

Grey Scale #13



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

# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OP  
KATEDRA WOJSK LOTNICZYCH

## DOWODZENIE LOTNICTWEM SIŁ POWIETRZNYCH

Studium operacyjne

Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej

~~S 4209~~



05-004209-002-0

WARSZAWA

68822



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

---

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ  
KATEDRA WOJSK LOTNICZYCH

Kryzysowe



## DOWODZENIE LOTNICTWEM SIŁ POWIETRZNYCH

Studium operacyjne



---

WARSZAWA

1999

**Zespół autorski:**

- 1. Kierownik zespołu - płk pil. dr hab. Stanisław ZAJAS**  
(wstęp, rozdział 3, 4, zakończenie)
- 2. Członek zespołu – mjr dypl. nawig. Jacek NOWAK**  
(rozdział 1, 2)

## Spis treści

<b>WSTĘP .....</b>	<b>4</b>
<b>1. DOWODZENIE LOTNICTWEM POLSKIM W ASPEKTCIE HISTO- RYCZNYM .....</b>	<b>13</b>
1.1. Dowodzenie polskim lotnictwem w okresie międzywojennym i w czasie II wojny światowej .....	16
1.2. Dowodzenie polskim lotnictwem w okresie powojennym .....	42
1.2.1. Rozwój organizacyjny polskiego lotnictwa w okresie powojennym ...	43
1.2.2. Rozwój systemu i procedur dowodzenia w okresie powojennym .....	49
<b>2. DOWODZENIE LOTNICTWEM WOJSK LOTNICZYCH I OBRO- NY POWIETRZNEJ PRZED PRZYJĘCIEM POLSKI DO NATO (1990 – 1999) .....</b>	<b>78</b>
2.1. System dowodzenia lotnictwem Wojsk Lotniczych i Obrony Po- wietrznej w latach 1990 – 1999 .....	79
2.2. Sposób dowodzenia lotnictwem Wojsk Lotniczych i Obrony Po- wietrznej w latach 1990 – 1999 .....	102
<b>3. DOWODZENIE LOTNICTWEM SIŁ POWIETRZNYCH NATO .....</b>	<b>116</b>
3.1. Zasady i system dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych NATO ....	116
3.2. Procedury dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych NATO .....	139
<b>4. KONCEPCJA PRZYSZŁOŚCIOWEGO SYSTEMU I SPOSOBU DOWODZENIA LOTNICTWEM SIŁ POWIETRZNYCH RP .....</b>	<b>162</b>
4.1. Zakres i sposób integracji lotnictwa Sił Powietrznych RP i NATO podstawą zmian w systemie i sposobie dowodzenia .....	162
4.2. Przyszłościowy system i sposób dowodzenia lotnictwem Sił Po- wietrznych RP .....	172
<b>ZAKOŃCZENIE .....</b>	<b>189</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>190</b>

## WSTĘP

Koniec XX wieku wiąże się z epokowymi przemianami w Europie i świecie. Do najistotniejszych z nich należy z pewnością upadek systemu nazywanego komunistycznym, rozwiązanie Układu Warszawskiego, odrodzenie się demokratycznych państw w Europie Środkowej i Wschodniej. Proces przemian niesie z sobą wielkie wyzwania. Takim wyzwaniem było dążenie Polski do struktur zachodnioeuropejskich, co na obecnym etapie zaowocowało przyjęciem naszego Kraju do NATO w dniu 12. 03. 1999 r. Fakt ten przyspieszył proces szeroko rozumianej integracji, która w pierwszej kolejności dotyczy Sił Zbrojnych. Na obecnym etapie integracja Sił Zbrojnych RP i NATO obejmuje dwa poziomy - kompatybilność i interoperacyjność, których istota sprowadza się do osiągnięcia zdolności do wspólnego działania, niektórych wcześniej ustalonych komponentów naszej armii. W nieco dalszej przyszłości nasze Siły Zbrojne powinny osiągnąć najwyższe poziomy integracji obejmujące wymiennność i wspólność. Na tym, przyszłym etapie, możliwe będzie osiągnięcie zdolności do wspólnego działania nie tylko tych komponentów Sił Zbrojnych, które wydzielone są do Sił Reagowania NATO, ale również do Sił Głównych, czy nawet do Sił Wzmocnienia.

Lotnictwo Sił Powietrznych RP, jako najbardziej mobilny element Sił Zbrojnych, powinno w pierwszej kolejności osiągnąć interoperacyjność z lotnictwem Sił Powietrznych NATO, aby móc uczestniczyć nie tylko we wspólnych ćwiczeniach, ale również w razie potrzeby w operacjach kryzysowych, wojennych czy innych niż wojna. W celu osiągnięcia zdolności naszego lotnictwa do wspólnego działania z lotnictwem Sił Powietrznych NATO niezbędne jest dokonanie wielu zmian dostosowujących, w wielu płaszczyznach obejmujących rozwiązania strukturalno-organizacyjne, szkoleniowe, doktrynalne, kompatybilność sprzętu lotniczego oraz rozwiązania w zakresie procedur i systemu dowodzenia.

Podstawą sprawnego działania w NATO jest jednakowe myślenie doktrynalne i przestrzeganie ustalonych oraz akceptowanych przez poszczególnych członków Sojuszu określonych pryncypiów i standardów. Jest to szczególnie ważne w obszarze dowodzenia i kierowania (kontroli). Bowiem z jednej strony powszechnie akceptowane

prawa walki zbrojnej nakazują, aby dowodzenie było jednoosobowe, z drugiej strony interesy narodowe członków Sojuszu powodują dążenie do zachowania narodowej kontroli nad wydzielonymi do NATO kontyngentami, co koliduje z tymi prawami. Aby uniknąć nieporozumień w tym zakresie Sojusz precyzyjnie określił mechanizmy i zasady dowodzenia siłami sojuszu.

W NATO precyzyjnie określono zasady uprawnień i odpowiedzialności dowódców na poszczególnych szczeblach. Przy czym **podstawą działań militarnych są ustalenia na szczeblu politycznym, które muszą przekładać się na sprawne działanie, dzięki istnieniu i funkcjonowaniu jednolitego, sprawnego systemu dowodzenia, zorganizowanego i utrzymywanego już w okresie pokoju.** Jest oczywistym fakt, że Siły Zbrojne RP będą musiały się włączyć w ten system dowodzenia.

Polskie Siły Zbrojne mają system i sposób dowodzenia, który jest „spadkiem” po Układzie Warszawskim. W odniesieniu do lotnictwa Sił Powietrznych struktura dowodzenia ściśle związana była i jest ze strukturą organizacyjną wojsk. Na każdym szczeblu od Dowództwa Sił Powietrznych do jednostki lotniczej realizowany był proces wypracowania decyzji. Decyzje były przedstawiane przełożonym do akceptacji (dawniej do zatwierdzenia). Wydłużało to czas przygotowania do działań a poprzez zatwierdzenie decyzji zmniejszało poczucie odpowiedzialności przez dowódców kolejnych szczebli.

W NATO w Siłach Powietrznych system dowodzenia lotnictwem ma dwa szczeble decyzyjne, a proces wypracowania decyzji jest zdecydowanie prostszy i dowódcy, którzy decyzje podejmują w pełni za nie odpowiadają.

Z powyższego wynika, że zaistniała taka sytuacja. Polska jest członkiem NATO. Zgodnie z ustalonym planem kolejne komponenty Sił Zbrojnych RP, w tym lotnictwo mają osiągać zdolność do wspólnego działania z Siłami Zbrojnymi Sojuszników. Tymczasem jest wiele płaszczyzn, w których należy dokonać zmian. Dotyczy to w pierwszej kolejności systemu i procedur dowodzenia.

**W odniesieniu do lotnictwa zrodziło się w tym zakresie, następujące pytanie: jakich zmian należy dokonać w systemie i sposobie dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych w aspekcie integracji z NATO ?**

Aby można było udzielić odpowiedzi na to pytanie niezbędne było przeprowadzenie badań i na drodze dociekań naukowych wskazanie jaki był i jest system i sposób dowodzenia polskim lotnictwem ze składu Wojsk Lotniczych oraz lotnictwem Sił Powietrznych NATO, jakie w tym zakresie występują prawidłowości. Na tej bazie możliwe było zaproponowanie przyszłościowego systemu i sposobu dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych RP, interoperacyjnych ze stosowanymi w NATO.

Niniejsza praca naukowo-badawcza jest próbą odpowiedzi na powyższe pytanie. Została ona zaplanowana w „Planie prac naukowo-badawczych Akademii Obrony Narodowej” pk. „DOWSP-3” jako studium operacyjne na temat: : „**Dowodzenie lotnictwem Sił Powietrznych**”<sup>1</sup>.

**Przedmiotem badań** były rozwiązania teoretyczne oraz doświadczenia praktyczne dotyczące systemu i sposobu dowodzenia (zasad i procedur) lotnictwem Sił Powietrznych.

**Celem prowadzonych badań** była ocena systemu i sposobu dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych RP oraz ustalenie zakresu niezbędnych zmian w aspekcie integracji z NATO.

Na podstawie analizy tematu studium oraz celu badań sformułowano główny i cząstkowe problemy badawcze.

**Główny problem badawczy:** jakich zmian należy dokonać w systemie i sposobie dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych RP w aspekcie integracji z NATO ?

**Cząstkowe problemy badawcze:**

1. Jakie były systemy i sposoby dowodzenia polskim lotnictwem w aspekcie historycznym, jakie w tym zakresie występowały prawidłowości ?
2. Jaki był system i sposób dowodzenia lotnictwem Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej przed przyjęciem Polski do NATO, jakie w tym zakresie występowały prawidłowości ?

---

<sup>1</sup> Plan prac naukowo-badawczych Akademii Obrony Narodowej. AON. Warszawa 1999, str. 25 , poz. 4 (kod 4.1.3.0)

3. Jakie są obecnie i jakie będą przyszłe system i sposób (zasady i procedury) dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych NATO oraz jakie wynikają stąd wnioski wyznaczające prawidłowości w tym zakresie ?
4. Jaki jest zakres i sposób integracji lotnictwa Sił Powietrznych RP i NATO oraz wynikający stąd pożądaný, przyszłościowy model systemu oraz zasady i procedury dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych RP ?

W celu rozwiązania tak sformułowanych problemów badawczych ustalono i zrealizowano następujące **zadania badawcze**:

1. Przeanalizować i ocenić rozwiązania jakie były stosowane w przeszłości w odniesieniu do systemu i sposobu dowodzenia polskim lotnictwem w celu ustalenia prawidłowości w tym zakresie.
2. Zbadać jaki był system i sposób dowodzenia lotnictwem Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej przed przyjęciem Polski do NATO w celu ustalenia wniosków wyznaczających prawidłowości w tym zakresie.
3. Zbadać i ustalić jaki jest obecnie i jaki będzie przyszły system i sposób dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych NATO w celu ustalenia wniosków wyznaczających prawidłowości w tym zakresie.
4. Zbadać i ustalić zakres oraz sposób integracji lotnictwa Sił Powietrznych RP i NATO oraz zaproponować pożądaný, przyszłościowy model systemu, a także zasady i procedury dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych RP.

Po przeprowadzeniu badań wstępnych sformułowano **hipotezy robocze**.

1. Przypuszczamy, że w przeszłości w lotnictwie polskim stosowane były różne rozwiązania w odniesieniu do systemu i sposobu dowodzenia. Po I wojnie światowej poważnym mankamentem był niedorozwój sztabów lotniczych. Organizacja pokojowa różniła się od wojennej i nie była dostosowana do koncepcji wykorzystania lotnictwa w czasie wojny. W przededniu II wojny światowej uległy likwidacji dowództwa grup i pułków lotniczych i na ich bazie utworzono dowództwa i sztaby lotnictwa poszczególnych armii oraz dowództwa brygady pościgowej i bombowej. Te pierwsze podlegały dowództwu armii, a drugie Naczelnemu Dowódcy Lotnic-

stwa i OPL. W okresie II wojny w lotnictwie rozwiązania w zakresie dowodzenia uzależnione były od tego gdzie ono działało, w składzie Sił Powietrznych na zachodzie lub Armii Lotniczych na wschodzie. Na zachodzie dowodzenie lotnictwem myśliwskim było ściśle scentralizowane, natomiast do współdziałania z siłami lądowymi na wszystkich szczeblach – od grupy armii do dywizji znajdowali się przedstawiciele lotnictwa. Na wschodzie polskie lotnictwo wchodziło w skład armii lotniczej i zadania otrzymywało od jej dowództwa lub dowództwa 1AWP, na korzyść której działało.

W okresie powojennym na dowodzenie polskim lotnictwem znaczący wpływ wywarły doświadczenia ostatniej wojny i technika bojowa. W tym czasie największe zmiany zachodzą w naczelnym organie dowodzenia lotnictwem – od Dowództwa Wojsk Lotniczych i Dowództwa OPL OK do Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Na niższych szczeblach występowały dowództwa dywizji i pułków. Rozwijany był podsystem dowodzenia lotnictwem w wojskach lądowych. W czasie działań wojennych decyzje miały być wypracowywane na wszystkich szczeblach i podlegały meldowaniu oraz zatwierdzaniu. Wydłużało to czas do podjęcia decyzji o użyciu lotnictwa na najwyższym szczeblu do postawienia zadań wykonawcom.

