

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

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG WP wewn. 3917/85

~~Do użytku wewnętrznego~~

Egz. nr 20

Kmdr nawig. dr Jerzy JAWORSKI

GŁÓWNE PROBLEMY i UWARUNKOWANIA ROZWOJU LOTNICTWA POLSKIEGO w latach 1945–1955

Skrypt

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej



05-001190-020-0

WARSZAWA

LIPIEC

1985

60368



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG WP wewn. 3917/85

~~Do użytku wewnętrznego~~

Egz. nr 20

Kmdr nawig. dr Jerzy JAWORSKI

**GŁÓWNE PROBLEMY
i UWARUNKOWANIA ROZWOJU
LOTNICTWA POLSKIEGO
w latach 1945–1955**

Skrypt

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

~~6/917~~



05-001190-020-0

WARSZAWA

LIPIEC

1985

60368

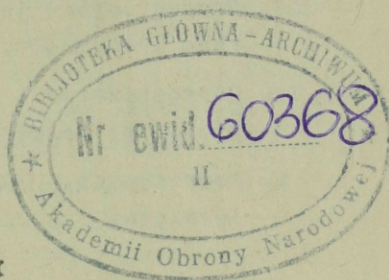
AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ASG WP wewn. 3917/85

Egz.nr 20

~~na użytek wewnętrznego~~

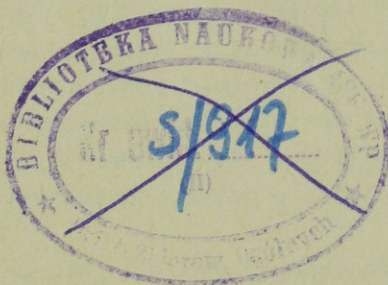


Kmdr nawig.dr Jerzy JAWORSKI

GŁÓWNE PROBLEMY I UWARUNKOWANIA ROZWOJU LOTNICTWA POLSKIEGO

W LATACH 1945 - 1955

Skrypt



WARSZAWA

Lipiec

1985

SPIS TREŚCI

	Str.
Wstęp	3
I. Zmiany organizacyjno-etatowe w lotnictwie polskim w okresie przejścia na pokojową organizację	4
II. Rekrutacja i szkolenie kadr lotniczych w latach 1945-1950 ..	17
III. Sprzęt bojowy jednostek ludowego lotnictwa polskiego w latach 1945-1950	29
IV. Reorganizacja i modernizacja ludowego lotnictwa polskiego w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych	35
V. Teoretyczna myśl lotnicza oraz poglądy doktrynalne na użycie lotnictwa	39

W S T Ę P

Z ponad 40-letniej historii ludowego lotnictwa polskiego, zaledwie dwa lata przypada na okres wojenny. Pozostałe lata, to dzisiaj pokojowego rozwoju i służby w systemie obronnym PRL.

O ile problemy związane z rozwojem organizacyjnym oraz działalnością bojową naszego lotnictwa w okresie wojny, zostały na ogół wyczerpująco opracowane, co znajduje swoje odbicie również w opracowaniach akademickich, to jego pokojowy rozwój w powojennym 40-leciu, nie znalazł w dotychczasowej literaturze należytego odzwierciedlenia. W powszechnej wiedzy o ludowym lotnictwie polskim, wytworzyła się w związku z tym wyraźna luka. Większość kadry i żołnierzy pełniących aktualnie służbę w lotnictwie, zna w większym lub mniejszym stopniu jedynie jego wojenny okres historii oraz stan obecny. Szczególnie mało znane są natomiast pierwsze lata pokojowego rozwoju lotnictwa.

Znana jest powszechnie maksyma, że teraźniejszość tkwi głęboko korzeniami w przeszłości. W tym kontekście, celowe wydaje się sięgnięcie pamięcią wstecz, do pierwszych lat pokojowego rozwoju lotnictwa polskiego, kiedy to kształtowała się jego pokojowa struktura, wytyczone były kierunki szkolenia bojowego. Kiedy tworzono bazę organizacyjną i materiałowo-techniczną pod dalszy rozwój lotnictwa.

Celem tego opracowania jest ukazanie warunków i głównych problemów rozwoju lotnictwa polskiego w pierwszym powojennym dziesięcioleciu. Ograniczone jego ramy pozwoliły jednak na wyeksponowanie jedynie najbardziej charakterystycznych dla tamtego okresu problemów. Do takich zaliczyć należy m.in. zmiany organizacyjno-etatowe w lotnictwie w okresie przechodzenia na organizację pokojową, aspekty polityki kadrowej, w tym szczególnie zagadnienia rekrutacji, kształcenia i polonizacji kadr lotniczych oraz problemy technicznego wyposażenia i uzbrojenia jednostek lotniczych. W opracowaniu zwrócono również uwagę na główne nurty rozważań teoretycznych odnośnie roli i miejsca lotnictwa w działaniach wojennych, wypracowywane w oparciu o doświadczenia II wojny światowej.

Podstawową bazę źródłową dla opracowania tego skryptu stanowiły materiały archiwalne zgromadzone w CAW.

I. ZMIANY ORGANIZACYJNO-ETATOWE W LOTNICTWIE POLSKIM W OKRESIE PRZEJŚCIA NA POKOJOWĄ ORGANIZACJĘ

Zakończenie II wojny światowej położyło kres działalności bojowej polskich jednostek lotniczych, walczących w składzie alianckich sił powietrznych, na wschodnim i zachodnim teatrze działań wojennych.

Losy Polskich Sił Powietrznych zostały przesądzone, kiedy okazało się, że jako całość nie powrócą do kraju. Nie mając jednocześnie podstaw prawnych do dalszego funkcjonowania w ramach brytyjskich sił powietrznych, były one stopniowo rozwiązywane, a personel lotniczy demobilizowany. Natomiast jednostki ludowego lotnictwa polskiego, z których większość zakończyła swój szlak bojowy udziałem w operacji berlińskiej, powróciły do kraju, gdzie przystąpiły do szkolenia i pełnienia pokojowej służby w systemie obronnym PRL. I one jednak nie mogły dalej funkcjonować w dotychczasowym stanie ilościowym i organizacyjnym.

Przypomnijmy, że w dniu zakończenia działań wojennych ludowe lotnictwo polskie było w pełni ukształtowanym organizacyjnie rodzajem sił zbrojnych ludowego Wojska Polskiego i stanowiło poważną siłę bojową. Stan etatowy całości lotnictwa, wg danych z 1.5.1945 roku wynosił 18 511 osób, faktycznie było 15 574, w tym 1291 personelu latającego. W wyposażeniu jednostek lotniczych znajdowało się 751 samolotów /etat przewidywał 825/, w tym 107 bombowych Pe-2, 158 szturmowych Ił-2, 159 myśliwskich wersji Jak oraz 215 wielozadaniowych Po-2 i 112 innych typów.

Nie wnikając w zasadność rozbudowy do tak znacznych rozmiarów ilościowych lotnictwa w ostatnich miesiącach wojny trzeba stwierdzić, że jego dalsze funkcjonowanie w takim stanie, ilościowym i organizacyjnym, w powojennych warunkach Polski, z wielu względów było niecelowe, a nawet wręcz niemożliwe. Zniszczonej i wyczerpanej wojną Polski po prostu nie stać było, aby być "potęgą lotniczą" już od zarania odzyskania niepodległości.

Nie przemawiała zresztą za taką potrzebą również ówczesna sytuacja wojskowo-polityczna w Europie i na świecie. Mimo bowiem nadal istniejących i rodzących się problemów spornych, w łonie dotychczasowej koalicji antyhitlerowskiej, oficjalna jedność tej koalicji w kwestiach zasadniczych została na konferencji poczdamskiej potwierdzona. Ponadto ogólne wyczerpanie wojną narodów biorących w niej udział oraz likwidacja głównych ognisk faszyzmu w Europie stwarzały gwarancje pokoju na najbliższe lata.

W pierwszych latach powojennych sprawy tworzenia narodowego systemu

obronnego PRL z różnych przyczyn obiektywnych nie mogły wybijać się na plan pierwszy. Problemem podstawowym była odbudowa kraju ze zniszczeń wojennych, utrwalenie zdobyczy politycznych oraz realizacja programu przeobrażeń społecznych. Bezpieczeństwo granic opierano głównie na korzystnym wojskowo-politycznym położeniu kraju i dobrośędziwych stosunkach, zwłaszcza z największym państwem rodzącej się wspólnoty państw socjalistycznych - Związkiem Radzieckim. Dwustronne układy o przyjaźni, współpracy i pomocy wzajemnej, zawarte przez Polskę w latach 1945-1950, stwarzały w zasadzie wystarczającą gwarancję bezpieczeństwa i nienaruszalności naszych granic. Dzięki temu możliwe było, przynajmniej w pierwszych, najtrudniejszych latach, zrezygnowanie z rozbudowy sił zbrojnych i skoncentrowanie głównego wysiłku na odbudowie kraju ze zniszczeń wojennych.

W wyniku działań wojennych i rabunkowej gospodarki okupanta straty materialne Polski wyniosły 38% stanu majątku narodowego z 1939 roku, a w przemyśle sięgały 50% pierwotnych zdolności produkcyjnych. Straty ludności przekroczyły 6 milionów osób. Ogółem straty w całym majątku narodowym wyniosły 258,4 miliardów złotych przedwojennych, co odpowiadało wartości 50 miliardów ówczesnych dolarów amerykańskich.

Bezpośredni wpływ na rozwój lotnictwa w pierwszych latach powojennych, oprócz wspomnianych wyżej uwarunkowań politycznych i ekonomicznych, wywierały uwarunkowania techniczne i kadrowe.

Polski przemysł lotniczy, w chwili zakończenia wojny praktycznie nie istniał. Okupant opuszczając nasz kraj, zniszczył lub zdewastował zakłady przemysłowe. Trzeba było od podstaw zaczynać rozbudowę hal produkcyjnych, gromadzić niezbędny park maszynowy, aparaturę, przyrządy, narzędzia, szkolić nowe kadry techniczne, bowiem większość najwartościowszej przedwojennej kadry technicznej została wymordowana przez okupanta, w okresie okupacji lub rozproszona po całym świecie.

Brak realnych perspektyw, przynajmniej w ciągu najbliższych lat, na podjęcie rodzimej produkcji zbrojeniowej, zmuszał do rozwiązywania tego problemu poprzez zakup sprzętu za granicą, co z kolei ograniczone było skromnymi możliwościami budżetowymi.

Wprawdzie liczba posiadanych samolotów bezpośrednio po zakończeniu wojny pokrywała potrzeby istniejących jednostek, jednak znaczna część tych samolotów, na skutek poważnego zużycia w wyniku wcześniejszej wojennej eksploatacji wymagała kapitalnych remontów, których przeprowadzenie nętrezczało wiele, często nie do pokonania trudności. Brakowało bowiem odpowiedniej bazy remontowej, a przede wszystkim części zamien-nych.

W rezultacie zaledwie rok po zakończeniu wojny 1/4 sprzętu bojowego, jakim dysponowało wówczas nasze lotnictwo, utraciła praktycznie zdolność eksploatacyjną.

Powszechnie odczuwalny był także brak materiałów pędnych i smarów. Brakowało również podstawowych zabudowań i urządzeń lotniskowych, a także odpowiedniej ilości środków naziemnego zabezpieczenia lotów takich, jak radiostacje, sprzęt ratowniczy, odśnieżający itp.

Trzeba było tworzyć wreszcie od podstaw bazę szkoleniową - sale wykładowe, gabinety pogładowe, strzelnice, poligony, zastępując przy tym często brak niezbędnych środków i materiałów, pomysłowością i zapędem.

Sygnalizowane wyżej trudności pogłębiała niezwykle złożona sytuacja kadrowa w naszym lotnictwie. Istniała pilna potrzeba zwolnienia wielotysięcznej rzeczy radzieckich specjalistów lotniczych. Jednocześnie jednak występowały poważne trudności z rekrutacją i szkoleniem kadr lotniczych.

Wszystkie wymienione wyżej uwarunkowania rzutowały, bezpośrednio lub pośrednio, na decyzje odnośnie ustalenia pokojowej struktury sił zbrojnych, w tym w sposób szczególny stanu ilościowego i organizacyjnego lotnictwa. Wywierały one również wpływ na funkcjonowanie lotnictwa w tym okresie.

Proces demobilizacji i przechodzenia polskich ludowych sił zbrojnych z organizacji wojennej na pokojową zapoczątkowany został rozkazem Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego z 18 sierpnia 1945 roku, poprzedzonym rządowym dekretem z 10 sierpnia 1945 r. o częściowej demobilizacji żołnierzy służby czynnej. Praktyczne prace przygotowawcze do tego przedsięwzięcia rozpoczęto jednak już na początku lipca, kiedy to powołana została specjalna komisja, która otrzymała zadanie opracowania niezbędnych danych do przeprowadzenia demobilizacji i przygotowania projektu dekretu rządowego i rozkazu Naczelnego Dowódcy oraz wstępnych planów i wytycznych.

W sierpniu 1945 r. Sztab Generalny WP ustalił pokojową strukturę sił zbrojnych, określając jednocześnie ich górną granicę na 250 000 osób.

W odniesieniu do lotnictwa, decyzja Sztabu Generalnego ustalała w zasadzie tylko górną granicę stanu ilościowego, określając ją na 12 000 ludzi. Nie narzucano określonych rozwiązań strukturalno-organizacyjnych i etatowych, pozostawiając je w gestii sztabu Dowództwa Lotnictwa. Tu miały być wypracowane decyzje szczegółowe dotyczące pokojowej organizacji lotnictwa. Tu również należało opracować szczegółowy

plan przedsięwzięć organizacyjnych związanych z przejściem wojsk lotniczych na organizację pokojową, ustalić nowe etaty, przygotować i przeprowadzić demobilizację personalną, rozwiązać zagadnienia dylokacji, zaopatrzenia, szkolenia i szereg innych istotnych dla organizacji pokojowej problemów.

Zasadniczą część przedsięwzięć organizacyjnych, zgodnie z opracowanym w sierpniu 1945 roku planem przejścia wojsk lotniczych na organizację pokojową, zamierzano realizować począwszy od września 1945 roku i zakończyć do połowy 1946 roku. W tej fazie reorganizacji przewidywano, w zasadzie, rozformowanie nielicznych tylko pododdziałów i oddziałów lotniczych zbędnych w pokojowej organizacji lotnictwa oraz przeniesienie na pokojowe etaty wszystkich esztabów i jednostek pozostałych w służbie.

Pierwsze w okresie powojennym zmiany organizacyjne w lotnictwie miały miejsce już w czerwcu i w lipcu 1945 roku. W tym czasie zostały rozformowane m.in. 22 kompania specjalna, 1596 pułk i 901 kompania obrony przeciwlotniczej, 7 kompania techniczna, 2 eskadra lotnictwa łącznikowego, 39 samodzielna kompania łączności, 12 pułk lotnictwa sanitarnego, 13 pułk lotnictwa transportowego oraz kilka mniejszych pododdziałów pomocniczych.

