnictwa operacyjnego, realizującego określone zadania na korzyść i w interesie wojsk lądowych. Jednym bowiem z istotnych elementów określających skuteczność działania lotnictwa operacyjnego była jego manewrowość, rozumiana w szerokim tego słowa znaczeniu, głównie jednak jako zdolność do szybkiej zmiany miejsca i czasu oddziaływania w skali taktyczno-operacyjnej. Podstawowym warunkiem tak rozumianej manewrowości było m.in. posiadanie przez walczące strony odpowiedniej ilości lotnisk operacyjnych, umożliwiających wykonanie manewru lotniskowego w różnych etapach operacji oraz dostarczenie na czas jednostkom bojowym lotnictwa niezbędnego zaopatrzenia - sprzętu, materiałów pędnych oraz bomb i amunicji lotniczej.

W warunkach dużego tempa działań i wielkiego rozmachu operacji zaczepnych, prowadzonych np. na froncie wschodnim, z udziałem znacznych ilości lotnictwa, zapewnianie niezbędnej ilości lotnisk oraz środków i materiałów dla tegoż lotnictwa było rzeczą niezwykle trudną, wymagającą sprawnej organizacji i dużej operatywności w działaniu wydzielonych do realizacji tych zadań służb tyłowych.

Zaprezentowane w opracowaniu materiały, przedstawione w formie odpowiednio dobranych tematycznie oraz poszerzonych i uzupełnionych wypisów, zaczerpnięte zostały z różnych prac i artykułów traktujących w całości lub w części o problematyce tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa w okresie poprzedzającym wybuch II wojny i w czasie jej trwania.

Zebrane i opracowane materiały nie wyczerpuje - rzecz jasna - w pełni tej bardzo rozległej i złożonej problematyki. Zwracają one jedynie uwagę na niektóre jej zagadnienia.

Przewidziane jako pomoc w przygotowaniu się do zajęć seminaryjnych, dla słuchaczy w grupach o specjalnościach lotniczych, mają one stanowić jedynie bazę wyjściową do poszerzonej dyskusji w czasie zajęć.

I. WYBRANE ZAGADNIENIA ORGANIZACJI I FUNKCJONOWANIA TYŁÓW LOTNICZYCH W POLSCE W LATACH 1919-1939^{x/}

1. Organizacja oraz kompetencje organów i służb budownictwa lotniskowego

Podział kompetencji w zakresie budowy lotnisk był dość skomplikowany. W budownictwie stałym okresu pokojowego w latach 1918-1939 przestrzegano zasady, że lotnictwo jedynie zapotrzebowuje niezbędne obiekty /precyzując program użytkowy, plan generalny lotniska i lokalizacji/, natomiast ogólnowojskowa służba budownictwa realizuje zamówienia.

Zasada ta nie dotyczyła budowy lotnisk typu operacyjnego i zakładania lotnisk polowych. W przypadku zagrożenia kraju i po uruchomieniu specjalnych kredytów mobilizacyjnych zwanych "rezerwą zaopatrzenia" lotnictwo budowało i zakładało lotniska polowe we własnym zakresie na podstawie bezpośrednich wytycznych Sztabu Głównego. Równocześnie Departament Budownictwa realizował swój zwiększony wówczas lotniskowy program budownictwa inwestycyjnego.

x/ Wypisy z opracowania zbiorowego: Chojnacki, Królikiewicz, Kurowski. Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1919-1939, Warszawa 1978 oraz J. Chojnacki, WPL nr 3 i 5/1971.

A oto jak przedstawiał się podział kompetencji poszczególnych organów w zakresie budowy lotnisk.

Sztab Główny podejmował decyzje w sprawie sieci lotnisk, inwentaryzacji terenów, struktury służb i jednostek lotniskowych na czas wojny. Za pośrednictwem Sztabu Lotniczego kierował akcją przygotowania obiektów operacyjnych i polowych oraz finansował tę akcję, a za pośrednictwem Oddziału IV i departamentów Intendentury i Budownictwa kierował budowę baz paliwowych dla lotnictwa. Ponadto z inspiracji Sztabu Głównego Oddział II prowadził wywiad lotniskowy w państwach ościennych.

Szef Administracji Armii - II wiceminister spraw wojskowych, decydował o sprawach budżetowych oraz o nabywaniu terenów na rzecz lotnictwa, a także ustalał etaty i kompetencje służby lotniskowej w czasie pokoju. W jego gestii spoczywał również nadzór nad działalnością Departamentu Budownictwa MSWojsk.

Dowództwo Lotnictwa MSWojsk prowadziło przede wszystkim rozpoznanie terenów pod lotniska przez podległe pułki lotnicze i personel budowlano-lotniskowy oraz ewidencję rozpoznanych terenów. Do jego obowiązków należało składanie propozycji budżetowych szefowi Departamentu Budownictwa, opracowywanie programów i koncepcji lotnisk, uzgadnianie założeń budowlanych oraz generalnych planów obiektów. Dowództwo wydawało także instrukcje projektowania typowych lotnisk i sprawowało dodatkowy nad-

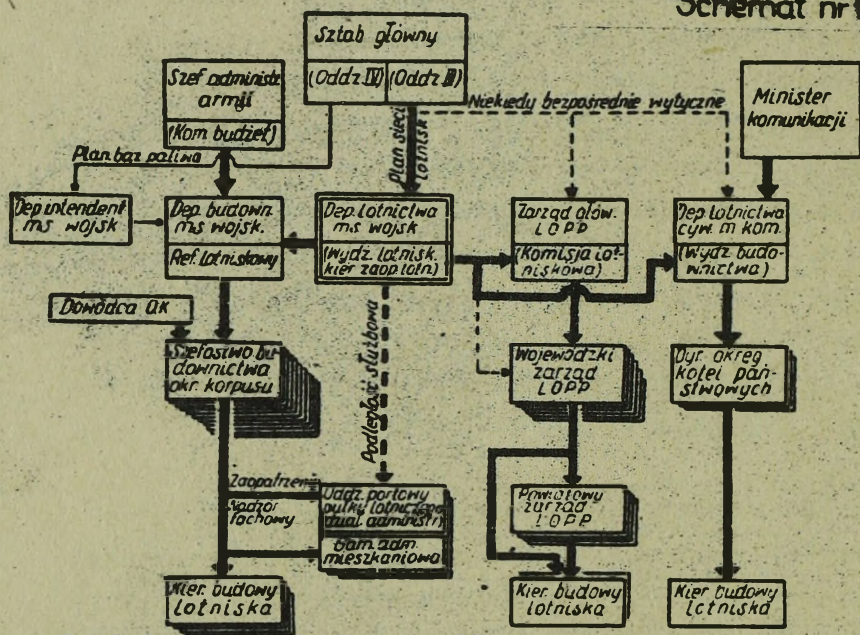
zór z ramienia użytkownika, nad przebiegiem inwestycji. W latach 1922-1927 kierowało częściowo tzw. Komisjami Budowlanymi, będącymi formalnie komórkami inwestorskimi Okręgów Korpusów na lotniskach. Do jego kompetencji należało również opracowywanie instrukcji eksploatacji pól wzlotów przez pododdziały portowe, pozostające na zaopatrzeniu i pod fachowym nadzorem organów budownictwa. W ostatnich latach przed wojnę Dowództwo Lotnictwa ściśle współpracowało ze Sztabem Lotniczym Sztabu Głównego i Biurem Wojskowym Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych w zakresie urządzania lotnisk skrytych, a przez kilkanaście lat koordynowało zagadnienia lotnisk LOPP i resortu komunikacji.

Departament Budownictwa MSWojsk zatwierdzał generalne plany lotnisk oraz opracowywał i akceptował dokumentację techniczną poszczególnych budowli. Posługując się organami budowlanymi Okręgów Korpusów zlecał, nadzorował i finansował roboty, a także prowadził ewidencję i konserwację wykonanych obiektów. Do obowiązków tego departamentu należało przedstawianie projektów budżetowych szefowi Administracji Armii, a także podejmowanie decyzji o wyłączeniu.

Departament Intendentury MSWojsk opracowywał pod egidą Oddziału IV Sztabu Głównego plan wyposażenia lotnictwa w bazy paliwowe, w tym na samych lotniskach oraz akceptował projekty w tej dziedzinie. Wszelkie przedsięwzięcia budowlane realizowa-

no w uzgodnieniu z Dowództwem Lotnictwa za pośrednictwem Departamentu Budownictwa.

Schemat nr 1



Ideowy schemat podstawowych powiązań i zależności kompetencyjnych w sprawach lotniskowych

Zarząd Główny LOPP budował lotniska sportowe /para-militarne/ za pośrednictwem zarządów wojewódzkich i powiatowych stowarzyszenia. Zajął się również ochroną i konserwacją wojskowych lotnisk zapasowych oraz doraźnie finansował roboty konserwacyjne pól wzlotów na lotniskach bazowania pułków lotniczych.

Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji zajmował się budową i konserwacją lotnisk komunikacyjnych w powiązaniu z siecią lotnisk wojskowych i sportowych oraz budował na obiektach wojskowych porty lotnicze i hangary. Ponadto realizował trasy przelotowe i współuczestniczył w konserwacji użytkowanych lotnisk wojskowych.

Oficerowie odcinkowi /lotnictwa/, działający od marca 1939 r. w sztabach przyszłych armii oraz w brygadach bombowej i pościgowej otrzymali, jako jedno z istotnych zadań, doraźny nadzór z ramienia przyszłego użytkownika i Sztabu Lotniczego przy Sztabie Głównym nad przygotowaniem obiektów operacyjnych i polowych na przewidywanym obszarze działań.

Nawiązując do przedstawionych układów kompetencyjnych wydaje się nieodzowne scharakteryzowanie również organów, które w zasadniczy sposób zaangażowane były w budowę lotnisk w czasie pokoju.

W lotnictwie wojskowym organem o istotnym znaczeniu dla planowania i budowy lotnisk była niewielka komórka budowlano-lotniskowa działająca w Dowództwie Lotnictwa MSWojsk. Był to w latach 1923-1926 - Referat Budowlany Wydziału Zaopatrzenia Technicznego Departamentu IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk; w latach 1926-1929 - Samodzielny Referat Lotnisk Departamentu IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk; w latach 1929-1939 Wydział Lotnisk Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Aeronautyki oraz od kwietnia do września 1939 r. - Wydział Portów Lot-

niczych Dowództwa Lotnictwa MSWojsk.

Jedyński terenowymi organami służby lotniskowej były Działy Administracyjne Oddziałów Portowych w pułkach lotniczych. Prowadziły one konserwację oraz dokonywały drobnych remontów pól wzlotów, budynków i urządzeń instalacyjnych. Ponieważ Oddziały Portowe były zaopatrywane i nadzorowane pod względem budowlano-konserwacyjnym przez organa Okręgów Korpusów, ich formalna podległość służbowa w pionie lotnictwa była w rzeczywistości poważnie ograniczona. Dowództwo Lotnictwa zaopatrywało Oddziały Portowe jedynie w maszyny /traktory, walce, brony itp./ do robót agrotechnicznych oraz w urządzenia elektryczne. Konserwacji i remontów obiektów na szczeblu pułku dokonywał kilkusobowy personel cywilny złożony z techników różnych branż oraz rzemieślnicy i robotnicy zatrudnieni doraźnie w miarę potrzeb.

W służbie budownictwa ogólnowojskowego centralnym organem był Departament Budownictwa MSWojsk, który oprócz własnych wydziałów w każdym OK miał Szefostwo Budownictwa. Szefostwa te z kolei do 1927 r. posiadały w terenie Komisje Budowlane, a następnie Kierownictwa Budów. Wykonawstwo robót budowlano-montażowych, nadzory, a także opracowanie dokumentacji szczegółowej zlecane były z reguły osobom lub firmom prywatnym. Projekty typowe /powtarzalne i wzorcowe/ wykonywał Wydział Projektów na szczeblu Departamentu Budownictwa. Nie było bowiem wyspecjalizowanego pionu lotniskowego, miało

że budownictwo tego typu stanowiło znaczny procent zadań. Starano się to zrekompensować wyznaczając w 1926 r. jednego inżyniera do nadzorowania robót lotniskowych z ramienia Departamentu Budownictwa. W latach 1929-1939 sytuacja uległa pewnej poprawie, gdyż na szczeblu Departamentu Budownictwa, najpierw w obrębie Wydziału Budowy i Utrzymania, a następnie Wydziału Inspekcji, powołano 3-osobowy Referat Lotniskowy.

Na okres mobilizacji nie przewidywano żadnych zasadniczych zmian w strukturze organów lotniskowych i do wybuchu wojny niczego nie zmieniono. Jedynie wzmocniono Oddziały Portowe w bazach lotniczych, a Wydział Lotnisk przekształcony został na Wydział Portów Lotniczych Dowództwa Lotnictwa MSWojsk.

Nowym i niezwykle istotnym elementem było natomiast tworzenie w armiach i w odwodzie Naczelnego Wodza kompanii i plutonów lotniskowych. Nastąpiło również ściślejsze praktyczne powiązanie działalności Wydziału Sztabu Głównego Dowództwa Lotnictwa MSWojsk. ze Sztabem Lotniczym Sztabu Głównego w momencie, gdy ten ostatni zaczął bezpośrednio kierować sprawami budowy lotnisk operacyjnych i polowych na obszarze kraju w latach 1938-1939.

Były to pierwsze jednostki typu inżyniersko-saperskiego w lotnictwie polskim. Nawiązując do wcześniejszych propozycji organizacyjnych, Dowództwo Lotnictwa MSWojsk. złożyło w 1935 r. w Szt

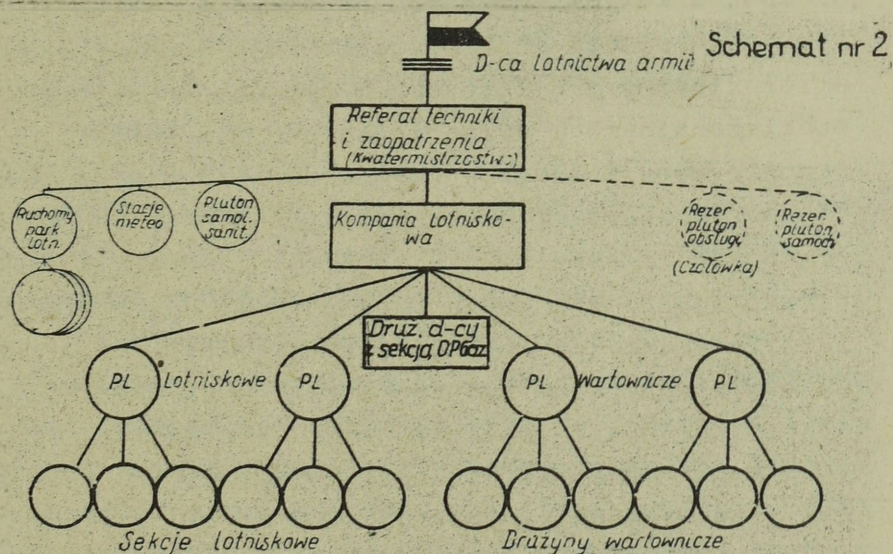
bie Głównym skorygowane ostatecznie projekty etatowe kompanii wraz ze szczegółowym określeniem zadań i wnioskiem dotyczącym powołania tych jednostek w okresie mobilizacji. Etaty zostały zatwierdzone najpóźniej w 1937 r.