2. Oceniamy, że od połączenia Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju w Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej system i sposób dowodzenia nie uległ diametralnym zmianom. W tym czasie wypracowywano kolejne modyfikacje systemu dowodzenia, które wiązały się głównie ze zmniejszeniem ilościowym lotnictwa oraz przeprowadzoną reorganizacją co skutkowało rozwiązaniem dowództw dywizji lotniczych i korpusu lotniczego. Ponieważ na tych szczeblach funkcjonowały odpowiednie dowództwa, sztaby i stanowiska dowodzenia, to likwidacja tych struktur powodowała ich rozwiązanie. W sposobie dowodzenia dalej stosowano wypracowanie decyzji na wszystkich szczeblach dowodzenia, zatwierdzanie zamiarów i akceptowanie decyzji przez wyższy szczebel niższemu. Ze względu na szczupłość sił lotniczych powodowało to nakładanie się odpowiedzialności, a przez to jej rozmycie oraz opóźniało postawienie zadań bezpośrednim wykonawcom. W swoich założeniach system i sposób dowodzenia w okresie od połączenia i powsta-

nia Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej do momentu przyjęcia do NATO był niewiele zmodyfikowaną wersją stosowaną w czasach Układu Warszawskiego. Te same dowództwa i sztaby lotnicze miały funkcjonować w czasie pokoju i w czasie wojny.

3. Zakładamy, że inny system i sposób dowodzenia stosowany jest w państwach NATO. Przy czym do administrowania lotnictwem Sił Powietrznych w poszczególnych państwach istnieją ich dowództwa i sztaby zorganizowane w podobny sposób. Do dowodzenia lotnictwem w czasie kryzysu i wojny, a także w operacjach wojskowych innych niż wojna istnieje adekwatny system dowodzenia i stosowany jest ten sam sposób dowodzenia. Są one immanentną częścią systemu i sposobu dowodzenia Siłami Zbrojnymi NATO. Istnieją dwa szczeble decyzyjne – Dowództwo Sił Powietrznych, które wypracowuje decyzje o użyciu lotnictwa w operacjach oraz Ośrodki Dowodzenia Działaniami Powietrznymi, gdzie zapadają szczegółowe decyzje o użyciu wielonarodowych jednostek lotniczych. Zadania stawiane tym jednostkom są ostateczne i na tych szczeblach nie wypracowuje się decyzji a tylko je wykonuje. Umożliwia to scentralizowane dowodzenie lotnictwem i zdecentralizowane wykonawstwo. Decyzje na poszczególnych szczeblach nie są zatwierdzane.

Do dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych wykonującym zadania na rzecz wojsk lądowych stosowany jest podsystem dowodzenia do wzajemnej koordynacji działań. Obejmuje on Ośrodki Koordynacji Działań Sił Powietrznych na szczeblu korpusu wojsk lądowych, Grupy Dowodzenia Lotnictwem Taktycznym na szczeblu dywizji i brygady oraz Oficerów Naprowadzania Lotnictwa na szczeblu batalionów.

4. Prognozujemy, że w dowodzeniu lotnictwem Sił Powietrznych RP zmiany w systemie i sposobie dowodzenia będą wynikać z potrzeb integracji z Siłami Powietrznymi NATO. Integracja ta polegać będzie na osiągnięciu kolejnych jej poziomów, które na obecnym etapie i przy obecnym wyposażeniu w sprzęt lotniczy obejmować będzie kompatybilność i interoperacyjność. W przyszłości, szczególnie po wyposażeniu w samoloty wielozadaniowe, możliwe będzie osiągnięcie wymiennie-

ści i wspólności. Integracja realizowana będzie w wielu obszarach, obejmujących zmiany strukturalno-organizacyjne, doktrynalne, szkoleniowe, zmiany związane z osiaganiem kompatybilności sprzętu lotniczego oraz zmiany w systemie i sposobie dowodzenia lotnictwem.

Przewidujemy, że system dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych RP powinien być jednym z elementów systemu dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych NATO. Możliwe są dwa warianty. Pierwszy, w którym na terytorium Polski powstałyby dwa Ośrodki Kierowania i Powiadamiania (CRC) podporządkowane Połączonemu Ośrodkowi Dowodzenia Działaniami Powietrznymi (CAOC) w Kalkar w Niemczech. W drugim wariacie na terytorium Polski powstałby Połączony Ośrodek Dowodzenia Działaniami Powietrznymi, a jemu byłby podporządkowane dwa polskie CRC i jedno rozwinięte na terytorium Czech. Drugi wariant byłby bardziej pożądany dla Polski. Do współdziałania z wojskami lądowymi niezbędne jest posiadanie podsystemu dowodzenia lotnictwem takiego jak w NATO.

Do administrowania lotnictwem Sił Powietrznych RP w czasie pokoju konieczne są dowództwa i sztaby odpowiednich szczebli, zorganizowane wg standardów i wymagań NATO.

W procesie naukowego poznania zastosowano zarówno **teoretyczne, jak i empiryczne metody badawcze**. Do szczególnie przydatnych metod teoretycznych należała analiza i synteza. Oprócz nich wykorzystano porównanie, analogię, abstrahowanie oraz indukcję i dedukcję.

Znaczącą rolę odgrywały też obserwacje bezpośrednie i pośrednie rozwiązań stosowanych w ćwiczeniach szczególnie prowadzonych w Wydziale Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej według procedur stosowanych w NATO, jak również wywiady i opinie ekspertów Sił Powietrznych RP i NATO. Rezultaty tych badań konfrontowano w czasie wspólnych seminariów i konsultacji prowadzonych z oficerami państw NATO.

**W całej procedurze badawczej najbardziej istotne były studia literatury.** Do najcenniejszych pozycji należały:

- Abzółtowski S.: Taktyka lotnictwa. Wojskowy Instytut Wydawniczy. Warszawa 1923.
- Cyprian T.: Komisja stwierdziła. Londyn 1942. Wydawnictwo MON.
- Romeyko M.: Taktyka lotnictwa. Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1935.
- Krzemiński Cz.: Dowodzenie lotnictwem w II wojnie światowej. Wydawnictwo MON. Warszawa 1972.
- Kurowski A.: Lotnictwo polskie w 1939 roku. Wydawnictwo MON. Warszawa 1963.
- Siły Powietrzne. Ich zadania, organizacja i współdziałanie w walce wojsk lądowych. Część I. Kurs Wyższej Szkoły Wojennej. Wielka Brytania – Szkocja 1943 Siły Powietrzne. Ich zadania, organizacja i współdziałanie w walce wojsk lądowych. Część I. Kurs Wyższej Szkoły Wojennej. Wielka Brytania – Szkocja 1943.
- Praca zbiorowa: Dzieło, tom XI. Warszawa 1984.
- Praca dowódcy i sztabu wojsk lotniczych frontu podczas przygotowania działań bojowych. DWLot. Poznań 1984.
- Stachula A.: Powstanie i rozwój organizacyjny WOPK w latach 1950 – 1980. Rozprawa habilitacyjna. Wyższa Oficerska Szkoła Radiotechniczna. Jelenia Góra 1985.
- Zajas S. i inni: Wybrane problemy użycia Sił Powietrznych NATO. Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Poznań 1999.
- Zajas S., Kozub M., Nowak J.: Dowodzenie Siłami Powietrznymi NATO. Wybrane problemy. AON. Warszawa 1998.
- Zajas S., Szpyra R.: Dowodzenie Siłami Powietrznymi NATO. Cz. II. Dowodzenie operacyjne Siłami Powietrznymi NATO. AON. Warszawa 1998.

W szerokim zakresie wykorzystano też literaturę normatywną NATO, a w tym takie pozycje jak AJP-01 (Doktryna Operacji Połączonych), ATP-33B (Taktyczna Doktryna Sił Powietrznych NATO) oraz podręcznik interoperacyjności Sił Powietrznych (wydany przez Dowództwo Sił Powietrznych NATO w Europie Centralnej).

Rezultaty badań i wynikające wnioski oraz propozycje zawarte są w czterech rozdziałach.

**W rozdziale pierwszym** zaprezentowano jakie były stosowane rozwiązania w zakresie systemu i sposobu dowodzenia polskim lotnictwem w aspekcie historycznym, obejmującym okres od I wojny światowej do powstania, w wyniku reorganizacji, Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej.

**Rozdział drugi** zawiera analizę i ocenę systemu i sposobu dowodzenia lotnictwem Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej przed przyjęciem Polski do NATO.

**W rozdziale trzecim** zawarto rezultaty badań dotyczących systemu i sposobu dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych NATO zarówno w operacjach wojennych jak i pokojowych.

**Rozdział czwarty**, prognostyczny, zawiera propozycje przyszłościowego systemu i sposobu dowodzenia lotnictwem Sił Powietrznych RP. Podstawą tych propozycji jest analiza zakresu i sposobu integracji lotnictwa Sił Powietrznych RP i NATO.

**Reasumując**, przeprowadzony cykl różnorodnych badań pozwolił na rozwiązanie częściowych i głównego problemu badawczego oraz osiągnięcie celu badań niniejszego studium operacyjnego.

## 1. DOWODZENIE POLSKIM LOTNICTWEM W ASPEKCIE HISTORYCZNYM

Po raz pierwszy powszechnie użyto lotnictwo w okresie I wojny światowej. W czasie jej trwania stopniowo powstawała taktyka użycia lotnictwa, zdobyto także pierwsze operacyjne doświadczenia mające istotny wpływ na jego dalszy rozwój. W ślad za tym w okresie I wojny światowej dostrzeżono potrzebę **rozwoju dowództw lotniczych przy wyższych dowództwach, jak też rozwoju sztabów lotniczych będących częścią jednostek lotniczych**<sup>2</sup>.

W początkowym okresie I wojny światowej w (np. lotnictwie francuskim) **uksztaltowała się zasada całkowitej decentralizacji dowodzenia lotnictwem**<sup>3</sup>. O sposobie wykorzystania lotnictwa decydowali więc dowódcy ogólnowojskowi. Z zasady dowódca eskadry lotniczej spełniał funkcje administracyjne, posiadając ograniczony wpływ na wykorzystanie podległych mu załóg. Eskadry lotnicze bazowały w pobliżu rejonu rozwinięcia dowództwa ogólnowojskowego, na korzyść którego wykonywały zadania<sup>4</sup>. **Takie rozwiązanie dowodzenia lotnictwem możliwe było przy stosunkowo niewielkiej liczbie samolotów i ograniczonych zadaniach oraz wspomnianemu bazowaniu w pobliżu ogólnowojskowych stanowisk dowodzenia (SD).**

Wyodrębnienie się rodzajów lotnictwa, tzn. rozpoznawczego, bombowego i myśliwskiego, w zasadniczej fazie trwania I wojny światowej, spowodowało konieczność koordynacji ich działań, a także współdziałania w szerszym zakresie z wojskami lądowymi. Tym samym stało się jednak faktem, **że dowódcy ogólnowojskowi, nie znający specyfiki zadań tak rozbudowanego lotnictwa, urastającego systematycznie do rangi rodzaju broni, nie byli w stanie bezpośrednio nim dowodzić.** Dowodzenie jednostkami lotniczymi stopniowo przechodziło w ręce specjalistów lotników<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Abzółtowski S.: Taktyka lotnictwa. Wojskowy Instytut Wydawniczy. Warszawa 1923, str. 17.

<sup>3</sup> Eskadry lotnictwa rozpoznawczego wchodziły organizacyjnie w skład armii ogólnowojskowej, zdarzało się również, że pododdziały lotnictwa przydzielano do dyspozycji dowództw dywizji piechoty.

<sup>4</sup> Jaworski J.: Siły Powietrzne w wojnach i konfliktach zbrojnych XX wieku. ASG WP. Warszawa 1987, str. 42.

<sup>5</sup> Tamże, str 42.

Wzrost liczby samolotów spowodował, że dotychczas klucze (samodzielne eskadry lotnicze), jako pododdziały o dość słabej efektywności działań, zaczęto łączyć w dywizjony, pułki lotnictwa, a nawet mieszane dywizje lotnicze<sup>6</sup>. Na dowódców jednostek lotniczych wyznaczano najbardziej doświadczonych pilotów.

Do dowodzenia lotnictwem na szczeblach operacyjnych i współdziałania z wojskami lądowymi tworzone **sztaby lotnicze przy dowództwach armii i grup armii**. Tego typu rozwiązania stwarzały warunki do użycia lotnictwa na większą skalę. **Sprawne dowodzenie lotnictwem zapewniała dość dobrze zorganizowana łączność przewodowa oraz będąca nowością w owych czasach, łączność radiowa<sup>7</sup>.**

Analiza literatury wskazuje, iż okres I wojny światowej to czas kształtowania się **struktur organizacyjnych lotnictwa, metod pracy lotniczych sztabów, a także doświadczenia zdecentralizowanego i scentralizowanego dowodzenia lotnictwem z wykorzystaniem rozwijających się technicznych środków dowodzenia**. To właśnie w okresie I wojny światowej na wyposażenie samolotów weszły pokładowe radiostacje nadawczo-odbiorcze oraz zaczęto rozwijać sieć telefoniczną wykorzystywaną wyłącznie przez lotnictwo<sup>8</sup>.

Na podstawie analizy materiałów źródłowych można stwierdzić, że w omawianym okresie zaczęto tworzyć z wykorzystaniem łączności telefonicznej i radiowej **system dowodzenia lotnictwa**. Było to szczególnie dobrze widoczne w lotnictwie myśliwskim gdzie eskadry lotnicze podłączano do oddzielnej sieci telefonicznej służby dozoru celem przekazywania dla nich zadań, czy też informacji o wykrytych obiektach<sup>9</sup>.

W okresie tym w lotnictwie **powstaje rozkazodawstwo typowe dla tego rodzaju broni związane bezpośrednio z określonymi szczeblami dowodzenia**. Pułki lotnicze

<sup>6</sup> Jedynie w lotnictwie rozpoznawczym podstawową jednostką organizacyjną i taktyczną pozostała eskadra, w lotnictwie myśliwskim i bombowym podstawowymi jednostkami taktycznymi stały się dywizjony i pułki.

