

ANDRZEJ BIERCA
Stargard Szczeciński

**WYCOFANIE 239. BARANOWICKIEJ
DYWIZJI LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO
ARMII RADZIECKIEJ Z POMORZA ZACHODNIEGO**

Słowa kluczowe: Armia Radziecka na Pomorzu, historia Pomorza w PRL, lotnictwo wojskowe na Pomorzu.

Keywords: the Soviet Army in Pomerania, the history of Pomerania in the People's Republic of Poland (PRP), military aviation in Pomerania.

Armia Czerwona zajęła obszar Pomorza Zachodniego¹ w pierwszych miesiącach 1945 r.² Jej obecność przez następne 47 lat na tych ziemiach, które po zakończeniu drugiej wojny światowej stały się integralną częścią powojennej Polski, podyktowana była względami politycznymi i militarnymi. Znaczącym komponentem tej armii, rozmieszczonym na zachodniopomorskiej ziemi, były jednostki

¹ Przez określenie „Pomorze Zachodnie” autor rozumie obszar dzisiejszego województwa zachodniopomorskiego.

² Na temat walk na Pomorzu Zachodnim w 1945 r. zob. m.in.: A. Zawjałow, T. Kaliadin, *Wastoczno-Pomeranskaja operacija*, Moskwa 1960; E. Jadziak, *Wyzwolenie Pomorza. Działania I Armii WP z operacji pomorskiej Armii Radzieckiej 6 III–7 IV 1945*, Warszawa 1962; E. Kosiarsz, *Wyzwolenie Polski Północnej 1945*, Gdynia 1967; T. Gasztold, *Śladem Operacji Pomorskiej*, Poznań 1973; Z. Flisowski, *Reportaż z pola walki*, Warszawa 1979; T. Karwacki, *Czerwone gwiazdy i białe orły w walkach o wolność ziemi szczecińskiej*, Szczecin 1981; K. Sobczak, *Wyzwolenie północnych i zachodnich ziem polskich w roku 1945*, Poznań 1985; M. Erenc, *Plany i decyzje strony niemieckiej i radzieckiej na kierunku szczecińskim w operacji pomorskiej w marcu 1945 r.*, „Przeegląd Zachodniopomorski” (dalej PZP) 1996, z. 1, s. 69–96.

lotnicze. Przez większą część tego czasu były to pododdziały 239. Baranowickiej Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego (239. DLM) ze składu 4. Armii Lotniczej (4. AL) Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej (PGW AR).

Poniższy tekst obejmuje kilka ostatnich lat stacjonowania 239. DLM w garnizonach na terenie obecnego województwa zachodniopomorskiego³. W tym czasie dwa z trzech pułków dywizji, mimo wzrastającego od połowy lat osiemdziesiątych XX w. odprężenia między Wschodem a Zachodem, przebroiło się na najnowocześniejsze wówczas sowieckie samoloty myśliwskie Su-27; intensywnie rozbudowywano też garnizony dywizji, chcąc je przystosować do wymogów nowej techniki wojskowej⁴. Wycofanie pododdziałów 239. DLM z Pomorza Zachodniego do Rosji było częścią trwającego kilka lat procesu ewakuacji Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej z Polski⁵. Wpisywał się on w ogromną operację odwrotu tej armii z wysuniętych garnizonów imperium na przestrzeni od Kuby po Mongolię (39. Armia) i od Azji Środkowej po Bałtyk⁶. Ten największy odwrót strategiczny ery nowożytnej zmusił do opuszczenia miejsc tymczasowej służby i zamieszkania ponad milion ludzi (obywateli ZSRR, a od grudnia 1991 r. – Wspólnoty Niepodległych Państw). W przeciągu tych kilku lat Polska, tak jak

³ W omawianym okresie – przełom lat 80. i 90. XX w. – garnizony 239. DLM rozmieszczone były na obszarze dwóch województw: szczecińskiego i koszalińskiego. Od 1 stycznia 1999 r. dawne lotniska 239. DLM leżą na obszarze województwa zachodniopomorskiego. *Ustawa z dnia 24 lipca 1998 o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa*, „Dziennik Ustaw” (dalej DzU) 1998, nr 96, poz. 603, zał. 2. Zob. też J. Bochiński, J. Zawadzki, *Polska – nowy podział terytorialny. Przewodnik encyklopedyczny*, Warszawa 1999, s. 380–392.

⁴ Trzeci pułk dywizji również w omawianym okresie rozpoczął wymianę samolotów tego samego typu na nowsze odmiany. C. Piotrowski, R. Senkowski, *4. Armia Lotnicza – ostatni rok na polskim niebie (Cz. I)*, „Lotnictwo” 1992, nr 14, s. 16.

