

Krzysztof Jasiewicz

Sowieckie lotnictwo wojskowe w przededniu wojny z III Rzeszą : rozpoznanie obcych sił powietrznych i przyfrontowa dyslokacja dywizji lotniczych

Przegląd Historyczno-Wojskowy 14 (65)/4 (246), 223-228

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Sowieckie lotnictwo wojskowe w przededniu wojny z III Rzeszą. Rozpoznanie obcych sił powietrznych i przyfrontowa dyslokacja dywizji lotniczych

Zadaniem wywiadu wojskowego jest m.in. śledzenie i analizowanie całokształtu sytuacji militarno-politycznej potencjalnych nieprzyjaciół, w tym pozyskiwanie danych o ich doktrynie wojennej, uzbrojeniu, nastrojach, analizowanie możliwości bojowych przeciwnika czy też wykradanie nowych technologii, wynalazków itp., które mogą być wykorzystane przez własny przemysł zbrojeniowy.

Przed wybuchem II wojny światowej sowiecki wywiad wojskowy prowadził wyjątkowo aktywną działalność m.in. zmierzającą do rozpoznania możliwości bojowych lotnictwa państw obcych. I tak, w maju 1939 r. szef sztabu lotnictwa wojskowego Armii Czerwonej (ACz) komdiw Fiodor Arzenuchin zwrócił się do zastępcy ludowego komisarza obrony Związku Socjalistycznych Republik Sowietkich (ZSRS) i szefa 5 Zarządu ACz (wywiad) komdiwa Iwana Proskurowa z listą pytań do służb specjalnych, by te jeszcze w 1939 r. pozyskały szczegółowe dane dotyczące lotnictwa Niemiec, Włoch, Polski, Japonii, Anglii, Francji, Stanów Zjednoczonych Ameryki, Rumunii i państw bałtyckich¹.

Na początku 1940 r. Sowieci zakupili najnowocześniejsze w swoich klasach niemieckie myśliwce Messerschmitt Bf 109 E, Heinkel He-100 i Messerschmitt Bf 110, bombowce Dornier 215 i Junkers 88 oraz samoloty szkolno-treningowe Bücker 131 i Bücker Jungmeister². Następnie, w okresie od maja do października tegoż roku w zakładach lotniczych w Woroneżu, Kazaniu, Charkowie i w Gorki rozłożono je na detale i dokładnie przebadano. Z samolotami zapoznało się 3500 osób spośród personelu konstruktorskiego i inżynieryjno-technicznego, a dalszych 2578 specjalistów obznajomiono z wyposażeniem i oprzyrządowaniem tych maszyn.

Efektom tych studiów był sporządzony 24 października 1940 r. obszerny raport szefa Zarządu Głównego Lotnictwa Wojskowego ACz gen. lejtn. lot. Pawła Ryczagowa adresowany do szefa Sztabu Generalnego ACz gen. armii Kiryła Miereckowa. W raporcie tym stwierdzono, że samoloty niemieckie są wyraźnie lepsze od sowieckich, bardziej sprawne, niezawodne i prostsze w obsłudze. Podobnie brzmiały wnioski końcowe z tych badań, gdyż gen. Ryczagow wprost sugerował, by sowiecki

¹ Rossijskij Gosudarstwennyj Wojennyj Archiw (dalej – RGWA), fond (dalej – f.) 29, opis (dalej – op.) 37, dzieło (dalej – d.) 20, list (dalej – l.) 225, Pismo nr 322292ss szefa sztabu lotnictwa wojskowego RKKK komdiwa Arzenuchina do zastępcy ludowego komisarza obrony ZSRS i szefa 5 Zarządu RKKK komdiwa Proskurowa z 9 V 1939 r.