<sup>7</sup> W wojskach niemieckich pierwsze niedoskonałe radiostacje lotnicze pojawiły się na froncie w grudniu 1914 r., w lutym zaś 1915 r. lotnictwo niemieckie posiadało już udoskonalone radiostacje lotnicze, w zupełności odpowiadające potrzebom. Jednocześnie radiostacje lotnicze wprowadziła Anglia i Francja. Ritter H.: *Wojna Powietrzna*. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Warszawa 1933 r., str. 49.

<sup>8</sup> Hoepfner: *Wojna Niemiec w Powietrzu*, Nakładem Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Warszawa 1938 r., str. 149.

<sup>9</sup> Tamże, str. 185.

(myśliwskie i bombowe) oraz samodzielne dywizjony myśliwskie podlegały Naczelnemu Dowództwu. Naczelne dowództwo w miarę potrzeby oddawało całe pułki lotnicze, lub samodzielne dywizjony do dyspozycji dowódców frontów, lub armii. Wówczas uważano, iż dowództwo armii jest najniższym dowództwem, które mogło dysponować lotnictwem. Dowódca pułku lub dywizjonu podlegał dowódcy lotniczemu wchodzącego w skład określonego dowództwa wojsk lądowych (armii, frontu).

Podstawą działania przydzielonego lotnictwa (myśliwskiego i bombowego) był „**Ogólny plan użycia lotnictwa**”. Plan ten zawierał m.in. takie informacje jak:

- zamiar dowódcy ogólnowojskowego i zadania dla określonego rodzaju lotnictwa;
- dane o lotnictwie przeciwnika;
- zadania własnego lotnictwa obserwacyjnego;
- dane o środkach OPL na ziemi;
- łączność.

Po otrzymaniu takiego planu dowódca jednostki lotniczej **wydawał rozkaz** w którym rozdzielał zadania pomiędzy dywizjony, oraz opracowywał szczegóły wykonania planu. Wykorzystywał on do tego celu służbę rozpoznawczą pułku. Rozkaz dowódcy pułku otrzymywali dowódcy dywizjonów, którzy zapoznawali szczegółowo z jego treścią podległych im dowódców eskadr. Ci z kolei przekazywali już szczegółowe zadanie bezpośrednim wykonawcom. W zależności od rodzaju lotnictwa treść tych rozkazów była nieco inna.

W owym czasie (jest to aktualne do dzisiaj) uważano, iż dobry rozkaz daje dobre wyniki działania, zły rozkaz – rezultat mierny. Każdy rozkaz powinien wypływać z planu działania. Rozkazodawstwo nie oparte o plan jest rozkazodawstwem mało efektywnym. Sposób ułożenia planu zależał od:

- zakresu działań (operacji);
- ilości dysponowanych środków;
- cech indywidualnych autora planu.

Na szczeblach operacyjnych plan ten był bardziej rozbudowany, natomiast na szczeblach taktycznych był on mniej skomplikowany. Czas na ułożenie planu działania w większości przypadków zależał od szczebla dowództwa na którym się go sporządzało. Dla dowódcy eskadry mogło to być kilkanaście lub kilkadziesiąt minut, dla szefa lotnictwa Naczelnego Dowództwa - tygodnie – a niekiedy miesiące. Uważano, iż działania w powietrzu wymagają szczegółowego przygotowania ich na ziemi, czego bez udziału sztabu wykonać nie było można<sup>10</sup>. Zadania były ściśle i szczegółowe. Im mniejsza jednostka, tym bardziej szczegółowo stawiano zadania.

W okresie tym wielkie znaczenie przypisywano fotograficznemu rozpoznaniu lotniczemu. W okresach przygotowawczych do ofensywy starano się zawsze dokładnie sfotografować teren zajmowany przez przeciwnika. Zdjęcia lotnicze i wyniki rozpoznania stanowiły podstawę do planowania działań różnych rodzajów lotnictwa, w tym szczególnie lotnictwa bombowego.

Przedstawiona sytuacja problemowa stała się przyczyną rozpoczęcia badań, których wyniki są prezentowane w niniejszym rozdziale. Autorzy w początkowym etapie badań postawili przed sobą następujące problemy: **jakie były systemy i sposoby dowodzenia polskim lotnictwem w aspekcie historycznym, jakie w tym zakresie występowały prawidłowości.**

### **1.1. Dowodzenie polskim lotnictwem w okresie międzywojennym i w czasie II wojny światowej**

Doświadczenia z dowodzenia lotnictwem w I wojnie światowej **wywarły znaczący wpływ na kształtowanie się koncepcji dowodzenia lotnictwem w okresie międzywojennym i w początkowym okresie II wojny światowej.** Teoretycy nauki wojskowej wiedli spór o to czy lotnictwo ma być w pełni samodzielnym rodzajem broni, mogącym wykonywać zadania operacyjne i strategiczne, czy też ma w dalszym ciągu pozostać w roli pomocniczej w wojskach lądowych lub marynarce wojennej.

---

<sup>10</sup> Abzółtowski S.: Operacyjne użycie lotnictwa. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Warszawa 1932, str .50.

W 1924 roku polski teoretyk lotniczy Sergiusz Abzółtowski w wydawnictwie pt. „Lotnictwo w wojnie współczesnej” napisał: ... „w Anglii i Francji **wojska powietrzne** uznane są za **element siły zbrojnej**. Gdy u nas siła zbrojna państwa składa się z dwóch elementów: **wojsk lądowych i marynarki**, w Anglii i i we Włoszech składa się ona z trzech: **wojsk lądowych, wojsk powietrznych i marynarki...**”<sup>11</sup>.

**Trzeba nadmienić, iż lotnictwo polskie okresu międzywojennego kształtowało się w specyficznych warunkach.** Polska po długim okresie zaborów odzyskała suwerenność, o którą ponownie była zmuszona już wkrótce walczyć w wojnie polsko – bolszewickiej (1918 – 1921 r.). W okresie tym brakowało zarówno sprzętu jak i wyszkolonych dowódców.

Sytuacja tego okresu została wnikliwie scharakteryzowana przez Tadeusza Cypriana w wydawnictwie „Komisja stwierdziła”<sup>12</sup>. Według autora, lotnictwo polskie w pierwszych latach niepodległości składało się głównie z entuzjastów – młodych pilotów, którzy służyli podczas I wojny światowej w różnych armiach i znali dobrze technikę latania. Ludzie ci, z braku lepszych fachowców, obejmowali w lotnictwie wysokie stanowiska dowódcze, obok oficerów przenoszonych do lotnictwa z innych rodzajów broni i posiadających pewien zasób wiedzy ogólnowojskowej (np. kawalerzystów). **Jednakże jednym brak było wiadomości z dziedziny strategii i taktyki, drugim zaś fachowych wiadomości lotniczych**<sup>13</sup>.

Poglądy na rolę ówczesnego lotnictwa polskiego w ewentualnej wojnie przedstawił wyraziście wykładowca Wyższej Szkoły Wojennej, mjr dypl. Marian Romeyko w publikacji „Taktyka lotnictwa”, wydanej w 1935 roku, która faktycznie jest zbiorem jego wykładów dostosowanym do ogólnego użytku. W podrozdziale dotyczącym roli sztabów lotniczych stwierdził on, że: „*Sztab aeronautyki nie może być państwem w państwie. ... Sztab aeronautyki stanowi integralną część sztabu ogólnego, a więc działa tylko i wyłącznie w myśl intencji dowódcy całości. Nie ma i nie może być w naszych warunkach dwóch myśli manewru: lądowej, powziętej przez dowódcę dla całej*

<sup>11</sup> Abzółtowski S.: Lotnictwo w wojnie współczesnej. Nakładem Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Warszawa 1924, str. 19.

<sup>12</sup> Cyprian T.: Komisja stwierdziła. Londyn 1942. Wydawnictwo MON. Warszawa 1960.

<sup>13</sup> Tamże, str. 31.

*armii i lotniczej, powziętej przez dowódcę aeronautyki dla własnych pięknych działań. Nie przeczę, że gdzie indziej jest to możliwe, ale musi i to być stosowane. Tam gdzie będą działały wielkie siły lotnictwa, tam, gdzie lotnictwo będzie stanowiło nie główną broń, lecz część siły zbrojnej, na wzór wojska lądowego i marynarki, tam będzie to właściwe. U nas natomiast – nie<sup>14</sup>.*

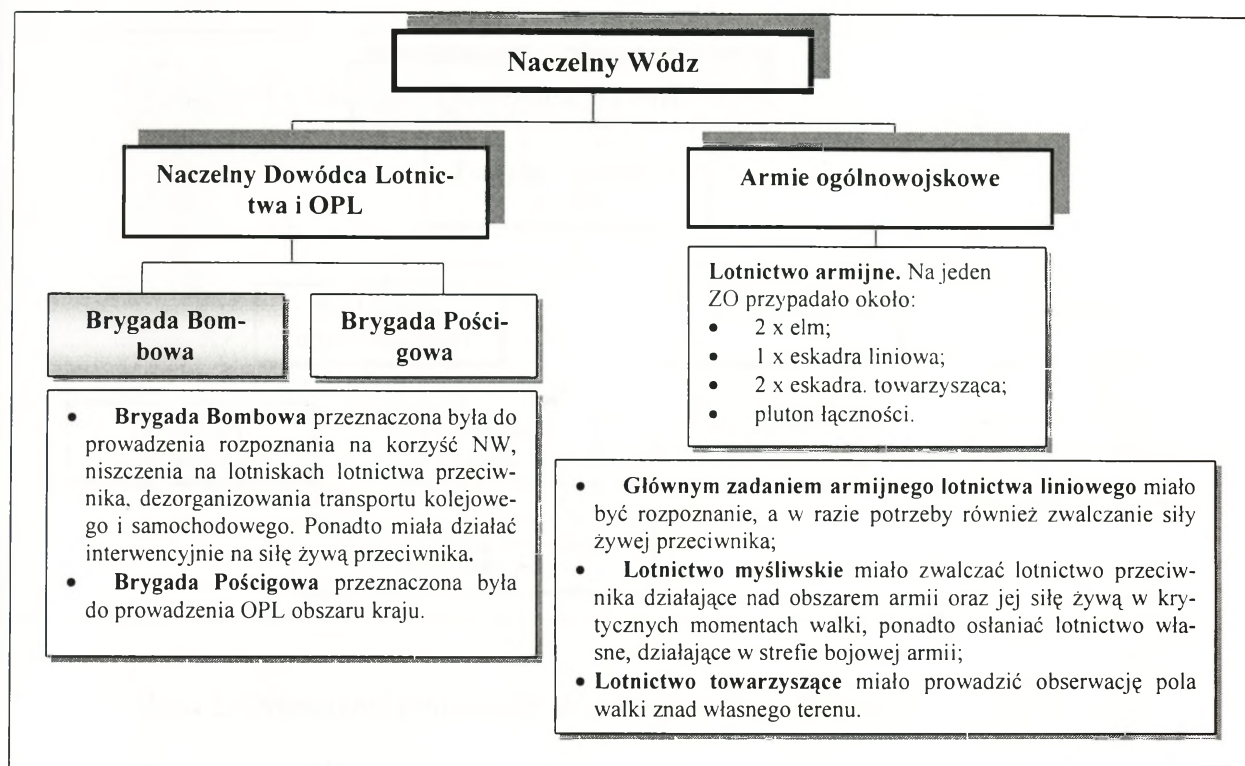
Oficerowie sztabów lotniczych mieli być wchłaniani przez sztaby ogólnowojskowe, mieli w nich również nabywać doświadczenia. W ówczesnych poglądach polskich teoretyków wojskowych przewidywano, iż **na szczeblu dywizji piechoty** (brygady kawalerii) – nie ma żadnego sztabu lotniczego. Zakładając, iż dywizja dysponowałaby jakimś lotnictwem, to dowódca przydzielonej jednostki lotniczej byłby odpowiedzialny za dowodzenie i zaopatrzenie podległych mu sił.

**Na szczeblu grupy operacyjnej** – mógł występować dowódca lotniczy. Jeśliby występował, to jego kompetencje były takie jak na szczeblu dywizji. **Na szczeblu armii** – występował organiczny dowódca lotnictwa wraz ze sztabem. Miał on odpowiadać za całość lotnictwa armii ogólnowojskowej. **Przewidywano również centralizację dowodzenia wydzielonymi siłami lotnictwa będącymi w dyspozycji Naczelnego Wodza.** Miało być to głównie lotnictwo bombowe i część lotnictwa myśliwskiego. Rozwiązanie takie zostało zastosowane faktycznie w lotnictwie polskim (rys. 1).

Poważnym mankamentem w polskim lotnictwie tego okresu był **niedorozwój sztabów lotniczych.** Spowodowane to było wadliwym określeniem ich kompetencji i uprawnień w przewidywanych działaniach bojowych. W okresie wojny miały one bowiem bezpośrednio podlegać dowództwom ogólnowojskowym (były do nich przydzielane).

**Dowództwa ogólnowojskowe same usiłowały dowodzić podległymi im jednostkami lotniczymi, natomiast dowódcy jednostek lotniczych bardziej zajmowali się zaopatrzeniem i manewrem niż typowymi zadaniami bojowymi<sup>15</sup>.** Doprowadziło to do **decentralizacji dowodzenia** tym lotnictwem.

<sup>14</sup> Romeyko M.: Taktyka lotnictwa. Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1935, str. 13.