⁵ Ten aspekt obecności wojsk radzieckich w Polsce doczekał się już omówienia w kilku publikacjach, zob. m.in.: *Pożegnanie z armią. Z generałem Zdzisławem Ostrowskim, pełnomocnikiem rządu do spraw pobytu w Polsce wojsk byłego ZSRR, rozmawia Mieczysław Szczepański*, Warszawa 1992; A. Magierska, *Armia Radziecka w Polsce. Okoliczności wyjścia. Skutki wieloletniej obecności*, w: *Ziemie Odzyskane pod wojskową administracją radziecką po II wojnie światowej. Materiały z konferencji*, red. S. Łach, Słupsk 2000; M.L. Krogulski, *Okupacja w imię sojuszu. Armia Radziecka w Polsce 1956–1993*, Warszawa 2001; C. Skuza, *Pomorze Zachodnie a zmiany sojuszków militarnych III Rzeczypospolitej*, w: *Żołnierz polski na Pomorzu Zachodnim X–XX wiek. Materiały z sesji naukowej z 10 listopada 1999 r.*, red. K. Kozłowski, A. Wojtaszak, Szczecin 2001; M.L. Krogulski, *Armia Radziecka w Polsce 1957–1993. Dokumenty i materiały*, Warszawa 2002; J. Strzelczyk, *Ucieczka ze Wschodu. Rosja w polskiej polityce 1989–1993*, Warszawa 2002.

⁶ O problemach rozbrojenia i demontażu radzieckich garnizonów poza granicami ZSRR na przełomie lat 80. i 90. XX w. zob. m.in.: D. Remnick, *Grobowiec Lenina*, tłum. K. Oblucki, Warszawa 1997; I. Kobrinskaja, *Długi koniec zimnej wojny. Rosja i Europa Środkowa 1991–1996*, tłum. E. Kornowska-Michalska, Warszawa 1998; J. Stańczyk, *Kres „Zimnej Wojny”*, Toruń 2004; M. Szczepański, *Polska. Życie po j.a.r.*, Warszawa 2005.

i inne europejskie państwa bloku wschodniego, przeszła szeroko zakrojone zmiany ustrojowe. Przestał istnieć Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich, przestała też istnieć Armia Radziecka.

4. Armia Lotnicza, w której skład wchodziła 239. DLM, utworzona została 22 maja 1942 r. (w tym dniu zakończył się proces jej formowania). Walczyła na Froncie Południowo-Zachodnim, a następnie, w 1943 r., działała w składzie Frontu Północno-Kaukaskiego nad Kaukazem, Kubaniem i Półwyspem Tamańskim. W 1944 r. najpierw brała udział w wyzwolaniu Krymu, po czym w kwietniu została przeniesiona na Białoruś i weszła w skład II Frontu Białoruskiego. Uczestniczyła w wyzwolaniu obszarów dzisiejszej Białorusi oraz zajmowaniu terenu Prus Wschodnich. W 1945 r. walczyła na Pomorzu Zachodnim oraz na terenach dzisiejszych północno-wschodnich Niemiec, gdzie zakończyła szlak bojowy (sztab armii stacjonował wówczas na lotnisku w Neubrandenburgu)⁷.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej dowództwo Armii Czerwonej z dniem 10 czerwca 1945 r. utworzyło na terenie Polski Północną Grupę Wojsk. Jej trzon stanowiły rozwiązane tą samą dyrektywą jednostki II Frontu Białoruskiego. Dowódcą PGW został dotychczasowy dowódca tego frontu, marszałek Konstanty Rokossowski. Siedziba dowództwa umieszczona została przejściowo w Bydgoszczy, a następnie w Legnicy⁸. W skład PGW, oprócz licznych jednostek lądowych, weszła też 4. AL, której dowództwo zlokalizowano najpierw w Świdnicy, potem zaś w Legnicy, przy dowództwie PGW. Na czele 4. AL stał gen. Konstantin Wierszynin⁹. W momencie sformowania Północnej Grupy Wojsk 4. AL tworzyły: 8. Korpus Lotniczy w składzie: 215. DLM, 323. DLM, 269. DLM, 309. DLM, 229. Tamańska DLM; 4. Korpus Lotnictwa Szturmowego w składzie: 196. Dywizja Lotnictwa Szturmowego (DLSz.), 199. DLSz,

⁷ Szerzej na temat wojennych losów 4. AL: K. Wierszynin, *Czietwertaja Wozdusznaia*, Moskwa 1975.

⁸ *Wielikaja Otieczestwiennaja: Bitwa za Bierlin (Krasnaja Armija w powierżennoi Giermanii)*, T. 15 (4–5), Moskwa 1995, s. 422–425.

⁹ Konstantin Andriejewicz Wierszynin (1900–1973), na czele 4. AL stał do kwietnia 1946 r., po czym objął stanowisko głównodowodzącego sił powietrznych ZSRR i 3 czerwca awansowany został do stopnia marszałka lotnictwa. We wrześniu 1949 r. zdjęty ze stanowiska i zdegradowany do stopnia gen. płk. lotnictwa. Do marca 1953 r. pełnił różne stanowiska w wojskach lotniczych i obrony przeciwlotniczej. W latach 1953–1954, już w stopniu marszałka lotnictwa, dowodził obroną powietrzną kraju. W styczniu 1957 r. został mianowany głównodowodzącym lotnictwa i zastępcą ministra obrony, 8 maja 1959 r. – głównym marszałkiem lotnictwa. Od 1961 do 1971 r. był też członkiem KC KPZR. W 1969 r. przeniesiony do grupy generalnych inspektorów Armii Radzieckiej. B. Potyrała, H. Szczegółka, *Czerwoni marszałkowie. Elita Armii Radzieckiej 1935–1991*, Zielona Góra 1997, s. 377.