² *Ibidem*, op. 35, d. 111, l. 111 i n., Pismo nr 466/18s szefa Zarządu Głównego Lotnictwa Wojskowego Armii Czerwonej gen. lejtn. lot. Ryczagowa do szefa Sztabu Generalnego Armii Czerwonej, gen. armii K. Miereckowa z 24 X 1940 r.

przemysł zbrojeniowy przyjął niemieckie rozwiązania, co zresztą udało się zrealizować w późniejszym okresie³.

Problemem lotnictwa wojskowego, a szerzej – całej armii sowieckiej – były braki kadrowe w jednostkach spowodowane wielką czystką. Głębokie piętno odcisnęła także wojna sowiecko-fińska, tzw. wojna zimowa. W okresie od 30 listopada 1939 do 5 lutego 1940 r. bezpowrotne straty w lotnictwie wyniosły 469 osób z personelu latającego (zabici i zaginieni), a rany odniosło 90 osób⁴.

Sowieccy eksperci wojskowi, korzystając z informacji pozyskanych przez wywiad wojskowy, przygotowali szczegółowe analizy działań lotnictwa w Hiszpanii w okresie wojny domowej i we Francji w roku 1940⁵. Mieli także dobre rozpoznanie możliwości wojskowego lotnictwa amerykańskiego, polskiego, a także włoskiego⁶. Znacznie słabiej rozpoznano lotnictwo niemieckie. Materiały wywiadowcze mówią o tym wprost: *Jeśli idzie o sieć lotnisk Niemiec, nie mamy satysfakcjonujących nas danych*⁷. W niemiecko-hitlerowskim państwie totalitarnym, z właściwą mu wszechobecnością kontrwywiadu politycznego i wojskowego nadzorującego ochronę tajemnic państwa, pozyskiwanie informacji wywiadowczych napotykało bowiem na poważne utrudnienia. Znacznie utrudniony był też „biały” wywiad, przede wszystkim ze względu na cenzurę i brak możliwości działania tak cenionych jeszcze przez Lenina „pożytecznych idiotów”⁸, którzy w państwach demokratycznych byli źródłem cennych informacji dla każdego wywiadu⁹.

Wywiad sowiecki szczególnie dobrze rozpracował problematykę lotniczą Wielkiej Brytanii, zdobywając cenne informacje od gadatliwych oficerów brytyjskich. Wystarczyło ich zaprosić do ambasady na przyjęcie i stworzyć dobrą atmosferę. Bardzo użyteczna była też prasa, która korzystając z właściwej demokracji zachodnim wolności słowa publikowała informacje (w tym także zdjęcia) użyteczne dla obcych wywiadów, zwalniając je tym samym od podejmowania niekiedy uciążliwych działań i ponoszenia kosztów.

Już w maju 1939 r. sowiecki attaché lotniczy kombrig Iwan Czernyj przesłał do centrali wywiadu w Moskwie „Referat o stanie sił powietrznych Anglii”, w którym niezwykle dokładnie scharakteryzował możliwości brytyjskiego lotnictwa¹⁰.

W ściśle tajnym piśmie (wytworzonym tylko w dwóch egzemplarzach) sowieckiego attaché lotniczego w Anglii jako dobre źródło informacji wymienia się

³ *Ibidem*.

⁴ *Ibidem*, f. 37977, op. 1, d. 572, l. 102, Informacja o stratach składu osobowego lotnictwa wojskowego w armiach od 30 XI 1939 do 5 II 1940 z 6 II 1940 r.

⁵ *Ibidem*, f. 29, op. 35, d. 107, l. 148–201, Lekcje wojny powietrznej w Hiszpanii; l. 285 i n., Wojna powietrzna we Francji.

⁶ *Ibidem*, op. 37, d. 17, Lotnictwo Stanów Zjednoczonych Ameryki w 1937 r.; f. 29, op. 37, d. 16, Mapy i opisy lotnisk w Polsce; d. 15, Informacje o lotnictwie włoskim.

⁷ *Ibidem*, d. 18, l. 29, Materiały o stanie lotnictwa Niemiec za okres 11 II 1939–31 XII 1939 r.