Wydarzeniem zwracającym szczególną uwagę, było rozformowanie już w lipcu 1945 roku, dowództwa 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego. Wprawdzie w dokumentach nie znaleziono szerego uzasadnienia tej decyzji, odnosi się jednak wrażenie, że u jej podstaw legły dwa podstawowe czynniki, a mianowicie: konieczność, czy może próba dostosowania organizacji lotnictwa do ogólnej struktury Wojska Polskiego, jak również trudności kadrowe i potrzeba wygospodarowania kadr lotniczych, których braki odczuwano zarówno w dowództwie lotnictwa, jak i na szczeblach niższych - w dywizjach i w pułkach lotniczych.

Również w lipcu przeniesiono na pierwszy pokojowy etat Dowództwa Lotnictwa Wojska Polskiego.

Nowy etat, oznaczony numerem 6/12 został zatwierdzony przez Naczelnego Dowódcę Wojska Polskiego 11 lipca 1945 roku. Przewidywał on na-

stępującą organizację dowództwa lotnictwa:

- dowództwo;
- inspektorat techniki pilotażu;
- wydział wyezkolenia wojskowych zakładów naukowych;
- sztab;
- wydział personalny;
- zarząd polityczno-wychowawczy;
- służba kwatermistrzowska;
- służba inżynieryjno-lotnicza;
- wydział służby zdrowia;
- wydział finansowy.

Ogółem, zgodnie z pierwszym pokojowym etatem, stan osobowy dowództwa lotnictwa wynosił 464 wojskowych i 35 pracowników kontraktowych. Najbardziej rozbudowany pod względem ilościowym był sztab, skupiający 246 wojskowych. Drugą pozycję zajmowała służba kwatermistrzowska /92 wojskowych/, następnie służba inżynieryjno-lotnicza /27/, zarząd polityczno-wychowawczy /22/, wydział służby zdrowia /16/ i wydział personalny - 13 wojskowych. Pozostałe pionki skupiały zaledwie po kilka osób.

Ustalona etatem nr 6/12 struktura organizacyjna dowództwa lotnictwa traktowana była eksperymentalnie. Świadczy o tym bardzo liczne zmiany i poprawki wprowadzane do etatu na bieżąco, w miarę potrzeb. Odnosi się wrażenie, że ten pierwszy etat traktowano jako przymiarę do wypracowania właściwego pokojowego etatu. Nie posiadano bowiem odpowiednich gotowych wzorów, opartych na wcześniejszych doświadczeniach w kierowaniu pokojowym procesem rozwoju lotnictwa. Dopiero własne doświadczenia, zdobyte w praktycznej działalności miały służyć do ustalenia właściwej, pokojowej struktury organizacyjnej dowództwa lotnictwa i wypracowania najlepszych form i metod pracy jego poszczególnych pionów organizacyjnych.

Przeniesienie w lipcu 1945 roku dowództwa lotnictwa na etat pokojowy, zamykało etap wstępnych przygotowań do przejścia na organizację pokojową całości wojsk lotniczych. Począwszy bowiem od sierpnia 1945 roku, dowództwo lotnictwa występujące w nowej strukturze organizacyjnej, przystąpiło do realizacji zasadniczych zamierzeń i przedsięwzięć organizacyjnych, związanych z przeniesieniem pozostałych jednoetek lotniczych na pokojową organizację.

W oparciu o wytyczne i ustalenia Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, dowództwo lotnictwa, za pośrednictwem Wydziału Organizacyjno-

Mobilizacyjnego, opracowało w sierpniu 1945 roku, plan przedsięwzięć organizacyjnych związanych z przejściem wojsk lotniczych na organizację pokojową, a od września 1945 roku, przystąpiło do praktycznej realizacji założeń opracowanego planu.

Dowódca lotnictwa, gen.dyw. T. Połynin, rozkazem organizacyjnym nr 0150 z dnia 16 września 1945 roku, przeniósł na etaty pokojowe:

- dowództwo 1 Dywizji Lotnictwa Bombowego na etat nr 6/13, o stanie osobowym 77 ludzi oraz 3,4 i 5 pułk lotnictwa bombowego na etat 6/16, o stanie 265 ludzi w każdym pułku;

- dowództwo 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego na etat nr 6/13, o stanie osobowym 77 ludzi, oraz 6,7 i 8 pułk lotnictwa szturmowego na etat 6/17, o stanie 149 ludzi w każdym;

- dowództwo 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego na etat nr 6/13, o stanie osobowym 77 ludzi oraz 9,10 i 11 pułk lotnictwa myśliwskiego na etat 6/15, o stanie 156 ludzi;

- dowództwo 4 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej na etat nr 6/13, o stanie 77 ludzi, z jednoczesnym przemianowaniem na dowództwo 1 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej oraz 2 i 3 pułk lotnictwa szturmowego na etat 6/17, o stanie 149 ludzi. Natomiast 1 pułk lotnictwa myśliwskiego tej dywizji na etat 6/15, o stanie 156 ludzi;

- 15 samodzielny pułk szkolno-treningowy na etat 6/19, o stanie 529 ludzi, z jednoczesnym przemianowaniem go na 1 szkolno-treningowy pułk lotniczy;

- 17 mieszany pułk lotniczy na etat 6/18, o stanie osobowym 188 ludzi, z jednoczesnym przemianowaniem go na 2 pułk lotnictwa mieszanego;

- 3 samodzielną eskadrę lotnictwa łącznikowego, na etat 6/20 o stanie 122 ludzi;

- 7 Rejon Baz Lotniczych na etat 6/26, o stanie osobowym 63 wojskowych i 9 pracowników cywilnych, z jednoczesnym przemianowaniem na 1 Rejon Baz Lotniczych;

- bataliony obsługi lotnisk oznaczone numerami: 73,74,123,130,489, 495,513 i 687 na etat 6/17, o stanie osobowym 352 wojskowych i 43 pracowników kontraktowych, z jednoczesnym przemianowaniem ich na: 1,2,3, 4,5,6,7 i 8 batalion obsługi lotnisk.

Tym samym rozkazem zostały przeniesione na etaty pokojowe inne mniejsze pododdziały zabezpieczenia materiałowo-technicznego i specjalnego oraz rozformowane: 4,5 i 103 armijne eskadry lotnictwa łącznikowego.

Po wcześniejszym już rozformowaniu dowództwa 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego, wszystkie dywizje lotnicze znalazły się w bezpośrednim pod-

porządkowaniu dowództwa lotnictwa. Reprezentowały więc pośredni szczebel w systemie dowodzenia i kierowania całokształtem spraw związanych z procesem szkolenia pułków lotniczych.

Nowe zadania, wynikające z pokojowych warunków dowodzenia pułkami, wymagały oczywiście odpowiedniego dostosowania struktury organizacyjnej dowództw dywizji do ich realizacji. I pod tym kątem niewątpliwie ustawiono pokojową organizację dowództw dywizji.

Pierwszy pokojowy etat dowództwa dywizji lotniczej, oznaczony numerem 6/13, zatwierdzony został przez Naczelnego Dowódcę WP 13 września 1945 roku. Przewidywał on następującą organizację dowództwa dywizji:

- dowództwo;
- sztab;
- oddział polityczny;
- oddział personalny;
- służba techniczno-eksploatacyjna;

Stan osobowy dowództwa wynosił 77 wojskowych, w tym 40 oficerów, 19 podoficerów i 18 szeregowych oraz 5 pracowników cywilnych. Pod względem obsady personalnej najbardziej rozbudowany był sztab, który skupiał 59 etatów. Pracę sztabu kierował szef sztabu, któremu podlegały:

- sekcja operacyjno-wywiadowcza - 14-osobowa, której szef był jednocześnie zastępcą szefa sztabu;

- szefowie służb: łączności, służby spadochronowo-desantowej, strzelania powietrznego, służby chemicznej, służby meteorologicznej, służby gospodarczej, łączności specjalnej, nawigator dywizji oraz lekarz;

- biuro meteorologiczne, którego szefem był szef służby meteorologicznej, liczące 4 osoby;

- wydział liniowy - 4 osoby;
- klucz lotniczy dowództwa;
- drużyna ochrony.

Na etacie dowództwa dywizji znajdowały się również 4 samoloty, w tym: 1 bojowy, 1 szkolno-bojowy oraz 2 łącznikowe.

Wszystkie dowództwa dywizji, bez względu na rodzaj lotnictwa, zorganizowane były według tego samego etatu i posiadały identyczną strukturę. W skład bojowy poszczególnych dywizji wchodziły po trzy jednorodne pułki lotnicze.

Wszystkie pułki lotnictwa myśliwskiego przeniesione zostały na etat 6/15, o stanie osobowym 156 wojskowych, w tym 69 oficerów i

87 podoficerów. W wyposażeniu pułków etat przewidywał 33 samoloty, w tym 32 bojowe i 1 łącznikowy, w trzech eskadrach lotniczych.

Pułki lotnictwa bombowego przeniesione zostały na etat 6/16, o stanie osobowym 265 wojskowych, w tym 108 oficerów i 157 podoficerów. Zwiększony stan osobowy plb w stosunku do plm wynikał z faktu, że w wyposażeniu pułków bombowych znajdowały się samoloty bombowe Pe-2, o 3 osobowej załodze. Pułk posiadał ogółem 32 samoloty bojowe w trzech eskadrach lotniczych. Ponadto na stacji pułku był 1 samolot Po-2.

Stan osobowy pułków lotnictwa szturmowego, zorganizowanych wg etatu 6/17, wynosił 186 wojskowych, w tym 70 oficerów i 116 podoficerów. W wyposażeniu pułku znajdowały się 32 samoloty szturmowe Ił-2 oraz 1 Po-2.

Cechą charakterystyczną pierwszych pokojowych etatów pułków był całkowity brak w nich szeregowców. Tłumaczyć to należy chyba faktem, że pułki bojowe skupiały w tym okresie jedynie specjalistów lotniczych personelu latającego i technicznego. Pozostały personel pomocniczy i zabezpieczający wchodził w skład batalionów obsługi lotnisk.

Ogólnie biorąc, do końca 1945 roku zostały zrealizowane przedsięwzięcia pierwszej fazy reorganizacyjnej wojsk lotniczych, w ramach przechodzenia na organizację pokojową. Do tego czasu przeniesiono na pokojowe etapy: dowództwo lotnictwa, dowództwa dywizji lotniczych, pułki lotnicze lotnictwa bojowego i pomocniczego, a także jednostki żyłowe, materiałowo-technicznego i specjalnego zabezpieczenia. Rozformowano cały szereg jednostek, które uważano za zbędne w pokojowej organizacji lotnictwa. Nie osiągnięto jednak, zakładanego wytycznymi, ogólnego zmniejszenia ilościowego stanu osobowego wojsk lotniczych. W rezultacie, na skutek demobilizacji wysłużonych roczników specjalistów lotniczych, głównie narodowości rosyjskiej i stosunkowo powolnego napływu do lotnictwa nowych, polskich kadr, niedobory kadrowe w jednostkach lotniczych powiększały się niemal z każdym dniem. Wystąpiły bowiem i zaczęły się pogłębiać dysproporcje pomiędzy ilością pozostawionych w służbie jednostek lotniczych i stanem ilościowym kadr lotniczych. Szczególnie w odniesieniu do kadr specjalistycznych. Ostatecznie po dokonanych zmianach organizacyjnych, faktyczny stan osobowy wojsk lotniczych obniżył się do 14 037 wojskowych. W stosunku do stanu etatowego, który wynosił 16 070 wojskowych, brakowało ponad 2000 osób.

Szczególnie odczuwalne były braki kadrowe wśród personelu latającego. Przykładowo, według stanu z 1 stycznia 1946 roku w 1 Dywizji Lotnictwa Bombowego brakowało 43 pilotów, w 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowe-

go - 23, a w 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego aż 47 pilotów.

Tak więc mimo rozformowania części jednostek oraz przeniesienia na nowe, najczęściej zmniejszone etaty, wszystkich pozostałych w służbie, nie osiągnięto w tej fazie reorganizacji zasadniczej poprawy sytuacji kadrowej. Wręcz przeciwnie, trudności te zaczęły się nawet pogłębiać. Istniała więc potrzeba nowych rozwiązań organizacyjnych i szkoleniowych, które złagodziłyby tę trudną sytuację.

Pod koniec 1945 roku w Naczelnym Dowództwie WP zapadły decyzje o dalszym zmniejszeniu stanu ilościowego sił zbrojnych. Były one dyktowane trudną sytuacją ekonomiczną kraju i wynikającymi z tej sytuacji, trudnościami utrzymania wojska na dotychczasowym poziomie ilościowym.

W wyniku podjętych wówczas decyzji, w pierwszej połowie 1946 roku nastąpiły bardzo poważne zmiany organizacyjne, a przede wszystkim ilościowe również w lotnictwie. Nastąpiło całkowite rozformowanie szeregu kolejnych jednostek oraz dalsze redukcje stanów osobowych we wszystkich pozostałych jednostkach lotniczych.

Już na początku 1946 roku rozformowano dowództwa dwóch dywizji lotniczych razem z pięcioma pułkami lotnictwa bojowego. Uległy wówczas rozformowaniu:

- dowództwo 1 Dywizji Lotnictwa Bombowego wraz z 4 i 5 plb;
- dowództwo 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego wraz z 7 i 8 plsz;
- 9 pułk lotnictwa myśliwskiego z 3 DLM.

Jednocześnie przeniesione zostały na nowe etaty:

- dowództwo 3 Brandenburskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego, z etatu 6/13 na etat 6/39, z jednoczesnym przemianowaniem na dowództwo

1 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego, o stanie osobowym 114 wojskowych i 6 pracowników cywilnych;

- 1 plm "Warszawa" oraz 10 i 11 plm z etatu 6/15 na etat 6/41, z jednoczesnym przemianowaniem 10 i 11 plm na 2 i 3 plm. Wymienione pułki jako 1,2 i 3 weszły w skład 1 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego;

- dowództwo 1 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej, z etatu 6/13 na etat 6/39, ze zmianą nazwy na dowództwo 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego, o stanie osobowym 114 wojskowych i 6 pracowników cywilnych;

- 2,3 i 6 plsz, z etatu 6/17 na etat 6/40, ze zmianą numeracji: 1 i 2 plsz na 4 i 5 plsz. Wymienione pułki według nowej numeracji jako 4,5 i 6 plsz weszły w skład 2 DLSz;

- 3 pułk lotnictwa bombowego, z etatu 6/16 na etat 6/42, jako 7 samodzielny pułk bombowców nurkujących.

W lotnictwie pomocniczym rozformowano 1 samodzielną eskadrę korelacji i zwiadu, utrzymującą się dotychczas na etacie 6/21 oraz przenie-

siono na nowe etaty 6 eskadrę transportową i 2 mieszany pułk lotniczy.

W tym okresie przeniesiono również na nowe etaty szkoły lotnicze:

- Wojskową Techniczną Szkołę Lotniczą z etatu 20/17 na etat 20/57 o stanie osobowym 314 wojskowych stanu stałego, 550 kursantów stanu zmiennego i 97 pracowników cywilnych, z jednoczesną zmianą nazwy na Techniczną Szkołę Lotniczą;

- Wojskową Szkołę Pilotów z etatu 20/18 na etat 20/57 o stanie osobowym 1111 wojskowych stanu stałego, 490 kursantów stanu zmiennego i 214 pracowników cywilnych, z jednoczesną zmianą nazwy na Oficerską Szkołę Lotniczą WP.