332. DLSz, 230. Kubańska DLSz, 233. DLSz; 5. Korpus Lotnictwa Bombowego w składzie: 132. Dywizja Lotnictwa Bombowego (DLB), 327. DLB¹⁰.

Skład i liczebność jednostek wchodzących w skład 4. AL ulegał zmianom na przestrzeni lat. W latach 1956–1957, po uregulowaniu statusu prawnego obecności wojsk radzieckich w Polsce i określeniu liczebności PGW, ustalono kontyngent wojsk lotniczych PGW na 17 tys. żołnierzy¹¹. W 1960 r. 4. AL¹² składała się ze 149. DLM, 239. DLM, 172. Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego (DLM-B) i 183. DLB. Ponadto w skład armii wchodziły dwa samodzielne pułki: 164. Kerczeński Pułk Lotnictw Rozpoznawczego Gwardii i 330. Pułk Lotnictwa Rozpoznawczego oraz inne jednostki zabezpieczenia¹³.

W sierpniu 1968 r. 4. AL wzięła udział w inwazji wojsk Układu Warszawskiego na Czechosłowację. Między innymi ze składu 239. DLM loty bojowe nad Czechosłowacją po przebazowaniu w rejon inwazji wykonywał 159. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego (PLM)¹⁴.

Około połowy lat osiemdziesiątych XX w. oprócz 239. DLM w składzie 4. AL znajdowały się następujące jednostki rozlokowane na terenie Polski i ZSRR: dowództwo i sztab armii, dyslokowane w Legnicy przy ul. Chojnowskiej; na tamtejszym lotnisku stacjonowała 245. Samodzielna Mieszana Eskadra Lotnicza¹⁵; 25. Samodzielna Mieszana Eskadra Lotnicza (lotnisko w Krzywej,

¹⁰ *Wielikaja Oteczestwiennaja...*, s. 423.

¹¹ Tekst podpisanej 17 grudnia 1956 r. *Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich „O statusie prawnym wojsk radzieckich czasowo stacjonujących w Polsce”* oraz tekst *Porozumienia między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich „O liczebności, rozmieszczeniu i trybie dokonywania ruchów wojska radzieckich czasowo stacjonujących w Polsce”* z 23 grudnia 1957 r. zob. *Armia Radziecka w Polsce 1957–1993. Dokumenty i materiały*, oprac. M.L. Krogulski, Warszawa 2002, s. 5–11 i 28–34.

¹² W 1949 r. 4. AL przemianowana została na 37. Armię Lotniczą, po czym w 1968 r. powróciła do swej historycznej nazwy.

¹³ *Iz bojowej lietopisi istorii armii*, „Znamia Pobiedy” nr 118, 22.05.1992, s. 7. „Znamia Pobiedy” były gazetą codzienną PGW AR.

¹⁴ Pułk na początku sierpnia przebazował się na jedno z lotnisk Przykarpackiego Okręgu Wojskowego. Po rozpoczęciu inwazji (20/21 sierpnia) wykonywał loty do początków listopada z lotniska Milovice na terenie Czechosłowacji. W tym też miesiącu powrócił do Kluczewa. A. Hottmar, S. Mackovík, *Rudé hvězdy nad Československem 1968–1991*, část 1, Praha 2008, s. 8.

¹⁵ Była to najmniejsza jednostka ze składu armii. Zadaniem eskadry było zabezpieczenie logistyczne jednostek i dowództwa 4. AL oraz dowództwa PGW. W ostatnich latach stacjonowania w Polsce wyposażona była w śmigłowce Mi-8, samoloty transportowe An-26 i An-12 oraz pasażerskie Il-18 (wojskowe oznaczenie Il-20). C. Piotrowski, R. Senkowski, *4. Armia Lotnicza – ostatni rok na polskim niebie. (Cz. II)*, „Lotnictwo” 1992, nr 15, s. 35.

obecnie woj. dolnośląskie); 688. Samodzielny Pułk Śmigłowców Transportowych (lotnisko w Legnicy)¹⁶; 314. Samodzielna Eskadra Śmigłowców (lotnisko w Wiechlicach pod Szprotawą, obecnie woj. lubuskie); 149. DLB (dowództwo i sztab dywizji – lotnisko w Wiechlicach pod Szprotawą) w składzie: 89. Pułk Lotnictwa Bombowego (PLB; lotnisko Wiechlice), 42. Tannenberski PLB Gwardii (lotnisko Stara Kopernia pod Żaganiem, obecnie woj. lubuskie) i 3. PLB (lotnisko Krzywa) – wszystkie pułki uzbrojone były w tym okresie w samoloty bombowe Su-24 lub Su-24M (w kodzie NATO: *Fencer D*)¹⁷; 164. Kerczeński Samodzielny Pułk Lotnictwa Rozpoznawczego Gwardii i 151. Pułk Lotnictwa Walki Radio Elektronicznej, uzbrojone w samoloty rozpoznawcze MiG-25RB¹⁸, Su-24MR (*Fencer E*) oraz MiG-25BM¹⁹ (oba pułki stacjonowały na lotnisku Skarbimierz pod Brzegiem, woj. opolskie); 55. Sewastopolski Samodzielny Pułk Śmigłowców (lotnisko Skarbimierz)²⁰; 132. Sewastopolska DLM (dowództwo i sztab dywizji – lotnisko Czerniachowsk, ZSRR)²¹ w składzie: 4. PLB Gwardii (Czerniachowsk), 321. PLB (Surkul pod Tallinem w ZSRR)²², 315. Postawski PLB (Postawy w ZSRR)²³ i 668. PLB (Tukums w ZSRR)²⁴ – wszystkie pułki uzbrojone były w taktyczne samoloty bombowe Su-24²⁵. Jednostki 4. AL na terenie Polski rozlokowane były w tym okresie na ośmiu lotniskach bojowych, dysponowały siedmioma lotniskami zapasowymi oraz kilkoma poligonami, w tym największym pod Przemkowem (obecnie woj. wrocławskie), imitującym lotnisko o powierzchni 12 tys. ha. Ponadto na terenie Polski, pod Toruniem, znajdował