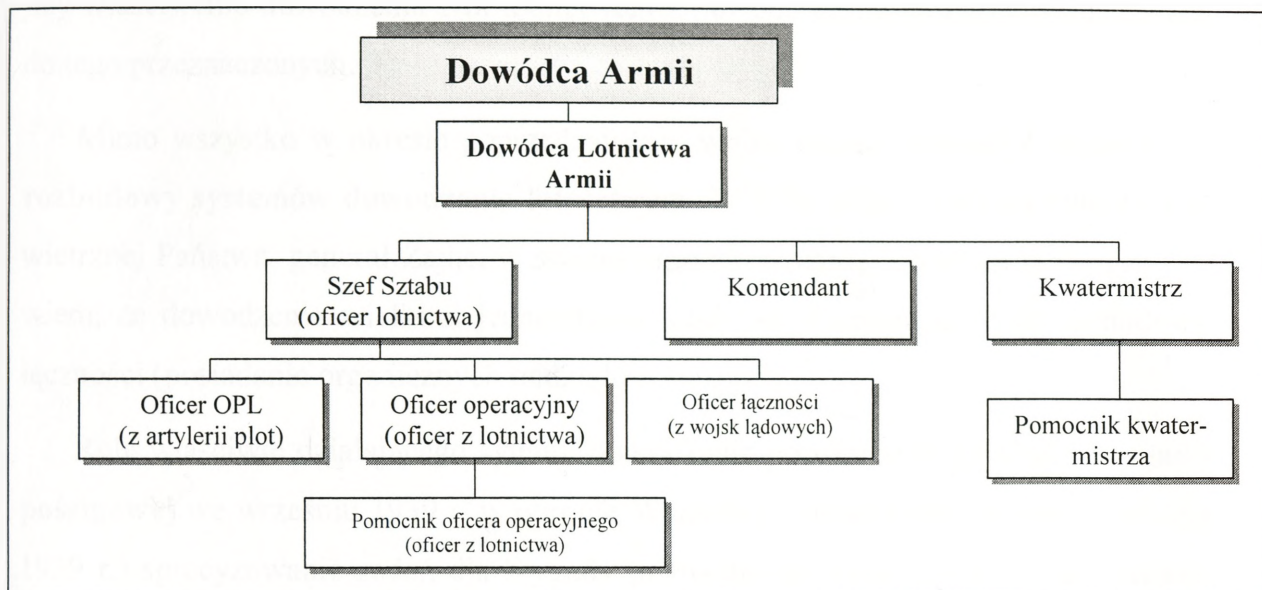
Rys. 1. Organizacja lotnictwa polskiego - wrzesień 1939 r.

Dodatkowym problemem było to, iż **organizacja pokojowa lotnictwa znacznie różniła się od wojennej**. Struktura pokojowa nie była dostosowana do zadań wynikających z koncepcji wykorzystania lotnictwa na wypadek wojny<sup>16</sup>. W związku z tym w przededniu wojny zreorganizowano jednostki i dowództwa lotnicze na wszystkich szczeblach<sup>17</sup>. Uległy likwidacji dowództwa grup i pułków lotniczych a na ich bazie utworzono dowództwa i sztaby lotnictwa poszczególnych armii oraz dowództwa brygady pościgowej i bombowej (rys. 2).

<sup>15</sup> Krzemiński Cz.: Dowodzenie lotnictwem w II wojnie światowej. Wydawnictwo MON. Warszawa 1972, str. 9.

<sup>16</sup> Zieliński J.: Przegląd WLOP. 75 lat polskiego lotnictwa wojskowego, organizacja i myśl lotnicza. Poznań 1993, str. 19.

<sup>17</sup> Tamże, str. 9.



Rys. 2. Organizacja polskiego dowództwa lotnictwa armii w 1939 r.

Większość polskiego lotnictwa na okres wojny została przydzielona do armii ogólnowojskowych a tylko 1/3 sił znajdowała się w odwodzie Naczelnego Wodza. Centralizacja dowodzenia nie mogła być więc zrealizowana na wskutek wadliwej organizacji i dyslokacji lotnictwa armijnego.

Trudności przejścia do nowej organizacji zostały pogłębione późnym terminem mobilizacji zarówno jednostek, jak i sztabów. W armiach ogólnowojskowych zaistniała niezwykle trudna sytuacja ponieważ dosłownie w przeddzień wojny wszystkie problemy przydzielonego lotnictwa musiał rozwiązywać w zasadzie jeden człowiek – szef sztabu lotnictwa armii (dotychczasowy oficer odcinkowy), ponieważ tylko on znał szczegółowo przewidziane użycie jednostek bojowych i służb<sup>18</sup>.

Sprawdzianem słuszności poglądów dotyczących organizacji i wykorzystania lotnictwa w Polsce były działania wojenne w roku 1939. Potwierdziły one między innymi słuszność rozśrodkowania lotnictwa i manewru na lotniska polowe. Z drugiej strony, zbyt rozległe rejony bazowania lotnictwa armijnego i dyspozycyjnego nie sprzy-

<sup>18</sup> Kurowski A.: Lotnictwo polskie w 1939 roku. Wydawnictwo MON. Warszawa 1963, str. 69.

jały właściwemu dowodzeniu tym lotnictwem z powodu braku środków technicznych do tego przeznaczonych.

Mimo wszystko w okresie poprzedzającym wojnę można zauważyć **dążenie do rozbudowy systemów dowodzenia lotnictwem**. W 1938 roku Inspektor Obrony Powietrznej Państwa, generał Zając, w swoim raporcie o stanie lotnictwa stwierdza bowiem, że dowodzenie wielkimi jednostkami lotnictwa wymaga solidnej rozbudowy łączności (posiadanie organicznych oddziałów łączności)<sup>19</sup>.

Rolę właściwie działającego systemu dowodzenia potwierdziły działania **brygady pościgowej** we wrześniu 1939 r. w obronie Warszawy. Stosunkowo wczesne (wiosna 1939 r.) sprecyzowanie zadań dla brygady pozwoliło na wypracowanie i ukierunkowanie procesu przygotowań do czekających ją zadań. Sprawdzeniem przygotowania brygady do działań bojowych były przeprowadzone na przełomie lipca i sierpnia ćwiczenia, z pozorowaniem nalotów przeciwnika. Dały one na ogół pozytywne i zadowalające rezultaty, szczególnie w odniesieniu do systemu dowodzenia, obserwacji, powiadamiania i naprowadzania<sup>20</sup>.

Dywizjony brygady pościgowej w obronie Warszawy działały **wykorzystując sieć dozoru**, która na terenie kraju dysponowała 800 posterunkami obserwacyjno-meldunkowymi i 17 okręgowymi zbiornicami danych (zorganizowanymi przeważnie w miastach wojewódzkich). Posterunki rozwijano w dwóch pierścieniach: zewnętrznym (nadgranicznym) i wewnętrznym – umieszczonym głębiej. Łączność w sieci dozoru oparto wyłącznie na środkach telefonicznych. Meldunki telefoniczne o przeciwniku powietrznym były przekazywane do centralnej zbiornicy, z której korzystało **stanowisko dowodzenia** brygady pościgowej. Na podstawie informacji o kierunku i odległości oraz składzie grup lotnictwa niemieckiego **opracowywano decyzje o użyciu własnych myśliwców**.

W celu sprawniejszego naprowadzania pilotów brygady na samoloty przeciwnika szef sztabu brygady, mjr dypl. pil. Eugeniusz Wyrwicki opracował skuteczny system,

<sup>19</sup> Jaworski J.: Wybrane problemy rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego w latach 1918 – 1938. ASG WP. Warszawa 1985, str. 31.

<sup>20</sup> Jaworski J.: Działania brygady pościgowej w systemie obrony przeciwlotniczej obszaru Warszawy we wrześniu 1939 r. ASG WP. Warszawa 1977, str. 5.

w którym cały obszar wokół Warszawy podzielono na 16 sektorów oznaczonych kolejnymi liczbami oraz na trzy centryczne koła oznaczone literami a, b, c – co 20 km. Wykorzystanie systemu polegało na podawaniu przez stanowisko dowodzenia brygady pościgowej informacji o kierunku lotu samolotów niemieckich oraz kierowaniu w zagrożony sektor własnych myśliwców<sup>21</sup>.

**Dowodzenie brygadą bombową** w kampanii wrześniowej urosło do rangi oddzielnego problemu. Była ona odwodem Naczelnego Wodza. Sztab brygady został zorganizowany tuż przed wybuchem wojny i nie miał czasu na zgranie oraz należyte zorganizowanie dowodzenia i zaopatrywania. Brak było środków do utrzymania sprawnej łączności wewnętrznej w brygadzie rozlokowanej na kilku lotniskach, znacznie oddalonych od siebie<sup>22</sup>. Dowódcy brygady bombowej narzucono jako miejsce pobytu Warszawę, przez co oderwano go od zasadniczych sił swojej jednostki, natomiast zastępca dowódcy z pozostałością sztabu został umieszczony w Dęblinie. Łączność oparto na cywilnej sieci telefonicznej.

Sądzone, że brygada bombowa z racji swoich możliwości przestrzennych i czasowych może być szybko użyta w różnych punktach zagrożenia<sup>23</sup>. Do użycia brygady bombowej w działaniach bojowych przykładano ogromną wagę. Wydano cały szereg zarządzeń regulujących kompetencje jej dowódcy. Mała praktyka dowodzenia wielką jednostką lotniczą (jak na ówczesne możliwości lotnictwa polskiego) spowodowała, że popełniono w tej kwestii sporo błędów. Brygada nie otrzymała zadania ramowego. Naczelnym Dowódcą Lotnictwa ograniczył inicjatywę dowódcy brygady w wyborze obiektów ataku. Mógł on samodzielnie działać – 2 – 3 eskadrami. Brygadzie zabroniono wręcz wykonywania uderzeń poza ówczesnymi granicami Polski (Rozkaz Sztabu NW L. 12/1/III Op). Praktycznie Naczelnym Dowódcą Lotnictwa przyjął na siebie obowiązki dowódcy brygady<sup>24</sup>.

Brygadzie bombowej narzucono również wykonywanie rozpoznania na korzyść Naczelnego Wodza. Rozpoznanie takie prowadziły wszystkie dywizjony brygady, jed-

<sup>21</sup> Krzemiński Cz.: *Wojna powietrzna w Europie 1939 – 1945*. MON. Warszawa 1989, str. 23.

<sup>22</sup> Kurowski A.: *Lotnictwo polskie w 1939 roku*, op. cit., str. 81.

<sup>23</sup> Tamże, str. 122.

<sup>24</sup> Tamże, str. 122.

nak brak łączności z nimi spowodował, iż rozkazy były przesyłane samolotami łącznikowymi. Tak samo przekazywano wyniki rozpoznań do Warszawy. Tak zorganizowany obieg informacji był bardzo powolny, dodatkowo bez osobistego kontaktu sztabu z wykonawcami<sup>25</sup>.

**Dowodzenie lotnictwem myśliwskim poszczególnych armii** również nastęczało wiele problemów. Stawiane zadania często przerastały możliwości bojowe eskadr myśliwskich dysponujących samolotami P-11 i P-7 np. osłonić przed obserwacją nieprzyjaciela rejon koncentracji, a później ruchy wojsk (zadanie dla 152 eskadry LM Armii Modlin)<sup>26</sup>. Starano się działania tego lotnictwa oprzeć na sieci dozoru, jednak z powodu braku środków łączności zamierzenia te nie były realizowane<sup>27</sup>.

Analiza materiałów źródłowych wskazuje, że polskie lotnictwo dysponowało skromnymi technicznymi środkami dowodzenia. O ile łączność telefoniczna i radiowa była stosunkowo szeroko wykorzystywana do dowodzenia **na ziemi**, to dowodzenie **z ziemi i w powietrzu** było bardzo utrudnione z powodu znikomego wyposażenia samolotów w radiostacje pokładowe.

Po kapitulacji Francji, w **Wielkiej Brytanii** ponownie były formowane Polskie Siły Zbrojne, w tym również lotnictwo. Zaczęto tworzyć polskie dywizjony: myśliwskie i bombowe. W związku z tym, iż Polskie Siły Powietrzne były podporządkowane dowództwu brytyjskiemu (faktycznie wchodziły w skład Królewskich Sił Powietrznych Wielkiej Brytanii – Royal Air Force - RAF) w dowodzeniu wzorowano się całkowicie na Brytyjczykach. Dlatego też zasadnym jest przedstawienie rozwiązań stosowanych w dowodzeniu lotnictwem brytyjskim.

**W Wielkiej Brytanii** całością sił zbrojnych dowodził organ kolektywny – **Komitet Szefów Sztabów** z ministrem obrony na czele. Rodzajami sił zbrojnych dowodzili szefowie sztabów tych sił. **Dlatego też głównodowodzącym sił powietrznych był szef sztabu generalnego tych sił**<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> Tamże, str. 121.

<sup>26</sup> Tamże, str. 89.

<sup>27</sup> Tamże, str. 92.

<sup>28</sup> Krzemiński Cz.: Dowodzenie lotnictwem w II wojnie światowej, op. cit., str. 56.

Komitet Szefów Sztabów odpowiadał przed **Komitetem Obrony i Gabinetem Wojennym** za właściwe użycia lotnictwa brytyjskiego w czasie wojny. Wypracowywał on ogólne koncepcje użycia całości lotnictwa do wykonania najważniejszych zadań w samodzielnych operacjach powietrznych bądź połączonych. Składał się on z wielu podkomitetów, w których skład wchodził przedstawiciele lotnictwa.

Ważną rolę spełniał **Podkomitet Planowania Wojennego**, który opracowywał plany użycia różnych rodzajów lotnictwa zarówno metropolii, jak i zamorskiego<sup>29</sup>. Organ ten, biorąc pod uwagę możliwości lotnictwa i potrzeby operacji, proponował podział sił lotniczych na poszczególne teatry działań wojennych. Plany te były po zatwierdzeniu przekazywane naczelnym dowódcom teatrów działań wojennych, którzy dysponując podległymi sztabami lotniczymi wcielali je w życie<sup>30</sup>.