Już w lutym 1946 roku uległ rozformowaniu również 1 samodzielny szkolno-treningowy pułk lotniczy, utrzymujący się dotąd wg etatu 6/19. Na bazie jego utworzono, na okres przejściowy, szkolną eskadrę lotniczą wg etatu 6/24, o stanie osobowym 88 wojskowych stanu stałego i 200 kursantów stanu zmiennego.

W miesiącach maj-czerwiec 1946 roku rozformowano również Szkoły Młodszych Specjalistów Lotniczych przy 1 i 2 dywizji lotniczej oraz przy 7 pułku bombowców nurkujących, zorganizowane dotychczas wg etatu 20/34. Jednocześnie sformowano samodzielną kompanię szkolną, w której zamierzano kontynuować szkolenie młodszych specjalistów lotniczych. Sformowaną kompanię przydzielono pod względem techniczno-gospodarczym Technicznej Szkole Lotniczej.

Ponadto przeniesiono na nowe, zmniejszone etaty niemal wszystkie pozostałe mniejsze jednostki i pododdziały materiałowo-technicznego, lotniskowego i specjalnego zabezpieczenia.

Ostatecznie po dokonanych zmianach organizacyjnych, po rozformowaniu wielu jednostek i przeniesieniu pozostałych na nowe etaty, w składzie sił lotniczych Wojska Polskiego pozostały: dwie dywizje lotnicze - 1 DLM i 2 DLSz po trzy pułki lotnictwa bojowego w każdej; jeden samodzielny pułk bombowców nurkujących, jeden pułk mieszany lotnictwa pomocniczego, eskadrę transportową, dwie szkoły lotnicze, samodzielny batalion łączności, siedem batalionów obsługi lotnisk, trzy bataliony inżynieryjno-budowlane, warsztaty lotnicze, warsztaty remontowe samochodów i traktorów oraz szereg mniejszych pododdziałów usługowych i pomocniczych.

Kolejne zmiany organizacyjne w wojskach lotniczych miały miejsce jesienią 1946 roku, kiedy to uległy rozformowaniu dowództwa pozostałych dwóch dywizji lotniczych i ostatecznie ustalona została na okres przejściowy, pułkowa organizacja lotnictwa, mimo że takiej nie przewidywano w żadnym wcześniejszych planach.

W międzyczasie w miarę pogłębiania się procesu pokojowej reorganizacji jednostek lotniczych, a szczególnie w miarę likwidowania kolejnych wyższych szczebli organizacyjnych - po wcześniejszym rozformowaniu dowództwa korpusu lotniczego, również dowództw dywizji lotniczych, zachodziła potrzeba wprowadzenia określonych zmian w samym dowództwie lotnictwa. Zmiany te dyktowane były zarówno potrzebą dostosowania struktury dowództwa i sztabu do rzeczywistych potrzeb, wynikających ze specyfiki dowodzenia bezpośrednio pułkami lotniczymi, jak i koniecznością maksymalnej redukcji etatów z powodu ciągle występujących trudności kadrowych.

W planie redukcji sił zbrojnych w 1946 roku, w pierwszej kolejności przewidywano zmniejszenie stanów osobowych w dowództwach, instytucjach centralnych i w jednostkach kwatermistrzowskich. Naczelny Dowódca WP, rozkazem organizacyjnym nr 0342 z 27 grudnia 1945 roku, polecił m.in. zmniejszyć w terminie do 1 marca 1946 roku etatowy stan osobowy dowództwa lotnictwa o 40%. Realizując ww. rozkaz, dowódca lotnictwa rozkazem nr 07 z 24 stycznia 1946 roku, przeniósł dowództwo lotnictwa z dotychczasowego etatu 6/12, na nowy etat oznaczony numerem 6/38. Zgodnie z nowym etatem, stan osobowy dowództwa lotnictwa został obniżony do 262 wojskowych i 52 pracowników cywilnych.

W nowej strukturze organizacyjnej znalazły się następujące pionosy:

- dowództwo;
- sztab;
- zarząd polityczno-wychowawczy;
- służba kwatermistrzowska;
- sekcja finansowa;
- służba inżynieryjno-lotnicza;
- służba zdrowia;
- komenda ochrony.

W stosunku do poprzedniego etatu uległy likwidacji jako samodzielne pionosy organizacyjne: wydział wyszkolenia wojskowych zakładów naukowych oraz inspektorat. Zostały one włączone w skład wydziału wyszkolenia bojowego, który z kolei przesunął się na drugą pozycję w strukturze sztabu.

Szefowi sztabu podporządkowano wydziały:

- operacyjno-wywiadowczy;
- wyszkolenia bojowego;
- łączności;
- organizacyjno-mobilizacyjny i uzupełnień;

- służbę nawigatorską;
- wydział VIII;
- wydział personalny;
- wydział administracyjno-gospodarczy.

Dosyć istotne zmiany zaszły w strukturze i w funkcji wydziału wykształcenia bojowego, któremu podporządkowano całokształt spraw związanych ze szkolnictwem lotniczym i szkoleniem bojowym. Szefowi wydziału szkolenia bojowego zostali podporządkowani:

- starszy pomocnik szefa wydziału;
- pomocnik ds. szkolenia wojskowych zakładów naukowych;
- inspektorat techniki pilotażu;
- szef strzelania powietrznego;
- szef służby chemicznej;
- szef służby desantowej;
- szef wykształcenia fizycznego i liniowego;
- szef służby pomocy naukowych i sprzętu sportowego;
- personel kancelaryjny i kreślarski.

W takim ustawieniu organizacyjnym, dowództwo lotnictwa funkcjonowało do marca 1947 roku, kiedy to w ramach kolejnych zmian organizacyjnych, połączonych z dalszą poważną redukcją ilościową, Naczelny Dowódca WP przeniósł dowództwo lotnictwa na nowy etat nr 6/67, zmieniając jednocześnie jego dotychczasową nazwę na Dowództwo Wojsk Lotniczych. Przy czym trzeba tu podkreślić, że nowy etat nie wprowadzał istotnych zmian w ogólnej strukturze dowództwa i sztabu, w stosunku do etatu poprzedniego. Zmniejszył jedynie etat ilościowy poszczególnych pionów organizacyjnych. Etatowy stan ilościowy Dowództwa Wojsk Lotniczych ustalony został na 190 wojskowych i 50 pracowników cywilnych.

Równocześnie ze zmianą etatu w marcu 1947 roku, opracowany został szczegółowy zakres obowiązków i kompetencji poszczególnych pionów i komórek organizacyjnych Dowództwa Wojsk Lotniczych, określający w sposób bardzo szczegółowy nawet obowiązki poszczególnych osób funkcyjnych.

Była to pierwsza w takim zakresie próba unormowania pracy dowództwa i sztabu lotniczego, zasługująca na uwagę chociażby z tego względu, że zbiegała się ze zmianami personalnymi w Dowództwie Wojsk Lotniczych. Odeeszło w tym czasie z naszego lotnictwa wielu doświadczonych oficerów radzieckich, a ich miejsca zajęli oficerowie polscy, dla których określenie szczegółowe zakresu obowiązków i kompetencji było z pewnością bardzo potrzebne i pomocne w pracy.

W najogólniejszym przekroju, zakres obowiązków i kompetencji głównych pionów organizacyjnych Dowództwa Wojsk Lotniczych przedstawia się następująco:

Dowódca wojsk lotniczych - odpowiadał za stałą gotowość bojową podległych jednostek, troszczył się o ich wyposażenie w sprzęt odpowiadający wymogom obronności kraju, a także określał niezbędne potrzeby w zakresie budownictwa lotniskowego. Ponadto odpowiadał za dobór i właściwe przygotowanie /wyszkolenie/ personelu lotniczego oraz za całokształt polityki kadrowej w wojskach lotniczych.

Sztab Dowództwa Lotniczego - jako organ wykonawczy w zakresie dowodzenia, kierował całokształtem spraw związanych z odpowiednim przygotowaniem sił powietrznych do działań bojowych. M.in. opracowywał plany szkolenia bojowego i kontrolował jego przebieg w jednostkach, kierował procesem poboru i demobilizacji specjalistów lotniczych, planował rozwinięcie jednostek na wypadek mobilizacji oraz ich dyslokację na wypadek wojny, organizował wreszcie i zabezpieczał łącznie z podległymi jednostkami.

Służbę inżynieryjno-lotniczą kierował główny inżynier wojsk lotniczych. W zakres kompetencji i obowiązków tej służby wchodziło kierowanie całokształtem spraw związanych z obsługą techniczną samolotów, a tym również organizowanie remontu sprzętu lotniczego - samolotów, ich uzbrojenia i osprzętu samochodów specjalnych.

Zarząd polityczno-wychowawczy odpowiedzialny był za polityczne zabezpieczenie zadań stojących przed wojskami lotniczymi, szczególnie za organizację szkolenia politycznego, pracę propagandową i oświatową oraz podnoszenie na wyższy poziom stanu moralno-politycznego personelu lotniczego.

Służba materiałowo-technicznego zaopatrzenia /służba kwatermistrzowska/ zabezpieczała wojska lotnicze w zakresie budowy lotnisk, zaopatrzenia technicznego, zaopatrzenia w materiały pędne i smary, środki transportu, a także w zakresie zaopatrzenia finansowego i opieki zdrowotnej.

Zmiany organizacyjne wprowadzone wiosną 1947 roku, zamykały proces reorganizacji wojsk lotniczych, w ramach przechodzenia na organizację pokojową. Do tego czasu rozformowano lub przeniesiono na nowe etaty, szereg jednostek, dostosowując jednocześnie ich organizację do wymogów pułkowej struktury organizacyjnej wojsk lotniczych.

Ostatecznie, po dokonanych zmianach w składzie wojsk lotniczych pozostawiono: siedem pułków lotnictwa operacyjnego, jeden pułk lotnictwa

specjalnego, dwie szkoły lotnicze, batalion łączności oraz pion służby tyłów skupiający niezbędne jednostki i pododdziały materiałowo-technicznego i specjalnego zabezpieczenia.

W ich wyniku etatowy stan osobowy wojsk lotniczych obniżono do 8520 osób, z tego 8038 wojskowych i 482 pracowników cywilnych. W rozbiściu szczegółowym etat przewidywał: 1739 oficerów, 410 podoficerów zawodowych, 2170 podoficerów nadterminowych i służby czynnej, 2229 szeregowców oraz 1490 podchorążych, kursantów i słuchaczy stanu zmiennego. W stosunku do stanu etatowego z końca wojny wynoszącego 18 511 osób, nastąpiło obniżenie o 9991 osób, a więc o ponad 50%.

Mimo tak radykalnych zmian strukturalno-organizacyjnych oraz zredukowania ilościowego wojsk lotniczych do rozmiarów rzeczywiście minimalnych, w stosunku do stanu wyjściowego z maja 1945 roku, ogólny charakter tych wojsk oraz ich rola w całokształcie sił zbrojnych, nie uległy zmianie. Trzeba bowiem pamiętać, że w tym okresie zaszły duże zmiany również w całych siłach zbrojnych PRL. Generalnie zlikwidowano bowiem armijne i korpusne szczeble dowodzenia. Organizację podstawowego rodzaju wojsk tego okresu, piechoty, oparto na ogniwie dywizyjnym, natomiast pozostałych rodzajów na szczeblu brygad i pułków. Uległy więc likwidacji dowództwa związków operacyjnych i wielkich związków taktycznych. Ich funkcję w warunkach pokojowych przejęły utworzone i wykształcone w latach 1945-1947 takie instytucje, jak Dowództwo Wojsk Lądowych i dowództwa okręgów wojskowych.

II. REKRUTACJA I SZKOLENIE KADR LOTNICZYCH W LATACH 1945-1950

Sytuacja kadrowa lotnictwa w pierwszych latach powojennych była niezwykle złożona. Specyficzne warunki wojennego rozwoju lotnictwa spowodowały bowiem, że w dniu zakończenia działań wojennych, zdecydowaną większość stanów osobowych jednostek i sztabów lotniczych /w odniesieniu do kadr oficerskich ok. 89%/ stanowił personel radziecki.

W sposób szczególny problem ten dotyczył personelu latającego, gdzie np. jeszcze w sierpniu 1945 roku na ogólny stan etatowy tegoż personelu wynoszący 1406 osób, tylko 211 stanowił personel polski. Przy czym byli to głównie strzelcy pokładowi, nawigatorzy oraz piloci przeszkoleni na samolotach Po-2. Polskich pilotów przeszkolonych na samolotach bojowych było w tym czasie zaledwie 45.

Jest rzeczą oczywistą, że pokojowe funkcjonowanie naszego lotnictwa w takim układzie kadrowym było z przyczyn obiektywnych niemożliwe. Na-

leżało więc w możliwie najkrótszym czasie rozwiązać problem polonizacji kadr lotniczych.

Szybkie powiązanie tego złożonego problemu w pierwszym latach powojennych było możliwe jedynie poprzez okresowe przynajmniej, zmniejszenie stanu ilościowego lotnictwa oraz intensyfikację rekrutacji i szkolenia własnych kadr.

O ile zmniejszenie stanu ilościowego było stosunkowo łatwym do przeprowadzenia zabiegiem organizacyjnym, to przy naborze i szkoleniu kadr napotymano już na poważne trudności. Wynikały one w głównej mierze z ówczesnej sytuacji społeczno-politycznej kraju. Wiązało się to między innymi z faktem, że w tym okresie jednym z warunków rozwoju gospodarczego kraju był wzrost zatrudnienia. Istniało olbrzymie zapotrzebowanie na siłę roboczą, szczególnie na kadry techniczne. Pogłębiało to trudności z naborem odpowiednich kandydatów na specjalistów technicznych dla lotnictwa. Co więcej, częstokroć powodowało odpływ z lotnictwa do zakładów cywilnych już przeszkolonych specjalistów lotniczych. Znaczną część przeszkolonych kadr lotniczych wchłaniała także rozbudowująca się cywilna komunikacja lotnicza.

Napływ personelu do ludowego lotnictwa polskiego odbywał się w tym okresie z trzech zasadniczych źródeł: ze szkół i ośrodków szkoleniowych w ZSRR; drogą powoływania do służby rezerwistów-lotników przedwojennych, którym udało się przetrwać wojnę w kraju, a także powracających do kraju lotników, którzy w czasie wojny walczyli pod różnymi szerokościami geograficznymi, oraz poprzez mobilizowanie młodych roczników podlegających obowiązkowi służby wojskowej.

Szkolenie polskiego personelu lotniczego w radzieckich szkołach lotniczych zostało zapoczątkowane w 1944 r. Po rekrutacji przeprowadzonej wiosną 1944 r. i po wstępnej selekcji zakwalifikowano do szkolenia 600 ochotników, z których ukończyło szkolenie 468. Spośród nich jedynie strzelcy pokładowi i mechanicy samolotowi zostali skierowani do polskich jednostek lotniczych jeszcze w czasie trwania wojny. Natomiast piloci i nawigatorzy kończyli szkolenie już po zakończeniu wojny i stopniowo, grupami przybywali do kraju, gdzie najczęściej dopiero po krótkim przeszkoleniu, otrzymywali stopnie oficerskie, a następnie kierowani byli do jednostek. Wśród pierwszych absolwentów radzieckich szkół lotniczych byli m.in. piloci - bracia Bolesław i Jerzy Balwirczowie, Albin Korzeniowski, Władysław Nakonieczny, Stanisław Szumeki, Zdzisław Wincentak, Tadeusz Antoniecki, Tadeusz Dalecki, trzej bracia Tanana - Stanisław, Czesław i Kazimierz, Witold Kamiński, Tadeusz Krap-

eki, Romuald Rozmysłowicz; nawigatorzy - Włodzimierz Biliński, Marian Paszkowski, Eugeniusz Pogorzelski, Mieczysław Cymbalista, Wacław Wyrozumski i wielu innych.