¹⁶ Eskadra uzbrojona była w ciężkie śmigłowce transportowe Mi-6.

¹⁷ C. Piotrowski, R. Senkowski, 4. *Armia Lotnicza...*, cz. II, s. 20.

¹⁸ MiG-25RB (w kodzie NATO: *Foxbat B*) – samolot rozpoznawczy mogący również przenosić uzbrojenie bombowe, w tym bomby jądrowe. J. Gordon, O. Putmakow, *MiG-25. Stalowa błyskawica*, Warszawa 1994, s. 32.

¹⁹ MiG-25BM (w kodzie NATO: *Foxbat F*) – samolot walki radioelektronicznej i przełamania obrony przeciwlotniczej przystosowany do niszczenia pracujących stacji radiolokacyjnych przeciwnika. Ibidem, s. 41.

²⁰ Na uzbrojeniu pułku były śmigłowce: Mi-8 i Mi-8MT oraz Mi-24W i Mi-24P.

²¹ Obecnie Białoruś.

²² Obecnie Estonia.

²³ Obecnie Białoruś.

²⁴ Obecnie Łotwa.

²⁵ C. Piotrowski, R. Senkowski, 4. *Armia Lotnicza...*, cz. I, s. 16; J. Gordon, *Su-24*, Warszawa 1993, s. 30. W 1989 r. całą dywizję przeniesiono do lotnictwa morskiego w skład Floty Bałtyckiej, co było wybiegiem chroniącym dywizję przed redukcją w myśl prowadzonych wówczas rozmów rozbrojeniowych pomiędzy NATO a Układem Warszawskim.

się Skład Uzbrojenia Lotniczego, w Legnicy stacjonował 19. Samodzielny Pułk Łączności i Automatycznego Dowodzenia, a dwie połowe samochodowe bazy remontowe i Szpital Lotniczy były usytuowane w Żaganii²⁶. Na czele 4. AL od 1986 r. stał gen. por. lotnictwa Wiktor Kozłow. W 1991 r. dowództwo nad armią objął gen. mjr lotnictwa Boris Zotow, który pełnił tę funkcję do 4 marca 1992 r. Od 5 marca 1992 r. 4. AL dowodził gen. mjr lotnictwa Anatolij Basow i jemu to przypadła rola ostatniego dowódcy 4. AL z miejscem bazowania w Polsce²⁷.

Będąca przedmiotem opracowania 239. Baranowicka DLM została utworzona w 1942 r. jako 323. DLM. Tytuł „Baranowickiej” jednostka otrzymała w lipcu 1944 r. za walki nad Białorusią. W sierpniu tego samego roku za zasługi w walkach nad Wisłą dywizję odznaczono Orderem Czerwonego Sztandaru. Przez cały okres wojny wchodziła w skład 8. Korpusu Lotnictwa Myśliwskiego. W styczniu 1949 r. przemianowana została na 239. Baranowicką DLM. Około 1952 r. sztab dywizji ulokowano na lotnisku w Kluczewie²⁸. W połowie lat osiemdziesiątych XX w. 239. DLM (początek [pp.] 55146) dysponowała trzema pułkami lotnictwa myśliwskiego rozmieszczonymi na lotniskach bojowych w Kluczewie, Chojnie i Bagiczu pod Kołobrzegiem oraz trzema lotniskami zapasowymi (Śniatowo, Poradz/Dębica, Nadarzyce). W omawianym okresie dywizja była klasycznym przykładem ugrupowania sowieckiego frontowego lotnictwa myśliwskiego o mieszanym składzie techniki lotniczej²⁹. W 1985 r. dowódcą dywizji był płk Anatolij Rubcow. W 1987 r. zastąpił go na tym stanowisku gen. Anatolij Krendielejew.

Na lotnisku w Kluczewie stacjonowała też najbardziej zasłużona jednostka ze składu dywizji: 159. Noworosyjski PLM Gwardii, odznaczony Orderem

²⁶ P. Piotrowski, *Organizacja i dyslokacja Armii Czerwonej/Armii Radzieckiej na terytorium Polski w latach 1944–1993*, w: *W objęciach Wielkiego Brata. Sowietci w Polsce 1944–1993*, red. K. Rokicki, S. Stepień, Warszawa 2009, s. 140–142.

²⁷ B. Potyrała, *Dowódcy Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej (Federacji Rosyjskiej) w latach 1945–1992*, „Szkice Legnickie” 16 (1994), s. 102, 104.