Szefowi Sztabu Sił Powietrznych podlegało bezpośrednio osiem dowództw: Dowództwo Lotnictwa Bombowego; Dowództwo Lotnictwa Myśliwskiego; Dowództwo Lotnictwa Wybrzeża; Dowództwo Wyszkozenia Technicznego; Dowództwo Wyszkozenia w Powietrzu; Dowództwo Zaopatrzenia; Dowództwo Lotnictwa Współpracy z Armią Lądową (Dowództwo Lotnictwa Taktycznego); Dowództwo Wojsk Balonowych<sup>31</sup>.

RAF wykorzystywał dobrze zorganizowany **system dowodzenia** który funkcjonował w oparciu o określone sztaby lotnicze (stanowiska dowodzenia).

**Lotnictwo bombowe** zostało podzielone na tzw. grupy bombowe, w skład których wchodziła zmienna liczba dywizjonów, stanowiących najwyższą jednostkę taktyczną tego rodzaju lotnictwa. Grupy podległe były bezpośrednio **Dowództwu Lotnictwa Bombowego** (Bomber Command), które redagowało codzienne rozkazy, w których podawano cele uderzeń oraz ilość samolotów biorących udział w nalotach. Wszystkie polskie dywizjony były podporządkowane jednej grupie.

<sup>29</sup> Poza Wyspami Brytyjskimi znajdował się szereg lokalnych, zamorskich dowództw sił powietrznych mających za zadanie obronę ziem Imperium Brytyjskiego. Ponadto cały szereg Dominii posiadało swoje własne siły powietrzne będące pod ogólnym kierownictwem RAF np. Królewskie Kanadyjskie Siły Powietrzne.

<sup>30</sup> Krzemiński Cz.: Dowodzenie lotnictwem w II wojnie światowej. Wydawnictwo MON, op. cit., str. 59.

<sup>31</sup> Siły Powietrzne. Ich zadania, organizacja i współdziałanie w walce wojsk lądowych. Część I. Kurs Wyższej Szkoły Wojennej. Wielka Brytania, op. cit., str. 84.

Na szczepku grupy bombowej następował podział otrzymanego zadania pomiędzy podległe jednostki oraz opracowywano trasy lotu na podstawie prognoz meteorologicznych i danych rozpoznawczych dotyczących głównie spodziewanego przeciwdziałania środków OPL przeciwnika. Pośrednikiem w przekazaniu zadania konkretnej jednostce było **Dowództwo Stacji Lotniczej**, które opracowywało szczegóły taktyczne zadania takie jak: obliczenia inżynieryjno-nawigacyjne lotu, możliwy do zabrania tonaż bomb, niezbędne dane do pokonania OPL przeciwnika, dane o obiektach uderzeń, oddziaływaniu OPL przeciwnika na trasie i w rejonie obiektu uderzenia.

**Stacja lotnicza** zabezpieczała jednostki bojowe we wszystkie niezbędne do funkcjonowania środki techniczno-bojowe, jak też zapewniała uzupełnienie stanów osobowych jednostek. Dysponowała ona również specjalną salą operacyjną na której były gromadzone dane dotyczące wojsk własnych, mające wpływ na wykonanie zadania bojowego. Były to informacje na temat zapór balonowych, rejonów zakazanych, bram przelotowych, organizacji łączności, itp. W oddzielnej sali gromadzono wszystkie dostępne dane o przeciwniku. **Za taktyczne wykonanie zadania był odpowiedzialny wyłącznie dowódca dywizjonu**<sup>32</sup>.

W stacjach, w których rozmieszczone były polskie dywizjony, poza angielskim komendantem stacji występował tzw. polski „senior officer”, który był pośrednikiem pomiędzy komendantem stacji a dowódcą dywizjonu. Po starciu załoga decydowała o wszystkim, w tym o sposobie wykonania zadania bojowego. Dowództwo Lotnictwa Bombowego dysponowało rozbudowaną siecią łączności radiowej, która umożliwiała pomoc załodze znajdującej się w trudnej sytuacji.

**Okres II wojny światowej to wyodrębnienie się w lotnictwie angielskim lotnictwa taktycznego. Powstało ono w wyniku konieczności wykonywania zadań na korzyść wojsk lądowych przez różne rodzaje lotnictwa: bombowe, szturmowe, myśliwskie i wreszcie myśliwsko-bombowe. Potwierdzeniem tych poglądów jest współczesna definicja lotnictwa taktycznego (operacyjnego, frontowego) – która mówi, iż jest to część lotnictwa wojskowego przeznaczonego do prowadzenia**

---

<sup>32</sup> Tamże, str. 84.

**działań bojowych na korzyść wojsk lądowych, marynarki wojennej i obrony powietrznej w celu tworzenia dogodnych warunków prowadzenia walki i operacji<sup>33</sup>.**

W Wielkiej Brytanii zadania wsparcia w początkowym okresie II wojny światowej wykonywane były przez jednostki lotnicze oddane do dyspozycji wojsk lądowych (lotnictwo współpracy) jak i przez lotnictwo samodzielne<sup>34</sup>. Jak z tego wynika, określenie „lotnictwo wsparcia” dotyczyło raczej sposobu zaangażowania i wykorzystania jednostek sił powietrznych, niż jakiegoś odrębnego rodzaju lotnictwa przeznaczonego wyłącznie do wykonywania takich zadań. Udział lotnictwa wsparcia w operacji lądowej był oparty zazwyczaj na „Planie użycia lotnictwa” obejmującym te wszystkie zadania, których przewidzenie jest możliwe na podstawie decyzji dowódcy kierującego danym działaniem oraz wynikających z niej „momentów krytycznych”, w których działania lotnictwa mogły przynieść największe rezultaty<sup>35</sup>.

W początkowych latach II wojny światowej w RAF do dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia wojsk lądowych wykorzystywano **Dowództwo Wsparcia Lotniczego** (AASC – Army Air Support Comand – rys. 3), które funkcjonowało na szczeblu armii ogólnowojskowej. Składało się ono z dwóch zasadniczych części: ogólnowojskowej i lotniczej i było organem pośredniczącym, w którym następowała przemiana żądania pomocy w rozkaz do wykonania wsparcia.

**Część ogólnowojskowa** (w materiałach źródłowych – komórka sztabu ziemnego) dysponowała siecią radiową, która umożliwiała dopływ żądań wsparcia bezpośrednio na pole walki. Stojący na jej czele oficer sztabu wojsk lądowych był reprezentantem dowódcy armii, który dysponował wsparciem lotniczym. Do zadań tej komórki należała ocena otrzymywanych żądań pod względem ich znaczenia dla przebiegu działania wojsk lądowych jako całości, oraz ustalenie na tej podstawie kolejności ich pilności z punktu widzenia dowódcy ogólnowojskowego, od którego otrzymał w tym zakresie

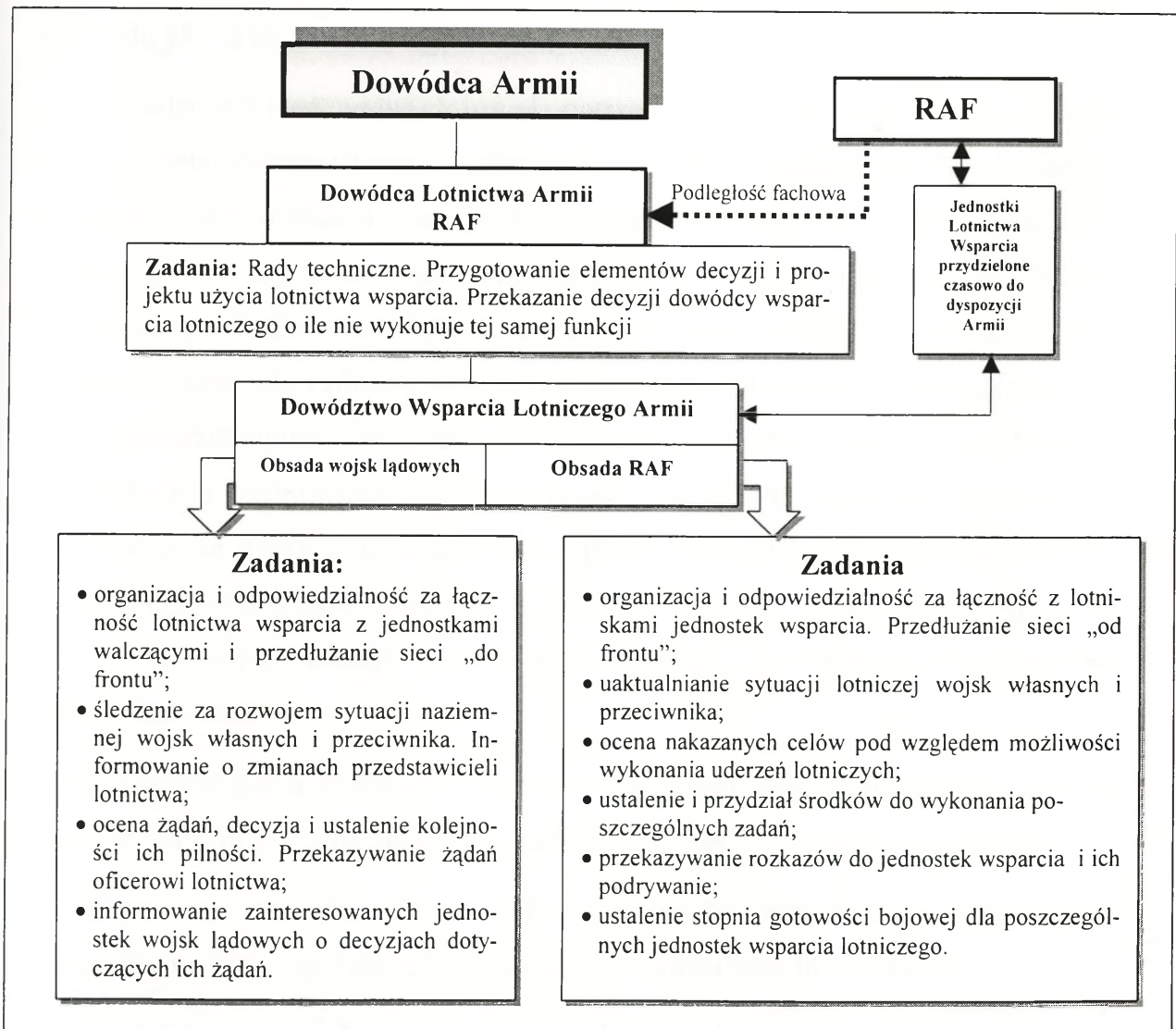
<sup>33</sup> Studium operacyjne. Podstawy teorii użycia lotnictwa wojskowego. Warszawa AON, 1997, str. 21.

<sup>34</sup> W tym czasie przez wsparcie lotnicze rozumiano wszelką akcję lotniczą zmierzającą do bezpośredniego lub pośredniego przyścia z pomocą rozgrywającym bitwę wojskom lądowym przez czynne wzięcie udziału w tej rozgrywce, a więc przez walkę. Kurs Wyższej Szkoły Wojennej 1943. Szkocja. Siły Powietrzne ich zadania, organizacja i współdziałanie w walce wojsk lądowych, op. cit., str. 51.

<sup>35</sup> Za momenty krytyczne uważano te fazy walki, kiedy woli dowódcy przeciwstawiają się przeszkody spiętrzone przez przeciwnika, których nie jest w stanie pokonać za pomocą znajdujących się w jego dyspozycji środków naziemnych.

dokładne wytyczne. Oficerowie tej komórki śledzili rozwój sytuacji naziemnej i byli również odpowiedzialni za utrzymanie sprawnej łączności w „kierunku frontu”.

Część lotniczą reprezentował dowódca jednostek lotnictwa samodzielnego, lub jego zastępca, posiadający nieliczny personel oraz środki łączności zapewniające przekazywanie zadań bezpośrednim wykonawcom (z lotniskami bazowania oraz dowódcami jednostek wsparcia lotniczego). Należy nadmienić, iż szef komórki lotniczej pracował „przy jednym stole” z szefem komórki wojsk lądowych.



Rys. 3. Organizacja i zadania Dowództwa Wsparcia Lotniczego Armii

Dowództwo wsparcia lotniczego znajdowało się w dyspozycji armii ogólnowojskowej. Mogło być ono jednak przydzielone do Korpusu wykonującego zadanie główne.

Organizacja dowództwa wsparcia lotniczego była następująca. Dysponowało ono dziewięcioma **Radiostacjami Wsparcia Lotniczego**. Wysyłane były one do pierwszego rzutu - do szczebla Brygady włącznie (do sztabów, które miały prawo ustalania celów dla lotnictwa). Pewna część Radiostacji Wsparcia Lotniczego pozostawało w odwodzie. Radiostacje te miały maksymalny zasięg od około 25 mil (łączność telefoniczna) do 45 mil (łączność telegraficzna).

W działaniach manewrowych istniała potrzeba zwiększenia tego zasięgu. Dlatego też w tym celu wykorzystywano „**pośredniki radiokorespondencyjne**”, które odbierały depesze od Radiostacji Wsparcia Lotniczego i przekazywały je dalej. Każdy pośrednik (było ich trzy w dowództwie) mógł pracować z trzema Radiostacjami Wsparcia Lotniczego. Radiostacja Wsparcia Lotniczego (wykorzystując pośredniki lub nie) łączyła się z **centralą radiową** odbierającą wszystkie żądania wsparcia. Z centrali żądanie było przekazywane telefonicznie do wozu operacyjnego, do stołu przy którym pracował oficer sztabu wojsk lądowych i przedstawiciel lotnictwa. Kiedy żądanie było uznawane przez oficera wojsk lądowych, otrzymywał je również przedstawiciel lotnictwa, który oceniał możliwość jego wykonania. Po tej ocenie przetwarzał on to żądanie w rozkaz wykonawczy. Rozkaz był przesyłany do wykonawców za pomocą środków łączności.

