

Wcisło, Henryk

"Polskie lotnictwo wojskowe w latach 1945-1962. Organizacja, szkolenia, problemy kadrowe", Tadeusz Kmiecik, Warszawa 1999 : [recenzja]

Mazowieckie Studia Humanistyczne 5/2, 126-129

1999

Artykuł został zdigitalizowany i 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 oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Tadeusz Kmieciak, *Polskie lotnictwo wojskowe w latach 1945–1962. Organizacja, szkolenie, problemy kadrowe*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa 1999, str. 496.

Recenzowana książka omawia bardzo istotny i jednocześnie mało znany oraz słabo opracowany okres historii polskiego lotnictwa wojskowego. Generalnie był to okres bardzo dynamicznego rozwoju organizacyjnego lotnictwa. W tym czasie, choć plany nie były przygotowywane na miarę rzeczywistych możliwości ekonomicznych państwa oraz technicznych i kadrowych możliwości sił zbrojnych, to mimo wszystko na próżno szukać w historii polskiego lotnictwa drugiego takiego okresu, któryby charakteryzował się tak dynamicznym zwiększeniem liczby jednostek, jak właśnie lata omawiane w pracy Tadeusza Kmiecika, zwłaszcza okres 1950–1956. Wystarczy wspomnieć, że w 1948 r. Wojska Lotnicze dysponowały jedynie siedmioma pułkami bojowymi, transportowym pułkiem specjalnym i jedną oficerską szkołą lotniczą, zaś lotnictwo Marynarki Wojennej jedną mieszaną eskadrą lotniczą, podczas gdy na początku 1956 r. ówczesne Wojska Lotnicze i Obrona Przeciwlotnicza Obszaru Kraju posiadały dziewięć dywizji lotniczych (cztery dywizje lotnictwa myśliwskiego obrony przeciwlotniczej, dwie dywizje lotnictwa myśliwskiego, dwie dywizje lotnictwa szturmowego i jedną dywizję lotnictwa bombowego) z dwudziestoma czterema pułkami lotniczymi, trzy samodzielne pułki i siedem samodzielnych eskadr lotniczych oraz dwie oficerskie szkoły lotnicze. W sumie przez sześć lat liczba jednostek lotniczych została zwiększona ponad trzykrotnie.

Omawiany w recenzowanej pracy okres był także przełomowym pod względem technicznym, co w sposób zasadniczy rzutowało na pozostałe dziedziny rozwoju lotnictwa. Nastąpiła w tym okresie całkowita wymiana sprzętu bojowego o napędzie tłokowym na sprzęt o napędzie odrzutowym, początkowo reprezentowanym przez stosunkowo prymitywne technicznie samoloty, które dość szybko zastąpiono nowoczesnymi konstrukcjami o poziomie porównywalnym z najlepszymi samolotami na świecie.

Jednocześnie omawiany okres charakteryzował się całkowitym przejęciem i wdrożeniem do lotnictwa polskiego sztuki wojennej lotnictwa radzieckiego, sposobów i procedur dowodzenia, a nawet swoistej kultury w tej dziedzinie oraz metod i form szkolenia. Stało się tak pomimo bogatych własnych doświadczeń, zwłaszcza Polskich Sił Powietrznych i prób ukształtowania własnej oryginalnej myśli lotniczej w latach 1947–1949 oraz ponownie w latach 1956–1963. Lata 1945–1962 to także okres bardzo interesujący ze względu na uprawianą wówczas w lotnictwie politykę kadrową. Z jednej strony burzliwy rozwój organizacyjny wymagał dostarczenia lotnictwu, w stosunkowo krótkim czasie, kadr o bardzo wysokich kwalifikacjach, najczęściej wyższych niż w innych rodzajach sił zbrojnych, i to w sytuacji, gdy pod wieloma względami z przyczyn politycznych zaczynało