Według etatu każdy pluton lotniskowy dzielił się na 3 sekcje, z których każda mogła zatrudnić 60 robotników zwerbowanych na miejscu. W ten sposób jeden pluton mógł przygotowywać jednocześnie węzeł złożony z 3 lotnisk. W planach organizacyjno-mobilizacyjnych w składzie kompanii w zasadzie przewidywano 3 plutony lotniskowe i 3 plutony wartownicze, jednakże po jednym plutonie proponowano równocześnie skierować do odvodu służb lotnictwa Naczelnego Wodza. Łącznie planowano wówczas powołać 7 kompanii - po jednej przy każdej armii. Każda armia /oprócz armii "Prusy", która nie miała lotnictwa/ dysponowała kompanią, a prócz tego dwie tego typu jednostki obsługiwały węzeł lotnisk Naczelnego Dowódcy Lotnictwa.

Zadaniem plutonów lotniskowych było przygotowanie, maskowanie i obrona przeciwgazowa lotnisk według potrzeb operacyjnych armii lub Naczelnego Dowódcy Lotnictwa. Mogły być przy tym wykorzystane przede wszystkim tereny rozpoznane i opisane przez różne pułki lotnicze w ramach akcji prowadzonej od 1927 do 1939 r. Ewidencja tych terenów znajdowała się w Dowództwie Lotnictwa MSWojsk.

Trzeba przyznać, że organizacja tych jednostek była dostosowana do stawianych im zadań. Były to

bowiem niewielkie grupy administracyjno-fachowe, zaopatrzone w narzędzia do prac ziemnych, wyřębowo-ciesielskich i maskowniczych oraz w ubrania przeciwiperytowe i w sprzęt odkażający. Grupy takie, wyposażone w samochody, mogły być przerzucone na nowe miejsce postoju i przy pomocy miejscowej ludności wykonywać nakazane prace.



Organizacja służb lotnictwa na szczeblu armii ogólnowojskowej

Zdecentralizowana organizacja budownictwa lotniskowego w kraju nie sprzyjała skryształowaniu się silnego, wyspecjalizowanego pionu kadrowego ani w wojsku, ani w resortach cywilnych. Pogarszały jeszcze ten stan rzeczy liczne zmiany organizacyjne i personalne w budownictwie ogólnowojskowym. Do dalszych ujemnych zjawisk należy zaliczyć powszechnie stosowane formy powierzenia dokumenta-

cji projektowej, nadzorów, funkcji kierowników budów i wykonawstwa obiektów dziesiątkom rozproszonych prywatnych firm lub inżynierów. Co prawda, ze względu na tajemnicę wojskową, jak również z tytułu ograniczonego zaufania do solidności nieznanymi oferentów, Departament Budownictwa MSWojsk. sporządzał i kierował do podległych organów specjalne zestawienia firm i inżynierów /techników/, którym wolno było powierzać zadania projektowe lub wykonawcze na lotniskach wojskowych. Były to jednakże listy długie, korygowano je niewątpliwie ze względów racjonalnych, jak również pod wpływem różnego rodzaju protekcji i doraźnych korzyści przetargowych, co było właściwością ówczesnych stosunków gospodarczo-społecznych w państwie.

Sytuacja kadrowa w armiach tworzonych w przededniu wojny 1939 r. i podległych im kompaniach lotniskowych była zdecydowanie niekorzystna. Zarówno bowiem w organach techniczno-zaopatrzeniowych lotnictwa armijnego, jak i w podporządkowanych im kompaniach i plutonach lotniskowych, wśród kadry powoływanej głównie z rezerwy można było znaleźć różnych specjalistów z wyjątkiem takich, którzy mieli coś wspólnego z budową lotnisk.

Niedostateczne przygotowanie kadrowo-fachowe jednostek, lotniskowych w armiach przyczyniło się do tego, że efekty ich wysiłków w czasie operacji były bardzo przypadkowe, zależne wyłącznie od osobistej inwencji i morale poszczególnych dowódców, działających w dodatku bez łączności radiowej

ze sztabem lotnictwa. Praktycznie rzecz biorąc, byli więc oni skazani na zawodną, w warunkach bombardowania kraju, łączność telefoniczną.

Dla oceny walorów kadry dowódczej, działających samodzielnie plutonów lotniskowych znamienna wydaje się wypowiedź byłego szefa sztabu lotnictwa armii "Poznań" w czasie wojny obronnej 1939 r., ppłk.dypl.obs. Adama Kurowskiego: "2 września. Od rana sztab lotnictwa wysyła swoje plutony lotniskowe na rozpoznanie lotnisk w rej. Kutno, Łowicz, Sochaczew, Gąbin. Zadania tych plutonów, dowodzonych przez oficerów rezerwy, były niezwykle trudne. Dowódcy musieli zupełnie samodzielnie działać i decydować, troszczyć się o wyżywienie i zakwaterowanie ludzi, zdobywać robotników do prac ziemnych i wreszcie - co było najtrudniejsze - szukać łączności ze sztabem lotnictwa armii, który był przecież w ruchu. Mimo tych trudności jeden z plutonów działał znakomicie: dostarczył wiadomości i przygotował terenowo kilkanaście lotnisk, pracując do ostatniego dnia. Drugi pluton zamilkł 4 września po przesłaniu pierwszej wiadomości i prawdopodobnie dał się unieść fali odwrotowej w głąb kraju.

2. Podział i charakterystyka lotnisk

O stosunkowo dużym zainteresowaniu naszych sztabów sprawami lotniskowymi przesądzał fakt, że pod koniec dwudziestolecia, w aspekcie widocznej przewagi nieprzyjaciela, wykrystalizowała się kon-

cepcja ruchowej wojny obronnej, a w związku z tym poważne rozródowanie lotnictwa i w zasadzie działania samodzielnymi eskadrami lub dywizjonami. Należy przy tym zaznaczyć, że niezależnie od przewidywanych zaim linii frontu, planowano w każdym momencie działań wojennych dla eskadry lub dywizjonu nie tylko pojedyncze lotnisko, lecz węzeł, składający się co najmniej z dwóch lub trzech lotnisk polowych. Węzeł lotnisk obejmował: lotnisko aktualnego bazowania eskadry, niekiedy lotnisko wysunięte - najbardziej zbliżone do linii frontu i lotnisko zapasowe - ewakuacyjne na wypadek rozpoznania przez nieprzyjaciela lub zatakowania pozostałych lotnisk. Niezależnie od lotnisk zasadniczych planowano też przygotowanie zamaskowanych pól startowych dla pojedynczych samolotów działających z zasadzki.

W rzeczywistości koncepcja rozródowania lotniskowego okazała się słuszna i była realizowana w czasie wojny obronnej 1939 r. Koncepcja ta znalazła także odbicie zarówno w strukturze organizacyjnej mobilizowanych jednostek przygotowania lotnisk /kompanii lotniskowych/, jak i w systemie zaopatrzenia w paliwo /ruchome składy na szynach kolejowych dla każdego węzła lotnisk/.

Z punktu widzenia możliwości polskiej gospodarki narodowej i budżetu wojskowego uzasadniony doktrynalnie postulat posiadania dużej liczby lotnisk nie mógł być urzeczywistniony w postaci budowy setek obiektów stałych na obszarze kraju. W tej

sytuacji, planując docelowo około 70 wojskowych i cywilnych lotnisk stałych, powiązanych z budowlami zaplecza technicznego i kwaterunkowego oraz przygotowując zawczasu około 40 /jawnych i tajnych/ lotnisk operacyjnych - mogących w warunkach bojowych służyć również bombowcom, zwrócono uwagę przede wszystkim na poszukiwanie naturalnych terenów nadających się przy minimalnej adaptacji na lotniska polowe. Koncepcja ta w polskich warunkach była jak najbardziej słuszna, ponieważ słaby stopień urbanizacji, uprzemysłowienia i elektryfikacji kraju stwarzał dogodne warunki dla lokalizacji lotnisk. Ponadto nizinny charakter większości rejonów oraz duże pod względem obszaru gospodarstwa rolne pozwalały na zakładanie lotnisk na pastwiskach i terenach uprawnych prawie bez nakładów inwestycyjnych. Wreszcie, posiadanie tego typu obiektów sprzyjało maskowaniu sieci lotnisk.

Z formalnego punktu widzenia lotniska w kraju dzieliły się na: wojskowe, wojskowo-cywilne oraz cywilne /komunikacyjne, fabryczne, sportowe itp./. Podział ten, mający w czasie pokoju znaczenie administracyjne ze względu na szkolenie kadr, bazowanie sprzętu, organizowanie komunikacji itd., nie miał prawie żadnego znaczenia przy ocenie bojowego potencjału lotnictwa. W okresie wojny bowiem o przydatności i wykorzystaniu lotniska dla celów wojskowych decydowało jedynie położenie na kierunku operacyjnym, gabaryty pola wzlotów, wyposażenie techniczne i warunki maskowania, a nie jego admi-

nistracyjna przynależność. Ponadto cywilne lotniska nie wymagały w zasadzie zabiegów adaptacyjnych.

Z tych powodów budowa lotnisk cywilnych była stale i ściśle podporządkowywana aspektom wojskowym, a sieć lotnisk cywilnych, przynajmniej już od 1926 r., stanowiła organiczny fragment ogólnej sieci lotnisk przewidzianych na potrzeby armii.

Władze wojskowe doceniały znaczenie rozbudowy sieci lotnisk cywilnych oraz koordynacji przedsięwzięć i nie poprzestawały jedynie na założeniach formalnych w tej dziedzinie. Przykładowo projekt mobilizacji lotnictwa cywilnego, przesłany przez Departament Komunikacji w 1933 r., przewidywał wręcz zajęcie podstawowych lotnisk cywilnych i urzędzeń przez organizowane na wypadek wojny wojskowe bazy lotnicze. Niezależnie od tego organizacja paramilitarna LOPP, która stała się w społeczeństwie bardzo popularna i dysponowała znacznymi funduszami, miała za zadanie budowę lotnisk sportowych w aspekcie ich przyszłego wykorzystania przez wojsko, przy czym już w pierwszym kwartale 1926 r. Ścisła Rada Wojenna oficjalnie i generalnie powierzyła LOPP pieczę nad konserwacją istniejących wojskowych "lotnisk pomocniczych i punktów lądowania".

Zasada budowy lotnisk sportowych przez LOPP z myślą o ich przyszłym wykorzystaniu przez wojsko była skrupulatnie przestrzegana. Kierowanie przez wojsko procesem budowy lotnisk cywilnych

przybrało formy zdecydowanych nakazów i zakazów. Świadczą o tym niektóre z bardzo licznych dokumentów, kierowanych już od 1926 r. do Zarządu Głównego i zarządów wojewódzkich LOPP przez władze lotnictwa wojskowego i Oddział III /operacyjny/ Sztabu Głównego, a znakomicie charakteryzujących panujące w tej dziedzinie stosunki.

Oprócz dyrektyw o charakterze lokalizacyjnym i określających przeznaczenie oraz gabaryty lotnisk, wojsko doceniając znaczenie lotnisk cywilnych starało się odpowiednio dysponować budżetem LOPP.

Według nomenklatury operacyjno-sztabowej z lat 1938-1939 lotniska wojskowe pod względem przeznaczenia dzieliły się na: garnizonowe, operacyjne, polowe i pozorowane.

Lotniska garnizonowe. Były to stałe lotniska wojskowe, posiadające zabudowę techniczną i koszarowo-kwaterunkową, zajęte w czasie pokoju przez pułki, szkoły i wytwórnie lotnicze. Zakładano, że lotniska te w czasie wojny będą stanowiły przeważnie bazy remontowo-zaopatrzeniowe lotnictwa. Pod względem gabarytów pól wzlotów i podejść powietrznych, obiekty te były zdolne do zaspokajania wymagań wszystkich typów samolotów, łącznie z samolotami bombowymi.

Odpowiednikiem cywilnym tego typu lotnisk, kwalifikujących się na użytek baz lotniczych w okresie zagrożenia lub wojny, mogły być lotniska komunikacyjne, fabryczne i szkolne, jeśli posiadały odpowiednie gabaryty i bogate zaplecze techniczne.

X Lotniska operacyjne. Były to lotniska tajne lub jawne, budowane specjalnie w czasie pokoju na potrzeby operacji wojennych, głównie dla dyslokacji lotnictwa dyspozycyjnego Naczelnego Wodza. Pod względem gabarytów obiekty te powinny /w myśl założeń teoretycznych/ zapewniać warunki eksploatacyjne wszystkim typom samolotów, natomiast nie musiały mieć zabudowy garnizonowo-technicznej i obsługi w czasie pokoju. W rzeczywistości, w obliczu wojny i określonych konieczności, nie zawsze zachowywano właściwe gabaryty i kwalifikowano na takie lotniska obiekty mniejsze, nie odpowiadające założonym warunkom formalnym. Część tych lotnisk budowano pod szyldem sportowych lotnisk cywilnych, pomocniczych lotnisk na szlakach komunikacyjnych lub przeznaczonych dla centrów wyszkoleniowych lotnictwa. Kamuflowano je też pod nazwą terenów hodowlano-uprawowych rolnictwa.

X Lotniska polowe. Były to obiekty tajne, przygotowywane na potrzeby operacji armijnych siłami i środkami własnymi armii /przez pułki lotnicze i kompanie lotniskowe/ w zasadzie bezpośrednio w okresie zagrożenia lub wojny. W większości były to tereny naturalne, co najwyżej częściej rozpoznane i zinwentaryzowane lub okresowo ograniczane w użytkowaniu rolniczym i od czasu do czasu wykorzystywane w celach ćwiczebnych.

Z dostępnej literatury i dokumentacji archiwalnej można wywnioskować, że lotniska te zakładane były w znacznie większej liczbie niż operacyjne.

Jednocześnie koszty budowy tych obiektów były o wiele mniejsze. Wynikało to stąd, że lotniska polowe nie musiały być przygotowywane w czasie pokoju /w odróżnieniu od operacyjnych/, a powierzchnie były to obszary niewielkie i o znacznie słabszym zadarnieniu. Również zakres ograniczeń uprawowych był dużo mniejszy i sprowadzał się praktycznie do niezaorywania pól wczesną jesienią, stosowania wsiewek koniczyny w zboże, likwidacji bruzd, miedz itp.