Wóz operacyjny miał również łączność z lotnictwem współpracy, jak też posiadał aparaturę radiową umożliwiającą stały nasłuch w sieciach rozpoznania powietrznego.

Jak pokazała praktyka jedno dowództwo mogło dowodzić skutecznie siedmioma Radiostacjami Wsparcia Lotniczego oraz lotnictwem na sześciu lotniskach.

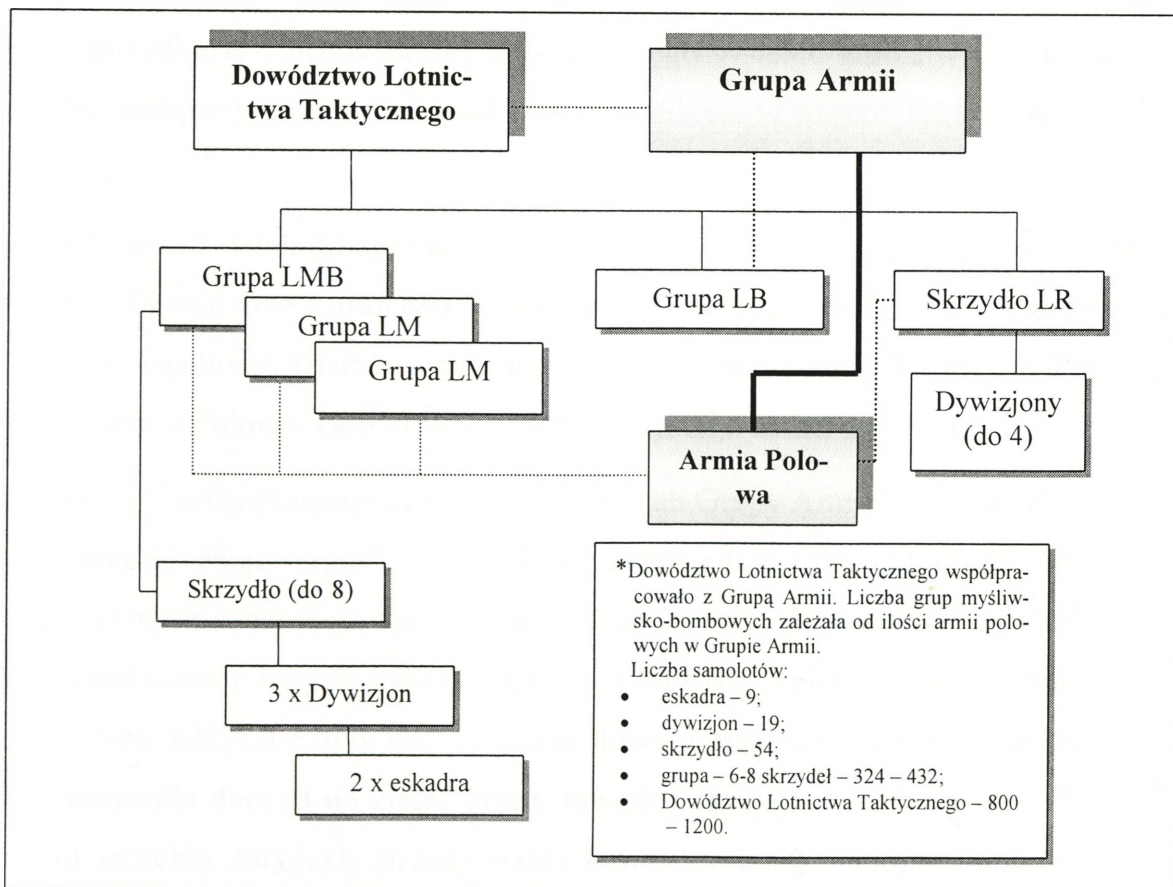
Przyjęto następujące kryteria przydziału Radiostacji Wsparcia Lotniczego do jednostek pierwszego rzutu:

- Dywizja Pancerna – 1 radiostacja na dywizję;

- Dywizja Piechoty – 1 radiostacja dla każdej zaangażowanej w pierwszym rzucie Brygady i dodatkowo 1 radiostacja przy sztabie Dywizji;
- Dywizja odwodowa – w miarę możliwości 1 radiostacja.

Po doświadczeniach uzyskanych w czasie lądowania w Normandii lotnictwo przeznaczone do wsparcia wojsk lądowych (Tactical Air Force) podporządkowano **Dowództwu Lotnictwa Taktycznego**, które ściśle współdziałało z **Grupą Armii** wojsk lądowych. Natomiast wchodzące w jego skład **Grupy Lotnictwa Taktycznego** współpracowały z poszczególnymi **armiami polowymi** tworzącymi grupę armii (rys. 4).

Działania bojowe planowane były przez sztaby lotnictwa i wojsk lądowych odpowiednich szczebli **na zasadach równorzędności**, przy czym rozwinięte sztaby lotnicze istniały w zasadzie na szczeblu Dowództwa Lotnictwa Taktycznego.



Rys. 4. Organizacja systemu dowodzenia Lotnictwem Taktycznym Wielkiej Brytanii w 1945 r.

Na niższych szczeblach dowodzenia (skrzydło, dywizjon, eskadra) sztabów lotniczych w pełnym tego słowa znaczeniu nie było.

**Grupa lotnicza** – (np. grupa lotnictwa myśliwsko-bombowego) wydzielona do wsparcia działań armii polowej **organizowała swoje stanowisko dowodzenia bezpośrednio przy SD armii**. Na stanowisku grupy przebywał m.in.: dowódca SD, dyżurny operacyjny, który w razie potrzeby mógł podejmować decyzję, oficer rozpoznawczy, oficer artylerii przeciwlotniczej, oficer dyżurny współdziałania z wojskami lądowymi, dyżurny łączności, dyżurny przelotów i dyżurny służby meteorologicznej.

Głównym zadaniem tego SD było zapewnienie dowodzenia podległymi jednostkami lotniczymi podczas wykonywania przez nie zadań bojowych zgodnie z rozkazami i wytycznymi dowódcy grupy. **SD kierowało wszystkimi grupami samolotów znajdujących się w powietrzu**. Niezależnie od działającego SD grupy przewidywano również rozwinięcie WSD (1 – 2). Grupa dysponowała rozbudowanym systemem łączności radiowej i przewodowej. Elementy tego systemu umożliwiały utrzymanie łączności radiowej i przewodowej od szczebla oddziału (Związku Taktycznego) wojsk lądowych.

**Planowanie działań bojowych** w okresie przygotowania operacji odbywało się na szczeblu: **Dowództwo Lotnictwa Taktycznego – Grupa Armii**. W toku operacji organizacją wspólnych działań zajmowano się na szczeblu **Grupa Lotnictwa Taktycznego – Armia Polowa**. Dotyczyło te przede wszystkim zadań doraźnych.

Decyzje ogólniejsze dotyczące operacji w skali Grupy Armii było podejmowane w tzw. „**sztapie połączonym**”. Szczegółowe decyzje taktyczne dotyczące wykonania poszczególnych zadań bojowych zarówno podczas przygotowania jak i podczas operacji podejmowane były w ogniwie: **Grupa Lotnictwa Taktycznego - Armia Polowa**. Decyzje taktyczne były bardzo szczegółowe. Dzięki temu **nie istniała potrzeba podejmowania decyzji na ziemi przez dowódcę skrzydła lub dywizjonu**. Decyzje na tym szczeblu **dotyczyły przede wszystkim organizacji wylotów**. Sposób atakowania celu był precyzowany w powietrzu.

**Zapotrzebowania na wsparcie lotnicze** od batalionów piechoty, pułków, dywizji, korpusów napływały do Armii Polowej. Z Armii Polowej przekazywano je Grupie

Lotnictwa Taktycznego, stamtąd do tzw. **sztabu połączanego** w celu akceptacji, po czym wracały one z powrotem do grupy lotnictwa taktycznego, a od niej do wykonawców. Jeżeli jednak sytuacja operacyjno-taktyczna wymagała przyspieszonego użycia lotnictwa, **wówczas skracano obieg informacji** i decyzje o wykonaniu koniecznych zadań zapadały na szczeblu: **Grupa Lotnictwa Taktycznego – Armia Polowa**. W tym przypadku ogniwo: Dowództwo Lotnictwa Taktycznego – Grupa Armii dokładnie śledziło ten proces i w uzasadnionym przypadku mogło w niego ingerować. Omawiany proces – od chwili otrzymania zapotrzebowania do momentu wyznaczenia konkretnych wykonawców trwał kilkanaście minut.

Komórki sztabu Dowództwa Lotnictwa Taktycznego oraz sztaby podległe zapewniały sprawne dowodzenie podległymi jednostkami lotniczymi. Komórki planowania operacyjnego zapewniały dostarczanie dowódcy niezbędnych danych o lotnictwie przeciwnika i własnym, a komórki informacyjne o obiektach działań. Umożliwiało to wypracowanie racjonalnych decyzji o użyciu lotnictwa taktycznego.

W sztabach wojsk lądowych (od dywizji wzwyż) byli oficerowie wydzieleni do współpracy z lotnictwem. Zapewniali oni sprawne współdziałanie jednostek lotniczych ze związkami wojsk lądowych oraz ułatwiali dowodzenie lotnictwem wykonującym zadania wsparcia wojsk.

Struktura organizacyjna sztabów lotniczych oraz procedury ich działania zostały ustalone na podstawie doświadczeń zdobytych w czasie działań bojowych angielskiego lotnictwa taktycznego w Afryce Północnej i na europejskim teatrze wojennym (Włochy). Decyzje operacyjne i taktyczne zapadały w Dowództwie i Grupie Lotnictwa Taktycznego, a w trakcie działań bojowych – przeważnie w Grupie.

**Na niższych szczeblach decyzji takich nie podejmowano.** Pozwalało to zaoszczędzić czas (nie tracono czasu na wypracowanie decyzji na pośrednich szczeblach dowodzenia), co w sumie przyspieszało proces dowodzenia.

Całością obrony powietrznej wysp brytyjskich kierowało **Naczelne Dowództwo Lotnictwa Myśliwskiego RAF** (rys. 4), któremu organizacyjnie podlegały jednostki lotnictwa myśliwskiego, balonów zaporowych oraz służba obserwacyjno-

**meldunkowa, a pod względem operacyjnym – artyleria przeciwlotnicza i jednostki reflektorów przeciwlotniczych.**

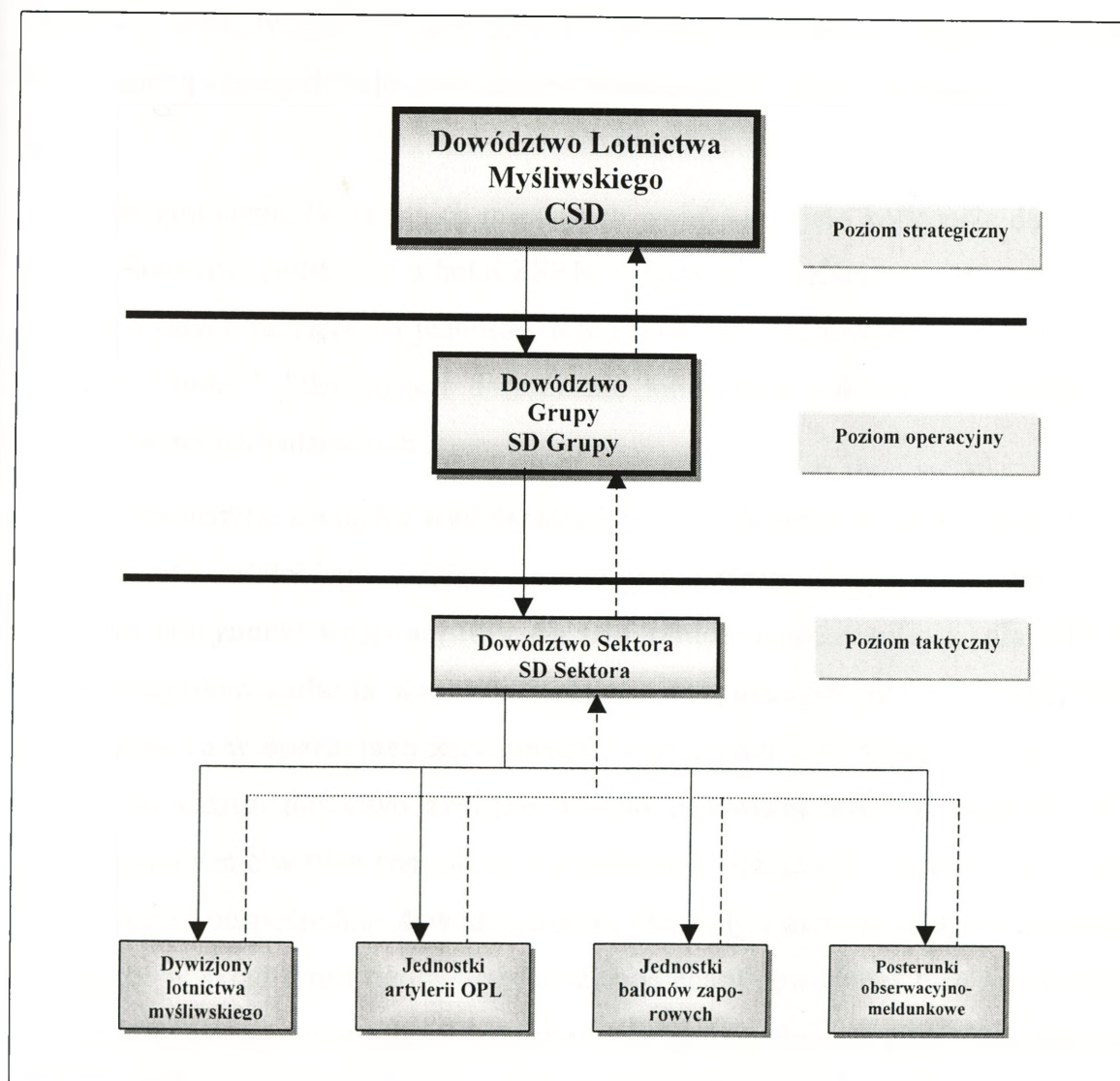
Terytorium Wielkiej Brytanii podzielono na rejony OP. Do osłony każdego rejonu wydzielono jedną grupę lotnictwa myśliwskiego i od jednej do czterech dywizji artylerii przeciwlotniczej. Skład grupy myśliwskiej był różny i zależał od różnych czynników (zadanie, osłaniany rejon, obiekty osłony, itp.).