²⁸ Wieś Kluczewo do 1952 r. znajdowała się w powiecie pyrzyckim, po czym została włączona do powiatu stargardzkiego. W 1961 r. obszar wsi (z wyłączeniem garnizonu) włączono w granice administracyjne miasta Stargard. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 listopada 1961 r.*, DzU 1961, nr 49, poz. 262, s. 611. O pracach prowadzonych w garnizonie Kluczewo, mogących świadczyć o umiejscowieniu tam sztabu dywizji w latach 50. XX w., zob. Archiwum Akt Nowych w Warszawie, zespół 148, Delegatura Rządu RP/PRL przy Północnej Grupie Wojsk, sygn. 139, k. 5, 36, 64, 69, 70.

²⁹ J. Gruszczyński, E.F. Rybak, C. Piotrowski, *MiG 23. Wersje myśliwskie*, Warszawa 1999, s. 58.

Czerwonego Sztandaru i Orderem Suworowa III stopnia (pp. 40431)³⁰. Pułk ten, przebrojony w latach sześćdziesiątych XX w. na samoloty MiG-21 wcześniejszych wersji, w połowie lat osiemdziesiątych na uzbrojeniu trzech eskadr miał ok. 40 samolotów tego typu najnowszych wersji: MiG-21SMT (w kodzie NATO: *Fishbed K*), MiG-21bis (*Fishbed L*) i MiG-21UM (*Mongol B*)³¹. W 1988 r. dowódcą pułku był ppłk Siergiej Kljużew, a w 1989 r. dowództwo objął płk gwardii Nikołaj Michajłow. Na terenie garnizonu stacjonowały też inne pododdziały potrzebne do prawidłowego funkcjonowania dywizji i pułku myśliwskiego lotnictwa frontowego na współczesnym polu walki schyłkowego okresu zimnej wojny. W omawianym okresie były to m.in.: Samodzielny Batalion Zautomatyzowanego Systemu Dowodzenia Lotami (pp. 18301)³², podporządkowany 239. DLM, a operacyjnie podległy 159. PLM; 347. Samodzielny Batalion Łączności (pp. 62545); Samodzielny Batalion Technicznego Zabezpieczenia Lotniska (pp. 62396); Ruchoma Samochodowa Baza Remontowo-Techniczna (pp. 21150)³³; Ruchoma Baza Remontowo Naprawcza (pp. 55146-A); 362. Samodzielny Batalion Łączności i Radiotechnicznego Zabezpieczenia (pp. 74590).

Lotnisko w Kluczewie, o powierzchni 1211 ha, było największym garnizonem 239. DLM, a także największym radzieckim garnizonem lotniczym na terenie Polski³⁴. Obszar bazy obejmował trzy miejscowości: Kluczewo, Burzy-

³⁰ Początki historii pułku wiążą się ze sformowaniem w kwietniu 1940 r. 6. Samodzielnej Eskadry Myśliwskiej na lotnisku pod Winnicą (obecnie Ukraina). Eskadra w toku wojny przekształciła się najpierw w 88. PLM, a następnie w 159. PLM. Do 1952 r. pułk wchodził w skład 229. Tamańskiej DLM. Szerzej na temat losów pułku w okresie II wojny światowej: G. Pszenianik, *Dolietim do Odiera*, Moskwa 1985; K. Kardanow, *Poliet k pobiedie*, Nalczik 1985. Pułk na stałe stacjonował zaczął w Kluczewie od 1964 r. C. Piotrowski, R. Senkowski, *4. Armia Lotnicza...*, cz. I, s. 15.

³¹ Samoloty 159. PLM miały numery burtowe koloru czerwonego z białą obwódką.

³² Jednostka ta umiejscowiona była w przeciwiatomowym schronie Stanowisku Dowodzenia Dywizji, który znajduje się na południowych obrzeżach dawnego kompleksu koszarowo-mieszkalniowego w Kluczewie.

³³ W dyspozycji tej jednostki znajdował się prefabrykowany schron betonowy typu „Granit” (wariant podwojony) w oddalonej części lotniska (na południe od Burzykowa), zwanej Obiektem Specjalnym Dębica (Dębica – wieś sąsiadująca z garnizonem). Były to budowle wznoszone jako magazyny głowic jądrowych. Na terenie Polski był to jedyny wariat podwojonego „Granitu”, więcej ich zbudowano na lotniskach 16. AL Zachodniej Grupy Wojska Armii Radzieckiej w Niemczech Wschodnich. T. Szulc, K. Nicpoń, *Magazyny broni jądrowej na terytorium Polski*, „Poligon” 2007, nr 3, s. 73–77. Tam też przekrój schronu i dokładny jego opis.