W sumie więc organizowanie lotnisk polowych w znacznie większym stopniu sprowadzało się do tzw. rezerwacji terenów niż do wykonawstwa robót inżynieryjno-budowlanych. Akcja ta prowadzona była przez Sztab Lotniczy Sztabu Głównego za pośrednictwem Dowództwa Lotnictwa oraz pułków lotniczych. Od kwietnia 1939 r. istotnym ogniwem w tym łańcuchu stali się oficerowie odcinkowi armii i brygad lotniczych, którzy przedstawiali w Sztabie Lotniczym pewne propozycje lokalizacyjne obiektów, a następnie kontrolowali przebieg tej akcji. Istotnym elementem w przygotowaniu tego typu lotnisk było rozpoznanie i zinwentaryzowanie terenów, prowadzone od 1927 r. głównie przez pułki lotnicze.

Liczba terenów przygotowanych lub zarezerwowanych ostatecznie w poszczególnych armiach do czasu wybuchu wojny jest trudna do ustalenia między innymi dlatego, że zatarła się różnica między obiektami przygotowanymi przed wybuchem wojny a terenami przystosowanymi już w czasie działań,

ewentualnie terenami wyszukanyimi i eksploatowanymi w czasie wojny, bez specjalnego przygotowania.

Według wstępnych planów Sztabu Głównego w latach 1938-1939 zamierzano przygotować około 120 lotnisk polowych i operacyjnych, z czego przynajmniej połowę zakonspirowanych. Do chwili mobilizacji zdecydowano zapewnić eskadrom bojowym przynajmniej po jednym węźle lotnisk, a dalsze węzły postanowiono przygotować już w trakcie mobilizacji i działań wojennych - za pośrednictwem plutonów lotniskowych. Z analiz materiałów wynika, że w obliczu wzrastającego napięcia plan ten znacznie przekoczono i łącznie do chwili rozpoczęcia wojny przygotowano około 200 lotnisk polowych i operacyjnych, natomiast około 60 obiektów wyszukano i doraźnie dostosowano już w toku działań. W sumie do dyspozycji jednostek bojowych oddano we wrześniu 1939 r. przypuszczalnie 262 lotniska polowe i operacyjne, z czego eskadry lotnicze wykorzystwały 192 obiekty.

Lotniska pozorowane. Były to tereny jedynie imitujące lotniska, np. za pomocą makiet samolotów, hangarów, urządzeń oświetleniowych itp. i mające za zadanie wprowadzenie w błąd nieprzyjaciela. W praktyce lotnisk takich, w toku kampanii wrześniowej, nie wykonywano i pozostały one jedynie w założeniach teoretycznych.

Oprócz przedstawionego podziału lotnisk ze względu na przeznaczenia eksploatacyjne istniał jeszcze formalny podział obiektów na klasy.

dokonywany z punktu widzenia standardu zabudowy i wyposażenia oraz na kategorie, przeprowadzany na podstawie gabarytów pól wzlotów i ewentualnie długości sztucznych dróg startowych. Do pierwszej klasy zaliczano główne porty lotnicze, posiadające bogatą zabudowę, lotniska o darniowej nawierzchni startowej długości minimum 1000 m, do drugiej - lotniska o długości minimum 700 m, a do trzeciej - wszystkie pozostałe lotniska. Były to jednak w zasadzie klasyfikacje cywilne, używane niekiedy również w dokumentach wojskowych.

Pod względem organizacyjnym i zaopatrzeniowym lotniska grupowane były doraźnie w węzły. Przeznaczenie lotnisk w węzle mogło być zmienne i określone w rozkazach dziennych, w zależności od aktualnej sytuacji bojowej i lotniskowej na danym odcinku frontu. Jeżeli chodzi o lotnictwo dyspozycyjne Naczelnego Wodza, to oprócz podstawowych węzłów lotnisk w głębi ugrupowania operacyjnego dysponowało ono wysuniętymi węzłami lotnisk, zlokalizowanymi na obszarze działania poszczególnych armii.

Reasumując możemy stwierdzić, że w Polsce istniało zrozumienie funkcji lotnisk w obronie kraju, zarówno w wojsku, jak i w społeczeństwie, przy czym powiązane to było z określonymi przewidywaniami co do sposobu użycia lotnictwa w przyszłej wojnie.

Sieć lotnisk na całym obszarze kraju została poważnie rozbudowana tak liczebnie, jak i pod

względem wyposażenia. Jednocześnie, ze względu na właściwości zadarnienia pól wzlotów, gwałtowna rozbudowa lotnisk operacyjnych i garnizonowych podjęta w obliczu zagrożenia ze strony Niemiec spóźniona była przynajmniej o rok w stosunku do wybuchu wojny 1939 r.

Brak większej ilości sztucznych dróg startowych na naszych przedwojennych lotniskach nie powinien być traktowany jako przejaw jakiegoś szczególnego zacofania technicznego, spowodowanego głównie nieposiadaniem maszyn do układania betonu, ponieważ przy pomocy takich maszyn wykonaliśmy do 1939 r. ponad 200 km nawierzchni dla ruchu kołowego, co pozwoliłoby na wybudowanie około 40 pasów startowych kilometrowej długości i szerokości 30 m. Wydaje się, że główną rolę hamującą w rozwoju sztucznych nawierzchni odegrały względy ekonomiczne, a ponadto sama konieczność posiadania sztucznych nawierzchni, zwłaszcza na lotniskach operacyjnych była jeszcze wtedy uważana za problematyczną. Jest rzeczą znaną, że Polacy, znając i opisując doświadczenia francuskie i amerykańskie na temat lotniskowego wykorzystania odcinków dróg kołowych i posiadając drogi o nawierzchniach betonowych, doświadczeń tych zupełnie nie wykorzystali.

Zresztą budowa sztucznych nawierzchni na lotniskach torowała sobie drogę dość opornie również u naszych sąsiadów. Np. w Szwecji pierwszą sztuczną drogę startową wykonano dopiero w 1936 r.,

a tak znane międzynarodowe lotnisko jak Tempelhof w Berlinie do wybuchu wojny 1939 r. dysponowało tylko trawiastym polem wzlotów. Sztuczne drogi startowe na lotniskach wojskowych Niemcy zaczęli budować właściwie dopiero w przededniu drugiej wojny światowej.

Nawet w późniejszych latach rodzaj nawierzchni na lotniskach nie był elementem decydującym o powodzeniu działań. Warto bowiem zaznaczyć dla przykładu, że lotnicy polscy, przebywszy szlak bojowy ze wschodu na znacznie nowocześniejszych naszynach niż nasze przedwojenne, z niekłamana zdemerwowaniem i treną po raz pierwszy lądowali na betonowym pasie startowym dopiero w Bydgoszczy.

Program budowy sieci lotnisk wojskowych i cywilnych podporządkowany był świadomym, skoordynowanym w znacznym zakresie zamierzeniom obronnym.

Strukturę organizacyjną służb i organów zajmujących się sprawami budowy i utrzymania lotnisk należy uznać za zbyt skomplikowaną, zdecentralizowaną i sprzyjającą traktowaniu zagadnień lotniskowych ze statycznych pozycji kwaterunkowo-budowlanych. Struktura taka nie pozwalała na wykrystalizowanie się silnego pionu kadr lotniskowych i na stworzenie powiązań między tym pionem a jednostkami polowymi służby lotniskowej.

Fakt tworzenia kompanii i plutonów lotniskowych, jako pierwszych w naszej historii samodzielnych jednostek inżynieryjno-budowlanych lotnictwa, należy ocenić bardzo pozytywnie, w odróżnieniu od

obsady kadrowej tych oddziałów, ich wykszolenia i wyposażenia w środki łączności oraz sprzęt budowlany, który był niezwykle prymitywny.

Z wyjątkiem wyposażenia radionawigacyjnego i oświetleniowego ogólny standard naszych lotnisk odpowiadał w przybliżeniu ówczesnemu średniemu poziomowi europejskiemu. Koncepcje planów zagospodarowania przestrzennego lotnisk stałych, obok pewnych zalet, zawierały dość istotne wady eksploatacyjne. Uwidaczniał się przy tym prymat nakładów na liczne i stosunkowo solidne obiekty zaplecza techniczno-administracyjnego nad wydatkami na zasadnicze elementy sieci lotnisk, urządzenia nawigacyjne i inżynierskie zabezpieczenie obiektów.

Na szczególne podkreślenie zasługuje słuszna, ekonomicznie uzasadniona koncepcja urządzania lotnisk pólowych i operacyjnych, a także długofalowa, zorganizowana i systematyczna akcja rozpoznania obszaru kraju i ewidencji setek terenów nadających się na lotniska. Centralnie prowadzona ewidencja w czasie wojny wykorzystana została jednak tylko częściowo, jak można wnioskować, poszczególne armie nie miały dokumentacji wszystkich terenów i w przypadku głębokiego odwrotu i braku łączności z centralnym ośrodkiem dowodzenia odczuwały brak wcześniej rozpoznanych lotnisk. Niedowład organizacyjny i zmarnowanie efektów ewidencyjnych należy uznać za wyjątkowo dotkliwe niedopatrzenie sztabów, które widocznie nie liczyły się z tak głębokimi

i gwałtownymi przesunięciami frontu i zniszczeniem tradycyjnych kanałów łączności.

Polskie przedsięwzięcia organizacyjne w zakresie zakładania obiektów operacyjnych i polowych stanowiły rodziny dorobek. Jakkolwiek w całości procesie utajniania lotnisk w majątkach obszarowych występowały drobne niedociągnięcia, to jednak w czasie wojny 1939 r. obiekty te generalnie nie zostały przez nieprzyjaciela rozpoznane. Do 4 września bowiem Luftwaffe nie zniszczyła na lotniskach ani jednego samolotu, będącego w dyspozycji jednostek bojowych, a w czasie całej wojny udało się nieprzyjacielowi zniszczyć na ziemi 7% tych samolotów.

Kończąc omawianie polskiej koncepcji i przedsięwzięć lotniskowych, które się sprawdziły w konfrontacji z lotnictwem niemieckim w wojnie 1939 r., należy stwierdzić, że o ile nie mogliśmy się absolutnie równać z wrogiem pod względem liczby samolotów, o tyle proporcje w dziedzinie lotniskowej w ostatecznym rachunku układały się dla nas nieco korzystniej.

Stosunkowo duża liczba przygotowanych obiektów zapasowych umożliwiła zdecydowany i skuteczny manewr lotniskowy w przededniu hitlerowskiego napadu, co było jednym z głównych czynników, które pozwoliły pokrzyżować zamiary nieprzyjaciela i uchronić polskie lotnictwo bojowe od zniszczenia na ziemi już w pierwszym dniu wojny.

3. Zabezpieczenie materiałowo-techniczne działań bojowych lotnictwa polskiego we wrześniu 1939r.

W systemie materiałowo-technicznego zabezpieczenia działań bojowych naszego lotnictwa w przeddzień wybuchu wojny i w czasie jej trwania obowiązywał trzystopniowy podział na:

- 3 miesięczny zapas strategiczny, znajdujący się w dyspozycji Oddziału IV Sztabu Głównego;
- 10-dniowy zapas w dyspozycji sztabu lotniczego, zawagonowany w beczkach i rozmieszczony według ustaleń sztabu lotniczego w ścisłym porozumieniu z oficerami odcinkowymi armii i brygad;
- zapas wyjściowy, nობilizacyjny przy jednostkach, w ilościach: materiałów pędnych na 7 dni oraz amunicji i bomb na 10 dni wojny.

Zgodnie z wytycznymi użycia lotnictwa do 16 dnia wojny jednostki miały korzystać z zapasów wyjściowych i 10-dniowych, a następnie z zapasów strategicznych, w oparciu o składnice, ruchome parki i bazy. Ostateczne rozmieszczenie baz i podział jednostek lotniczych pod względem zaopatrzenia było następujące:

- brygada bombowa - baza w Małaszewicach;
- brygada pościgowa - baza w Warszawie;
- lotnictwo armii "Pomorze" i "Poznań" - baza w Małaszewicach;
- lotnictwo SGO "Narew" i armii "Modlin" - baza w Warszawie;

- lotnictwo armii "Łódź", "Kraków", "Karpaty" -
baza we Lwowie.

Realizacja zaopatrzenia lotnictwa w kampanii wrzesniowej stała się przedmiotem najostrzejszej krytyki, przy czym najczęściej zarzutów wysuwa się pod adresem sztabu NDL. Jest to słuszne, choć trzeba podkreślić, że w niektórych wypadkach ponoszą winę same armie, względnie sztaby brygad, które niewłaściwie gospodarowały swoim zapasem 10-dniowym. Ponadto rozwój sytuacji wojennej niejednokrotnie przekreślił pierwotną koncepcję zaopatrzenia^{x/}.

Niewątpliwie jednak NDL nie potrafiło zorganizować zaopatrzenia jednostek w materiały pędne i amunicję na prawym brzegu Wisły, co jest tym bardziej godne podkreślenia, że w tym rejonie bazy zaopatrzenia zasadniczo leżały blisko węzłów lotnisk. Istniały zapasy materiałów pędnych i amunicji w Małaszewicach i pod Lublinem, gdzie zbiorniki podziemne nie zostały bombardowaniem niemieckim uszkodzone. W Dęblinie jedynie pompy elektryczne były rozbite /benzynę musiano pompować ręcznie/. Istniały tam również duże zapasy ogniwek do taśm km, których brakowało brygadzie pościgowej. Głównym zarzutem staje się więc niezorganizowanie dowozu.

x/ Jeśli np. lotnictwo armii "Kraków" w trzecim dniu wojny zostało przeniesione za środkową Wisłę, to oczywiście musiało "zgubić" swój 10-dniowy zapas i jego zaopatrzenie trzeba było organizować od nowa.

Zawiodło również zaopatrzenie w materiał lotniczy. Według posiadanych niekompletnych danych podczas kampanii wrześniowej eskadry bojowe otrzymały z fabryk i baz jako uzupełnienie ogółem około 37 samolotów, w tym 6 myśliwskich, 5 rozpoznawczych /P-43/, 9 "łosi" i 17 obserwacyjnych.

II. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SYSTEMU BAZOWANIA LUFTWAFFE W PRZEDDZIEŃ WYBUCHU II WOJNY ŚWIATOWEJ

Bezpośrednio przed wybuchem II wojny światowej lotnictwo niemieckie, jako samodzielny rodzaj sił zbrojnych dzieliło się na: samodzielne, wojsk lądowych i morskie. Główna siła uderzeniowa - lotnictwo samodzielne, podzielone było na floty powietrzne. Flota powietrzna spełniała funkcje administracyjno-mobilizacyjne na podległym jej obszarze oraz operacyjne. Obszar każdej floty dzielił się na dwa lub trzy okręgi lotnicze, które były odpowiednikami okręgów wojskowych. Dowódcom poszczególnych flot powietrznych, poza jednostkami lotniczymi, podlegały również: artyleria przeciwlotnicza, wojska łączności lotniczej oraz jednostki materiałowo-technicznego zabezpieczenia i zaopatrzenia.