* Mobilizację kadr do ludowego lotnictwa w kraju zapoczątkował dekret PKWN z sierpnia 1944 r. Postanowienia dekretu ustalały m.in. powołanie do służby wojskowej roczników 1921-1925 oraz wszystkich rezerwistów, specjalistów lotniczych do lat 40, niezależnie od stopnia wojskowego. Rezerwistów kierowano początkowo do specjalnie w tym celu utworzonego batalionu lotniczego, a następnie do 15 zapasowego pułku lotniczego. Zasoby mobilizacyjne rezerwistów lotniczych nie były jednak zbyt wielkie. Ogółem zdołano zmobilizować zaledwie kilkuset przedwojennych lotników, głównie podoficerów i szeregowców personelu technicznego.

W tym okresie rozpoczęła służbę w ludowym lotnictwie polskim również pewna liczba oficerów z przedwojennego lotnictwa polskiego lub powracających z Zachodu. Byli to najczęściej ludzie o wysokich kwalifikacjach zawodowych, którzy po krótkim okresie adaptacyjnym oraz przejściu odpowiedniego przeszkolenia teoretycznego i praktycznego, obejmowali niejednokrotnie odpowiedzialne stanowiska. I tak np. płk Władysław Madejski objął stanowisko komendanta Oficerskiej Szkoły Lotniczej, płk Bernard Adamecki został jego zastępcą, a następnie komendantem Technicznej Szkoły Lotniczej, mjr Michał Zub - zastępcą dowódcy 1 szkolno-treningowego pułku lotniczego, potem dowódcą 5 pułku lotnictwa szturmowego. Wielu innych zostało skierowanych na odpowiedzialne stanowiska w Dowództwie Wojsk Lotniczych, np. mjr Stanisław Skalski został inspektorem techniki pilotażu, ppłk Wiktor Pniewski - szefem wydziału planowania, ppłk Jan Lipiecki - szefem wydziału organizacyjno-mobilizacyjnego i uzupełnień, a ppłk Józef Jungraf był wykładowcą taktyki lotniczej w ASG. Ogółem w ludowym lotnictwie polskim w 1947 r. pełniło służbę ok. 100 przedwojennych oficerów i kilkuset podoficerów o różnych specjalnościach. Z pewnością w znacznym stopniu łagodziło to ówczesne trudności i potrzeby kadrowe.

* Trzon kadr ludowego lotnictwa polskiego, zgodnie z decyzjami jakie zapadły w naczelnym dowództwie WP jeszcze w czasie wojny, miała stanowić i stanowiła oddana ideologicznie i wartościowa pod względem społeczno-politycznym młodzież, powoływana do służby na zasadzie powszechnego poboru, a do szkół lotniczych na zasadzie zaciągu ochotniczego. Wprawdzie wykształcenie od podstaw młodych kadr specjalistów lotniczych wymagało o wiele dłuższego czasu niż np. przeszkolenie rezerwistów, w ostatecznym rozrachunku było jednak ze wszech miar opłacalne.

Stosunkowo najezybciej przebiegał proces szkolenia specjalistycznych kadr technicznych szczególnie podstawowego, głównie mechaników i majstrów o różnych specjalnościach lotniczych. Szkolenie tej grupy specjalistów rozpoczęto już w lutym 1945 roku. Początkowo prowadzono je w szkolnym batalionie technicznym, a następnie kontynuowano w Technicznej Szkole Lotniczej. Szkolono specjalistów w trzech podstawowych grupach: mechaników samolotowych różnych specjalności według rocznego programu; majstrów i mechaników silnikowych według programu 6-miesięcznego oraz mechaników powoływanych z rezerwy, według specjalnego, skróconego programu. Ponadto w niewielkich liczbach kształcono mechaników urządzeń specjalnych, mechaników samochodów specjalnych i meteorologów.

W zasadzie do końca 1945 roku we wszystkich grupach szkoleniowych obowiązywał program skrócony. Chodziło bowiem przede wszystkim o maksymalne przyspieszenie szkolenia i dostarczenie jednostkom lotniczym jak największej liczby specjalistów i w jak najkrótszym czasie, nawet jeśli miało się to odbywać kosztem obniżenia ich jakościowego przygotowania.

Do końca 1945 roku w Technicznej Szkole Lotniczej ukończyło naukę ponad 500 specjalistów. Była to liczba dalece niewystarczająca dla pokrycia ówczesnych potrzeb. W tej sytuacji podjęto decyzję o utworzeniu na okres przejściowy kilku dodatkowych ośrodków szkoleniowych, które kształcąc systemem trzymiesięcznych kursów miały w przyspieszonym terminie wyrównać, przynajmniej częściowo, niedobory kadrowe w jednostkach.

Ośrodki takie, pod nazwą Szkół Młodszych Specjalistów Lotniczych, zorganizowane zostały jesienią 1945 roku przy wszystkich dywizjach lotniczych oraz przy 1 szkolno-treningowym pułku lotniczym i 131 warsztatach remontowych. Początkowo przewidywano wyszkolenie w nich około 1400 specjalistów technicznych szczególnie podstawowego. W ciągu pierwszych trzech miesięcy funkcjonowania tych ośrodków przygotowano 618 specjalistów. Trudno ustalić czy były organizowane następne kursy, już bowiem w pierwszych miesiącach 1946 roku szkoły te kolejno rozformowywano. Można przypuszczać, że jeśli nawet kontynuowano w nich szkolenie, to najprawdopodobniej w ograniczonym zakresie. Pod koniec 1945 roku zrezygnowano już z dalszego szkolenia pomocniczego personelu technicznego systemem skróconych kursów. Jedynie grupy, które wcześniej rozpoczęły szkolenie, miały je dokończyć do wiosny 1946 roku według starych programów. Wynikało to z faktu, że w tym okresie udało się w stopniu zadowalającym zapewnić potrzeby jednostek na kadry techniczne

szczebla podstawowego. W związku z tym możliwe było, a jak wykazała praktyka, nawet konieczne, zwrócenie większej uwagi na jakość szkolenych kadr. Należało również skoncentrować większy wysiłek na przygotowaniu kadr technicznych éredniego szczebla.

Do listopada 1946 roku Techniczna Szkoła Lotnicza nie kształciła oficerów. Jej absolwenci otrzymywali stopnie podoficerskie, chociaż zdarzały się przypadki, że część z nich awansowano do stopni chorążych. Wielu jednak absolwentów szkoły w drodze wyróżnień, już w jednostkach awansowano do stopni oficerskich. I właśnie dla tych wyróżniających się oficerów pod koniec 1946 roku został zorganizowany w szkole pierwszy kurs instruktorów oraz inżynierów pułku. W kursie instruktorów uczestniczyło 47 oficerów, w kursie inżynierskim - 10.

W 1947 roku w Technicznej Szkole Lotniczej, oprócz podoficerów-mechaników lotniczych różnych specjalności, szkolono również oficerów-techników kluczy - oraz na specjalnych kursach - oficerów przewidzianych na stanowiskach starszych techników eskadr. W pierwszym takim kursie, który trwał od stycznia do maja 1947 roku, uczestniczyło 30 wyróżniających się oficerów ze wszystkich jednostek lotniczych. Ogółem w 1947 roku Techniczna Szkoła Lotnicza wyszkoliła 121 i przeszkoliła ok. 100 oficerów o różnych specjalnościach technicznych. Umożliwiło to niemalże pełne obsadzenie oficerami większości stanowisk dowódczo-technicznych w jednostkach lotniczych.

Główną rolę w procesie kształcenia polekich kadr personelu latającego odgrywała Oficerska Szkoła Lotniczą Wojska Polskiego, która w marcu 1945 r. przemianowana została na Oficerską Szkołę Lotniczą /OSL/. Szkolono w niej podstawowe kadry specjalistyczne personelu latającego - pilotów, nawigatorów i strzelców pokładowych, a począwszy od jesieni 1946 roku, również lotnicze kadry dowódczo-éztatowe podstawowego i éredniego szczebla.

Szkolenie pierwszych grup podchorążych i kursantów rozpoczęto w szkole już na początku stycznia 1945 roku, według skróconych przewidzianych na czas wojny programów. Już w czerwcu tego roku, ukończyła program szkolenia podstawowego na samolotach Ut-2 pierwsza 49 osobowa grupa pilotów. 19 z nich, po awansowaniu do stopni chorążych, pozostawiono w szkole w charakterze instruktorów, pozostałych natomiast skierowano do 15 szkolno-treningowego pułku lotniczego, gdzie kontynuowali dalsze szkolenie na samolotach szkolno-bojowych. W sierpniu 1945 roku zakończyła program szkolenia podstawowego kolejna 79 osobowa grupa pilotów. W tym samym miesiącu ukończyła kurs 58 osobowa grupa strzelców radiotelegrafistów. 2 lutego 1946 roku odbyła się pierwsza promocja

54 osobowej grupy nawigatorów, szkolonych według skróconego programu. Wielu z nich pozostało w szkole w charakterze wykładowców i instruktorów. M.in. wtedy rozpoczęli swoją długoletnią karierę dydaktyczną ppor. E. Grysiewicz, chor.chor. J. Romanowicz, M. Wojewódzki i wielu innych.

Bardzo liczna grupa młodych kadr personelu latającego opuściła szkołę w lipcu 1946 roku. Była to pierwsza w okresie powojennym promocja, w czasie której absolwenci oprócz stopni oficerskich, otrzymali również tytuły pilotów samolotów bojowych. Ogółem promowano wówczas 121 pilotów, z tego 28 przeszkolonych na samoloty myśliwskie, 31 na samoloty szturmowe i 62 na samoloty szkolne. Promocja miała niezwykle uroczysty charakter. Swoistą wymowę miał fakt, że odbywała się 22 lipca w dniu święta odrodzenia. Była więc niejako symbolem odradzającego się lotnictwa polskiego, a jednocześnie zamykała określony etap szkolenia, zapoczątkowany jeszcze w okresie wojny. Cechą charakterystyczną tego etapu było dążenie do wyszkolenia jak największej ilości personelu latającego w możliwie najkrótszym czasie.

Począwszy od 1947 roku, większą uwagę zaczęto zwracać na jakość kadr lotniczych i to zarówno pod względem ich doboru jak i szkolenia. W związku z tym, zrezygnowano z nadmiernego skracania programów szkolenia, wydłużając okres szkolenia pilotów i nawigatorów do dwóch a nawet trzech lat.

W latach 1947-1949 odbyły się w Oficerskiej Szkole Lotniczej cztery dalsze promocje. 11 maja opuścili mury szkoły m.in. pierwsi polscy piloci lotnictwa bombowego, 13 grudnia 1947 roku promowano aż 134 oficerów-pilotów i nawigatorów. W czasie tej promocji stopnie oficerskie otrzymali również piloci bombowi, absolwenci radzieckiej szkoły lotniczej w Engelsie. 5 września 1948 roku promowano dalszych 89 pilotów. Ostatnia w tym okresie - siódma promocja miała miejsce we wrześniu 1949 roku. Zwraca uwagę fakt, że po raz pierwszy uczestniczyli w niej absolwenci szkoleni według trzyletniego programu.

Ogółem w latach 1945-1949 w Oficerskiej Szkole Lotniczej wyszkolono 569 oficerów i chorążych personelu latającego, w tym 101 pilotów lotnictwa myśliwskiego, 103 lotnictwa szturmowego, 46 lotnictwa bombowego, 214 lotnictwa pomocniczego oraz 105 nawigatorów.

Jak na ówczesny stan ilościowy lotnictwa polskiego była to ilość w zasadzie pokrywająca najpilniejsze bieżące potrzeby kadrowe na personel latający.

W zakres szkolenia kadr lotniczych w Oficerskiej Szkole Lotniczej wchodziły przedmioty, które można by umieścić w czterech działach:

ogólnorozwojowym, ideowo-politycznym, ogólnowojskowym i specjalistyczno-lotniczym. Proporcje czasu przeznaczanego na poszczególne działy przedmiotowe zmieniały się w różnych okresach i były warunkowane aktualnymi potrzebami i możliwościami. Niewątpliwie najwięcej czasu przeznaczano na szkolenie specjalistyczno-lotnicze, chociaż w pierwszych latach powojennych istniała również szczególna potrzeba szkolenia ogólnorozwojowego i ideowo-politycznego. Wynikało to z faktu, że podczas naboru kandydatów do szkoły zwracano uwagę głównie na ich pochodzenie społeczne oraz stosunek do ówczesnej rzeczywistości. Wykształcenie natomiast traktowano, często jako czynnik drugorzędny. Jednak w trakcie szkolenia wyłaniała się pilna potrzeba podniesienia na wyższy poziom również wiedzy ogólnej i społeczno-politycznej, ponieważ od tego między innymi zależała efektywność szkolenia specjalistycznego./

Szkolenie specjalistyczno-lotnicze realizowano systemem zajęć teoretycznych i praktycznych. Zarówno w szkoleniu teoretycznym, jak i praktycznym występowały zasadniczo dwa podstawowe etapy. W pierwszym etapie szkolenia teoretycznego dominowała tematyka ogólnorozwojowa oraz tematyka związana z teoretycznym przygotowaniem podchorążych do lotów na samolotach szkolnych. Etap ten kończył się egzaminami stanowiącymi dopuszczenie do szkolenia praktycznego w powietrzu. Drugi etap szkolenia teoretycznego miał na celu poszerzenie i pogłębienie wiadomości z przedmiotów specjalistyczno-lotniczych i był prowadzony równoległe ze szkoleniem praktycznym na samolotach szkolno-bojowych.

/Szkolenie praktyczne, prowadzono w pierwszym etapie na samolotach szkolnych typu Ut-2, Po-2 i Szcze-2, natomiast w drugim etapie w poszczególnych grupach specjalistycznych na odpowiednich typach samolotów szkolno-bojowych. I tak np. podchorążowie lotnictwa bombowego szkolili się na samolotach Spe-2, grupy szturmowców na samolotach SIł-2, a grupy myśliwców na samolotach SJak-9. Grupy nawigatorów praktyczne szkolenie przechodziły na samolotach Szcze-2, Po-2 oraz Spe-2./

Tematyka i zakres szkolenia praktycznego w powietrzu umożliwiały opanowanie przez podchorążych techniki pilotażu /nawigowania/ na określonych typach samolotów szkolnych i szkolno-bojowych oraz zdobycie podstawowych umiejętności w zakresie elementów bojowego zastosowania, jak np. loty po trasie, bombardowanie, strzelanie do celów naziemnych i powietrznych, walki powietrzne itp.