³⁴ Lotnisko to, tak jak i pozostałe lotniska wykorzystywane przez 239. DLM, powstało przed wybuchem II wojny światowej. W końcowym okresie wojny lotnisko w Kluczewie było jednym z największych lotnisk i ośrodków doświadczalnych Luftwaffe. B. Balcerz, *Samolot myśliwski Messerschmitt Me 163 B Komet*, Warszawa 1990, s. 12.

kowo i Słotnica oraz teren wydzielony na południe od Burzykowa, w okolicy wsi Dębica (pow. pyrzycki). Płasczyzna lotniskowa umiejscowiona była w trójkącie pomiędzy wspomnianymi trzema miejscowościami. Na lotnisku znajdowały się dwa betonowe pasy startowe: główny o wymiarach 2515 m długości i 60 m szerokości (kierunki: 15 i 33) oraz zapasowy o wymiarach 2229 m długości i 20 m szerokości. Dopelnieniem był trawiasty pas startowy (dł. 2000 m, szer. 100 m). Na lotnisku znajdowało się 30 hangarochronów (ros. *lubiny*) typu AU-11, wzniesionych na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. na potrzeby samolotów MiG-21. Ponadto były cztery poniemieckie hangary remontowe, z których jeden wykorzystywano, po przebudowie, jako salę estradowo-kinową, klub żołnierski i bibliotekę garnizonową, a także stacje tankowania, bazy paliw i pojedyncze zbiorniki na paliwo o łącznej pojemności ok. 19 tys. m³ (ok. 400 podziemnych zbiorników). Główna baza paliw (pow. 11 ha) zlokalizowana była na południowo-wschodnich obrzeżach Burzykowa i dysponowała doprowadzoną ze stacji Warnice (pow. pyrzycki) boczną kolejową, przepompowniami i nalewkami. Od niej biegł naziemny rurociąg długości ok. 2 km, łączący ją z płytą postojowa pułku, zlokalizowaną na północ o głównego pasa startowego. Na terenie garnizonu znajdowało się sześć parków samochodowych. Zaplecze mieszkaniowe i koszarowe dla kadry zawodowej i jej rodzin, żołnierzy służby zasadniczej, pracowników cywilnych, stanowiła, jak zresztą na każdym z opisywanych garnizonów dywizji, mieszanka budynków przedwojennych i wznoszonych po drugiej wojnie światowej (głównie bloki mieszkalne z wielkiej płyty typu „Leningrad”). W omawianym okresie garnizon mogło zamieszkiwać ok. 3,5 tys. oficerów, żołnierzy i cywili.

Drugim pułkiem wchodzącym w skład 239. DLM był 582. PLM (pp. 65203), stacjonujący na lotnisku pod Chojną³⁵ od połowy lat pięćdziesiątych XX w.³⁶ W połowie lat osiemdziesiątych pułk w składzie trzech eskadr uzbrojony był w ok. 40 samolotów MiG-21SMT i MiG-21UM (samoloty nosiły numery burtowe koloru żółtego z białą obwódka). W 1986 r. dowódcą pułku został

³⁵ Radziecki garnizon włączony został w granice administracyjne Chojny po opuszczeniu go przez wojska byłej Armii Radzieckiej.

³⁶ Pułk został sformowany w sierpniu 1941 r. na Dalekim Wschodzie. W 1945 r. uczestniczył w działaniach przeciwko japońskiej armii kwantuńskiej. Po wojnie wchodził w skład 149. DLM i stacjonował m.in. na lotnisku Denszache pod Portem Artur w Chinach, w okresie wojny koreańskiej osłaniając tę strategiczną bazę morską. W kwietniu 1955 r. pułk wraz z całą 149. DLM przebazowany został (bez samolotów) do Polski. P. Taras, *MiG kontra Sabre – pierwsze walki*, „Aero”. Magazyn lotniczy 2008, nr 3, s. 37; C. Piotrowski, R. Senkowski, *4. Armia Lotnicza...*, cz. I, s. 19–20.

płk Nikołaj Apałkow, a w 1989 r. zastąpił go płk Borys Nazarov, który piastował to stanowisko do 1990 r., po czym dowództwo objął ppłk Władimir Mariniczew. Ostatnim dowódcą pułku był płk Jewgienij Dobriecow, który wyprowadził jednostkę do Rosji. Lotnisko pod Chojną miało powierzchnię ok. 495 ha³⁷, pas startowy o długości 2500 m i szerokości 50 m (kierunki: 09 i 27)³⁸. Był też pas trawiaisty o długości 1900 m i szerokości 150 m. Na lotnisku działały cztery duże stacje paliw i pięć małych. Baza paliw, zlokalizowana w północno-wschodniej części lotniska, połączona była rurociągiem napowierzchniowym z centralną płytą postojową pułku. Druga baza paliw w tym rejonie lotniska połączona była rurociągami z rampą kolejową (bocznica doprowadzona od stacji Chojna na wysokości rampy miała cztery tory). Baza samochodowa lotniska w Chojnie, o powierzchni ok. 4,5 ha, mieściła m.in. samochody Batalionu Technicznego Zabezpieczenia Lotniska, 389. Batalionu Lotniczo-Technicznego Zabezpieczenia (pp. 62248), 377. Samodzielnego Batalionu Łączności i Radiotechnicznego Zabezpieczenia (pp. 11079), Samodzielnego Batalionu Zautomatyzowanego Naprowadzania. Na zachód od Chojny, w miejscowości Stoki nad jeziorem Ostrów, 239. DLM miała do swej dyspozycji ośrodki wypoczynkowo-rekreacyjny³⁹.