Organami odpowiedzialnymi za tyłowe i lotniskowe zabezpieczenie działań bojowych jednostek lotniczych wchodzących w skład flot powietrznych były dowództwa okręgów lotniczych.

W niemieckim systemie bazowania lotnictwa charakterystyczne było całkowite oddzielenie baz lotniczych od bojowych jednostek lotnictwa. Dla zwiększenia elastyczności operacyjnego użycia lotnictwa nie tylko oddzielono je od określonych baz, ale i rozbudowano te bazy znacznie ponad aktualne potrzeby istniejących jednostek. Miało to ułatwić ich skupianie lub rozpraszanie, sprawne i szybkie

ich przerzucanie do tych rejonów, w których zamierzano zogniskować wysiłek lotnictwa. Bazy budowane były w sposób jednolity w oparciu o instrukcje i wytyczne Ministerstwa Lotnictwa. Podzielono je na kategorie. Największe, najlepiej zaopatrzone i najbardziej bogato wyposażone lotniska o własnych bocznicach kolejowych skupiono w głębi kraju. Przeznaczone były one dla dywizjonów bombowych, eskadr dalekiego rozpoznania i dywizjonów ciężkich myśliwców. Inne lotniska, mniejsze i skromniej wyposażone, wysunięte w dużym procencie bliżej granic Rzeszy, zarezerwowane były dla dywizjonów bombowców nurkowych i myśliwców. Wreszcie najbliższej granic Niemiec znalazły się skromne lotniska polowe, na które wysunięto eskadry i klucze samolotów bliskiego rozpoznania; lotniska te sytuowano z reguły w pobliżu sztabów armii i korpusów, które unieszczone na nich samoloty miały obsługiwać. Lotnictwo morskie, przewidziane do działań morskich w związku z agresją na Polskę, bazowano w twierdzy Piława bądź w Dziwnowie i pod Kilonią.

W odróżnieniu od Polski, w Niemczech hitlerowskich dość szybko zlikwidowano system lotnisk cywilno-wojskowych. Lotniska w pobliżu dużych miast, bądź też pozbawione naturalnych warunków maskowania, przekazano szkołom lotniczym lub lotnictwu cywilnemu. Bazy lotnictwa wojskowego, lotniska polowe i lądowiska sytuowano z reguły z dala od miast na skrajach lasów w ten sposób, że las półkuliście otaczał pole startowe. Las służyć miał do maskowa-

nia pomieszczeń, magazynów /często budowanych w schronach/ i do ukrywania samolotów. Zasadą było unieszczenie budynków mieszkalnych, hangarów i warsztatów bliżej pola startowego, a więc na skraju lasu, zaś magazynów - w jego głębi.

W dyspozycji komendanta bazy znajdowały się dobrze rozbudowane parki, kwatermistrzostwo, sieć łączności, kompanie obsługi i wartownicze, park samochodowy, straż pożarna itp. Poza właściwą bazę dysponował on siecią dwóch do czterech lotnisk polowych lub lądowisk pomocniczych.

III. NIEKTÓRE PROBLEMY ORGANIZACJI I FUNKCJONOWANIA RADZIECKICH TYŁÓW LOTNICZYCH

1. Kierunki zmian organizacyjnych

Wybuch wojny radziecko-niemieckiej, zastał Siły Powietrzne Związku Radzieckiego w stadium reorganizacji i przeobrażania na nowy sprzęt. Przeobrażeniem ogólnym - organizacyjnym i technicznym - towarzyszyły zmiany w całym systemie tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa.

W okresie poprzedzającym wybuch wojny nie było w Siłach Zbrojnych Związku Radzieckiego wyodrębnionego centralnego lotniczego organu tyłowego o charakterze koordynacyjno-dowódczym. Istniał wprawdzie przy Sztabie Generalnym Armii Radzieckiej, Oddział Tyłów Lotniczych, jednak jego zakres kompetencji był ograniczony jedynie do zbierania danych o aktualnym stanie środków materiałowych i pracy tyłowych jednostek lotniczych. Podobnie ograniczony zakres kompetencji posiadał istniejący przy Dowództwie Sił Powietrznych, Zarząd Zamówień i Zaopatrzenia Technicznego, który zajmował się w zasadzie jedynie zbieraniem zamówień i rozdziałem środków materiałowych na jednostki tyłowe, wchodzące w skład poszczególnych związków taktycznych lotnictwa.

Tak więc obowiązująca ogólnie decentralizacja w dowodzeniu jednostkami lotnictwa bojowego, dotyczyła również jednostek tyłowych.

Przyponnijmy, że w przeddzień wybuchu wojny trzon radzieckich Sił Powietrznych stanowiło lotnictwo operacyjne, rozdzielone równomiernie do dyspozycji dowództw poszczególnych okręgów i armii ogólnowojskowych. Zgodnie bowiem z radziecką doktryną wojenną /lotniczą/ głównym przeznaczeniem lotnictwa operacyjnego /frontowego i armijnego/ miało być wszechstronne zabezpieczenie działań radzieckich wojsk lądowych. W myśl tak przyjętej koncepcji użycia lotnictwa, główne jego siły rozmieszczone zostały na terenach przygranicznych okręgów wojskowych i w postaci dywizji lotniczych, jednorodnych lub mieszanych, podporządkowane dowódcom okręgów lub armii ogólnowojskowych.

Decyzja o takim rozmieszczeniu lotnictwa stawała w niezwykle trudnej sytuacji tyły lotnicze Armii Radzieckiej, bowiem w okręgach przygranicznych, szczególnie zachodnich, na terenie zachodniej Białorusi i Ukrainy, a także Litwy, Łotwy i Estonii, sieć lotniskowa była bardzo słabo rozwinięta i nie mogła zabezpieczyć nawet w minimalnym stopniu warunków dla bazowania tak znacznych sił lotnictwa. Tej trudnej sytuacji lotniskowej, mimo podejmowanych przedsięwzięć organizacyjnych, nie udało się w zasadzie opanować i uzdrowić do chwili agresji niemieckiej na Związek Radziecki, co niewątpliwie w bardzo poważnym stopniu odbiło się na działaniach lotnictwa radzieckiego w początkowym okresie wojny.

Wiosną 1941 roku zapoczątkowany został proces

zmian organizacyjnych w systemie radzieckich tyłów lotniczych. Decydujące znaczenie dla dalszego ukierunkowania tych zmian miało wyłączenie jednostek tyłowych z podporządkowania związkom taktycznym lotnictwa i utworzenie na ich bazie odrębnych tyłowych związków lotniczych, które otrzymały nazwę rejonów bazowania lotnictwa /RBL/. Przeciętnie w okręgu wojskowym organizowano 8-10 tego rodzaju rejonów, przy czym ich granice pokrywały się z granicami obwodów. Zadaniem RBL było organizowanie zabezpieczenia materiałowo-technicznego i lotniskowego dla wszystkich jednostek lotniczych bazujących na ich obszarze.

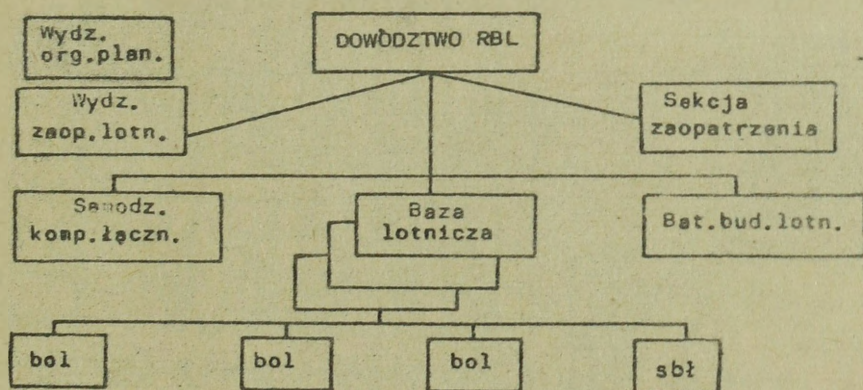
W skład rejonów bazowania wchodziły bazy lotnicze, w ilości odpowiadającej liczbie stacjonujących w danym rejonie dywizji lotniczych.

Bazy lotnicze składały się z kolei z batalionów obsługi lotnisk /bol/, przy czym ich ilość w bazie uzależniona była od liczby pułków wchodzących w skład dywizji lotniczej obsługiwanej przez daną bazę. /Organizację RBL przedstawia schemat nr 3 i 4/.

Po opanowaniu pierwszych trudności spowodowanych niespodziewaną agresją i wyciągnięciu odpowiednich wniosków z dotychczasowego użycia lotnictwa, już pod koniec 1941 i na początku 1942 roku wprowadzono szereg zasadniczych zmian w strukturze organizacyjnej i taktyce lotnictwa radzieckiego. Zmiany organizacyjne zierały w kierunku stworzenia form organizacyjnych umożliwiających

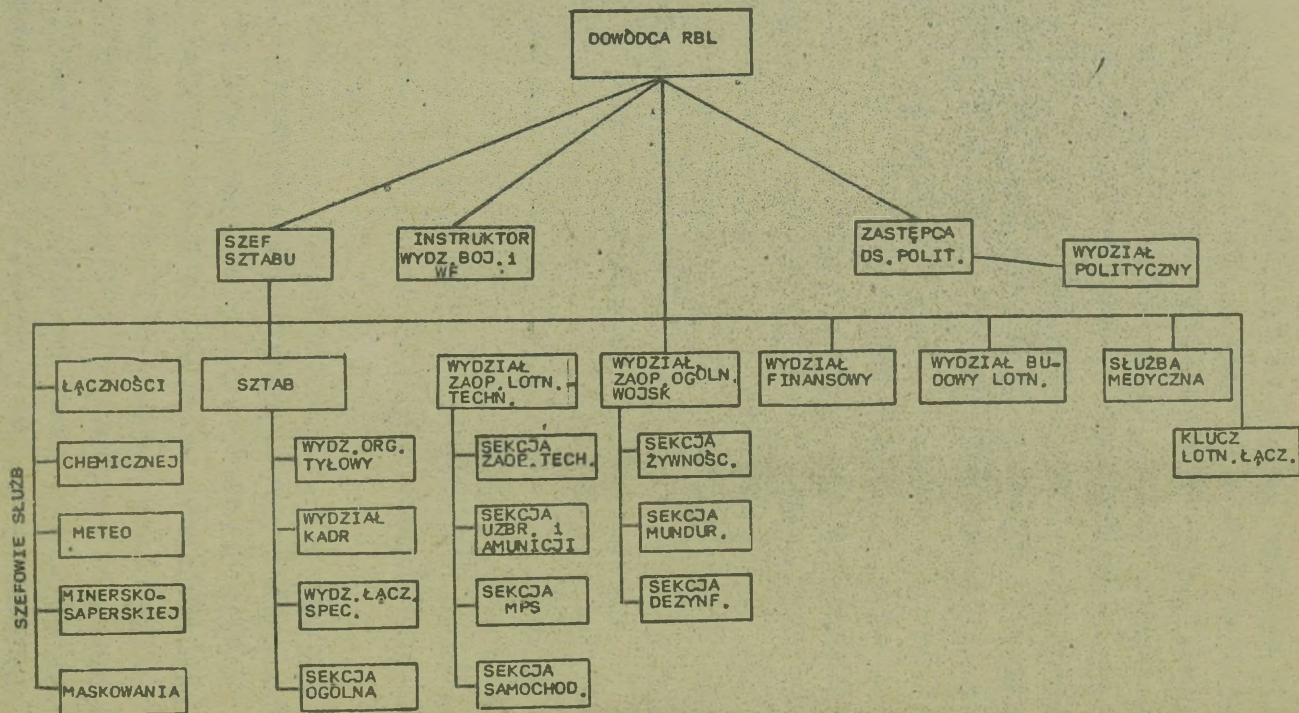
koncentrację wysiłku lotnictwa na głównym kierunku oraz scentralizowane dowodzenie nim. Przełomowe znaczenie miało systematyczne organizowanie, počawszy od wiosny 1942 r., kolejnych armii lotniczych, jako dużych mieszanych związków operacyjnych lotnictwa. Do czerwca 1942 roku utworzono 8 takich armii, a pod koniec 1942 roku było ich już 13. W miarę zwiększania ilości samolotów produk-

Schemat nr 3



Organizacja RBL w początkowym okresie wojny

wanych przez radziecki przemysł lotniczy, powiększono stany ilościowe armii lotniczych, które pod koniec wojny miały w swoim składzie od kilkuset do kilku tysięcy samolotów. Tak więc miejsce miały i w sposób rozproszony samodzielnie działające



Struktura organizacyjna dowództwa rejonu bazowania lotnictwa
/wg etatu z 1943 roku/

jących na początku wojny jednostek, czy związków taktycznych lotnictwa zajęły wielkie związki operacyjne, których główny wysiłek podporządkowano przede wszystkim celom operacyjnym realizowanym przez wojska lądowe. Już począwszy od 1942 roku obserwuje się ciągle rosnący udział lotnictwa w operacjach zaczepnych Armii Radzieckiej. Natomiast pod koniec wojny działania lotnictwa na korzyść i w interesie radzieckich wojsk lądowych przybrały formę natarcia lotniczego^{x/}.

W toku wojny, uwzględniając wcześniejsze doświadczenia, wprowadzono szereg istotnych zmian również w systemie tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa. Myślę przewodnią tych zmian było przede wszystkim dostosowanie struktury tyłów lotniczych do ogólnej organizacji sił powietrznych oraz dążenie do jak najbardziej efektywnego tyłowego zabezpieczenia działań bojowych radzieckiego lotnictwa operacyjnego.

Do kierowania całokształtem procesu tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa, utworzono w Związku Radzieckim w drugiej połowie 1941 roku Szefostwo Tyłów Wojsk Lotniczych, włączając w jego skład m.in. takie organa, jak: Zarząd Budownictwa Lotniskowego, Zarząd Służby Inżynieryjno-

x/ Szerzej problematyka ta została omówiona w skrypcie J. Jaworski. Lotnicze zabezpieczenie działań wojsk lądowych w okresie II wojny światowej, Wyd. ASG, Warszawa 1978.

Eksplloatacyjnej, Zarząd Zaopatrzenia Technicznego oraz Zarząd Transportu.

Na szczeblu armii lotniczej wprowadzono stanowisko szefa tyłów lotniczych armii, któremu nadano uprawnienia zastępcy dowódcy armii do spraw tyłów lotniczych. W skład sztabu tyłów lotniczych armii wchodziły służby: zaopatrzenia technicznego, budowy lotnisk, transportu, MPS i zaopatrzenia ogólnowojskowego.