niemal od zera, zaś przewaga z drugiej strony tzw. polityki klasowej nad narodowym interesem, który wymagał utworzenia m.in. nowego korpusu oficerskiego, doprowadziła do niemal kompletnej rezygnacji z kadry przedwojennego lotnictwa i Polskich Sił Powietrznych oraz do wielu prześladowań o charakterze politycznym, w tym oficerów lub podchorążych pozyskanych już po wojnie. Polityka kadrowa w lotnictwie była szczególnie represyjna, m.in. ze względu na powtarzające się ucieczki pilotów do państw zachodnich. Nieodłączną cechą ówczesnej polityki kadrowej była stała obecność wielu oficerów radzieckich w Wojsku Polskim, w tym w lotnictwie, obecność nadmierna, mimo trudnej sytuacji kadrowej, co dotyczyło również oficerów własnych o szczególnie wysokich kwalifikacjach. Oficerowie ci, zajmujący najwyższe stanowiska, bądź służący jako doradcy, w sposób zasadniczy wpłynęli na ówczesną myśl lotniczą, szkolenie lotnicze i wiele innych dziedzin, w tym m.in. na styl dowodzenia, obyczajowość itd., przyczyniając się nie tylko do politycznego podporządkowania Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju, ale także do częściowej zmiany ich oblicza ukształtowanego w okresie międzywojennym.

Ocena ogólna książki

Książkę Tadeusza Kmiecika należy zaliczyć do kategorii opracowań nowatorskich, ze względu na bardzo wysokie merytoryczne walory poznawcze. Została ona napisana przede wszystkim na podstawie źródeł archiwalnych, zgromadzonych głównie w Centralnym Archiwum Wojskowym, Archiwum Instytucji Centralnych Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Archiwum Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej oraz źródeł, co warto podkreślić, znajdujących się w zespołach archiwalnych nadal czekających na uporządkowanie i opracowanie. W pracy autor wykorzystał także wszystkie ważne opracowania naukowe i popularnonaukowe związane z interesującym go tematem. Zostały one wymienione i scharakteryzowane we wstępie do książki.

Układ pracy należy uznać za właściwy. Jest on chronologiczno-problemowy, co pozwoliło autorowi w odpowiedniej kolejności omówić najważniejsze problemy związane z rozwojem lotnictwa wojskowego, przy zachowaniu odpowiedniej spójności pracy. Podział na trzy rozdziały jest także właściwy, a zastosowane cezury czasowe są odpowiednie. Tematyka poszczególnych rozdziałów i podrozdziałów jest zgodna z przedstawionymi we wstępie celami pracy, a tytuły rozdziałów i podrozdziałów są zgodne z ich treścią.

Cechą charakterystyczną książki są systematyczne wnioski umieszczone w podsumowaniu poszczególnych podrozdziałów, rozdziałów i w zakończeniu pracy. Wynikają one zawsze z treści pracy, są właściwie uzasadnione i w zdecydowanej większości przypadków starannie udokumentowane.

Ocena szczegółowa pracy

Książka nie uwzględnia przemysłu lotniczego, rozwoju konstrukcyjnego samolotów, udziału jednostek lotniczych w organizacji lotnictwa cywilnego, w akcjach polityczno-wojskowych przeciwko opozycji i zbrojnemu podziemi, udziału w akcjach przeciwpowodziowych oraz zastosowania lotnictwa w różnych dziedzinach gospodarki narodowej. Problematyka ta została obszernie przedstawiona w dotychczasowej literaturze. Represje polityczne, które objęły kadre i żołnierzy zasadniczej służby Wojsk Lotniczych, zostały przedstawione tylko w niezbędnym stopniu.

Literatura, która ukazywała się do 1990 r., a szczególnie publikacje dotyczące historii powojennego lotnictwa polskiego, nie wyczerpywały całości zagadnienia i prezentowały tzw. historiografię oficjalną. Podkreślały głównie pomoc radziecką w organizacji i rozwoju lotnictwa polskiego. Tymczasem jest sprawą dyskusyjną, czy Rosjanie byli rzeczywiście zainteresowani w organizacji nowoczesnego lotnictwa polskiego. Radziecki sprzęt lotniczy był oceniany jako najlepszy w świecie. Jednostronnie omawiano również szkolenie lotnicze w jednostkach. Nie pokazywano wielu niedociągnięć, błędów, niskiego poziomu wiedzy ogólnej i lotniczej kadry kierowniczej dowództw i jednostek lotniczych w latach powojennych. Pomijano także zagadnienia dotyczące awaryjności w lotnictwie, spowodowanej eksploatacją przestarzałego sprzętu i nie doszkoleniem personelu latającego i technicznego. Częste defekty silników spowodowane ukrytymi wadami konstrukcyjnymi oraz niewłaściwą eksploatacją, powodowały liczne wypadki lotnicze. W tym czasie nie było jeszcze służby bezpieczeństwa lotów, która prowadziła ich ewidencję i merytoryczną analizę. Dlatego też trudno przedstawić dokładną liczbę katastrof i wypadków lotniczych szczególnie w pierwszych latach powojennych. Z niepełnych sprawozdań szkoleniowych znajdujących się w Centralnym Archiwum Wojskowym oraz w Archiwum Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej wynika, że w latach 1945–1949 w pułkach lotniczych wraz z Oficerską Szkołą Lotniczą (bez organizującego się lotnictwa morskiego) odnotowano trzydzieści osiem katastrof i kilkaset wypadków. Są to jednak dane orientacyjne i prawdopodobnie było kilka katastrof więcej.