Ogólnie można powiedzieć, że Oficerska Szkoła Lotnicza stanowiła, dla młodych pilotów i nawigatorów, zaledwie pierwszy szlif specjalistyczny. Właściwe szkolenie i doskonalenie bojowe personelu latającego miało być i było realizowane w pułkach lotniczych.

Szkolenie personelu latającego w pułkach lotniczych miało na celu pogłębienie wiedzy teoretycznej i praktycznej zdobytej przez podchorążych w Oficerskiej Szkole Lotniczej oraz poszerzenie jej o nowe treści, a w odniesieniu do szkolenia praktycznego o nowe elementy zastosowania bojowego. Ostatecznym efektem tego szkolenia miało być osiągnięcie przez załogi pełnej gotowości bojowej do wykonywania zadań w powietrzu w każdych warunkach atmosferycznych, zarówno w dzień, jak i w nocy. Szkolenie w pułkach było więc kontynuacją procesu szkolenia zapoczątkowanego w Oficerskiej Szkole Lotniczej, z tym jednak, że miało ono poszerzony zakres i charakter. Prowadzono je przy tym głównie pod kątem przygotowania poszczególnych załóg i całych jednostek do realizacji zadań bojowych.

Ważnym elementem w procesie szkolenia i doskonalenia bojowego w pułkach lotniczych było szkolenie taktyczno-operacyjne. Jego zakres i problematyka tematyczna określane były przez dyrektywy ministra obrony narodowej i dyrektywy dowódcy wojsk lotniczych oraz przez programy szkolenia taktyczno-operacyjnego opracowywane przez Wydział Operacyjno-Wywiadowczy Sztabu Dowództwa Wojsk Lotniczych.

Tematyka szkolenia taktyczno-operacyjnego dostosowywana była do aktualnych potrzeb wynikających ze szkolenia specjalistycznego. Występowało bowiem ściśle zazębienie tematyczne pomiędzy tymi dwoma działaniami szkolenia.

W latach 1945-1947 zwracano głównie uwagę na teoretyczną stronę tej problematyki, natomiast w latach 1948-1950 uczono dowództwa i sztaby, a także poszczególne załogi personelu latającego, praktycznej realizacji określonych zadań taktyczno-operacyjnych.

Na szkolenie teoretyczne z zakresu problematyki taktyczno-operacyjnej przeznaczano średnio w grupach personelu latającego około 10% ogólnego czasu przewidzianego na zajęcia teoretyczne. I tak na przykład w letnim okresie szkoleniowym 1947 roku na ogólną ilość 430 godzin planowanych zajęć teoretycznych, 40 godzin przeznaczono na tematykę taktyczno-operacyjną.

Około 80% tematów ze szkolenia taktyczno-operacyjnego dotyczyło problematyki współdziałania rodzajów broni, pozostałe 20% stanowiła tematyka armii obcych. A oto kilka przykładowych tematów zaczerpniętych z różnych okresów szkoleniowych:

- rozpoznanie powietrzne i śledzenie sytuacji na polu walki;
- działania kluczy i eskadry na punkt oporu przeciwnika;

- działania pułku lotnictwa szturmowego na siłę żywą nieprzyjaciela w rowach ciągłych;
- współdziałanie lotnictwa z wojskami naziemnymi w okresie natarcia;
- działania lotnictwa szturmowego na korzyść grup szybkich;
- taktyczne zasady działań lotnictwa szturmowego na obiekty morskie, we współdziałaniu z Marynarką Wojenną itp.

Szkolenie z zakresu tematyki taktyczno-operacyjnej realizowano w pułkach początkowo w trzech grupach szkoleniowych, a mianowicie:

- w grupie dowódcy pułku, w skład której wchodził szef sztabu, zastępcy dowódcy pułku i dowódcy eskadr;
- w grupie szefa sztabu, w skład której wchodził pomocnicy szefa i szefowie służb;
- w grupie personelu latającego.

W listopadzie 1948 roku wprowadzono nowy podział, tworząc aż sześć odrębnych grup szkoleniowych. Utworzono wówczas:

- grupę sztabową;
- grupę dowódców eskadr;
- grupę dowódców kluczy;
- grupę pilotów drugiego roku szkolenia i starszych;
- grupę pilotów pierwszego roku szkolenia;
- grupę strzelców pokładowych. /

Za szkolenie taktyczno-operacyjne personelu latającego odpowiedzialny był dowódca pułku, który kierował tym szkoleniem za pośrednictwem zastępców i szefów służb. Bezpośrednią odpowiedzialność za przebieg i rezultaty szkolenia ponosił z ramienia dowódcy pułku oficer operacyjny, który wspólnie z szefem sztabu opracowywał półroczne i miesięczne plany tego szkolenia. Natomiast wiodącą rolę w praktycznej realizacji szkolenia odgrywali dowódcy eskadr oraz dowódcy kluczy.

Dla ułatwienia planowania i realizacji szkolenia taktyczno-operacyjnego w pułkach, do programów tematycznych z tego działu szkolenia, dołączono szczegółowe wskazówki metodyczne określające czas i formę przeprowadzenia zajęć z poszczególnych tematów.

Formy szkolenia taktyczno-operacyjnego dostosowywane były do aktualnego poziomu szkolonych. W pierwszym etapie dominowały wykłady, seminaria oraz samodzielne studiowanie określonych tematów. W następnym dopiero etapie wprowadzano ćwiczenia grupowe, ćwiczenia na mapach, gry wojenne oraz ćwiczenia lotniczo-taktyczne.

Ćwiczenia grupowe jako pomost pomiędzy teorią i praktyką stanowiący wstęp do ćwiczeń lotniczo-taktycznych, będących podstawową formą szkolenia praktycznego z zakresu tematyki taktyczno-operacyjnej. Pokazywano

w nich jak należy wykorzystywać i stosować wiedzę teoretyczną w konkretnych sytuacjach taktycznych. Występowanie wielu ćwiczących w tej samej roli, proponowanie różnych decyzji na wykonanie tego samego zadania, możliwość przedyskutowania proponowanych rozwiązań i ostateczny wybór najwłaściwszej decyzji, to główne zalety tej formy szkolenia.

Ćwiczenia lotno-taktyczne dzielono na jednostronne i dwustronne. Ćwiczenia jednostronne prowadzono głównie z młodym personelem. Zawierały one wiele elementów umownych i miały na celu przede wszystkim ugruntowanie wiadomości teoretycznych młodego personelu. Ćwiczenia dwustronne zawierały znacznie mniej elementów umownych. Przebiegały one w warunkach zbliżonych do rzeczywistych warunków pola walki. Uczestniczyły w nich w zasadzie wszystkie rodzaje lotnictwa. Przeprowadzano je na wcześniej wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych poligonach, na których zgodnie z założeniami ćwiczenia stwarzano odpowiednie sytuacje taktyczne.

W ramach ćwiczeń lotno-taktycznych, podczas jednego lotu, poszczególne załogi wykonywały wiele elementów zastosowania bojowego, a między innymi lot po trasie połączony z wyjściem na nakazany cel w określonym czasie, rozpoznanie, bombardowanie, strzelanie do imitowanych celów powietrznych czy naziemnych.

W celu doskonalenia współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi poszczególne okręgi wojskowe organizowały ćwiczenia połączone, w których uczestniczyły wydzielone siły wojsk lądowych i lotnictwa.

Pierwsze w okresie powojennym ćwiczenia lotno-taktyczne miały z wielu względów charakter mocno ograniczony zarówno pod względem rozmachu, zaangażowanych sił i środków, jak i przerabianej problematyki. Niemniej przyczyniły się one w bardzo poważnym stopniu do podniesienia na wyższy poziom ogólnego wyszkolenia i przygotowania młodych załóg do wykonywania zadań bojowych. W trakcie ich realizacji zdobywano cenne doświadczenia z zakresu planowania i organizacji współdziałania rodzajów lotnictwa oraz lotnictwa z wojskami lądowymi. Pogłębiano doświadczenia z zakresu organizacji dowodzenia oraz opracowywania dokumentów bojowych. Przygotowywano i doskonalono bazę szkoleniową wyposażając odpowiednio poligony. Ogólną intencją ćwiczeń tego rodzaju było dążenie do stworzenia na poligonach sytuacji zbliżonych do przewidywanego pola walki.

W ciągu tych pierwszych kilku lat, bazując na bogatych doświadczeniach drugiej wojny światowej opracowano szereg tematów z taktyki oraz upowezeczniłono i wdrożono w trakcie szkolenia wiele najnowszych osiągn-

nięć z zakresu wiedzy taktycznej. Wypracowano wreszcie właściwą, nowoczesną metodykę prowadzenia zajęć taktycznych, polegającą na stopniowaniu trudności w szkoleniu, od wykładów poprzez ćwiczenia grupowe, ćwiczenia na mapach, aż do ćwiczeń lotno-taktycznych.

W podsumowaniu problematyki dotyczącej procesu szkolenia kadr personelu latającego w pierwszym powojennym pięcioleciu można chyba stwierdzić, że najogólniej biorąc proces ten przebiegał sprawnie, chociaż w trakcie jego realizacji napotymano na cały szereg poważnych trudności.

Główną rolę w tym procesie odgrywały Oficerska Szkoła Lotnicza i pułki lotnicze. Zarówno w szkole, jak i w pułkach z każdym kolejnym okresem szkoleniowym wypracowywano nowe i doskonalono poprzednio stosowane formy i metody szkolenia. Ulegał poszerzeniu zakres szkolenia oraz pogłębiała się jego jakość.

Do bezspornych osiągnięć w tym okresie należy zaliczyć w pierwszym rzędzie:

- stworzenie od podstaw i rozbudowanie na miarę ówczesnych potrzeb nowoczesnej bazy szkoleniowej przygotowanie sal wykładowych i gabinetów metodycznych oraz wyposażenie ich w niezbędne urządzenia i pomoce naukowe;
- przygotowanie odpowiednich materiałów szkoleniowych, podręczników, instrukcji, regulaminów, programów szkolenia bojowego itp.;
- wyszkolenie kadr dydaktyczno-instruktorskich dla potrzeb Oficerskiej Szkoły Lotniczej i jednostek bojowych;
- wyszkolenie zastępów własnych młodych kadr personelu latającego;
- stworzenie nowoczesnego systemu szkolenia personelu latającego opartego na najnowszych doświadczeniach własnych i radzieckich oraz wypracowanie odpowiednich form, sposobów i metod szkolenia.

Pozytywne rozwiązanie wyżej wymienionych oraz szeregu innych ważnych problemów już w tym okresie stwarzało korzystną podstawę wyjściową dla szkolenia kadr lotniczych w latach pięćdziesiątych.

Warto również podkreślić, że w procesie przygotowania kadr dla lotnictwa w pierwszych latach powojennych znaczną rangę nadawano przedsięwzięciom zmierzającym do tworzenia zaplecza kadrowego. Istotnym osiągnięciem na tym polu działalności było opracowanie systemu mobilizacyjnego, którym objęto wszystkich rezerwistów, specjalistów lotniczych. Zaprowadzono ewidencję przeszkolonych i zwalnianych do rezerwy specjalistów. Otrzymali oni przydziały mobilizacyjne na wypadek wojny oraz zostali objęci obowiązkiem okresowego przeszkalanania w jednostkach lotniczych.

Zorganizowano również specjalne szkoły podchorążych rezerwy perso-

nelu latającego i technicznego. Przy Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie utworzono 50-osobową eskadrę podchorążych rezerwy personelu latającego, natomiast przy Technicznej Szkole Lotniczej w Zamościu powstał 25-osobowy pluton personelu technicznego. Rekrutacja do szkół odbywała się na zasadzie zaciągu ochotniczego. Warunkiem przyjęcia do szkoły było m.in. posiadanie średniego wykształcenia ogólnego lub technicznego. Po rocznym szkoleniu i pomyślnie zdanych egzaminach absolwenci otrzymywali stopnie chorążych rezerwy. Ci natomiast, którzy nie zdali egzaminów otrzymywali stopnie podoficerskie i byli kierowani do jednostek w celu odbycia normalnej służby wojskowej.

Na szczególne podkreślenie zasługuje podejmowane już w tym okresie próby szkolenia lotniczych specjalistów technicznych poza wojskiem. Specjalne stypendia lotnicze dla studentów wyższych szkół inżynierskich czy politechnik miały stanowić zachętę do służby w lotnictwie. Jednak wbrew oczekiwaniom nie osiągnięto tą drogą większego dopływu kadr.

Czy i w jakim stopniu, przedstawiłone wyżej przedsięwzięcia i zabiegi organizacyjno-szkoleniowe doprowadziły do polonizacji kadr ludowego lotnictwa polskiego?

Opracowany w sierpniu 1945 roku plan stopniowego zastępowania personelu radzieckiego, przeszkolonym personelem polskim zakładał zakończenie zasadniczego etapu tego procesu do końca 1947 roku. I faktycznie w grudniu 1947 roku pełniło służbę w lotnictwie polskim zaledwie 200 radzieckich oficerów i 6 podoficerów. W międzyczasie natomiast odeszło z naszego lotnictwa ogółem ok. 12 tysięcy radzieckich specjalistów lotniczych.

W ramach polonizacji, już od jesieni 1945 roku zaczęto stopniowo wprowadzać do poszczególnych pionów organizacyjnych dowództwa i sztabu wojsk lotniczych stanowiska zastępców. Obsadzano je oficerami wyszkolonymi w szeregach ludowego WP, którzy występując w roli dublerów zdobywali potrzebną wiedzę i praktykę, by następnie po 4-6 miesiącach przejąć obowiązki od oficerów radzieckich. Podobną praktykę stosowano następnie na stanowiskach kierowniczych w dywizjach lotniczych, pułkach lotnictwa bojowego i pomocniczego oraz we wszystkich pozostałych jednostkach i oddziałach lotniczych. Praktycznie więc każdy oficer radziecki piastujący kierownicze stanowiska w lotnictwie polskim miał przydzielonego następcę. Można by nawet mówić o nieopisanej, aczkolwiek ogólnie stosowanej zasadzie, iż każdy odchodzący z naszego lotnictwa specjalista radziecki przygotowywał swojego polskiego następcę. W od-

niesieniu do kadr dowódczo-sztabowych szczebla wyższego i średniego zasada ta została sprowadzona do rangi obowiązku służbowego i znalazła oficjalne odbicie w rozkazach, zarządzeniach i wytycznych ministra obrony narodowej i dowódcy wojsk lotniczych. W ten sposób do końca 1946 roku przygotowano do objęcia kierowniczych stanowisk wielu oficerów polskich, którzy sukcesywnie przejmowali obowiązki od oficerów radzieckich.

Jednocześnie w tych ogniwach organizacyjnych, których kierownictwo objęli oficerowie polscy, zaczęto wprowadzać etaty tzw. doradców M.in. w pułkach lotniczych wprowadzono etaty doradców dowódców i szefów sztabów pułków, a w eskadrach lotniczych etaty instruktorów.

Kandydatów na stanowiska doradców i instruktorów dobierano spośród najzdolniejszych oficerów radzieckich, pełniących dotychczas służbę w jednostkach lotnictwa polskiego. Zgodnie z instrukcją regulującą tok pracy doradców radzieckich, która weszła w życie w październiku 1946 roku, każdy doradca był współodpowiedzialny za całość pracy na określonym stanowisku. W praktyce doradcy nie krępowali inicjatywy polskich dowódców i bez wyraźnej potrzeby nie ingerowali w wewnętrzne sprawy jednostek ani też w kompetencje dowódców polskich.