⁸ Określenie to, przypisywane Leninowi, miało dotyczyć dziennikarzy państw zachodnich piszących pozytywnie o rewolucji sowieckiej – przypis redakcji.

⁹ RGWA, f. 29, d. 18, l. 29, Materiały o stanie lotnictwa Niemiec za okres 11 II 1939–31 XII 1939 r.

¹⁰ *Ibidem*, d. 19, l. 162 i n., Meldunek o stanie sił powietrznych Anglii z 25 V 1939 r.

kpt. Beitmana z Ministerstwa Lotnictwa, który podczas przyjęcia miał obficie cytować wypowiedzi szefa sztabu brytyjskiego lotnictwa wojskowego. Beitman miał wówczas stwierdzić, powołując się na swoich szefów i różne dokumenty, że w Wielkiej Brytanii wyprodukowano tak wiele samolotów, iż jego kraj może już zaopatrzyć w ten sprzęt inne armie¹¹.

Kombrig Czernyj już wcześniej wykazał się sukcesami. W kwietniu 1939 r. donosił do Moskwy, że produkcja samolotów w Wielkiej Brytanii wynosiła do 600 sztuk miesięcznie, a o planach Anglików pisał, iż oprócz utworzenia w 1939 r. 37 dywizjonów (według wcześniejszego planu z 1938 r.) zamierza się z ochotników kadetów sformować 200 eskadr (każda miała liczyć po 100 osób); do kwietnia 1939 sformowano 106 z planowanej liczby i pozyskano 10 600 rekrutów ochotników w wieku 14–18 lat¹².

Trzeba dodać, iż praca wywiadowcza na kierunku angielskim cieszyła się dużym uznaniem oficerów sztabu lotnictwa. Zwracano jedynie uwagę, by poszerzyć wiedzę o dane taktyczno-techniczne samolotów (szybkość i zasięg działania)¹³.

Wspomniany wcześniej brytyjski oficer zreferował także sowieckim gospodarzom najnowsze koncepcje obowiązujące w lotnictwie wojskowym. Ministerstwo Lotnictwa wraz ze sztabowcami ustaliło, że nie należy zwiększać liczby dywizjonów, lecz zwiększać liczbę samolotów w dywizjonach już istniejących tak, by w razie potrzeby można było rozwinąć dywizjon do 2–3 eskadr. Od brytyjskich gości można było się dowiedzieć o stosunku ich kraju do ZSRS i wielu innych rzeczy, którymi interesują się wywiady¹⁴.

Takie zdarzenia były nie do pomyślenia w ZSRS. Gdy w jednej z jednostek lotniczych żony zawodowych wojskowych zaczęły rozmawiać o sprawach związanych ze służbą ich mężów, błyskawicznie na to zareagował zarząd polityczny jednostki, wydając stosowną dyrektywę: *Wezwać wszystkie żony i polecić, aby przestały prowadzić szkodzące nam rozmowy*¹⁵. Jak na stosunki sowieckie, była to reakcja wyjątkowo delikatna.

W kolejnych meldunkach kombrig Czernyj przedstawił m.in. ilustrowaną zdjęciami informację o lotnictwie wojskowym Wielkiej Brytanii, a jakże, z brytyjskiej prasy. Informacja liczyła aż 95 stron i były do niej dołączone tablice. Autor bardzo dokładnie opisał stan lotnictwa wojskowego Królestwa, jego organizację, dyslokację, możliwości i wyposażenie, w tym takie szczegóły jak ten, że na lotnisku Northolt stacjonuje 111 dywizjon myśliwski wyposażony w samoloty

¹¹ *Ibidem*, l. 178 i n., Pismo nr 834ss attaché lotniczego w Anglii kombriga Czernyja do szefa 2 Oddziału Sztabu Lotnictwa Wojskowego RKKK z 16 VII 1939 r.

¹² *Ibidem*, l. 131, Wypis z pisma nr 8ss attaché lotniczego ZSRS w Anglii kombriga Czernyja z 17 IV 1939 r.