Organami wykonawczymi o charakterze tyłowych związków taktycznych, nadal pozostały rejonu bazowania lotnictwa, którym bezpośrednio podporządkowano bataliony obsługi lotnisk, po wcześniejszym rozwiązaniu jako mało przydatnych - baz lotniczych. /Strukturę organizacyjną dowództwa RBL przedstawia schemat nr 4/.

Ostatecznie więc, podobnie jak w całych siłach powietrznych Związku Radzieckiego, również w tyłach lotniczych wprowadzony został scentralizowany system dowodzenia. Kolejnymi ogniwami w tym systemie były: Szefostwo Tyłów Wojsk Lotniczych - szefowie tyłów armii lotniczych - szefowie rejonów bazowania lotnictwa oraz dowódcy batalionów obsługi lotnisk.

2. Realizacja tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa

Do głównych zadań tyłów lotniczych w ciągu całego okresu wojny należały: dostarczenie jednostkom lotniczym w odpowiednim czasie i w niezbędnych ilościach środków materiałowych /materiałów pędnych, smarów, amunicji lotniczej/, przygotowanie odpowiedniej ilości lotnisk oraz zabezpieczenie manewru lotniskowego.

W systemie zaopatrywania stosowano zasadę dowozu w dół, tzn. wyższe organa tyłowe dostarczały środki materiałowo-techniczne jednostkom podstawowym jakimi były bataliony obsługi lotnisk. Dowóz tych środków odbywał się - w początkowym okresie wojny - głównie transportem samochodowym i kolejowym, a w końcowym okresie również transportem powietrznym.

Zasadniczą część przedsięwzięć organizacyjnych, w okresie tyłowego zabezpieczenia działań lotnictwa, realizowano w okresie przygotowawczym do operacji. W tym czasie przygotowywano niezbędną sieć lotniskową, łącznie z planowanymi manewrami lotniskowymi w toku operacji, wysuwano bliżej linii frontu tyłowe składy frontów i armii lotniczych oraz zwiększano zapasy materiałów w czołowych składach rejonów bazowania i batalionów obsługi lotnisk.

Jednym z najistotniejszych, a zarazem najtrudniejszych do rozwiązania zagadnień było inży-

nieryjno-lotniskowe zabezpieczenie manewru lotniskowego lotnictwa w toku operacji zaczepnej. Od sprawnego i terminowego wykonania manewru jednostek lotniczych w ślad za nacierającymi wojskami lądowymi, uzależnione było często w decydującym stopniu współdziałanie lotnictwa z wojskami lądowymi. Nie przypadkowo więc temu zagadnieniu poświęcono wiele uwagi i to zarówno w okresie przygotowawczym do operacji, jak i w czasie jej trwania.

W okresie przygotowawczym należało przewidzieć i zaplanować /często w kilku wariantach/ manewr lotniskowy dla całości sił lotnictwa biorącego udział w operacji. Przy czym już w tym etapie uwzględniano, w pierwszej kolejności potrzeby lotniskowe związków lotniczych działających na głównym kierunku operacyjnym - głównie dywizji lotnictwa myśliwskiego i szturmowego, wydzielonych do współdziałania z grupami szybkimi, a dopiero w następnej kolejności przewidywano manewr lotniskowy pozostałych sił lotnictwa.

Plan manewru lotniskowego armii lotniczej opracowywano w oparciu o ogólny plan operacji zaczepnej frontu oraz o wcześniej uzyskane dane dotyczące obszaru przyszłej operacji, głównie w aspekcie przydatności terenu dla potrzeb lotniskowych. W szerokim zakresie uwzględniano przy tym możliwość wykorzystania lotnisk nieprzyjaciela.

Wybrane na podstawie mapy tereny, jako nadające się na lotniska, weryfikowano następnie w

oparcia o dane z rozpoznania powietrznego, a ostateczną ich przydatność określały, już w toku operacji, wydzielone ze składu armii lotniczej, specjalne grupy operacyjne. Jak wykazały doświadczenia, rzeczą niezwykle ważną było, aby wybrane pod przyszłe lotniska tereny, odpowiadały zarówno pod względem gruntu, jak uytuowania w stosunku do dróg - kołowych i kolejowych - umożliwiającymi sprawne zaopatrywanie jednostek lotniczych w sprzęt i materiały.

Organami odpowiedzialnymi za przygotowanie i stan sieci lotniskowej w poszczególnych armiach lotniczych były rejonry bazowania lotnictwa. Każdy RBL odpowiadał za przygotowanie lotnisk w przydzielonym sobie pasie dla określonej ilości, jednostek lotniczych danej AL.

Bezpośrednie wykonawstwo w zakresie budowy /odbudowy/ i właściwego utrzymania lotnisk spoczywało głównie na batalionach inżynieryjno-lotniczych oraz samodzielnych kompaniach lotniczo-technicznych. Przy czym bataliony inżynieryjno-lotniskowe stanowiły w zasadzie stały odwód dowódcy AL i były przydzielane /w ilości 1-2/ poszczególnym rejonom bazowania lotnictwa w zależności od aktualnych możliwości i potrzeb, jedynie na czas trwania operacji. Natomiast kompanie lotniskowo-techniczne pozostawały przez cały czas w dyspozycji dowódcy RBL i były przydzielane do poszczególnych batalionów obsługi lotniska - po jednej do każdego batalionu. Głównym zadaniem tych kompanii było nie tyle ucze-

stniczenie w budowie /przygotowaniu nowych lotnisk/ ile troska o utrzymanie powierzonego jej pieczy lotniska w odpowiednim stanie technicznym.

Istotnym elementem, często decydującym o dostarczeniu na czas niezbędnych materiałów, czy wykonaniu manewru lotniskowego był transport. Brak odpowiedniej ilości środków transportowych był m.in. przyczyną określonych trudności w zabezpieczeniu tyłowym działań lotnictwa radzieckiego w operacji pod Moskwę i Stalingradem, gdzie tyły lotnicze nie zdołały zabezpieczyć w pełni manewru lotniskowego. Trudności te występowały, zresztą w większym lub mniejszym stopniu również i w późniejszych operacjach zaczepnych, szczególnie w ich ostatecznych fazach.

A oto kilka danych obrazujących rozmach i zakres pracy tyłów lotniczych w zabezpieczeniu działań bojowych lotnictwa podczas kolejnych operacji Armii Radzieckiej.

W okresie przygotowawczym do operacji obronnej pod Kurskiem, tyłowe jednostki i związki taktyczne armii lotniczych nagromadziły zapasy środków materiałowych na 10-15 dni działań bojowych. Nagromadzone zapasy zabezpieczyły w pełni potrzeby lotnictwa w czasie działań obronnych i w pierwszych dniach operacji zaczepnej.

Przygotowana sieć lotniskowa oraz zaplanowany manewr lotniskowy umożliwiały działania lotnictwa w różnych wariantach zarówno obronnym, jak i zaczepnym. Większość lotnisk roznieśczone na kie-

runkach głównego wysiłku obronnego, w odległościach = 30-40 km dla jednostek lotnictwa myśliwskiego; 60-70 km dla jednostek lotnictwa szturmowego i 120-130 km dla jednostek lotnictwa bombowego. W celu zamaskowania bazowania jednostek lotniczych przygotowano dużą ilość lotnisk pozornych. Przed rozpoczęciem operacji zaczepnej uzupełniono zapasy materiałów na dalsze 10-15 dni działań. Na wszystkich lotniskach czynnych zgromadzono średnio 3-4 jednostek napełnienia paliwa oraz 3-4 jednostek ognia amunicji lotniczej. Natomiast na lotniskach zapasowych, przewidzianych dla manewru lotniskowego nagromadzono średnio po 2-3 jednostek napełnienia i amunicji.

W operacji białoruskiej, w okresie przygotowawczym i w czasie jej trwania, tyły lotnicze przygotowały ogółem 148 lotnisk polowych, dla 153 pułków lotniczych uczestniczących w tej operacji. W każdej armii lotniczej nagromadzono 4-8 jednostek napełnienia paliw oraz 8-10 jednostek ognia amunicji lotniczej.

W okresie przygotowawczym i w czasie trwania lwowsko-sandomierskiej operacji zaczepnej tyły lotnicze 2 AL przygotowały około 100 lotnisk polowych. Do czasu rozpoczęcia operacji, przygotowano 8 armijnych jednostek napełnienia paliwa lotniczego oraz 10-13 armijnych jednostek ognia amunicji lotniczej.

Najbardziej wymownymi mogą być dane dotyczące tyłowego zabezpieczenia działań bojowych lotnic-

twa radzieckiego w operacji berlińskiej. Była to niewątpliwie jedna z największych operacji, rozstrzygająca w sposób ostateczny nie tylko losy Trzeciej Rzeszy, ale i II wojny światowej. W operacji tej po stronie radzieckiej brały udział trzy fronty /1 i 2 Białoruski oraz 1 Ukraiński/, których działania z powietrza zabezpieczały cztery armie lotnicze, w tym jedna dalekiego zasięgu, liczące ogółem około 8000 samolotów.

Tyłowe zabezpieczenie działań takiej ilości lotnictwa, wymagało olbrzymiego wysiłku i operatywności dowództw, sztabów i całego personelu uczestniczącego w tym zabezpieczeniu.

Wstępne przedsięwzięcia w zakresie tyłowego zabezpieczenia działań bojowych poszczególnych armii lotniczych, rozpoczęto już w pierwszej połowie marca 1945 roku, a więc z ponad miesięcznym wyprzedzeniem. Obejmowały one takie czynności jak: przygotowanie lotnisk oraz przebazowanie jednostek lotniczych bliżej linii frontu, rozpracowanie w kilku wariantach manewru lotniskowego, ześrodkowanie jednostek tyłowych w wyznaczonych rejonach oraz gromadzenie odpowiednich zapasów materiałowych, smarów, amunicji lotniczej itp.

W bezpośredniej realizacji wymienionych przedsięwzięć uczestniczyły 23 rejonu bazowania lotnictwa, skupiające w swoim składzie 163 bataliony obsługi lotnisk. Z tego 16 AL dysponowała 10 Rejonami Bazowania i 62 batalionami; 2 AL-8 Rejonami Bazowania i 54 batalionami oraz 4 AL - 5 Rejonami

Bazowania i 37 batalionami obsługi:

W ramach zabezpieczenia lotniskowego przygotowano ogółem 291 lotnisk, z tego 162 w pasie 16 AL, 82 w pasie 2 AL i 47 w pasie 4 AL. Odległość lotnisk od linii frontu w chwili rozpoczęcia operacji wynosiła od 20 do 120 km, przy czym lotnictwo myśliwskie bazowało na lotniskach najbardziej wysuniętych /20-40 km od linii frontu/, w dalszej odległości bazowało lotnictwo szturmowe /30-50 km/ oraz lotnictwo bombowe /70-120 km/.

W okresie przygotowawczym do operacji na przygotowane lotniska przyfrontowe przebazowano ogółem 209 pułków lotniczych, z tego 97 z 16 AL, 54 z 2 AL i 48 z 4 AL.

Nagromadzone zapasy materiałów pędnych i amunicji miały zabezpieczyć działania lotnictwa w ciągu 10 dni operacji. Faktycznie nie zostały one zużyte do końca operacji, mimo że trwała ona 17 dni. Wiązało się to z mniejszym niż przewidywano nasileniem działań lotnictwa oraz z wykorzystywaniem materiałów zdobycznych. Przykładowo w 16 AL zgromadzono ponad 16 000 ton amunicji i ponad 15 000 ton materiałów pędnych /8-10 jednostek napełnienia i tyleż jednostek ognia/. Średnie zużycie tych materiałów za całą operację wynosiło 60-70% planowanego, a w odniesieniu np. do bomb lotniczych, zaledwie 34%.

3. Problemy inżyniersko-lotniskowego zabezpieczenia manewru lotniskowego w toku operacji zaczepnej

Istota współdziałania lotnictwa z radzieckimi wojskami lądowymi, w wielkich operacjach zaczepnych końcowego okresu wojny, polegała na dążeniu do zapewnienia tym wojskom ze strony lotnictwa, w miarę ciągłego wsparcia i osłony na całą głębokość prowadzonej przez nie operacji. Warunkiem ciągłości współdziałania było jednak m.in. nadążanie lotnictwa za nacierającymi w szybkim tempie wojskami lądowymi. Dotyczyło to w sposób szczególny jednostek lotniczych wydzielonych do współdziałania z wojskami pancernymi. W tej sytuacji niezwykle ważnym zadaniem było stworzenie i zapewnienie bojowym jednostkom lotniczym odpowiednich warunków do sprawnego i terminowego manewru lotniskowego. W realizacji tego zadania uczestniczyły zarówno związki i jednostki lotnicze, jak i zainteresowane związki wojsk lądowych - szczególnie pancernych. Tym ostatnim, na skutek dużego tempa natarcia, udawało się w wielu przypadkach zaskoczenia opóźnić w pełni sprawne technicznie lotniska nieprzyjaciela, łącznie z samolotami, paliwem i amunicją lotniczą.

Ilustracją sprawnego współdziałania związków pancernych z jednostkami lotniczymi w realizacji manewru lotniskowego jest manewr 3 korpusu lotnictwa myśliwskiego, zabezpieczającego działania

1 i 2 armii pancernej 1 Frontu Białoruskiego w operacji wiślańsko-odrzańskiej.

Przed rozpoczęciem operacji, sztab korpusu wspólnie ze sztabami armii pancernych opracował dokładny plan współdziałania lotnictwa myśliwskiego z wojskami lądowymi, który przewidywał przedsięwzięcia na pierwsze pięć dni działań. Opracowano również plan manewru lotniskowego, który uwzględniając przewidywane tempo natarcia armii pancernych, określał dokładnie miejsca bazowania dywizji i pułków korpusu w poszczególnych dniach operacji. Bazowanie jednostek planowano głównie na wykrytych w okresie przygotowania do operacji lotniskach przeciwnika.