Jak wykazała praktyka, wprowadzone na okres przejściowy etaty zastępców i doradców zdały egzamin w całej rozciągłości. Wyeliminowano w ten sposób niebezpieczeństwo obsady kluczowych stanowisk w lotnictwie polskim przez ludzi nie w pełni przygotowanych do trudnych i odpowiedzialnych zadań.

Rekapitulując, można stwierdzić, że już w okresie pierwszego powojennego pięciolecia uczyniono wiele w dziedzinie przygotowania kadr dla lotnictwa. Zorganizowano od podstaw szkolnictwo, a jednocześnie w miarę zdobywania doświadczeń, podejmowano próby jego reformowania. Wypracowano formy i metody szkolenia teoretycznego i praktycznego wszystkich grup specjalistów lotniczych. Stworzono określony system szkolenia kadr dla lotnictwa, który zaspokajał potrzeby bieżące, a jednocześnie przygotowywał kadry na przyszłość.

III. SPRZĘT BOJOWY JEDNOSTEK LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO W LATACH 1945-1950

W pierwszych latach powojennych ludowe lotnictwo polskie wykorzystywało do celów szkoleniowych te same typy samolotów, jakimi dysponowało, w końcowej fazie wojny. Były to: w lotnictwie bojowym - samoloty bombowe Pe-2, samoloty szturmowe Ił-2, samoloty myśliwskie Jak-9 /Jak-3/;

w lotnictwie pomocniczym - samoloty Po-2 i Li-2 oraz w szkolnictwie samoloty Ut-2, a także szkolne wersje samolotów bojowych - Spe-2, SIł-2 i SJak-9. Zakładając, że są to samoloty ogólnie znane, z opracowań i publikacji dotyczących rozwoju i działań bojowych ludowego lotnictwa polskiego w okresie II wojny światowej, ograniczę się jedynie do przypomnienia ich ważniejszych cech i możliwości taktyczno-technicznych.

Samolot Pe-2 był klasycznym bombowcem nurkującym, średniego zasięgu, przeznaczonym w zasadzie do bezpośredniego wsparcia działań wojsk lądowych w strefie taktyczno-operacyjnej. Zaletą szczególną tego samolotu było przystosowanie go do wykonywania zadań bojowych z lotu nurkowego. Duża rozpiętość prędkości - od minimalnej 170 km/h, do maksymalnej 460 km/h oraz możliwość osiągnięcia pułapu do 10 000 m gwarantowały znaczną swobodę manewru prędkością i wysokością lotu. Uzbrojenie "Peszki" mogło występować w różnych wariantach, najczęściej jednak w jego skład wchodziły dwa najcięższe karabiny maszynowe UBT kal. 12,7 mm oraz dwa karabiny maszynowe typu SzKAS kal. 7,62 mm. Ponadto samolot ten mógł zabierać ładunek bomb do 1200 kg. Był to samolot konstrukcji całkowicie metalowej, o bardzo dużej odporności, wytrzymałości i żywotności eksploatacyjnej.

Do uzbrojenia ludowego lotnictwa polskiego samoloty Pe-2 weszły wiosną 1945 r. Wyposażona w nie została 1 DLB. Po jej rozformowaniu, wszystkie samoloty Pe-2 przejął 7 samodzielny pułk bombowców nurkujących. Dowództwo pułku, a szczególnie jego pion techniczny, zobowiązano do zabezpieczenia i konserwacji nadwyżek samolotów, które miały stanowić trwałą rezerwę dla lotnictwa bombowego. W miarę upływu czasu i zużycia technicznego samolotów eksploatowanych, sięgano do tych rezerw, co doprowadziło w końcu do ich wyczerpania. Nastąpiło to jednak dopiero w latach pięćdziesiątych, kiedy to wysłużone "Peszki" zaczęto stopniowo zastępować samolotami bombowymi Tu-2, a następnie bardziej nowoczesnymi samolotami bombowymi o napędzie odrzutowym typu Ił-28.

Samolot Ił-2 to najbardziej popularny samolot szturmowy okresu II wojny światowej. Elementem decydującym o wartości bojowej tego samolotu było niewątpliwie jego uzbrojenie oraz ogólne przystosowanie do działań szturmowych. Serie produkcyjne pochodzące z ostatnich lat wojny posiadały w zasadzie uzbrojenie ujednolicone. Dotyczyło to szczególnie stałego uzbrojenia strzelackiego. W jego skład wchodziły najczęściej dwa karabiny maszynowe SzKAS kal. 7,62 mm, jeden karabin maszynowy UBT kal. 12,7 mm oraz dwa działka VJA kal. 23 mm. Natomiast uzbrojenie ra-

kietowo-bombowe mogło występować w kilku różnych wariantach. Istotnym elementem tego uzbrojenia były pociski raketowe oraz małokalibrowe bomby przeciwczołgowe o kumulacyjnym działaniu.

Do wyposażenia lotnictwa polskiego samoloty Ił-2 weszły w sierpniu 1944 r. po przekazaniu dowództwu polskiemu 611 radzieckiego pułku lotnictwa szturmowego wyposażonego w te właśnie samoloty. Począwszy od 23 sierpnia, pułk ten, przemianowany następnie na 3 pułk lotnictwa szturmowego, odnosił poważne sukcesy na szlaku od Warki do Łaby.

W dniu zakończenia wojny w składzie naszego lotnictwa mieliśmy już cztery pułki szturmowe, wyposażone w samoloty Ił-2, natomiast po zakończeniu pokojowej reorganizacji wojsk lotniczych pozostawiono ostatecznie w służbie na okres przejściowy, trzy pułki.

Iły-2 przetrwały w wyposażeniu pułków szturmowych do połowy lat pięćdziesiątych, z tym jednak, że tylko do 1949 r. uzupełniano pułki tego typu samolotami.

Samolot myśliwski Jak-9 był kolejną wersją rozwojową rodziny samolotów typu Jak, konstrukcji znanego konstruktora radzieckiego inż. A. Jakowlewa. Był to samolot jednomiejscowy, dolnopłat o konstrukcji mieszanej, napędzany silnikiem rzędowym WK-105 pf o mocy 1260 KM. Silne uzbrojenie, w skład którego wchodziły 2 nkm, 1 działko oraz 6 pocisków raketowych RS-82, a także możliwość rozwijania znacznej prędkości rzędu 560-620 km/h i osiągnięcia pułapu do 12 000 m, stawiały go w szeregu najlepszych samolotów myśliwskich końcowego okresu drugiej wojny światowej. Niewątpliwą zaletą tego samolotu jako myśliwca była duża zdolność manewrowa. Był to samolot łatwy w pilotowaniu i bardzo zwrotny, co miało szczególne znaczenie w walce powietrznej. Kabina osłonięta z przodu i z tyłu szkłem organicznym umożliwiała dobrą obserwację zarówno przedniej, jak i tylnej półstrefy. Dla ochrony pilota przed pociskami w tyle kabiny umieszczona była przeciwpancerna płyta.

W ludowym lotnictwie polskim samoloty typu Jak znajdowały się od 1943 r. Pod koniec wojny w wyposażeniu czterech pułków myśliwskich było ogółem 159 samolotów typu Jak. Po zmianach organizacyjnych związanych z przechodzeniem wojsk na organizację pokojową pozostawiono w składzie lotnictwa jedynie trzy samodzielne pułki lotnictwa myśliwskiego.

Podstawowym samolotem lotnictwa pomocniczego w pierwszych latach powojennych był powszechnie znany z okresu II wojny światowej wielozadaniowy samolot Po-2. Używany był on do wykonywania różnorodnych zadań.

Dał się poznać jako doskonały nocny bombowiec, jako samolot łącznikowy czy wojenna karetka pogotowia. Oddał wiele usług jako samolot transportowy, przewożąc broń, amunicję, pocztę oraz różnego rodzaju zaopatrzenie dla oddziałów partyzanckich działających na tyłach nieprzyjaciela. Był to praktycznie biorąc samolot do wszystkiego. Jego walory taktyczno-techniczne umożliwiały wykorzystywanie go w każdych warunkach atmosferycznych i terenowych. Odznaczał się łatwością w pilotowaniu i niezwykle małą wymagalnością lotniskową. Mógł startować i lądować niemal w każdym przygodnym terenie. Był to dwupłat konstrukcji drewnianej o budowie kadłuba nieco zróżnicowanej w zależności od wersji np. bombowej czy sanitarnej. Załogę stanowiły w zasadzie dwie osoby - pilot i nawigator. Silnik gwiazdowy M-11 F o mocy 150 KM umożliwiał osiągnięcie prędkości rzędu 120-150 km/h. W okresie powojennym Po-2 używany był głównie jako samolot łącznikowy i szkolny. W latach 50-tych zastępowany był stopniowo przez produkowane w Polsce na licencji radzieckiej, samoloty CSS-13.

W dniu zakończenia wojny ludowe lotnictwo polskie posiadało ogółem 751 samolotów. Ilość ta w pełni pokrywała potrzeby etatowe naszych jednostek lotniczych. Znaczna jednak część samolotów, na skutek poważnego zużycia eksploatacją wojenną wymagała kapitalnych remontów, których przeprowadzenie nastroczało wiele, często nie do pokonania trudności. Brakowało bowiem odpowiedniej bazy remontowej, a przede wszystkim części zamiennych. Z tego powodu część samolotów najbardziej wyeksploatowanych trzeba było przeznaczac do kasacji.

W rezultacie częściowego zużycia wojennego, trudnych warunków pokojowej eksploatacji zastraszająco szybko malała liczba samolotów sprawnych technicznie. I tak na przykład w lipcu 1946 roku, na 762 samoloty stanu faktycznego, aż 220 było niesprawnych. Podobnie rzecz miała się z silnikami. Na stan faktyczny 1398 silników, niesprawnych było 413.

Fakt, że zaledwie rok po zakończeniu wojny ponad 1/4 samolotów i silników było niesprawnych technicznie, stanowił dla naczelnych władz lotniczych wyraźny sygnał, a ta stosunkowo korzystna wyjściowa sytuacja techniczna naszego lotnictwa, zaczyna przybierać wyraźnie niekorzystny obrót.

Wychodząc naprzeciw przewidywanym potrzebom, w czerwcu 1946 roku dowództwo lotnictwa opracowało perspektywiczny plan uzupełnienia i wymiany parku samolotowego, zgodnie z którym przewidywano w latach 1946-1950 zakupienie w Związku Radzieckim ponad 1000 samolotów. Miały to być w większości te same typy, jakie znajdowały się dotychczas w wy-

posażeniu naszych jednostek, pochodzące jedynie z późniejszych lat produkcji. Zgodnie z zakładanym planem, do 1950 roku przewidywano wycofanie z eksploatacji wszystkich samolotów starych, znajdujących się w wyposażeniu jednostek w chwili zakończenia wojny. Faktycznie, na skutek trudności ekonomicznych, ograniczono do minimum zakup nowego, bardzo przecież kosztownego, sprzętu lotniczego.

Ograniczone możliwości zakupu nowych samolotów starano się rekompensować przede wszystkim przez oszczędne gospodarowanie tymi, które znajdowały się aktualnie w uzbrojeniu jednostek. Istotnym pociągnięciem w tym względzie było wycofanie z eksploatacji nadwyżek samolotów powstających po rozformowaniu, w okresie przejścia wojsk lotniczych na pokojową organizację, pięciu pułków lotnictwa bojowego. Większość samolotów z rozformowanych pułków przekazano do specjalnie w tym celu utworzonych magazynów. Jednocześnie dowództwa wszystkich pozostałych pułków zobowiązane zostały rozkazem dowódcy lotnictwa do zakonserwowania 25% najlepszych samolotów i traktowania ich jako nienaruszalnej rezerwy. W ten sposób starano się wydłużyć maksymalnie czasokres eksploatacji starego sprzętu i odwlec moment jego wymiany na nowy.

Podjmując doraźne zabiegi organizacyjno-techniczne, zdawano sobie jednak sprawę, że podstawowym warunkiem utrzymania w sprawności technicznej posiadanego sprzętu oraz pomyślnego przebiegu procesu modernizacji technicznej lotnictwa, jest odbudowa i rozbudowa, w pierwszej kolejności własnej bazy remontowo-naprawczej, a następnie własnego przemysłu lotniczego.

Trudności gospodarcze powojennego okresu, nie pozwalały na stworzenie własnego, silnego przemysłu lotniczego. Tym bardziej, że pierwszy plan trzyletni postawił przed gospodarką narodową jako naczelną zadanie, odbudowę kraju ze zniszczeń wojennych i podniesienie poziomu życia mas pracujących.

Pierwszą pracą nad odbudową przemysłu lotniczego podjęła grupa konstrukcyjna inż.inż. T. Sołtyka, i A. Sułkowskiego już pod koniec 1944 roku. W październiku 1944 roku przy PKWN w Lublinie powstało biuro kon-

strukcyjne kierowane przez T. Sołtyka, które od kwietnia 1945 roku zostało przemianowane na Lotnicze Warsztaty Doświadczalne /LWD/.

Całościę prowadzonych prac naukowo-badawczych kierował Instytut Techniczny Lotnictwa /ITL/, utworzony w 1945 roku w ramach Centralnego Zarządu Przemysłu Zbrojeniowego /CZPZ/, przemianowany w kwietniu 1948 roku na Główny Instytut Lotnictwa /GIL/, a następnie w 1952 roku na Instytut Lotnictwa /IL/.

Godny podkreślenia jest fakt, że mimo niezwykle trudnych warunków, już w pierwszych latach powojennych w biurach konstrukcyjnych i zakładach lotniczych, powstawały pierwsze polskie konstrukcje lotnicze. I tak na przykład 25 października 1945 roku dokonano oblotu pierwszego wykonanego po wojnie samolotu łącznikowo-dyepozycyjnego Szpak-2, wyprodukowanego w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych w Łodzi. W listopadzie tego samego roku dokonano oblotu prototypu dwumiejscowego szkolno-łącznikowego samolotu PZL S-1, konstrukcji inż. E. Stankiewicza. W 1949 roku oblatano prototyp samolotu szkolno-treningowego Junak-2, który następnie produkowany seryjnie znalazł zastosowanie w lotnictwie wojskowym. W 1946 roku inż. T. Sołtyk opracował projekt szkolno-turystycznego samolotu Żak-1. Kolejne wersje tego samolotu były produkowane w niewielkich ilościach od 1948 roku. Ostatnią serię 10 samolotów Żak-3 wyprodukowała załoga LWD w czynie przedzjazdowym z okazji Zjazdu Zjednoczeniowego Partii. W 1948 roku opracowano projekt, a następnie podjęto budowę prototypu 10-miejscowego samolotu transportowego LWD-Miś. Ponadto rozpoczęto pracę nad szeregiem prototypów, które dobrane stopniowo, weszły do produkcji w latach pięćdziesiątych.