¹³ *Ibidem*, l. 127, Pismo nr 322210ss szefa 2 Oddziału Sztabu Lotnictwa Wojskowego RKKK, mjr. Łukaszczyka do 6 Oddziału Zarządu Wywiadu RKKK z 11 III 1939 r.

¹⁴ *Ibidem*, l. 131, Wypis z pisma nr 8ss attaché lotniczego ZSRS w Anglii kombriga Czernyja z 17 IV 1939 r.

¹⁵ *Ibidem*, f. 40333, op. 1, d. 57, l. 78, Pismo nr 00791 szefa Zarządu Politycznego jednostki wojskowej 9151, pułkowego komisarza Drebiedniewa do podległych mu pododdziałów z 28 VI 1939 r.

„Hurricane” i dywizjon lotniczy Uniwersytetu Londyńskiego wyposażony w samoloty treningowe¹⁶.

Tymczasem Sowieci zintensyfikowali przygotowania do wojny. Dość dobrze rozwinięte lotnictwo cywilne przestawiono wiosną 1940 r. na potrzeby wojska jako lotnictwo transportowe, pozostawiając jedynie połączenia z Moskwy do Mińska, Kijowa, Lwowa, Leningradu, Odessy, Taszkientu i Ałma-Aty¹⁷.

Na najwyższym szczeblu podjęto decyzje o zwiększeniu siły bojowej lotnictwa wojskowego. W zamówieniu mobilizacyjnym na 1941 r. (z listopada 1940 r.) przewidywano wyprodukowanie 42 750 sztuk silników lotniczych do samolotów bojowych i 5240 silników do samolotów szkolno-treningowych, z czego aż 38 900 sztuk z przeznaczeniem do nowych samolotów¹⁸.

Przystąpiono do rozbudowy składów paliw lotniczych w całym ZSRS, a szczególnie w zachodnich pogranicznych okręgach wojskowych¹⁹.

W spodziewanej i planowanej wojnie najważniejszą rolę odgrywały przede wszystkim nadgraniczne zachodnie okręgi wojskowe: Białoruski Specjalny Okręg Wojskowy (BSOW) i Kijowski Specjalny Okręg Wojskowy (KSOW), przekształcane w razie wojny we fronty. Najważniejszym i najsilniejszym z nich był okręg kijowski. W nim też najbardziej dynamicznie rozbudowywano wszystkie rodzaje sił zbrojnych, w tym lotnictwo wojskowe.

Zgodnie z rozkazem ludowego komisarza obrony ZSRS marsz. Siemiona Timoszenki i szefa Sztabu Generalnego Armii Czerwonej Borysa Szaposznikowa z 25 lipca 1940 r. nastąpiła reorganizacja sowieckiego lotnictwa wojskowego. Zamiast dotychczasowej struktury pułkowej wprowadzono strukturę dywizyjną, z podziałem na trzy rodzaje dywizji lotniczych. Typ pierwszy: dywizje mieszane, przeznaczone do współdziałania i wsparcia wojsk lądowych, składające się z pułków lotnictwa bombowego (w tym 1–2 eskadry bombowców nurkujących), szturmowego i myśliwskiego. Typ drugi: dywizje lotnictwa myśliwskiego, przeznaczone do wywalczenia panowania w powietrzu i osłony własnych wojsk oraz centrów politycznych i ekonomicznych²⁰. Trzeci typ: dywizje lotnictwa dalekiego zasięgu, przeznaczone do niszczenia obiektów nieprzyjaciela na dalekim zapleczu i do dezorganizacji tyłów jego armii (miały zostać sformowane do 15 grudnia 1940 r.)²¹.

¹⁶ *Ibidem*, f. 29, op. 37, d. 19, l. 19, Informacja o lotnictwie wojskowym Wielkiej Brytanii z 25 XII 1938 r.