Do zabezpieczenia manewru lotniskowego pułków lotniczych wykorzystano sześć batalionów obsługi lotnisk 79 rejonu bazowania lotnictwa, przydzielonych z 16 armii lotniczej. Na okres operacji włączono je do poszczególnych pułków lotniczych. Ponadto przewidziano wykorzystanie batalionów 80 rejonu bazowania lotnictwa. Dla szybkiego przebazowania jednostek lotnictwa myśliwskiego na nowe lotniska wydzielono 702 i 397 bataliony obsługi lotnisk, które miały maszerować wraz z drugimi rzutami armii pancernych. Razem z nimi przesuwali się też dwa bataliony budowy lotnisk. Miały one przygotowywać nowe lotniska w pasie działań 1 i 2 armii pancernych. Bataliony te na dwa-trzy dni przed operacją zostały zwolnione z obsługi pułków lotniczych, uzupełniono im zapasy amunicji lotni-

Plan sanawru lotniskowego 3 Korpusu Lotnictwa Myślińskiego

Dzień operacji	Rubież wyjścia wojsk	Lotniska bazowania jednostek korpusu	Kto zabezpiecza
1	2	3	4
1 dzień	Wojska lądowe przełamują obronę nieprzyjaciela i wychodzą na rubież rz. PILICA. 1 i 2 APanc gw. w rejonach wyjściowych.	Dowództwo 3 KLM - Łaskarzew. Dowództwo 265 DLM i 812 pła - Łaskarzew 402 pła - Trzebień Dowództwo 278 DLM: 15 pła - Ruda Talubska 274 pła - Unin. 176 pła gw. - Damianów	79 rejon bazowania lotniczego 154 bol 135 bol 837 bol 533 bol w rezerwie jako pierwszorzutowe 863 i 782 bol
2 dzień	Wojska lądowe wychodzą na rubież: Goezyczyn, Wyśmierzyce, Radoś. 1 APanc gw. wprowadza w wyłom obrony niemieckiej, wychodzi na rubież Pilicy w ogólnym kierunku na N. Miasto 2 APanc gw. w rejonie wyjściowym	Jednostki korpusu prowadzą działania bojowe z dotychczasowych lotnisk. 274 pła przebazowuje się na lotnisko Maciejowice	Zabezpieczenie bez zmian. Lotnisko Maciejowice przyjmuje 454 bol
3 dzień	2 APanc gw. wprowadzona w wyłom do końca dnia openowuje czołowyi pododdziałami rubież: Błonie, Żyrardów. 1 APanc gw. czołowyi oddziałami wychodzi na rubież południe Rawa Mazowiecka	Dowództwo 3 KLM - Łaskarzew. Dowództwo 265 DLM i 402 pła - Trzebień 312 pła - Radzymin 176 pła gw. - Damianów. Dowództwo 278 DLM - rej. Stroniec 15 pła - Trzebień 274 pła - Maciejowice Oddalenie lotnisk od rejonu działań czołowych oddziałów: 2 APanc gw. - do 70 km 1 APanc gw. - do 80 km.	79 RBL 135 bol bol z 89 RBL 533 bol 135 bol 854 bol 782 bol w ugrupow. 2 APanc

1	2	3	4
4 dzień	Do końca dnia czołowe oddziały wychodzą do rejonu: 2 APanc gw. - Sochaczew 1 APanc gw. - Łowicza	Dowództwo 3 KLM - rej. Strowiec Dowództwo 265 DLM i 176 pla gw. - Mszczonów 402 pla - Sochaczew 812 pla - Radzymin Dowództwo 278 DLM - rej. N. Miasto 274 pla - Wyśmierzyce 15 pla - Trzebień Oddalenie lotnisk od rejonu działań: 2 APanc gw. - do 15 ka 1 APanc gw. - do 40 ka.	79 RBL 897 bol bol z 80 RBL bol z 80 RBL 683 bol 683 bol 135 bol
5 dzień	Do końca dnia czołowe oddziały wychodzą na rubież: 2 APanc gw. - Kowal, Łubień, 1 APanc gw. - Kutno, Łęczycza	Dowództwo 3 KLM - rej. Strowiec Dowództwo 265 DLM i 176 pla gw. - Mszczonów 402 pla - Sochaczew 812 pla - Sochaczew Dowództwo 278 DLM i 274 pla - rej. - N. Miasto 43 pla - Skierniewice Oddalenie lotnisk od rejonu działań: 2 APanc gw. - do 80 ka 1 APanc gw. - do 60 ka.	79 RBL 397 bol bol z 80 RBL bol z 80 RBL 683 bol bol z 80 RBL

czej i paliwa i przebazowano na przyczółek warecko-magnuszewski. W dniach 10 i 11 stycznia 1945 r. pułki lotnicze przebazowały się z węzła lotniskowego Jabłoń, Wiénice na lotniska: Łaskarzew, Unin, Trzebień, Ruda Talubska oddalone od linii frontu 10-20 km.

14 stycznia 1945 r. wojska 1 Frontu Białoruskiego po silnym przygotowaniu artyleryjskim rozpoczęły natarcie. W ciągu dwóch dni przełamano obronę przeciwnika, sforsowano Pilicę i wojska osiągnęły rubież Górzyn-Białobrzegi. W końcu dnia 15 stycznia odległość lotnisk 3 KLM od rubieży styczności wojsk nie była większa niż 40 km.

W nocy z 15 na 16 stycznia na północ od Warki wprowadzono 2 armię pancerną gw., a o świcie 1 armię pancerną gw. Razem z pierwszymi rzutami tych armii przesuwały się wydzielone bataliony budowy i obsługi lotnisk. Jeszcze 16 stycznia położenie lotnisk w stosunku do linii frontu zapewniało lotnictwu myśliwskiemu możliwość działania z maksymalnym natężeniem, jednak pod koniec dnia odległość ta wzrosła do 70-80 km, co utrudniłoby poważnie działania w następnym dniu. Zgodnie więc z planem dowódca korpusu o świcie 17 stycznia przebazował dwa pułki 265 dywizji lotnictwa myśliwskiego /812 i 176/ na lotnisko Radzymin, co zapewniało prowadzenie działań z dotychczasowym natężeniem. Pod koniec dnia 17 stycznia czołowe oddziały 2 armii pancernej gw. wyszły na rubież Sochaczew-Łowicz, a jednostki 1 armii pancernej gw. na ru-

bież Skierniewice - Jeżów. Równocześnie bataliony obsługi lotnisk z 79 rejonu bazowania lotnictwa przybyły na opanowane lotnisko Sochaczew. W tym czasie odległość lotnisk bazowania jednostek korpusu od linii frontu zwiększyła się do 90 km. Łączność radiowa z czołowymi jednostkami pancernymi była utrudniona i dowódca korpusu nie miał dokładnych danych o położeniu tyłowych jednostek lotniczych przesuwających się z pierwszymi rzutami pancernymi. Nie miał również dokładnych danych o stanie lotniska Sochaczew. W związku z tym 17 stycznia dowódca 3 KLM, gen. lejtn. Sawicki wykonał wraz z dwoma pilotami zabezpieczającymi jego lot, rozpoznanie tego lotniska. Obserwując ogólną sytuację naziemną stwierdził, że jednostki pancerne walczą z przeciwnikiem na zachodnim skraju lotniska. W celu ustalenia stanu pasa startowego i ewentualnego zaminowania lotniska polecił prowadzonemu wylądować na lotnisku i przeprowadzić osobiście rekonesans pasa. Zadanie to zostało wykonane pomyślnie. Po sprawdzeniu pasa pilot wystartował i dołączył do pozostałych dwóch samolotów krążących nad lotniskiem. Na podstawie tego rekonesansu dowódca korpusu zdecydował od świtu 18 stycznia przebazować na lotnisko Sochaczew 402 pułk lotnictwa myśliwskiego z 265 dywizji lotnictwa myśliwskiego oraz uzgodnił z dowódcą 2 armii pancernej wydzielenie do osłony lotniska jednej brygady pancernej. Zgodnie z decyzją od świtu 18 stycznia, mimo niedużej odległości nieprzyjaciela od lotni-

ska i nie sprzyjających warunków atmosferycznych /podstawa chmur 100-200 m i widoczność około 1 km/, 402 pułk lotnictwa myśliwskiego rozpoczął przebazowanie na lotnisko Sochaczew. Do godziny 12.00 przebazowało się bez wypadku 36 załóg. W czasie przebazowania w lesie na zachodnim skraju lotniska znajdowała się jeszcze niemiecka piechota, z którą walczyła wydzielona do osłony lotniska brygada pancerna. Dopiero o 24.00 18 stycznia wkroczyły do Sochaczewa jednostki radzieckiej piechoty, które przejęły od brygady pancernej obronę lotniska. Dzięki szybkiemu przebazowaniu pułku korpus mógł znowu osłaniać skutecznie działania grup szybkich. 19 stycznia na lotnisko Sochaczew przebazowano pozostałe pułki dywizji lotnictwa myśliwskiego /812 i 176 plm/ oraz dowództwo korpusu.

Szybkie przesuwanie się jednostek pancernych w następnych dniach spowodowało znów konieczność nowego przebazowania jednostek korpusu. Ponieważ w pasie działań 2 armii pancernej nie było dogodnych rejonów do budowy nowych lotnisk, dowództwo korpusu zwróciło główną uwagę na rozpoznanie lotnisk przeciwnika. Rozpoznanie to prowadziły wszystkie załogi wykonujące loty bojowe nad terenem przeciwnika. Wysyłano również specjalne załogi rozpoznawcze wyłącznie w celu rozpoznania lotnisk. Rozpoznanie lotnisk prowadzili systematycznie również: dowódca korpusu, dowódcy dywizji oraz oficerowie sztabów na samolotach PO-2. Po wykryciu lotnisk organizowano ich obserwację i w chwili wej-

ścia w rejon tych lotnisk jednostek pancernych rozpoczynano przebazowanie pułków lotniczych. Na przykład, natychmiast po zajęciu 20 stycznia przez czołowe jednostki 2 armii pancernej lotniska Lubień /20 km na północ od Kutna/, przebazowano na nie dowództwo korpusu, dowództwo 265 dywizji lotnictwa myśliwskiego oraz 402 i 812 pułk lotnictwa myśliwskiego. Również i w tym wypadku przebazowanie i pierwsze działania lotnictwa z tego lotniska osłaniała brygada pancerna. Piechota zajęła ten rejon dopiero 21 stycznia. W dniu 21 stycznia 278 dywizja lotnictwa myśliwskiego przebazowała się na lotnisko Kutno. W następnych dniach operacji, z braku dogodnych do eksploatacji lotnisk i lądowisk lotnictwo myśliwskie bazowało coraz dalej od szybko przesuwających się do przodu związków pancernych, aż do odległości 140 km. Istotną przyczyną tego stanu rzeczy były wiosenne roztopy. Odwilż i częste deszcze uniemożliwiały całkowicie wykorzystanie lotnisk polowych. Na przykład lotnisko, na którym bazowało dowództwo korpusu, dowództwo 278 dywizji i 15 oraz 274 pułk lotnictwa myśliwskiego, wybudowane w rejonie Opalenicy na polu ornym, na skutek roztopów w początkach lutego rozmokło do tego stopnia, że całkowicie uniemożliwiło start samolotów. W tym trudnym okresie powstała konieczność przebazowania jednostek 3 korpusu lotnictwa myśliwskiego na nowe lotniska, bliżej linii frontu.

Dowódca korpusu po wstępnej ocenie terenu

wokół lotniska postanowił wykorzystać jako pas startowy odcinek szosy przebiegający w pobliżu o nawierzchni asfaltowej. W celu zwiększenia bezpieczeństwa startu zasypano przydrożne rowy, ścięto słupy i drzewa po obu stronach szosy. W ten sposób siłami jednostek bazujących na tym lotnisku i miejscowej ludności przygotowano w ciągu dwóch dni pas startowy o rozmiarach 400 x 25 m, który umożliwił start. Jednostki 278 dywizji lotnictwa myśliwskiego w ciągu jednego dnia przebazowały się na nowe lotnisko Chojna, położone 58 km na południe od Szczecina. W ten sposób odległość bazowania jednostek lotniczych od czołowych jednostek pancernych wynosiła 10-15 km.

Mimo częstych przebazowań i niesprzyjających warunków atmosferycznych korpus nie przerywał swojej działalności bojowej, stale utrzymywał panowanie w powietrzu, w obszarze działań armii pancernych. W ciągu 18 dni, od 14 do 31 stycznia 1945 r. jego siły przebazowywały się 7 razy, wykonały 2258 samolotolotów bojowych, staczając 66 grupowych walk powietrznych i zestrzelując 43 samoloty wroga. Straty korpusu w tym okresie wyniosły 12 samolotów. Niedostateczna ilość lotnisk w pasie działania osłanianych własnych wojsk zmuszała do bazowania na jednym lotnisku kilku pułków lotniczych o ogólnej liczbie 100-160 samolotów. Sytuacja ta, nie bardzo sprzyjająca pod względem operacyjnym, umożliwiała jednak wykorzystanie niezaangażowanych do obsługi jednostek lotniczych batalio-

nów obsługi lotnisk do przygotowywania nowych lotnisk na obszarze opanowanym przez grupy szybkie.

Materiałowo-techniczne zabezpieczenie oddziałów lotniczych przebazowywanych na nowe lotniska zapewniały pierwszorzutowe bataliony obsługi lotnisk. Po przybyciu na lotniska etatowych batalionów obsługujących przebazowane pułki lotnicze, pierwszorzutowe bataliony obsługi uzupełniały zapasy i natychmiast wyruszały do planowanych rejonów w celu przygotowania nowych lotnisk. Jeśli do chwili wyruszenia batalionu z lotniska nie ustalono odpowiedniego terenu lub lotniska przeciwnika do przebazowania jednostek, bataliony te naszerowały do wyznaczonego rejonu i czekały tam na dalsze polecenia. Po otrzymaniu zadania podczas marszu lub w rejonie wyczekiwania wyruszały do wyznaczonego rejonu, przygotowywały lotnisko i organizowały przyjęcie pułków myśliwskich korpusu.

Pierwszorzutowe bataliony obsługi lotnisk uzupełniały zapasy amunicji i paliwa ze składów armijnych, środkami samochodowymi batalionów samochodowych, rejonów bazowania lotnictwa i tyłów armii lotniczej.