**Dowódcą odpowiedzialnym za obronę powietrzną rejonu był dowódca grupy lotnictwa myśliwskiego, któremu operacyjnie podlegały wszystkie siły i środki naziemnej OP.** Grupa miała swoje SD. Rejon obrony powietrznej danej grupy lotnictwa myśliwskiego podzielony był na kilka **sektorów**, z których każdy miał własne lotniska dla myśliwców oraz własne dowództwo. **W każdym sektorze działał sektorowy ośrodek dowodzenia lotnictwa myśliwskiego.** Sektory podlegały bezpośrednio właściwym grupom myśliwskim, a te Naczelnemu Dowództwu Lotnictwa Myśliwskiego, które dysponowało **centralnym stanowiskiem dowodzenia.** Centralne stanowisko dowodzenia oraz stanowiska dowodzenia grup i sektorów były jednocześnie elementami systemu naprowadzania własnych samolotów na cele powietrzne. Dowódcy grup LM po starcie łączyli się przez radiostację ze stanowiskiem dowodzenia, które podawało informacje o kierunku nalotu, położeniu celu powietrznego i wskazówki dotyczące najdogodniejszej pozycji do ataku.

Środki wykrywania i naprowadzania były istotnym elementem w systemie dowodzenia OP Wielkiej Brytanii. Analiza materiałów źródłowych przypisuje szczególne znaczenie radiolokacji, z której szeroko korzystała służba operacyjno-meldunkowa. Stacje radiolokacyjne wykrywały przeciwnika powietrznego na odległościach 120 – 140 km. Dla celów lecących na wysokościach ponad 3000 m odległość wykrywania wzrastała nawet do 200 km. W 1940 roku brytyjska służba obserwacyjno-meldunkowa miała 80 stacji radiolokacyjnych rozmieszczonych na wybrzeżu i ponad 1000 posterunków obserwacyjnych położonych w odległości 12 – 13 km jeden od drugiego. Były one wyposażone w aparaty podsłuchowe, przyrządy optyczne i dysponowały rozbudowaną łącznością przewodową. Poszczególne posterunki podlegały rejonowemu centrum zbiorczemu meldunków. Podziemne kable telefoniczne łączyły stacje radio-

lokacyjne ze zbiornicami meldunkowymi, a ośrodki dowodzenia z lotniskami, na których rozlokowane były dywizjony lotnictwa myśliwskiego. Łączność telefoniczna uzupełniana była łącznością radiową i telegraficzną.

Pod względem organizacyjnym obrona powietrzna Wielkiej Brytanii stanowiła jednolity system, którego podstawą było scentralizowane dowodzenie wszystkimi jej siłami <sup>36</sup>.



Rys. 5. Organizacja dowodzenia w systemie OP Wielkiej Brytanii

<sup>36</sup> Krzemiński Cz.: Wojna powietrzna w Europie 1939 – 1945, op.cit., str. 91.

W połowie 1943 roku w Związku Radzieckim zaczęto tworzyć regularne oddziały Wojska Polskiego. Formowanie polskich jednostek lotniczych odbywało się równoległe z rozwojem związków operacyjnych i taktycznych wojsk lądowych<sup>37</sup>. Wojenny rozwój lotnictwa polskiego w ZSRR odbywał się w dwóch zasadniczych etapach. W etapie pierwszym (od lipca 1943 do sierpnia 1944 roku) przyjęto koncepcję rozwoju w oparciu o kadry narodowości polskiej<sup>38</sup>. W ten sposób zdołano skompletować i wyszkolić w ciągu jednego roku zaledwie 60% polskiego personelu lotniczego w 1 plm „Warszawa” oraz 35% w 2 pułku bombowców nocnych „Kraków”. Wynikiem tej koncepcji było utworzenie **4 Mieszanej Dywizji Lotniczej** (1plm, 2pbn, 3plsz).

W drugim etapie (w ostatnich miesiącach wojny) przyjęto koncepcję dalszej rozbudowy lotnictwa polskiego u boku ZSRR - poprzez wcielanie w struktury Wojska Polskiego całych radzieckich jednostek lotniczych, wyposażonych do pełnych etatów w sprzęt i ludzi<sup>39</sup>. Dlatego też, dowodzenie lotnictwem polskim tam utworzonym oparto na wzorach radzieckich .

Siły Powietrzne **Związku Radzieckiego** w początkowym okresie wojny składały się z **lotnictwa dalekiego zasięgu, operacyjnego (frontowego), lotnictwa OPK i lotnictwa marynarki wojennej** (rys. 6). Dla lotnictwa operacyjnego przewidywano przede wszystkim **zadania wsparcia, osłony i rozpoznania na rzecz wojsk lądowych zarówno w operacjach zaczepnych i obronnych**<sup>40</sup>. W skład lotnictwa operacyjnego wchodziło lotnictwo **armijne podporządkowane armiom ogólnowojskowym**. Dowodzenie w tych warunkach komplikował fakt, iż tylko pewna część lotnictwa podlegała bezpośrednio dowódcy frontu. Oddziały i związki taktyczne lotnictwa wchodzące w skład armii ogólnowojskowej podlegały dowódcom tych armii. Powodowało to rozproszenie wysiłków lotnictwa oraz uniemożliwiało racjonalne jego uży-

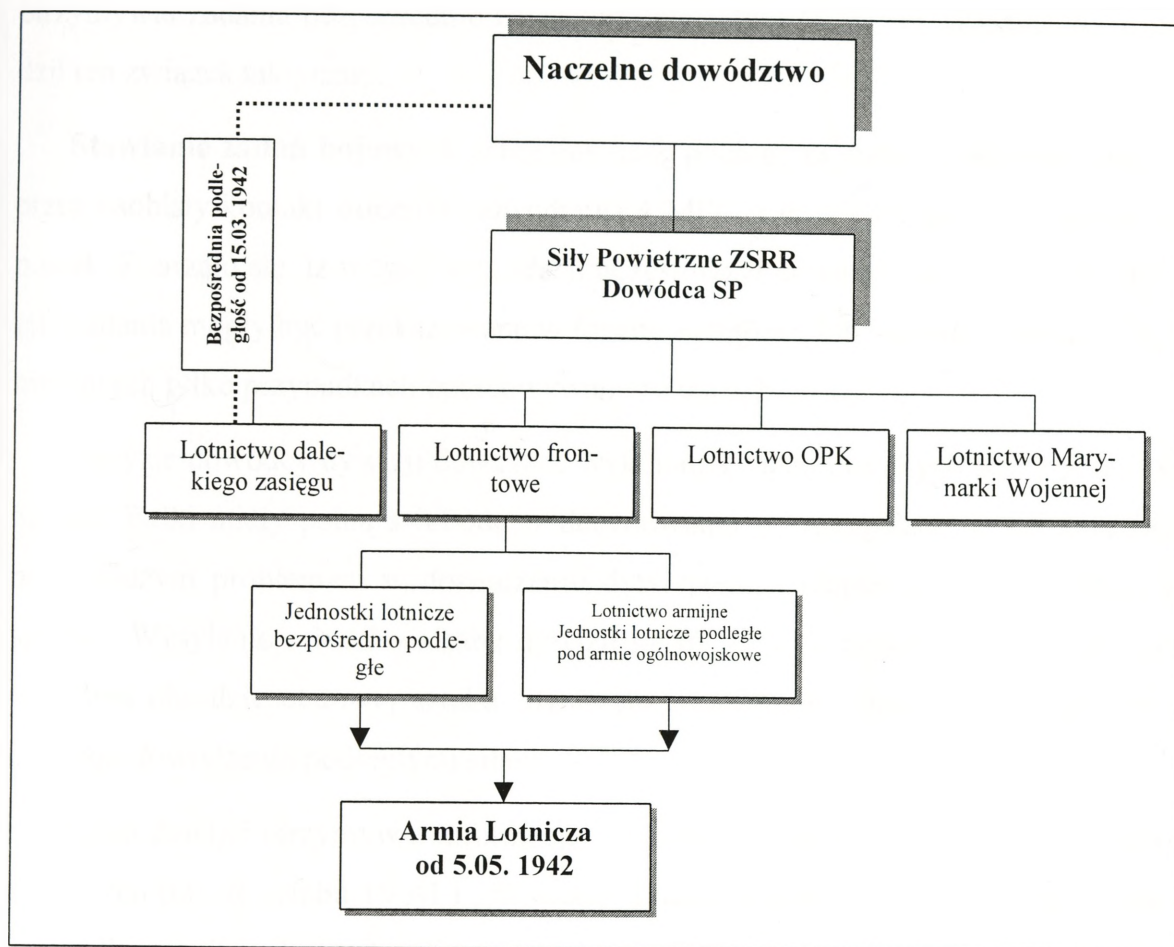
<sup>37</sup> Jaworski J.: Organizacja i działania bojowe lotnictwa polskiego w okresie II wojny światowej 1939 – 1945. ASG WP. Warszawa 1981 r., str.57.

<sup>38</sup> Tamże, str. 58.

<sup>39</sup> Tamże, str. 58.

<sup>40</sup> Krzemiński.Cz.: Wojna powietrzna w Europie 1939 - 1945, op. cit., str. 121.

cie na głównych kierunkach i w najważniejszych okresach walki (decentralizacja dowodzenia)<sup>41</sup>.



Rys. 6. Struktura organizacyjna lotnictwa radzieckiego w okresie II wojny światowej

Po utworzeniu armii lotniczych **dowódcy frontów otrzymali pełne uprawnienia do dowodzenia ich siłami**. Dowodzenie było realizowane przez **dowódcę armii lotniczej**, który był jednocześnie zastępcą dowódcy frontu do spraw lotnictwa i członkiem Rady Wojennej Frontu. Należy zaznaczyć, iż szczebel frontu i armii lotniczej był **operacyjnym szczeblem dowodzenia**. Dowódca armii lotniczej, **na podstawie decyzji dowódcy frontu** wyznaczał związki taktyczne do wspierania określonych związków taktycznych (operacyjnych) wojsk lądowych.

**Analiza literatury wskazuje na to, iż lotnictwo polskie sformowane w ZSRR, realizowało zadania lotnictwa armijnego.** Utworzona w sierpniu 1944 roku 4 Mie-

<sup>41</sup> Krzemiński Cz.: Dowodzenie lotnictwem w II wojnie światowej, op. cit., str. 27.

szana Dywizja Lotnicza zadania bojowe otrzymywała z dowództwa 1 armii WP za pośrednictwem swojego przedstawiciela. W niektórych przypadkach dowódca dywizji otrzymywał zadania bezpośrednio ze sztabu radzieckiej 16 AL, w skład której wchodził ten związek taktyczny.

**Stawianie zadań bojowych** przez dowódcę podległym pułkom, odbywało się poprzez osobisty kontakt oficerów dowództwa 4 MDL z dowództwami podległych jednostek. Zdarzało się, iż w tych wyjazdach uczestniczył dowódca lub szef sztabu dywizji. Zadania mogły być przekazywane w formie zarządzeń lub zarządzeń bojowych. W niektórych tylko przypadkach opracowywano rozkazy bojowe<sup>42</sup>.

Decyzje dowódcy dywizji dotyczące wykonania zadań bojowych przez pułki były ogólne. Pułki miały pełną swobodę w decydowaniu o szczegółach wykonania zadania<sup>43</sup>. Dużym problemem w dowodzeniu dywizją była niepełna obsada etatowa jej sztabu. Wysyłanie oficerów sztabu dywizji na różnorodne punkty dowodzenia, przy niepełnej obsadzie etatowej sztabu, stwarzało poważne trudności w zabezpieczeniu ciągłego dowodzenia podległymi siłami.

Sztab dywizji otrzymywał informacje o sytuacji powietrznej z wyższych sztabów lotniczych (np. ze sztabu 16 AL). W czasie działań bojowych sztab dywizji informował pułki o zmianach w sytuacji naziemnej i powietrznej.

Dużą komplikacją w dowodzeniu dywizją była jej podległość różnym dowództwom (Dowództwo Lotnictwa WP, 1 armia WP i 16AL).

W czasie działań bojowych siłami dywizji dowodzone z zasadniczego stanowiska dowodzenia rozwiniętego w rejonie węzła lotniskowego oraz ze stanowiska dowodzenia zorganizowanego przy punkcie obserwacyjnym (PO) dowódcy armii, na korzyść której planowane były loty 4 MDL<sup>44</sup>. Każdy pułk dywizji rozwijał własne SD. Do naprowadzania na cele w pobliżu RSBW wykorzystywano oficerów naprowadzania lotnictwa. Oficerowie naprowadzania nie mieli uprawnień do wzywania samolotów na pole walki. Prawo takie mieli dowódcy grup operacyjnych lotnictwa. W przypadku

<sup>42</sup> Krzemiński Cz. Dowodzenie lotnictwem w II wojnie światowej, op. cit., str. 85.

<sup>43</sup> Tamże, str. 85.