Niezwykle istotną rolę w odbudowie polskiego przemysłu lotniczego w pierwszych latach powojennych odegrało Centralne Studium Samolotów /CSS/, utworzone w lipcu 1946 roku w ramach Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego, kierowane przez prof. F. Mieszala. W latach 1946-1950, w biurach konstrukcyjnych CSS rodziły się prototypy szeregu konstrukcji lotniczych m.in. CSS-10, CSS-11, Junak-2, CSS-12. Kontynuacją tych prac było podjęcie w latach pięćdziesiątych przez polski przemysł lotniczy, seryjnej licencyjnej produkcji wielozadaniowego samolotu CSS-13, opartej na dokumentacji radzieckiego samolotu wielozadaniowego Po-2.

Ogólnie można powiedzieć, że lata 1945-1950 nie wniosły wiele nowego w wyposażenie techniczne jednostek, stanowiły jednak ważny etap na drodze powojennego rozwoju przemysłu lotniczego w Polsce. W tym okresie nastąpiła rozbudowa niezbędnej bazy naukowo-badawczej i technicznej, przygotowano zastępy kadr inżyniersko-technicznych, zdobyto bogate do-

świadczenia w zakresie produkcji lotniczej. Dzięki temu w latach pięćdziesiątych możliwe było, w oparciu o radzieckie licencje, podjęcie produkcji pierwszych bojowych samolotów Lim-1, Lim-2 oraz Lim-5.

IV. REORGANIZACJA I MODERNIZACJA LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO W PIERWSZEJ POŁOWIE LAT PIĘDZIESIĄTYCH

Ustalenia ilościowe i organizacyjne zamykające proces przechodzenia wojsk lotniczych na organizację pokojową, dokonane wiosną 1947 roku, miały obowiązywać, generalnie biorąc, do 1950 roku. Już jednak w 1947 roku pojawiły się pierwsze symptomy zmian progresywnych. Znalazły one odbicie w przygotowywanym wówczas długofalowym programie 6-letniego planu rozwoju sił zbrojnych, przewidzianym na lata 1950-1956. Założenia tego planu w odniesieniu do lotnictwa przewidywały m.in. rozwinięcie istniejących pułków w dywizje lotnicze, sformowanie szeregu jednostek lotnictwa pomocniczego, a także rozbudowę pionu tyłów lotniczych.

Do planu tego w 1950 roku wniesiono dość istotne poprawki, zakładające m.in. przyspieszoną rozbudowę jednostek lotnictwa myśliwsko-frontowego i OPL obszaru kraju, utworzenie dywizji lotnictwa Mar. Woj. oraz znaczną rozbudowę szkolnictwa lotniczego.

Wybuch wojny w Korei i wzrost napięcia w sytuacji międzynarodowej, grozący światowym konfliktem zbrojnym spowodowały, że większość z planowanych przedsięwzięć organizacyjnych zrealizowano już w latach 1950-1953. I tak m.in.: wiosną 1950 roku, na bazie istniejących pułków lotnictwa bojowego, sformowano trzy dywizje lotnicze, po jednej z każdego rodzaju lotnictwa. W tym samym roku sformowano również 30 pułk lotnictwa Mar.Woj. oraz Dowództwo Lotnictwa Mar.Woj. W 1951 roku rozpoczęto formowanie dywizji lotnictwa myśliwskiego z przeznaczeniem do wykorzystania w systemie OPL.

Efektom tych przedsięwzięć organizacyjnych było osiągnięcie do końca 1951 roku, stanu ilościowego lotnictwa wynoszącego około 30 tysięcy osób.

Apogeum rozwoju organizacyjnego osiągnęło lotnictwo polskie w 1952 roku, kiedy to sformowano dwa dowództwa korpusów lotniczych, kilka dalszych dowództw dywizji lotniczych, kilkanaście nowych pułków lotnictwa bojowego i pomocniczego oraz szereg oddziałów tyłowych i technicznych niezbędnych do funkcjonowania tak rozbudowanych sił powietrznych. Pod koniec 1952 roku, w skład wojsk lotniczych wchodziło ponad 100 większych i mniejszych jednostek, w tym ponad 20 pułków lotnictwa bojowego. Istniały ponadto trzy pułki i trzy samodzielne eskadry

lotnictwa pomocniczego i specjalnego. W tym czasie, materiałowo-techniczne i lotniskowe zabezpieczenie procesu szkolenia jednostek lotnictwa bojowego i pomocniczego realizowały m.in. 23 bataliony obsługi lotnisk, skupione w trzech brygadach lotniczo-technicznych oraz bataliony budowy lotnisk, bazy, warsztaty remontowo-naprawcze, magazyny, laboratoria oraz inne placówki o charakterze usługowo-naprawczym.

Przeniesione na nowe, znacznie zwiększone etaty dotychczas istniejące szkoły lotnicze: Oficerską Szkołę Lotniczą oraz Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych, zmieniając nazwę tej pierwszej na Oficerską Szkołę Lotniczą nr 4. Utworzono ponadto Oficerską Szkołę Lotniczą nr 5 w Radomiu.

W międzyczasie uruchomiono szereg mniejszych ośrodków szkoleniowych, w których prowadzono intensywne szkolenia lotniczych specjalistów technicznych szczególnie podstawowego.

W tym okresie reorganizację objęto praktycznie wszystkie większe i mniejsze ogniwa organizacyjne wojsk lotniczych. Etat Dowództwa Wojsk Lotniczych zmieniano np. aż czterokrotnie. W ramach reorganizacji przeprowadzonej pod koniec 1954 roku, połączono je z Dowództwem Wojsk Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju, tworząc wspólne Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju.

Równoległe z postępującą reorganizacją wojsk lotniczych, odbywało się przeobrażanie kolejnych jednostek w nowy sprzęt bojowy.

W pierwszej kolejności przeprowadzano modernizację jednostek lotnictwa myśliwskiego, wyposażając część z nich w sprzęt odrzutowy już na początku lat pięćdziesiątych.

W lipcu 1950 roku, zakupiono pierwsze egzemplarze myśliwskich samolotów odrzutowych - Jak-17. Nie znalazły one jednak szerszego zastosowania w jednostkach bojowych. Jedynie szkolne wersje tych samolotów wykorzystywano jako samoloty przejściowe do przeszkalania pilotów na nowe wersje samolotów odrzutowych - Jak-23, które zaczęły pojawiać się w naszych jednostkach, począwszy od 1951 roku i przetrwały do 1956 roku wypierając w tym okresie samoloty o napędzie tłokowym Jak-9p. Były to, jak na owe czasy, konstrukcje nowoczesne, o dobrych parametrach taktyczno-technicznych i właściwościach lotno-pilotażowych. Osiągały prędkość powyżej 900 km/h, pułap do 10 000 m oraz zasięg 750 km, a z dodatkowymi zbiornikami, powyżej 1000 km. Uzbrojenie Jaka-23 stanowiły dwa działka kalibru 23 mm lub 2 NS-23 kalibru 23 mm, umieszczone w przedniej części kadłuba. Mógł on zabierać również dwie bomby po 60 kg, zawieszane pod skrzydłami, zamiast dodatkowych zbiorników.

Równocześnie z samolotami Jak-23, zaczęły wchodzić do uzbrojenia pułków myśliwskich nowsze wersje tej generacji samolotów myśliwskich, w postaci skośnoskrzydłowych MiG-15. W pierwszej kolejności wyposażono w te samoloty pułki lotnictwa myśliwskiego, przeznaczone do obrony przeciwlotniczej obszaru kraju.

MiG-15 był w zasadzie samolotem wielozadaniowym. Mógł występować w charakterze myśliwca przechwytyjącego, jak i samolotu rozpoznawczego, a także samolotu do zwalczania celów naziemnych. Osiągał prędkość powyżej 1000 km/h, pułap w granicach 15 000 m i zasięg od 1400 do 1900 km/h. Samolot ten posiadał uzbrojenie strzelackie, w skład którego wchodziły: działko dużego kalibru NS-37 lub N-37, dwa działka średniego kalibru NS-23 lub NR-23, umieszczone w lawacie pod kabiną pilota, a także uzbrojenie bombardierskie - dwie bomby o wagomiarze 50 lub 100 kg.

W 1952 roku Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu przystąpiła do seryjnej licencyjnej produkcji MiG-ów-15, które w następnych latach jako Lim-1 i Lim-2, w wersjach: myśliwskiej, rozpoznawczej i szturmowej, w dużych ilościach zaczęły napływać do jednostek bojowych naszego lotnictwa. Szturmową wersję Lim-2, a następnie Lim-5 zaczęto jednak wprowadzać do uzbrojenia polskich pułków szturmowych dopiero po 1955 roku. Wcześniej natomiast, w latach 1949-1955 wysłużone wojenne Ił-2 stopniowo zastępowano kupowanymi w Związku Radzieckim, a następnie w Czechosłowacji, Iłami-10, będącymi zmodyfikowaną wersją Ił-2. Stanowiły one podstawowe uzbrojenie polskich pułków szturmowych jeszcze do 1957 roku, kiedy to zaczęto zastępować je produkowanymi w kraju samolotami Lim-2, a następnie Lim-2K.

Dla pułków bombowych, wyposażonych po zakończeniu wojny w samoloty Pe-2, w styczniu 1950 roku, zakupiono w Związku Radzieckim pierwszą partię bombowców Tu-2. Do końca roku wyposażono w nie jedną całą eskadrę 7 plb. Z dalszego jednak przeobrażenia eskadr w samoloty Tu-2 zrezygnowano, ponieważ już począwszy od 1952 roku, zarysowała się możliwość importu ze Związku Radzieckiego odrzutowych samolotów Ił-28 i one wkrótce stały się podstawowym sprzętem bojowym polskich pułków lotnictwa bombowego i rozpoznawczego. Od 1955 roku szkolne wersje tych samolotów wprowadzono do wyposażenia OSL nr 4 w Dęblinie.

Ił-28 był średnim bombowcem, o trzyosobowej załodze, pilot, nawigator i strzelec radiotelegrafista, wyposażonym w nowoczesną aparaturę radio-nawigacyjną i bombardierską. Mógł zabierać ładunek bomb o łącznej wadze do 3000 kg. Uzbrojenie strzelackie Ił-28 stanowiły 4 szybkostrzel-

ne działka NR-23, z których dwa umieszczone były w spodzie przedniej części kadłuba, dwa natomiast w tylnej części samolotu - w kabynie strzelca radiotelegrafisty. Maksymalna prędkość Ił-a-28 wynosiła około 900 km/h, przelotowa 770 km/h. Mógł on na prędkości ekonomicznej osiągnąć zasięg do 2400 km.

Ogólnie można więc powiedzieć, że dynamicznemu rozwojowi organizacyjnemu lotnictwa w tym okresie, towarzyszył nie mniej dynamiczny rozwój techniczny. W stosunkowo krótkim czasie niemal wszystkie jednostki lotnictwa myśliwskiego i bombowego wyposażone zostały w samoloty odrzutowe.

Przebrojeniu w sprzęt odrzutowy towarzyszyć musiało z kolei unowocześnienie całej bazy lotniskowej i materiałowo-technicznej. Należało zbudować nowoczesne lotniska, przystosowane do bazowania samolotów odrzutowych, wyposażyć je w odpowiednie zabudowania i urządzenia lotniskowe. Lotniska te należało wyposażyć w sprzęt radiotechniczny i radionawigacyjny, umożliwiający wykonywanie lotów w różnych porach doby i różnych warunkach atmosferycznych.

W tym czasie w wyposażeniu jednostek lotniczych zaczęły pojawiać się również pierwsze stacje radiolokacyjne, wykorzystywane głównie do obserwacji i naprowadzania samolotów pełniących dyżury w systemie obrony powietrznej obszaru kraju.

TEORETYCZNA MYŚL LOTNICZA ORAZ POGLĄDY DOKTRYNALNE NA UŻYCIĘ LOTNICTWA

Rozwój polskiej teoretycznej myśli lotniczej w pierwszych latach powojennych zmierzał w kierunku wypracowania wniosków i uogólnień z zakresu użycia lotnictwa, wynikających z doświadczeń drugiej wojny, w tym głównie doświadczeń polskich i radzieckich. Wokół problemów dotyczących bojowego użycia lotnictwa w okresie minionej wojny, a jednocześnie z myślą o wypracowaniu najważniejszych zasad i sposobów użycia lotnictwa w przyszłości, rozwinęła się ożywiona dyskusja zarówno w eztabie Dowództwa Wojsk Lotniczych, jak i na łamach ówczesnych periodyków ogólnowojskowych i lotniczych. Rozpatrywano przede wszystkim rolę i przydatność lotnictwa operacyjnego, w różnych aspektach współdziałania z wojskami lądowymi zarówno w operacji zaczepnej, jak i obronnej.

Za pierwsze teoretyczne ujęcie tej problematyki należy niewątpliwie uznać obszerne studium operacyjno-taktyczne, opracowane przez eztab lotniczy, pod osobistym kierownictwem dowódcy lotnictwa gen. broni T. Pożynina, na temat: "Działania bojowe lotnictwa w armijnej operacji zaczepnej". Przy opracowaniu tego tematu bazowano na doświadczeniach z działań ludowego lotnictwa polskiego, analizując je w różnych płaszczyznach współdziałania lotniczych oddziałów i związków taktycznych z wojskami 1 i 2 armii Wojska Polskiego. Można przypuszczać, że studium to posłużyło następnie do opracowania, w części dotyczącej lotnictwa, pierwszego w okresie powojennym regulaminu walki broni połączonych, wydanego w 1946 roku zawierającego pierwsze oficjalne ustalenia odnośnie roli i miejsca poszczególnych rodzajów wojsk w całościach działań bojowych.

Szczególnie ważną rolę w rozwoju teoretycznej myśli lotniczej odgrywał ukazujący się od 1947 roku, Wojskowy Przegląd Lotniczy. Stanowił on pewnego rodzaju forum wymiany doświadczeń wojennych z zakresu użycia lotnictwa w okresie II wojny światowej, a jednocześnie trybunę dla wymiany poglądów na rolę, miejsce oraz sposoby wykorzystania lotnictwa w ewentualnej przyszłej wojnie.

Cechą szczególną toczącej się dyskusji na łamach ówczesnych periodyków wojskowych było to, że uczestniczyli w niej ludzie posiadający niejednokrotnie bogate doświadczenia bojowe, a jednocześnie pełniący aktualnie odpowiedzialne funkcje w hierarchii dowódczo-estabowej wojsk lotniczych. Ich wypowiedzi były więc nie tylko odzwierciedleniem aktualnych poglądów teoretycznych, ale również i doktrynalnych. Do tego rodzaju artykułów zaliczyć można na przykład artykuł gen. brygady A. Romeyki,

pt. "Działania bojowe lotnictwa w czasie operacji zaczepnej", zamieszczony w 3/1947 numerze Wojskowego Przeglądu Lotniczego. Gen. Romeyko poruszył w nim niezwykle istotny problem dotyczący właściwego i celowego podziału zadań dla poszczególnych rodzajów wojsk, w tym również lotnictwa. Stwierdził wyraźnie, że lotnictwo nie powinno zastępować innych rodzajów broni, lecz potęgować ich siłę działania. Natomiast skuteczność oddziaływania lotnictwa, uzależniał od takich czynników, jak:

- pełne i dokładne zrozumienie przez dowódców lotniczych kierujących działaniami lotnictwa, zadania ogólnego, które ma być wykonane wspólnymi siłami wszystkich zaangażowanych wojsk;

- dokładne uzgodnienie działań co do podziału zadań, celów i terminów;

- dokładne uzgodnienie zasad współdziałania i dowodzenia;

- zapewnienie stałej i niezawodnej łączności pomiędzy wojskami lądowymi a lotnictwem wykonującym określone zadania na ich korzyść;

- rozmieszczenie lotnictwa na lotniskach umożliwiającym ciągłość oddziaływania lotnictwa na obiekty przeciwnika położone w strefie taktycznej i operacyjnej;

- właściwe rozmieszczenie stanowisk dowodzenia, zapewniające zarówno warunki kierowania działaniami lotnictwa, jak i umożliwiające ścisły kontakt, odpowiednich szczebli dowódców lotniczych z dowódcami ogólnowojskowymi.