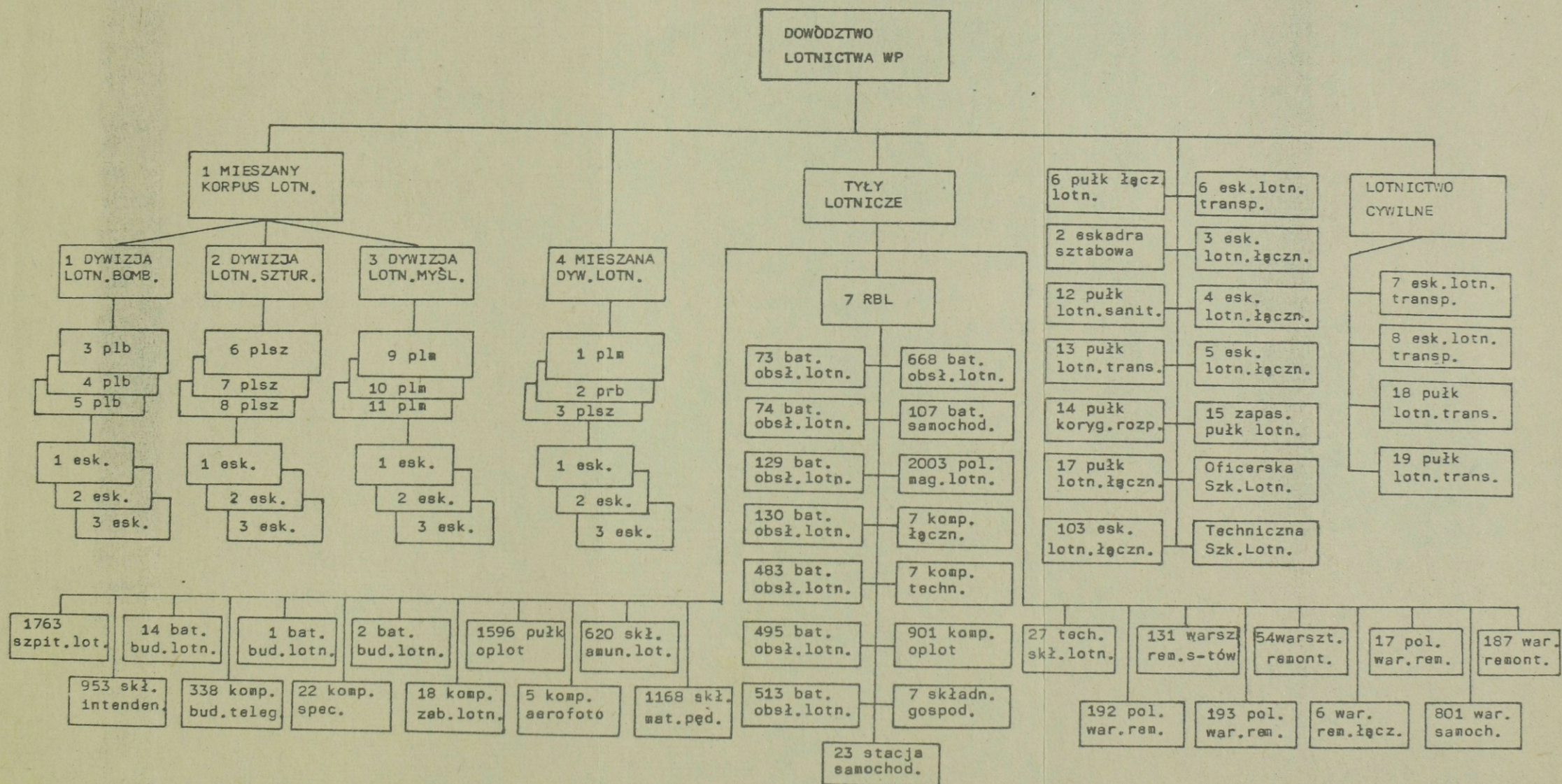
Ogółem 3 korpus lotniczy, w okresie od 14.1 do 31.1.1945 r. dokonał siedmiu przebazowań na nowe lotniska, zapewniając ciągłą osłonę z powietrza armiom pancernym. Przy czym zwraca uwagę fakt, że manewr lotniskowy oddziałów korpusu przebiegał na ogół zgodnie z planem i realizowany był na lotniska przeciwnika, wykryte i rozpoznane w okresie przygotowawczym do operacji.

IV. TYŁOWE ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ BOJOWYCH LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

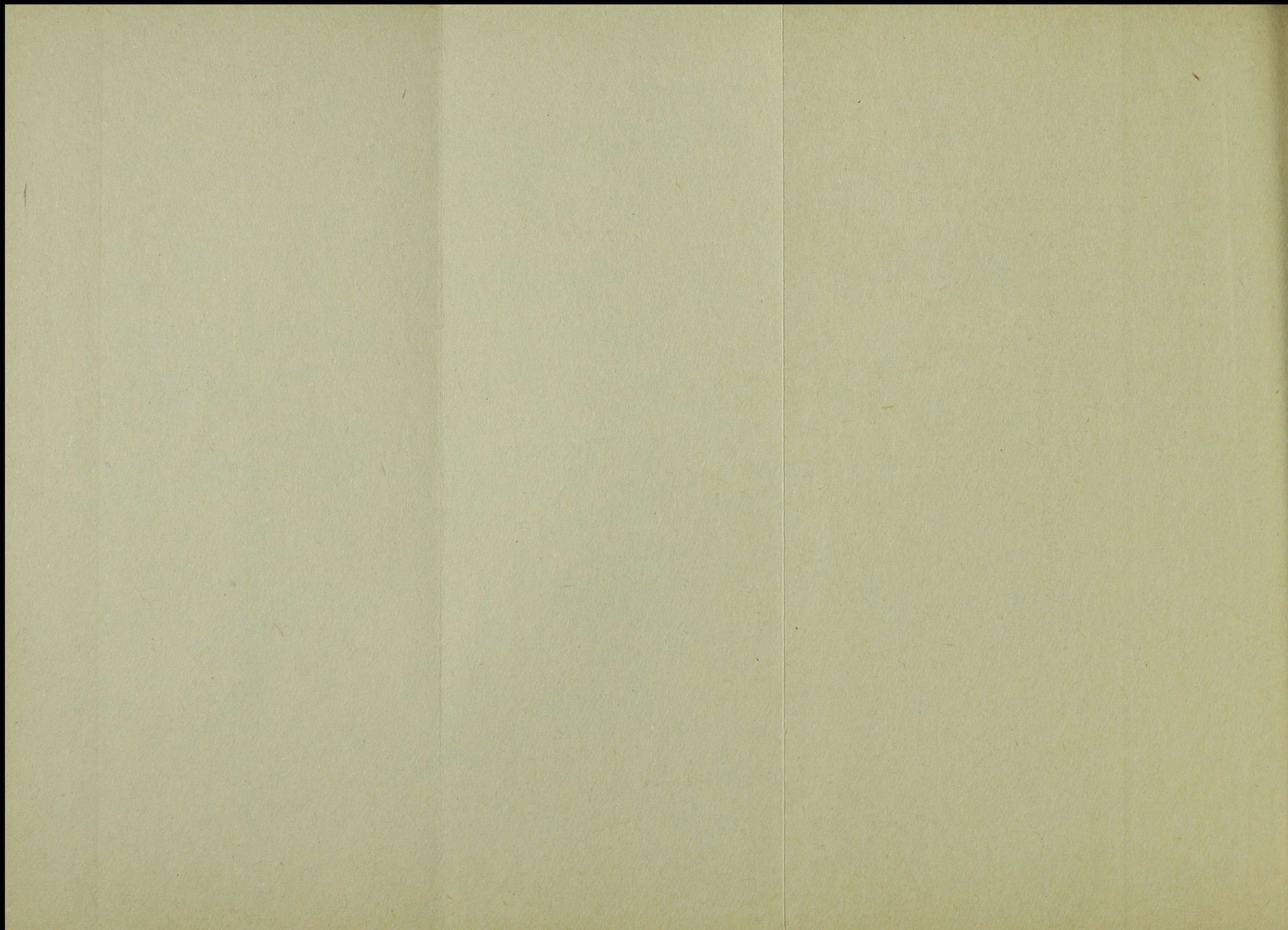
Tyły lotnicze ludowego lotnictwa polskiego zaczęto organizować dopiero pod koniec października 1944 roku, na bazie jednostek tyłowych przekazanej dowództwu Wojska Polskiego, radzieckiej 6 armii lotniczej. Pracę organizujących się tyłów kierował szef tyłów lotniczych, który był jednocześnie zastępcą dowódcy lotnictwa ~~de. tyłów.~~

Pod koniec wojny tyły ludowego lotnictwa polskiego dysponowały wszystkimi działami organizacyjnymi, niezbędnymi do zabezpieczenia pod względem materiałowym i usługowym, jednostek lotnictwa bojowego i pomocniczego. Ich podstawowy człon stanowił 7 rejon baz lotniczych skupiający osiem batalionów obsługi lotnisk o numerach 73, 74, 129, 130, 483, 495, 513, 686, jeden batalion samochodowy, sześć kompanii lotniskowo-technicznych, kompanię łączności, polowy magazyn lotniczy, stację samochodową, kompanię zdobyczy wojennych, kompanię przeciwlotniczą oraz szereg mniejszych pododdziałów usługowych, jak: pralnia, poczta polowa, kasa banku państwowego, czy wojskowa centrala handlowa /WCH/.

Ponadto w skład tyłów wchodziły samodzielne jednostki tyłowe, między innymi dwie bataliony inżynieryjno-lotniskowe, jeden samodzielny batalion budowy lotnisk, pułk obrony przeciwlotniczej, samodzielna kompania ubezpieczenia lotów, samodzielna kompania aerofotograficzna, samodzielna kompa-



Organizacja lotnictwa WP w chwili zakończenia wojny /maj 1945 r./



nia specjalnego znaczenia, składnice techniczne i żywnościowe, szpital lotniczy, ambulatorium epidemiologiczne oraz pododdziały ochrony.

Istotną rolę w systemie tyłowego zabezpieczenia odgrywały warsztaty remontowo-stacjonarne i polowe, umożliwiające bieżącą naprawę sprzętu lotniczego.

Ogółem jednostki tyłowego zabezpieczenia posiadały na początku maja 1945 roku 6345 osób, co stanowiło około 34% całości stanu osobowego lotnictwa.

Zadania tyłów lotniczych w ostatnich miesiącach wojny wynikały ze specyfiki dynamicznego rozwoju organizacyjnego naszego lotnictwa w tym okresie oraz z jednoczesnego jego czynnego udziału w toczącej się wojnie. Praca jednostek tyłowych w tej sytuacji skupiała się zarówno na zabezpieczaniu warunków dla bazowania i szkolenia nowo organizujących się jednostek lotniczych w kraju, jak i zabezpieczeniu działań jednostek walczących na froncie - w pierwszym okresie 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej, a następnie również 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego.

Pod kątem realizacji tych zróżnicowanych zadań, poszczególne jednostki i zakłady tyłowe rozmieszczono w dwóch strefach:

- w pierwszej strefie rozlokowane były bataliony obsługi lotnisk i kompanie lotniskowo-techniczne oraz niektóre składy 7 rejonu;
- w drugiej strefie rozlokowane były batalio-

ny obsługi lotnisk i dowództwo 7 rejonu, częściowo składy rejonu i wszystkie jednostki i zakłady tyłowe podległe bezpośrednio szefowi tyłów.

W pierwszej strefie zabezpieczano lotnictwo biorące udział bezpośrednio w działaniach na froncie, natomiast w drugiej strefie pozostałe lotnictwo, a między innymi szkołę lotniczą, 15 zapasowy pułk lotniczy oraz inne oddziały i pododdziały lotnicze.

Wszystkie oddziały i zakłady tyłowe podległe bezpośrednio szefowi tyłów, znajdowały się w drugiej strefie i średnio oddalone były od linii frontu około 350-400 km.

Taki sposób urzutowania zakładów tyłowych oraz zapasów, nie zawsze zapewniał ciągły i nieprzerwany dowóz wszystkich środków potrzebnych do zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa.

Praktyczne funkcjonowanie tyłowych organów ludowego lotnictwa polskiego przedstawiono na przykładzie operacji berlińskiej.

Materiałowo-techniczne zabezpieczenie działań bojowych lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej^{x/} było realizowane przez pięć batalionów obsługi lotnisk /73,74,129,130 i 483 bol/, które wchodziły w skład 7 rejonu bazowania lotnictwa. Średnio biorąc jeden batalion obsługi lotnisk zaopatrywał dwa pułki lotnicze. Działaniami

x/ Wypisy: Cz. Krzemiński, Lotnictwo polskie w operacji berlińskiej. Warszawa 1970.

batalionów obsługi lotnisk kierowała grupa operacyjna tyłów Dowództwa Lotnictwa WP, na czele której stał zastępca dowódcy lotnictwa do spraw tyłów płk Aleksander Doroszenko. Do dyspozycji grupy operacyjnej przydzielono eskadry samolotów transportowych Po-2 z 13 plt. Eskadry te wykorzystano do przewozów środków materiałowych oraz przedstawiciele Dowództwa Lotnictwa WP. Jednocześnie do grupy operacyjnej przydzielono 100 samochodów ze 107 samodzielnego batalionu samochodowego, z których utworzono dwie kolumny dla dowozu na lotniska amunicji, żywności, materiałów pędnych i smarów oraz środków materiałowych.

Tyły lotnicze były urzutowane w dwóch strefach. W pierwszej strefie rozmieszczono oddziały tyłowe /bataliony obsługi lotnisk/ na lotniskach operacyjnych /polowych/, które bezpośrednio brały udział w zabezpieczeniu działań bojowych. W drugiej zaś strefie znajdowały się pozostałe oddziały i zakłady tyłowe. Zapasy środków materiałowych gromadzono w wysuniętych oddziałach składów 7 RB i w jego bagażynach. Zapasy te zgromadzone były w ilościach umożliwiającym uzupełnienie zużytych środków na lotniskach. Należy przy tym dodać, że dla potrzeb zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa polskiego w okresie przygotowawczym do operacji, transportem kolejowym przewieziono 29 wagonów sprzętu lotniczo-technicznego i 26 wagonów amunicji.

W okresie 14-16 kwietnia główny wysiłek tyłów

lotniczych skierowany był na zabezpieczenie działań bojowych 4 MDL oraz przebazowanie związków taktycznych 1 MKL na węzły lotniskowe położone bliżej linii frontu. Realizację tych zadań kierowała grupa operacyjna tyłów.

W operacji berlińskiej pułki lotnicze bazowały na jednym lotnisku średnio 2-3 dni. Najdłużej przebywały jednostki 4 MDL na węzle lotniskowym Baranówko /10 dni/.

W toku operacji zapasy środków materiałowych gromadzono na lotniskach polowych w takich ilościach, aby wystarczały na okres działań bojowych w czasie bazowania pułku na danym lotnisku. Jednak na lotniskach, na których czołówki batalionów obsługi lotnisk zabezpieczały oddziały lotnicze, zapasy te były znacznie mniejsze. Wynikało to z faktu, że bataliony nie miały możliwości gromadzenia zaopatrzenia ze względu na stosunkowo szczupły stan osobowy i słabe wyposażenie czołówek. W tym stanie rzeczy ilość zapasów środków materiałowych na lotniskach podczas operacji była mniejsza niż w okresie przygotowawczym. Zmniejszenie zapasów na lotniskach wiązało się przede wszystkim z koniecznością częstego przebazowywania się batalionów na kolejne lotniska w czasie operacji.

Aby polepszyć zaopatrzenie polskich jednostek lotniczych w czasie operacji, 27 kwietnia przebazowano do rejonu miejscowości Steinbeck, wysunięty oddział z 27 składu. Oddział ten aż do zakoń-

czenia operacji nie zmieniał swojego miejsca postoju, zaopatrując lotnictwo polskie w bojowe środki materiałowe.