Trzecim pułkiem w składzie dywizji był 871. Pomerański PLM, odznaczony Orderem Czerwonego Sztandaru (pp. 35517), stacjonujący od 1966 r. na lotnisku Bagicz pod Kołobrzegiem. W połowie lat osiemdziesiątych XX w. pułk wyposażony był w samoloty o zmiennej geometrii skrzydeł MiG-23M (w kodzie NATO: *Flogger B*) i szkolno-bojowe MiG-23UB (*Flogger C*) – samoloty nosiły numery burtowe w kolorze żółtym z białą obwódką. Na uzbrojeniu pułku były od 1973 r.⁴⁰ W 1986 r. pułkiem dowodził ppłk S. Nakoniecznyj, po nim w 1989 r. funkcję dowódcy przejął ppłk Iwan Abiezin. Pułk wyprowadził do Rosji płk Ziemcow, który dowództwo pułkiem objął w 1991 r. Garnizonowi podlegały m.in. 441. Samodzielnego Batalionu Łączności i Radiotechnicznego Zabezpiecze-

³⁷ Łącznie z rozmieszczonymi wokół lotniska: magazynami amunicji o pow. ok. 9,4 ha, stacją radiolokacyjną o pow. ok. 31,5 ha i stanowiskiem OPL (jednostki raketowej) o pow. ok. 4 ha. *Identyfikacja i wycena szkód ekologicznych spowodowanych przez stacjonujące w Polsce Wojska Federacji Rosyjskiej. Raport końcowy*, Warszawa 1994, s. 166.

³⁸ Identyczną numerację miał pas startowy na lotnisku Skarbimierz pod Brzegiem.

³⁹ Położone na obszarze Puszczy Piaskowej śródlądne jezioro Ostrów (82 ha powierzchni) z 4 ha wyspą oraz przyjemna plaża. Cyt. za: W. Stanisławski, *Rejon turystyczno-krajoznawcze w Puszczy Piaskowej*, „Szczecin” 1961, z. 6, s. 67.

⁴⁰ Według polskiego kontrwywiadu (Służba Bezpieczeństwa) pułk rozpoczął przezbrajanie na nowy typ samolotu w lipcu/październiku 1973 r. Oddział Instytutu Pamięi Narodowej w Szczecinie (dalej IPN Sz.), sygn. 00108/61, s. 118–119, 145–146.

nia (pp. 50826) i 97. Samodzielny Batalion Zautomatyzowanego Naprowadzania (pp. 32808). Lotnisko w Bagiczu miało powierzchnię 266,3 ha i było, tak jak pozostałe opisywane lotniska 239. DLM, obiektem poniemieckim. Znajdowało się ok. 8 km na wschód od Kołobrzegu. Północną granicę garnizonu stanowił klif morski, południowa oddalona była ok. 700 m od drogi krajowej nr 10 Kołobrzeg–Koszalin. Wschodnia granica lotniska przebiegała ok. 750 m od wsi Sianożęty. Lotnisko miało betonowy pas startowy o długości 2500 m i szerokości 40 m (kierunki: 08 i 26)⁴¹ oraz zapasowy trawiasty o długości 2500 m i szerokości 100 m. Pododdziały zabezpieczenia lotów i jednostki radiolokacyjne rozmieszczone były, oprócz samego lotniska, również w miejscowościach Karcino i Gwizd (pow. kołobrzeski)⁴².

Oprócz trzech lotnisk operacyjnych (bojowych) 239. DLM korzystała jeszcze z lotnisk zapasowych i poligonów zlokalizowanych na Pomorzu Zachodnim. Najlepiej zorganizowanym zapasowym lotniskiem było lotnisko w Śniatowie (numer poczty polowej sowieckiej komendantury lotniska – 50542), zlokalizowane na wschód od drogi nr 106 Kamień Pomorski–Golczewo. Wykorzystywały je wspólnie pododdziały 239. DLM i polski 2. PLM Kraków z 4. Pomorskiej DLM⁴³. Lotnisko miało betonowy pas startowy (dł. 2400 m, szer. 50 m), asfaltowe drogi kołowania i płyty postojowe dla samolotów. Sowietci w liczbie ok. 20–30 żołnierzy i oficerów zajmowali koszary (wzniesione w latach 70. XX w.) w północnej części lotniska⁴⁴. Na terenie lotniska znajdowały się ponadto trzy magazyny materiałów pędnych i smarów, magazyn uzbrojenia lotniczego (raket) i około trzydziestu ziemnych obwałowań na samoloty bojowe. Do lotniska doprowadzona była rampa kolejowa. Ostatni raz ćwiczenia na tym lotnisku piloci 159. PLM odbyli w 1991 r.⁴⁵ Drugim lotniskiem zapasowym, z trawiastym pasem startowym, było lotnisko pod miejscowością Poradz (gm. Sławoborze, pow. świdwiński)⁴⁶. Trzecie lotnisko zapasowe zlokalizowane było pod Nadarzacami (pow. pilski) i tam też znajdował się poligon lotniczy wykorzy-

⁴¹ Identyczną numerację miał też pas startowy lotniska w Legnicy.

⁴² IPN Sz., sygn. 00102/69, *Sprawa obiektowa „KRAINA V”*, s. 10.

⁴³ Podczas II wojny światowej było to niemieckie lotnisko polowe. Sowietci zajęli je powtórnie w 1948 r. (czyli w tym samym czasie, co lotnisko w Kluczewie) i rozbudowali w latach 50. XX w.