<sup>44</sup> Tamże, str. 92.

gdy zadanie było wykonywane w dużej odległości od RSBW, działaniami lotnictwa kierowano z zasadniczego SD dywizji. Stanowiska dowodzenia wyposażone były w techniczne środki dowodzenia, m.in. środki łączności przewodowej i radiowej. Lotnictwo operacyjne wykorzystywało do dowodzenia SD i punkty obserwacyjne wojsk lądowych wykonujących główne uderzenie, rozmieszczając na nich swoje grupy operacyjne.

Pod koniec wojny w lotnictwie radzieckim większego znaczenia nabierają środki radiolokacyjne. W operacji berlińskiej tworzą one już scentralizowany radiolokacyjny system węzłów naprowadzania. Oparty był on na węźle naprowadzania zorganizowanym na szczeblu AL oraz korpuśnych węzłach naprowadzania organizowanych przez korpusy LM. System ten przeznaczony był do obserwacji sytuacji powietrznej, wykrywania samolotów przeciwnika, naprowadzania własnego lotnictwa myśliwskiego, oraz do ostrzegania o nalotach przeciwnika.

Na szczeblu frontu do naprowadzania własnego lotnictwa myśliwskiego wykorzystywano stacje radiolokacyjne typu „Redut”. Wykrywały one samoloty odległe o 130 – 150 km, określały kurs, prędkość oraz orientacyjnie liczbę samolotów (pojedynczy samolot, klucz lub duża grupa)<sup>45</sup>.

W czasie II wojny światowej w radzieckim lotnictwie frontowym przyjęto następujący model wypracowania decyzji. Taktyczny związek lotnictwa (dywizja, korpus) otrzymywał zadanie od przełożonego (dowództwa AL) w formie rozkazu bojowego z reguły na jeden dzień lub noc działań. Zadanie przekazywano za pomocą technicznych środków dowodzenia (telegraf) lub przez przedstawiciela właściwego sztabu. Poprzez dyżurnego operacyjnego sztabu ZT zadanie docierało do szefa wydziału operacyjnego. Szef wydziału operacyjnego zapoznawał z zadaniem szefów poszczególnych wydziałów sztabu oraz nawigatora. Na podstawie posiadanych danych w sztabie ZT przygotowywano niezbędne obliczenia nawigatorskie (odległość do celu, czas lotu do celu, itp.) oraz aktualne dane o celu.

Po zebraniu niezbędnych danych (o składzie bojowym i zabezpieczeniu materiałowo-technicznym, pogodzie, przebiegu linii frontu) szef wydziału operacyjnego skła-

---

<sup>45</sup> Tamże, str. 30

dał meldunek szefowi sztabu i dowódcy. Na przygotowanie danych po otrzymaniu zadania bojowego – dobrze zgrany sztab potrzebował około 10 minut<sup>46</sup>.

Wykorzystując dane przygotowane przez sztab dowódca ZT podejmował decyzję dotyczącą wykonania zadania bojowego. W procesie tym uczestniczyli również: nawigator, szef łączności, pomocnik szefa wydziału operacyjnego, szef wydziału operacyjnego, który notował decyzję dowódcy i nadawał jej formę pisemnego rozkazu bojowego lub zarządzenia. Na wykonanie powyższych czynności potrzeba było zazwyczaj około 20 – 30 minut<sup>47</sup>.

Po podjęciu decyzji przez dowódcę, szefowie służb udzielali zainteresowanym wskazówek. Zadaniem starszego pomocnika szefa wydziału operacyjnego było przekazanie wstępnego zarządzenia do podległych jednostek (oddziałów). Również w tym czasie była składana prośba (poprzez przełożonego) do wojsk lądowych o oznaczenie rubieży styczności bojowej w rejonie planowanych działań.

Na wyznaczoną godzinę do sztabu ZT przybywali przedstawiciele sztabów podległych jednostek w celu otrzymania zadania (szefowie sztabu lub ich zastępcy). Starszy pomocnik szefa wydziału operacyjnego zapoznawał ich z aktualnym przebiegiem rubieży styczności bojowej wojsk, jej oznakowaniem, danymi z rozpoznania po czym wręczał im rozkaz bojowych dowódcy ZT (który do tego czasu był już opracowany).

Przedstawiciele podległych jednostek zapoznawali się z treścią zadania wyjaśniając wszystkie wątpliwości. Zdarzało się, że rozkaz bojowy dla pułków był dyktowany. Szef sztabu określał na mapie rejon działań, rodzaj ładunku bojowego, wysokość bombardowania, itp. Po otrzymaniu wszystkich niezbędnych danych (w tym fotoschematów obiektów uderzeń) przedstawiciele sztabów pułków powracali do swoich jednostek. Szef wydziału operacyjnego ZT sprawdzał zrozumienie zdania przez dowódców pułków przez telefon. Zdarzało się również, że zadanie bojowe podległym oddziałom przekazywano wyłącznie środkami technicznymi utajniając jego treść z pomocą obowiązujących kodów.

<sup>46</sup> Bielów T.: Organizacja nocnego bombardirówocznego udara po przeciwniku na pole boja. „Wiestnik wozdusznego flota” nr 15/1943 r., str.14.

<sup>47</sup> Tamże.

Dalsza praca sztabu ZT lotnictwa polegała na skontrolowaniu przygotowań do działań i wykonania rozkazu bojowego przez podległe oddziały. Na podstawie meldunków z poszczególnych oddziałów sztab ZT opracowywał i przysyłał do przełożonego sprawozdanie z przebiegu działań bojowych.

W sytuacji gdy ZT otrzymywał zadanie stosunkowo późno i sztab nie miał czasu na opracowanie rozkazu bojowego, decyzja dowódcy przekazywana była do podległych oddziałów przez telefon, wykorzystując w tym celu również specjalnie kodowaną mapę i tabele rozmównicze. W tym przypadku pisemny rozkaz bojowy trafiał do zainteresowanych nieco później.

W praktyce zdarzało się, że sztab związku taktycznego (ZT) otrzymywał dodatkowe zadanie o zmianie obiektu ataku wówczas, gdy samoloty już znajdowały się w powietrzu. W takiej sytuacji nowe zadanie dla wykonawców znajdujących się w powietrzu przekazywane było za pomocą środków radiowych.

Dowódca pułku po otrzymaniu zadania bojowego podejmował decyzję podobnie jak dowódca ZT, korzystając z pomocy szefów służb. Zadania pododdziałom lub bezpośrednio załogom z reguły stawiał ustnie. Ustny rozkaz był notowany przez pomocnika szefa sztabu pułku.

Praktyka dowodzenia lotnictwem w czasie II wojny światowej określiła wymagania w stosunku do sztabu lotniczego jako **wszechstronnej, operatywnej, wyposażonej w coraz bardziej nowoczesne techniczne środki dowodzenia** (telefon, telegraf, dalekopis, radiostacja, stacja radiolokacyjna) **organizacji**. Wymagania te powodowały zmiany w strukturach sztabów oddziałów i związków taktycznych lotnictwa, powodując przede wszystkim wzrost liczby specjalistów pracujących nad planowaniem jego użycia. W wyniku doświadczeń II wojny światowej **rola dowodzenia lotnictwem wzrosła na tyle, że staje się ono jedną z najważniejszych dziedzin opartą na naukowych podstawach.**

Badania wykazały, że w rozwoju teorii i praktyki dowodzenia w okresie II wojny światowej można zaobserwować następujące zasadnicze tendencje:

- ograniczenie czasu na realizację cyklu organizacyjnego dowodzenia;

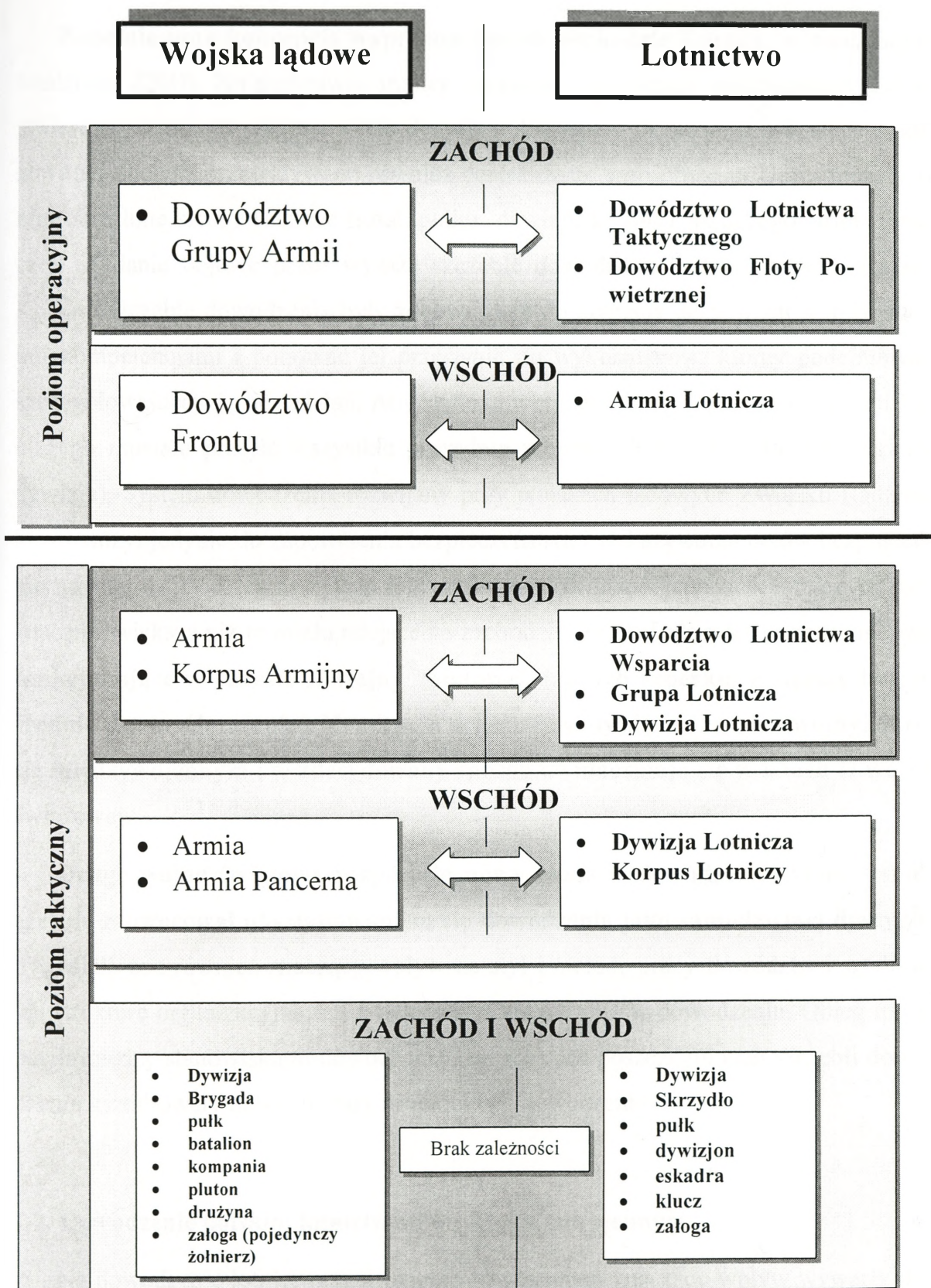
- komplikowanie się warunków dowodzenia lotnictwem;
- rozwój systemu dowodzenia lotnictwem w oparciu o różnorodne środki techniczne;
- dalszy rozwój szeroko pojętego sztabu lotniczego jako zasadniczego organu dowodzenia.

Miały one również bezpośredni wpływ na kształtowanie dowodzenia lotnictwem bezpośrednio po zakończeniu tej wojny.

Nie mniej ważnym problemem było kształtowanie się określonych poziomów (szczebli) dowodzenia. Szczeble dowodzenia wojsk lądowych miały bezpośredni wpływ na kształtowanie się określonych elementów dowodzenia lotnictwem wykonującym zadania wsparcia tych wojsk. **Szczeblem operacyjnym** w wojskach lądowych był szczebel **grupy armii** lub **frontu**. **Szczeblem taktycznym** był szczebel **armii ogólnowojskowej, korpusu armijnego, dywizji, brygady – aż do najniższych szczebli organizacyjnych**. Lotnictwo przeznaczone do wsparcia wojsk lądowych dezygnowało swoich przedstawicieli na określone poziomy dowodzenia wojsk lądowych.

Rozwijało ono jednocześnie własne struktury organizacyjne. **Szczeblami operacyjnym** były więc Floty Lotnicze, Dowództwa Lotnictwa Taktycznego (na zachodzie) jak też Dowództwa Armii Lotniczych na wschodzie. **Szczeblami taktycznymi** były zarówno dowództwo lotnictwa wsparcia (w późniejszym okresie grupy lotnicze), skrzydła, dywizjony, eskadry (na zachodzie) jak też korpusy lotnicze, dywizje różnego rodzaju lotnictwa, pułki lotnicze, eskadry, klucze (na wschodzie) – rys. 7.

Z przeprowadzonych analiz możemy wyodrębnić różne koncepcje dowodzenia lotnictwem kształtujące się w tym okresie. Na zachodzie Europy preferowana była bardzo silna centralizacja dowodzenia. Bezpośredni wykonawcy zadań bojowych w zasadzie nie planowali działań bojowych. **Robiły to w sposób szczegółowy określone stanowiska systemu dowodzenia lotnictwem – szczebla taktycznego i operacyjnego**. Zadaniem wykonawców było wykonanie otrzymanego zadania bojowego. Wykonawca zadania był zobowiązany do określenia sposobu pracy nad celem.



Rys. 7. Kształtowanie się poziomów dowodzenia w lotnictwie i wojskach lądowych w okresie II wojny światowej