W miarę oddalania się rejonów bazowania lotnictwa od składów wzrastały trudności w dowozie środków materiałowych transportem samochodowym. Dlatego w niektórych wypadkach do dowozu środków materiałowych wykorzystywano transport powietrzny, którym kierowała operacyjna grupa tyłowa. W szczególności transportem tym dowożono na lotniska części zapasowe do samolotów i silników. Wykorzystywano również 6 samolotów typu Li-2 do przewozu środków materiałowych.

Należy zaznaczyć, że tyły lotnictwa polskiego w tym okresie nie posiadały w dostatecznej ilości wszystkich asortymentów materiałowych. Braki te uzupełniano ze składów 16 AL.

W czasie operacji istniały trudności w zakresie należytego zaopatrzenia jednostek bojowych w lotnicze materiały pędne i smary. Składy mps rozmieszczone były zbyt daleko od rejonów bazowania lotnictwa, co utrudniało w dużym stopniu regularne zaopatrywanie. Na przykład skład mps Dowództwa Lotnictwa WP znajdował się w tym czasie w Warszawie, a skład mps 7 RBL w Nieborowie. Wysunięte oddziały składów mps znajdowały się w rejonach bazowania zasadniczych sił lotnictwa w takiej odległości, aby transport samochodowy mógł w ciągu doby wykonać 2-3 rejsy.

W celu sprawnej organizacji zabezpieczenia

lotnictwa w materiały pędne i smary oddział mps szefostwa tyłów wydzielił specjalną grupę operacyjną. Jednak sytuacja w tej dziedzinie do końca operacji nie uległa poprawie, ponieważ baza przeładunkowa w Lublinie nie była w stanie zapewnić przeładunku materiałów pędnych. Na zachód od tej bazy brak było w dostatecznej ilości szerokich torów i musiano wykorzystywać tabor kolejowy o mniejszym rozstawie osi. Ponadto dysponowano zbyt małą liczbą cystern kolejowych, o normalnym rozstawie osi. Wszystko to zmuszało do wykorzystania transportu samochodowego dla przewozu paliwa na dość duże odległości.

Występowały również pewne trudności z magazynowaniem materiałów pędnych w rejonie węzłów lotniskowych z braku dostatecznej liczby zbiorników paliwowych. Dlatego na lotniskach gromadzono jedynie zapasy materiałów pędnych na dwa dni działań bojowych pułków.

Mimo tych wszystkich trudności tyły lotnicze wywiązały się ze swych zadań w zakresie dowozu materiałów pędnych i smarów. Ogółem w okresie operacji berlińskiej dowieziono i zużyto 3042,2 tony benzyny lotniczej /B-100, B-78 i B-70/ i 125,8 tony oleju lotniczego /MK, MS i MZ/.

Warto nadmienić, że bataliony obsługi lotnisk zabezpieczające pułki 1 MKL i 4 MDL dysponowały tylko 40% cystern samochodowych i 80% dystrybutorów paliwowych w stosunku do należności etatowych. W związku z tym tankowanie samolotów trwało dość

długo. Z tej przyczyny w niektórych dniach operacji nie można było zwiększyć natężenia działań bojowych naszego lotnictwa.

Jeśli chodzi o zaopatrzenie w amunicję i żywność, lotnictwo polskie nie odczuwało żadnych braków.

Tak więc w zakresie materiałowo-technicznego zabezpieczenia działań bojowych lotnictwa polskiego w opisywanej operacji były lotnicze w zasadzie wywiązały się z nałożonych zadań. Wzbogaciły się też o nowe doświadczenia i umiejętności. Szczególnie ważnym wnioskiem praktycznym wyciągniętym z tych doświadczeń było utworzenie operacyjnej grupy tyłowej i określenie jej procedury działania oraz zorganizowanie wysuniętych oddziałów składów w pobliżu bazowania zasadniczych zgrupowań lotnictwa.

Podczas działań bojowych lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej, 1 MKL i 4 MDL dokonywały wielu przebazowań. 4 MDL przebazowywała się trzykrotnie, 1 MKL zmieniał natomiast miejsce bazowania dwukrotnie. Mniejsza częstotliwość nawrotu lotniskowego 1 MKL wiązała się z późniejszym rozpoczęciem działań bojowych przez ten korpus w operacji berlińskiej.

Taktyczny promień działania poszczególnych rodzajów lotnictwa w zależności od wielkości grupy

Rodzaj lotnictwa	Taktyczny promień działania w km			
	pojedynczy samolot	klucz	eskadra	pułk
Lotnictwo myśliwskie /Jak-9/	260	247	234	208
Nocne lotnictwo bombowe /Po-2/	127	121	105	-
Lotnictwo szturmowe /Il-2/	200	190	180	160

Konieczność realizacji manewru lotniskowego podyktowana była potrzebą skutecznego wspierania przez lotnictwo działań wojsk naziemnych oraz osłony tych wojsk przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza, a więc wynikała z ograniczonej wielkości taktycznego promienia działania pojedynczych samolotów lub grup samolotów różnych typów.

Szybkość przygotowywania nowych lotnisk oraz częstotliwość przebazowywania na te lotniska poszczególnych pułków była wprost proporcjonalna do tempa natarcia wojsk polskich i radzieckich. Im więc szybciej przesuwiała się linia frontu oraz im więcej lotnisk przygotowywano na terenach zajętych

przez wojska lądowe, tym szybciej i częściej przebazowywano jednostki lotnicze.

W celu sprawnego zabezpieczenia manewru lotniskowego 18 kwietnia zorganizowano specjalną operacyjną grupę lotniskową na szczeblu szefostwa tyłów Dowództwa Lotnictwa WP. W skład grupy weszły: 3 kompanie z 14 batalionu budowy lotnisk /55 szeregowców i 3 oficerów/ wraz z 5 samochodami Zis-5, 2 traktorami typu Nati-3 i jednym ugniataczem, kompania minersko-saperska /28 ludzi/ oraz dwa samoloty Po-2. Rozpoznawczy zespół operacyjnej grupy lotniskowej przesuwiał się w ślad za nacierającymi wojskami na 3-4 samochodach, rozpoznając lotniska opuszczone przez nieprzyjaciela. Decydował on na miejscu o odbudowie i rozmieszczeniu sprzętu na opanowanym lotnisku. Ponadto rozpoznanie lotnisk przeprowadzano przy użyciu samolotów z 13 plt. Razem z rozpoznawczym zespołem operacyjnej grupy lotniskowej przesuwały się czołówki batalionów obsługi lotnisk, które brały udział w odbudowie /remontach/ lotnisk i ustalały termin gotowości przyjęcia oddziałów lotniczych na danym lotnisku. Tylko w okresie od 24 kwietnia do 4 maja 1945 r. operacyjna grupa lotniskowa przydzielonymi siłami i środkami rozpoznała i przygotowała siedem lotnisk /Alt Wustrow, Steinbeck, Brunow, Grunthal, Eichstadt, Vehlefan, Schwante/.

Przygotowanie niezbędnej liczby lotnisk na potrzeby ciągłego przebazowywania jednostek lotnictwa polskiego w toku działań nastroczało dużo

trudności w przygotowaniu własnymi siłami potrzebnej ilości lotnisk do zapewnienia systematycznego przebazowywania lotnictwa. Dlatego do tej pracy włączono również część sił batalionów obsługi lotnisk. I tak na przykład lotnisko Heckelberg dla 2 pnb zostało przygotowane siłami i środkami 483 bol. W tym stanie rzeczy bataliony obsługi lotnisk realizowały zabezpieczenie przeważnie ograniczonymi siłami i środkami, ponieważ część batalionu znajdowała się w ruchu bądź na innym lotnisku.

Nie ulega wątpliwości, że bliskie bazowanie lotnictwa w stosunku do wspieranych wojsk korzystnie wpływało na współdziałanie tych sił. Głównym bowiem celem zbliżenia wspierającego lotnictwa do wojsk naziemnych było dążenie do udzielenia tym wojskom jak najszybszej pomocy w walce. W zasadzie odległość lotnisk od przedniego skrajów własnych wojsk lądowych w toku działań powinna wynosić - według ówczesnych wymagań - dla lotnictwa szturmowego do 40 km, a dla lotnictwa myśliwskiego do 50 km. Nocne lotnictwo bombowe natomiast powinno było bazować jak najbliżej linii frontu.

W czasie operacji berlińskiej 2 pułk nocnych bombowców "Kraków" był za daleko rozmieszczony od linii frontu, bazując przeważnie 50-70 km od niej. Nie był więc w stanie udzielać należytego wsparcia wojskom w czasie nocy. Z tych względów w okresie od 16 do 30 kwietnia, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych oraz przy istnieniu obiektów dogodnych do działań lekkich bombowców noc-

nych, 2 pnb wykonał tylko 214 samolotolotów. Średnio biorąc, wyniosło to zaledwie 14 lotów bojowych na jedną noc. Było to bardzo niskie natężenie działań bojowych wynikające z niewłaściwej organizacji przebazowania pułku. W pewnych okresach operacji, 2 pnb nie wykonał ani jednego lotu bojowego.

W związku z takim niedopuszczalnym stanem rzeczy dowódca lotnictwa WP gen. dyw. Połynin wydał rozkaz, w którym nakazał, aby 2 pnb "Kraków" w okresie natarcia wojsk lądowych bazował nie dalej niż 10-15 km od linii frontu. Do wyboru lądowisk oraz podejmowania decyzji w sprawie przebazowania dowódca lotnictwa WP upoważnił dowódcę pułku. Był to jedyny wypadek upoważnienia dowódcy pułku lotniczego do samodzielnego decydowania o miejscu i terminie przebazowania pułku. Takie wyjątkowe potraktowanie 2 pnb było konieczne z uwagi na dużą częstotliwość jego przebazowywania.

Rozpatrując całokształt manewru lotniskowego, realizowanego przez jednostki bojowe naszego lotnictwa, należy zaznaczyć, że część przebazowań dokonywano z równoczesnym wykonaniem zadań bojowych. Dążono więc do tego, by nie było przerw w działalności bojowej lotnictwa. Na przykład przebazowanie w dniu 25 kwietnia pułków 4 MDL z węzła lotniskowego Barnówko na lotnisko Leuenberg oraz 29 kwietnia z tego lotniska na lotnisko Vehlefanz zostały przeprowadzone z równoczesnym wykonaniem zadań bojowych. Jeżeli chodzi o manewr lotniskowy

1 KML, to nie przebazowywano jednocześnie całych dywizji z tego korpusu, lecz sukcesywnie po jednym pułku z 2 DLSz i 3 DLM. Taki sposób przebazowania zapewniał ciągłość działań oraz umożliwiał przerzut sprzętu i personelu technicznego przed wylotem ostatniej grupy rzutu bojowego, której start zabezpieczało kilka mechaników z personelu technicznego pozostawionych na starym lotnisku.

Organizacja manewru lotniskowego przebiegała w ten sposób, że dla przygotowania nowych lotnisk wysuwała się do przodu, w ślad za nacierającymi wojskami, operacyjna grupa lotniskowa. Wraz z tą grupą z poszczególnych batalionów obsługi lotnisk wysyłano na przydzielone lotniska grupy rekonesansowe, które brały udział w przygotowaniu do eksploatacji danego lotniska. Po wybudowaniu /odbudowaniu/ lub przystosowaniu uchwyconych lotnisk do wykorzystania wysyłano czołówki zaopatrzenia z batalionów obsługi lotnisk, które na nowym lotnisku zabezpieczały wyloty bojowe pułków lotniczych do czasu przybycia pozostałych sił batalionów.

Przebazowanie batalionów obsługi lotnisk odbywało się w dwóch rzutach transportem samochodowym. Pierwszy rzut stanowiły czołówki zaopatrzenia, posiadające wydzielone siły i środki, które miały zabezpieczyć przyjęcie i obsługę pułku lotniczego na nowym lotnisku do czasu przybycia drugiego rzutu batalionu. Drugi natomiast rzut /główne siły batalionu obsługi lotnisk/ opuszczał stare lotnisko po zabezpieczeniu ostatniego wylotu pułku lotniczego.

Podczas realizacji manewru lotniskowego 1 MKL zdarzało się nieraz, że czołówki zaopatrzenia przybywały zbyt późno na nowe lotniska i miały mało czasu na przygotowanie się do przyjęcia pułków lotniczych.

W czasie operacji tyły lotnicze nie posiadały wydzielonych do odwodu batalionów obsługi lotnisk. Komplikowało to w znacznym stopniu organizację zabezpieczenia manewru lotniskowego. Utworzyć takiego odwodu nie było można, ponieważ tylko pięć batalionów obsługi lotnisk zabezpieczało dziewięć pułków bojowych i jednostki lotnictwa pomocniczego.

Właściwa organizacja manewru lotniskowego stanowiła jeden z zasadniczych elementów decydujących o zapewnieniu i utrzymaniu ciągłości działań lotnictwa polskiego w okresie operacji. Stanowiła ona ważny warunek stałego i ścisłego współdziałania polskich jednostek lotniczych z wojskami 1 armii WP.

B I B L I O G R A F I A

Bartel R., Chojnacki J., Królikiewicz T., Kurowski A., Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939, Warszawa 1978.

Bednarczyk W., Inżynieryjno-lotniskowe zabezpieczenie manewru lotnictwa radzieckiego na podstawie doświadczeń z drugiej wojny światowej w latach 1941-1945. Praca dyplomowa, ASG 1966.

Chojnacki J., Potrzeby lotniskowe w Polsce przedwojennej, WPL nr 3/1971.

Chojnacki J., Polskie lotniska operacyjne i polowe w latach 1937-1939, WPL nr 5/1971.

Jankiewicz Z., Powstanie i upadek Luftwaffe, Warszawa 1972.

Krzemiński Cz., Lotnictwo polskie w operacji berlińskiej, Warszawa 1970.

Kurowski A., Lotnictwo polskie w 1939 roku, Warszawa 1962.

Michalski A., Tyły lotnicze armii radzieckiej w latach 1941-1944, WPL nr 12/1962.

Podgórski M., Organizacja tyłów lotniczych i ich udział w operacji pomorskiej, WPL nr 4/1965.

Podgórski M., Materiałowo-techniczne zabezpieczenie działań bojowych ludowego lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej, WPL nr 5/1965.

Radłowski Z., Manewr lotniskowy 3 KLM dla zabezpieczenia działań grup szybkich w operacji wiślańsko-odrzańskiej, WM nr 2/1960.

Rzepniewski A., Wojna powietrzna w Polsce w 1939 roku, Warszawa 1970.

Szłęzak St., Lotnicze zabezpieczenie działań radzieckich grup szybkich w operacjach zaczepnych w latach 1943-1945, Praca dyplomowa, ASG 1978.

Druk ASG-OW 8181 zam. nr 1583 z dn. 21.6.79 r.