¹⁷ *Ibidem*, f. 7, op. 15, d. 108, Pismo nr 4/3406 K. Woroszyłowa do W. Mołotowa z załącznikiem „Rozporządzenie w sprawie Głównego Zarządu Lotnictwa Cywilnego na czas wojny” z 7 III 1940 r.

¹⁸ Gosudarstwiennyj Archiw Rossijskoj Fiedieracii (dalej – GARF), f. 8418, op. 24, d. 304, l. 62–65 i n., Zamówienia mobilizacyjne na uzbrojenie na 1941 r. z listopada 1940 r.

¹⁹ *Ibidem*, d. 324, l. 81, Pismo nr 136740sson ludowego komisarza obrony ZSRS marsz. S. Timoszenki, ludowego komisarza marynarki wojennej ZSRS adm. Kuzniecowa i ludowego komisarza przemysłu naftowego Siedina do przewodniczącego Rady Ekonomicznej przy Radzie Komisarzy Ludowych ZSRS W. Mołotowa z 27 VIII 1940 r.

²⁰ RGWA, f. 7, op. 15, d. 106, l. 94–99, Pismo ludowego komisarza obrony ZSRS marsz. S. Timoszenki i szefa Sztabu Generalnego Armii Czerwonej B. Szaposznikowa do dowódcy Kijowskiego Specjalnego Okręgu Wojskowego z 25 VII 1940 r.

²¹ *Ibidem*, k. 112–113, Pismo nr Org/3/06707 ludowego komisarza obrony ZSRR marsz. S. Timoszenki i szefa Sztabu Generalnego Armii Czerwonej K. Miereckowa do dowódcy Kijowskiego Specjalnego Okręgu Wojskowego i szefa Zarządu Głównego Lotnictwa Wojskowego RKKA z 6 XI 1940 r.

Dyslokacja lotnictwa w Kijowskim Specjalnym Okręgu Wojskowym po reformie organizacyjnej, według stanu na 8 września 1940 r. przedstawiała się następująco i nie do końca odpowiadała przyjętym wcześniej założeniom:

- dowództwo 14 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego – Łuck; skład: 17 pułk lotnictwa myśliwskiego (Lubitów), 46 plm (Dubno), 89 plm (Łuck–Kiwerce), 92 plm (Brody);
- dowództwo 15 Mieszanej Dywizji Lotniczej – Lwów; skład: 3 pułk lotnictwa szturmowego (Komarno–Gródek Jagielloński), 7 plsz (Stryj), 12 plm (Stanisławów), 23 plm (Lwów), 28 plm (Lwów);
- dowództwo 16 Mieszanej Dywizji Lotniczej – Tarnopol; skład: 86 pułk lotnictwa bombowego średniego zasięgu (Trembowła), 224 plb średniego zasięgu (miał być sformowany do 15 września 1940 r.), 87 plm (Tarnopol) i 149 plm (Czerniowce);
- dowództwo 17 Mieszanej Dywizji Lotniczej – Płoskirów; skład: 91 plm, 20 plm (Płoskirów), 48 plb średniego zasięgu (Izjasław), 225 plb średniego zasięgu (Stary Konstantynów (miał być sformowany do 1 października 1940 r.);
- dowództwo 18 Dywizji Lotnictwa Bombowego – Skomorochy; skład: 90 pułk lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu (Skomorochy), 93 plb dalekiego zasięgu (Skomorochy), 52 plb średniego zasięgu (Owruć; miał przybyć z Estonii 1 października 1940 r.), 94 plb średniego zasięgu (Owruć). W ostatnią fazę formowania dywizja weszła pod koniec 1940 r. w zmodyfikowanej postaci jako Wydzielona Dywizja Lotnictwa Bombowego Dalekiego Zasięgu;
- dowództwo 19 Dywizji Lotnictwa Bombowego – Biała Cerkiew; skład: 33 plb średniego zasięgu (Biała Cerkiew), 138 plb średniego zasięgu (Uziń), 136 plb bliskiego zasięgu (Berdyczów);
- dowództwo 36 Mieszanej Dywizji Lotniczej – Kijów; skład: 2 plm (Wasilkow), 43 plm (Wasilkow), 226 plb średniego zasięgu (Kijów), 227 plb średniego zasięgu (Kijów), 14 Wydzielony Pułk Ciężkich Bombowców (Borispol);
- dowództwo 44 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego – Humań; skład: 164 plm (Humań; miał zostać sformowany do 1 stycznia 1941 r.), 165 plm (Humań; miał zostać sformowany do 1 stycznia 1941 r.), 166 plm (Humań; miał zostać sformowany do 1 stycznia 1941 r.), 88 plm (Winnica)²².