Tak głębokie i wszechstronne ujęcie całego zespołu problemów decydujących o powodzeniu lotnictwa w walce, wynikało niewątpliwie z dużej wiedzy teoretycznej i bogatego doświadczenia bojowego autora artykułu. Biorąc pod uwagę fakt, że gen. Romeyko obejmował w tym czasie stanowisko dowódcy wojsk lotniczych, można traktować ww. artykuł i zawarte w nim tezy odnośnie współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi jako swego rodzaju wytyczne, pokrywające się z ustaleniami doktrynalnymi. Bardzo charakterystyczny pod tym względem jest jeden z późniejszych artykułów gen. Romeyki, w którym określił on w sposób jednoznaczny rolę i miejsce lotnictwa w ramach sił zbrojnych, stwierdzając m.in., że "lotnictwo jest częścią sił zbrojnych, zdolną do współdziałania na polu walki... oraz do samodzielnych działań niszczycielskich na obszarze krajowym przeciwnika".

Wiele wartościowych spostrzeżeń i uogólnień do rozważań teoretycznych, dotyczących problematyki lotniczej, wniosły artykuły pułkownika dypl. J. Jungrowa, przedwojennego oficera lotnictwa polskiego, a od 1947 roku, pracownika dydaktyczno-naukowego Akademii Sztabu Generalnego

go. Ich szczególna wartość polega m.in. na tym, że zawierają odbicie tendencji i kierunków nauczania problematyki lotniczej w pierwszej wojennej wyższej uczelni dowódczo-sztabowej.

W artykule zamieszczonym na łamach "Bellony", zatytułowanym "Nowe tendencje wojny powietrznej", Jungraw, w oparciu o analizę doświadczeń II wojny światowej polemizuje ze zwolennikami duhatowskich poglądów, wyolbrzymiającymi rolę lotnictwa w działaniach wojennych uzasadniając, że decydujący wpływ na ostateczne rozstrzygnięcie wyniku II wojny światowej wywarły jednak wojska lądowe.

Podobne stanowisko zajmuje i eksponuje autor ww. artykułu w opracowaniach wewnętrznych, wydawanych w Akademii Sztabu Generalnego, jak np. w wydrukowanym skrypcie wykładu na temat roli lotnictwa w ramach sił zbrojnych, gdzie stwierdza m.in., że "Rola lotnictwa we współdziałaniu polega na wsparciu wysiłku wojska, to jest na działaniu opartym na myśli przewodniej operacji naziemnej". I że "Współdziałanie to wówczas jest skuteczne, kiedy towarzyszy wszystkim fazom działania na ziemi, to znaczy od przygotowania operacji naziemnej, przez cały czas jej trwania, aż do jej zakończenia".

Nie są to oczywiście jakieś myśli odkrywcze, niemniej stanowią jednak określoną interpretację i popularyzację ogólnie znanych prawd.

Jest rzeczą charakterystyczną, że w całości rozważań teoretycznych na temat roli lotnictwa w przyszłych działaniach wojennych, dominowała problematyka związana przede wszystkim z lotniczym zabezpieczeniem operacji zaczepnej. Wynikało to niewątpliwie z ujęć regulaminowych, gdzie również preferowano działania zaczepne jako podstawową formę działań bojowych w ogóle. Tym bardziej wartościowy wydaje się artykuł J. Jungrawa dotyczący współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi w obronie.

Do głównych zadań lotnictwa w działaniach obronnych autor zaliczał:

- ✗ osłonę wojsk własnych przed lotnictwem przeciwnika;
- ✓ rozpoznanie powietrzne, mające dostarczyć niezbędnych danych o zamiarach przeciwnika;
- ✓ bezpośrednie wsparcie przeciwnatarć własnych wojsk.

Ponadto zwracał uwagę na konieczność wywalczenia czasowego panowania w powietrzu, traktując to jako niezbędny warunek powodzenia przeciwnatarcia.

Ten sam autor napisał szereg innych artykułów poświęconych problematyce lotniczej, m.in. "Lotnictwo na tle współdziałania broni", "Zwalczanie przez lotnictwo celów naziemnych w locie koszącym i nurkowym".]

które zawierały wiele interesujących spostrzeżeń i uogólnień.

Z innych artykułów poświęconych problematyce lotniczej, a szczególnie współdziałaniu lotnictwa z wojskami lądowymi, na uwagę zasługują m.in.: artykuł E. Głęba dotyczący współdziałania lotnictwa z artylerią oraz artykuł Szczudłowskiego na temat współdziałania lotnictwa z czołgami. Stanowią one swego rodzaju studium doświadczeń wojennych z ostatniej wojny, a jednocześnie zawierają propozycje rozwiązań odpowiednich problemów zarówno współcześnie, jak i w przyszłości.

Niezwykle dużą wartość posiadały artykuły W. Kadzanowicza, ówczesnego szefa Oddziału Wyszkożenia Bojowego, a następnie szefa sztabu wojsk lotniczych. Ich wartość polegała głównie na tym, że miały one charakter instruktorsko-metodyczny. Zawierały bowiem obok określonych poglądów teoretycznych autora, również konkretne wskazówki z zakresu metodyki szkolenia lotniczego. Wystarczy wymienić takie artykuły, jak: "Dowódca eskadry w roli wychowawcy", "Metodyka jako podstawa organizacji wyszkolenia bojowego", "Ćwiczenia lotniczo-taktyczne jako końcowy etap wyszkolenia", aby móc wyobrazić sobie ich przydatność szkoleniową w ówczesnych warunkach.

Nie sposób w tym miejscu szczegółowo analizować całego polskiego dorobku teoretycznego dotyczącego problematyki lotniczej. Nie był on zresztą aż tak olbrzymi. Były to przecież zaledwie pierwsze próby przeniesienia na łamy ówczesnych periodyków wojskowych pewnych myśli, sformułowań czy uogólnień, wynikających głównie z ostatnich doświadczeń wojennych. Warto jednak zwrócić uwagę na szczególną wartość publikowanych w tym okresie artykułów dotyczących problematyki lotniczej. Były one przecież w większości pisane przez uczestników nie tak dawno rozgrywających się wydarzeń wojennych. Z ich treści przebijał jeszcze autentyzm tych doświadczeń, nie zatarty wpływem czasu. Nawiązywały one do bogatych doświadczeń ludowego lotnictwa polskiego, a tym samym kształtowały i utrwały bojową tradycję tegoż lotnictwa. W wielu wypadkach były równoznaczne z merytoryczną interpretacją ustaleń doktrynalnych. Stanowiły bogaty materiał do studiowania dla polskiego personelu lotniczego, wносиły wiele interesujących i nowatorskich poglądów do procesu szkolenia. Wiele z publikowanych artykułów, mogło stanowić i stanowiło doskonały materiał do pogłębiania wiedzy taktyczno-operacyjnej personelu latającego. Stanowiły one ponadto ważny i wartościowy przyczynek w kształtowaniu powojennych poglądów doktrynalnych na użycie lotnictwa.

Rolę i miejsce lotnictwa w przyszłej walce zbrojnej widziano w tym

okresie przez pryzmat doświadczeń dopiero co zakończonej wojny. W związku z tym przewidywane zadania dla lotnictwa, nie różniły się w zasadzie od tych, które wykonywało lotnictwo pod koniec II wojny światowej.

Pierwszy powojenny regulamin walki broni połączonych, precyzował tę rolę w sposób następujący: „Każda większa walka toczy się równocześnie na lądzie i w powietrzu, wskutek czego nie może mieć powodzenia bez wydatnego udziału lotnictwa. Jednym z głównych czynników powodzenia w nowoczesnej walce jest panowanie w powietrzu nad obszarem walki w czasie jej trwania. Lotnictwo współdziałające z wojskiem na lądzie działa jako jeden z głównych rodzajów broni. W kolejnych paragrafach i punktach tego regulaminu określono zadania szczegółowe dla lotnictwa, w różnych rodzajach działań i w różnych sytuacjach taktyczno-operacyjnych. Podobnie jak pod koniec wojny, za podstawową formę działań lotnictwa uznawano natarcie lotnicze, z wyodrębnionymi trzema podstawowymi etapami działań lotnictwa, tj. wstępnym lotniczym przygotowaniem natarcia, bezpośrednim lotniczym przygotowaniem natarcia i lotniczym wsparciem natarcia wojsk lądowych zarówno w czasie przełamania taktycznej strefy obrony, jak i podczas rozwijania powodzenia w głębi operacyjnej. W każdym z tych etapów przewidywano określone zadania dla lotnictwa, nie różniące się również od zadań wykonywanych przez lotnictwo w czasie wojny. Były to zadania typowe dla lotnictwa operacyjnego, realizującego część zadań wynikających z ogólnych celów operacji, w ścisłym współdziałaniu z innymi rodzajami wojsk.

Zarówno wspomniany regulamin walki, jak i inne dokumenty dyrektywne zwracały szczególną uwagę na rolę współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Przewidywano, że w przypadku użycia lotnictwa w całości, na głównym kierunku natarcia frontu, zadania dla lotnictwa na okres wstępnych działań ustalał będzie dowódca frontu, natomiast na okres bezpośredniego przygotowania natarcia, dla wydzielonych sił lotnictwa, dowódca armii ogólnowojskowej. Na szczeblach taktycznych - dywizji ogólnowojskowej i pułku lotniczego, przewidywano szczegółowe uzgodnienie współdziałania przez sztaby zainteresowanych jednostek.

Ogólnie można stwierdzić, że w całokształcie zadań przewidzianych dla lotnictwa, dominowały zadania związane z bezpośrednim wsparciem wojsk na polu walki. Nie znaczy to oczywiście, że widziano rolę lotnictwa tylko i wyłącznie w tym przedziale zadań.

W pierwszych latach powojennych, nasze lotnictwo zachowując bowiem swój ogólny charakter operacyjny, w miarę powtarzających się naruszeń granic powietrznych PRL przez samoloty wywiadowcze państw zachodnich,

spełniało również odpowiednią rolę w systemie obrony przeciwlotniczej obszaru kraju. Od 1947 roku wydzielone siły z pułków lotnictwa myśliwskiego, które w całości nie zatraciły nadal charakteru operacyjnego, wykonywały jednocześnie zadania związane z obroną powietrzną w ramach powstającego systemu OPLOK. Faktycznie więc, już w tym okresie nastąpiło poszerzenie zakresu zadań stawianych przed lotnictwem i włączenie części sił lotnictwa operacyjnego do zadań związanych z obroną powietrzną obszaru kraju.

Reasumując, można więc stwierdzić, że ogólny charakter lotnictwa polskiego w tym okresie był wybitnie operacyjny, w związku z czym w całokształcie zadań przewidzianych dla lotnictwa dominowały zadania o charakterze operacyjnym. Jednak narastanie zagrożenia granic powietrznych PRL, spowodowało już w tym okresie, konieczność wydzielenia części sił operacyjnego lotnictwa myśliwskiego do pełnienia funkcji obronnych, w ramach systemu OPLOK, przynajmniej do czasu, kiedy zaistnieją możliwości rozbudowy lotnictwa i utworzenia nowych pułków lotnictwa myśliwskiego przeznaczonych specjalnie do tego celu.

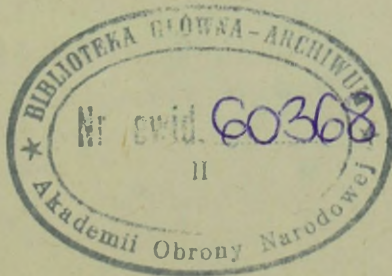
W podsumowaniu przedstawionej wyżej problematyki celowe wydaje się zwrócenie uwagi na rolę i rangę doświadczeń wojennych w kształtowaniu powojennych poglądów na użyciu lotnictwa. Ich bezpośrednim przenośnikiem była ówczesna kadra dowódczo-sztabowa, posiadająca duży zasób wiedzy teoretycznej i praktycznej, popartej bogatym doświadczeniem bojowym. Kadra ta występując w charakterze dowódców różnych szczebli, wykładowców czy instruktorów, przekazywała swoją wiedzę i doświadczenie bojowe zastępcom młodych polskich kadr lotniczych. Ta sama kadra publikując na łamach ówczesnych periodyków wojskowo-lotniczych artykuły na temat doświadczeń wojennych, ukierunkowywała również polską powojenną myśl lotniczą.

Rola doświadczeń wojennych odgrywała niezwykle ważną rolę w całym pokojowym procesie szkolenia. Była niezwykle mocno akcentowana we wszystkich rozkazach, dyrektywach i wytycznych ministra obrony narodowej. Między innymi rozkaz ministra obrony narodowej nr 0705 z 16.11.1945 roku, otwierający pokojowy okres szkolenia wojsk nakazywał, aby "całą działalność w szkoleniu wszystkich rodzajów broni i całego korpusu oficerskiego przenikało dążenie do opanowania tych doświadczeń", a w wytycznych do szkolenia operacyjno-taktycznego wyższych oficerów i sztabów w roku szkolnym 1945/46 podkreślano, że "...głównym zadaniem generałów, oficerów i sztabów jest zeumowanie nagromadzonych doświadczeń bojowych, uporządkowanie, rozszerzenie i pogłębienie wiedzy oraz

przekazanie jej dowódcom niższych szczebli". Celowi temu miało między innymi służyć opracowanie i omówienie najbardziej charakterystycznych operacji i walk z okresu drugiej wojny światowej. Zadanie takie otrzymali wszyscy dowódcy okręgów wojskowych oraz rodzajów broni. Dowódca lotnictwa zobowiązany został na przykład do opracowania w terminie do 15.2.1946 roku tematu pt.: "Bojowe stosowanie lotnictwa w operacjach zaczepnych współczesnej armii, na tle działań 1 i 2 AWP".

Rekapitulując należy stwierdzić, że problem doświadczeń wojennych traktowany był w pierwszych latach pokojowego rozwoju naszego lotnictwa niejako dwupłaszczyznowo: w płaszczyźnie ogólnych doświadczeń i wniosków teoretycznych z działań lotnictwa w II wojnie światowej oraz w płaszczyźnie czysto praktycznej ich adaptacji do bieżącego procesu szkolenia.

Trzeba podkreślić, że bezpośrednio przekazywanie doświadczeń i umiejętności przypadło w udziale tej części kadr lotniczych, która w czasie wojny uczestniczyła w działaniach, a po wojnie pełniła w lotnictwie odpowiedzialne funkcje i szkoliła młode kadry lotnicze.



Motiline warjantj dhiatan
WOPŁ podras odfisania
kderenia. zmasowanego