W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych doszło w lotnictwie do osiemdziesięciu czterech katastrof. Ich przyczyną była duża zawodność ówczesnego sprzętu lotniczego oraz niedoszkolenie pilotów i brak odpowiednich doświadczeń młodej i szybko awansującej kadry jednostek lotniczych. Sprawy te były tajone przed opinią publiczną.

W latach 1956–1962 odnotowano sto trzysta katastrof lotniczych. Duża wypadkowość przy wprowadzeniu na wyposażenie samolotów odrzutowych miała miejsce we wszystkich państwach. Potwierdzają to zachodniemieckie siły powietrzne, gdzie liczba katastrof w latach sześćdziesiątych była większa niż w Polsce.

O zjawisku ucieczek pilotów za granicę historiografia długo milczała, a następnie wspomniała o nich tylko w sposób marginalny. Szczególnie dotyczy to ucieczki czterech podchorążych z Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie w 1956 r. do Austrii na dwóch samolotach szkoleniowych Jak-18. Sprawa ta nie była dotąd przedstawiana w artykułach publicystycznych.

Brak było także w miarę obiektywnej oceny oficerów radzieckich pełniących służbę w lotnictwie polskim. Najmniej obiektywnie przedstawiono działalność aparatu politycznego i pracę wychowawczą.

W książce zaprezentowano również inne problemy, które były dotychczas w niewielkim stopniu, lub w ogóle nie uwzględniane przez historyków lotnictwa polskiego. W szkoleniu lotniczym została przedstawiona sprawa bezpieczeństwa lotów oraz niepublikowane dotąd zestawienie wypadków lotniczych i katastrof. Szerzej przedstawiono problematykę modyfikacji samolotu myśliwsko-szturmowego Lim-5 na podstawie niewykorzystanych dotąd przez historyków dokumentów archiwalnych. Zaprezentowano również próbę oceny działalności generała dywizji pilota Jana Freya-Bieleckiego, dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju (dyskusyjna również obecnie). Uwzględniono przy tej okazji niepublikowane dotąd sprawozdania z pracy podkomisji Głównego Zarządu Politycznego, działającego na podstawie rozkazu ministra obrony narodowej w Wojskach Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju w dniach 1–28 czerwca 1960 r. Okoliczności związane z odwołaniem gen. Freya-Bieleckiego ze stanowiska Głównego Inspektora Lotnictwa zostały naświetlone na podstawie niepublikowanych dotąd wystąpień szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego generała broni Jerzego Bordziłowskiego na posiedzeniu Rady Wojskowej Ministerstwa Obrony Narodowej 20 marca 1963 r. Zaprezentowane zostały również, na podstawie sprawozdań znajdujących się w archiwach, zagadnienia dotyczące lotnictwa radzieckiego, chińskiego i czechosłowackiego, opracowane przez oficerów lotnictwa polskiego, wizytujących te kraje w ramach wymiany doświadczeń.

W książce przedstawiono zagadnienia dotyczące szkolnictwa personelu latającego i technicznego, sztuki wojennej lotnictwa oraz szkolenia tego rodzaju sił zbrojnych. Z tego względu może ona być wykorzystana do kształcenia oficerów personelu latającego i technicznego. Praca może stanowić też materiał uzupełniający do szkolenia dowódców i sztabów lotniczych na różnych szczeblach dowodzenia. Jest też cennym materiałem dla miłośników lotnictwa wojskowego.

Henryk Wcisło