Dodatkowo eskadry lotnictwa pomocniczego zostały rozmieszczone przy korpusach strzeleckich, a także do 1 października 1940 r. planowano sformować specjalny pułk lotnictwa rozpoznawczego²³.

Zgodnie z dyrektywą szefa Sztabu Generalnego oraz szefa Zarządu Głównego Lotnictwa Wojskowego ACz z 6 listopada 1940 r. do 15 grudnia 1940 r. postanowiono utworzyć do dyspozycji Naczelnego Dowództwa specjalną dywizję bombowców dalekiego zasięgu. Dywizja została wyposażona w samoloty, które mogły pokonać dystans 4–4,5 tys. km bez tankowania, a więc wykonywać zadania o charakterze strategicznym, m. in. mogły dokonać nalotu na Berlin²⁴.

²² *Ibidem*, I. 51–54, Pismo nr 4/005414 szefa Sztabu Kijowskiego Specjalnego Okręgu Wojskowego gen. lejtn. Purkajewa do szefa Sztabu Generalnego Armii Czerwonej K. Miereckowa.

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Ibidem*, I. 112–113, Pismo nr Org/3/06707 ludowego komisarza obrony ZSRS marsz. S. Timoszenki i szefa Sztabu Generalnego gen. armii K. Miereckowa do dowódcy Kijowskiego Specjalnego Okręgu

Uderzenie niemieckie 22 czerwca 1941 r. zniweczyło sowieckie plany ofensywne. Pochodzący z połowy maja 1941 r. „Plan strategicznego rozwinięcia sił zbrojnych ZSRS na wypadek wojny z Niemcami i ich sojusznikami” przewidywał wyprzedzające uderzenie na główne zgrupowanie wojsk niemieckich na południe od Dębłina i wyjście w 30 dniu operacji na linię Ostrołęka–rzeka Narew–Łowicz–Łódź–Kreuzburg (Kluczbork)–Opole–Ołomuniec i tym samym odcięcie Niemiec od ich południowych sojuszników²⁵.

Tymczasem zaskoczona Armia Czerwona cofała się w popłochu i bezładzie, a większość samolotów ulokowana na przygranicznych lotniskach została porzucona lub zniszczona w pierwszych godzinach niemieckiego ataku. Przy ogólnym stanie 218 pułków lotniczych w ZSRS, na zachodzie rozmieszczono 165 pułków, w tym znaczną większość bombowców²⁶. Jedyne naloty sowieckich bombowców dalekiego zasięgu na Berlin w czerwcu 1941 r. poza aspektem propagandowym nie przyniosły żadnych korzyści militarnych. Armia Czerwona potrzebowała dwóch lat i całkowitej odbudowy, aby dokonać przełomu w wojnie i przejść do strategicznej ofensywy.

Krzysztof Jasiewicz

Wojskowego z 6 XI 1940 r.; f. 29, op. 35, d. 110, l. 33, Stenogram odprawy u szefa Zarządu Głównego Lotnictwa Wojskowego Armii Czerwonej z 21 X 1940 r.

²⁵ 1941 god, red. W. P. Naumow i in., t. 1, Moskwa 1998, dok. 473, s. 215–220.

²⁶ *Ibidem*.