⁴⁴ Ich liczba wzrastała w okresie prowadzonych na lotnisku ćwiczeń.

⁴⁵ *Podarunek za 50 mln złotych. Sojusznicy odjechali, kwity zostały*, „Głos Szczeciński” (dalej GS), 6.09.1992, s. 6; T. Kasela, *Sprawozdanie z wizji terenowej przeprowadzonej w dniu 15.05. '93 na lotnisku k/wsi Śniatowo woj. szczecińskie*, Kielce, 18.05.1993, s. 1–4.

⁴⁶ Określane też jako lotnisko Dębica (pow. kołobrzeski).

stywany wspólnie z Wojskiem Polskim⁴⁷. Inny, mniejszy poligon, usytuowany w okolicach wsi Przewłoki (gm. Dolice, pow. stargardzki), miał powierzchnię ok. 5 ha (wraz ze wzgórzem Lipia Góra – 45 m n.p.m.) i wykorzystywany był od lat siedemdziesiątych do 1992 r. przez 159. PLM z Kluczewa⁴⁸. Dowództwo 239. DLM w Kluczewie oddalone było od podległych mu garnizonów o następujące odległości: od Bagicza o 104 km, od Chojny o 53 km, od Poradza o 82 km, od Śniatowa o 61 km⁴⁹.

W omawianym okresie obszar stacjonowania pododdziałów radzieckiej dywizji pokrywał się częściowo z obszarem bazowania pododdziałów polskiej 4. Pomorskiej DLM, której garnizony rozlokowane były na lotniskach pod Goleniowem (2. PLM „Kraków”), Zegrzem Pomorskim (9. PLM) i Malborkiem (41. PLM, dowództwo dywizji)⁵⁰. Na Pomorzu dyslokowane były też jednostki 2. Korpusu Obrony Powietrznej Kraju z dowództwem w Bydgoszczy, w skład którego wchodziły 28. PLM (Redzikowo pod Słupskiem) i 34. PLM (Gdynia-Babie Doły). Ponadto na Pomorzu Zachodnim znajdowały się też garnizony lotnicze 3. Brandenburskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego z dowództwem na lotnisku w Smardzku pod Świdwinem. Tam stacjonował 40. PLM-B, a na lotnisku pod Mirosławcem – 8. PLM-B. Takie sąsiedztwo stwarzało warunki do utrzymywania „sojusznicznych” kontaktów jednostek polskich i radzieckich. W wypadku radzieckiej jednostki z Bagicza i polskiej z Redzikowa pod Słupskiem przyjaźń ta miała swój początek w 1980 r. – wówczas to w dniach 16–18 października z 871. Pomeraniańskiego PLM wydelegowana została grupa dziesięciu pilotów z wizytą na samolotach MiG-23M na lotnisko polskiego 28. PLM.

⁴⁷ Obecnie 21. Centralny Poligon Lotniczy Wojsk Lotniczych. Zob. www.21cpl.sp.mil.pl/historia (dostęp 3.12.2010).

⁴⁸ Od końca lat 40. do końca lat 60. XX w. jednostki 239. DLM korzystały z poligonu zlokalizowanego pomiędzy Czarnowem (pow. pyrzycki), Kunowem (pow. stargardzki) a Nowym Chrapowem (pow. pyrzycki). T. Kasela, *Sprawozdanie z wizji terenowej przeprowadzonej w obiektach: 1. Poligon Czarnowo, 2. Baza paliw Dolicach, 3. Poligon koło Przewłok*, Kielce, 6.06.1993, b.p.

⁴⁹ Należy też wspomnieć, że w Szczecinie stacjonował 100. Samodzielny Batalion Inżynierjno-Lotniskowy Armii Radzieckiej, podległy bezpośrednio dowództwu 4. AL w Legnicy, który wykonywał prace na rzecz garnizonów 239. DLM. Na temat Armii Radzieckiej w Szczecinie zob. G. Baziur, *Stacjonowanie jednostek Armii Radzieckiej w Szczecinie w latach 1945–1992 na tle ogólnej sytuacji geopolitycznej Polski powojennej*, PZP 2000, z. 4, s. 177–209.

⁵⁰ 4. Pomorska DLM była w latach 70. i 80. XX w. jedynym w polskich wojskach lotniczych związkiem taktycznym o charakterze myśliwskim. H. Czyżyk, *Dzieje 4. Pomorskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego*, Warszawa 2007, s. 149. Jej skład (3 pułki lotnictwa myśliwskiego) i struktura organizacyjna zbliżone były do kształtu radzieckich dywizji myśliwskiego lotnictwa frontowego, jaką była m.in. stacjonująca w Polsce 239. DLM.

Dziesięć dni później, 20–23 października, piloci polskiego pułku złożyli rewizytę na lotniku w Bagiczu⁵¹. Nawiązano wówczas bliskie kontakty między obu jednostkami dysponującymi takim samym typem samolotu. Oficerowie dowodzący w drugiej połowie lat osiemdziesiątych obu jednostkami kończyli razem akademię lotniczą w ZSRR. Obydwa pułki używały też w tym czasie samolotów MiG-23. Wymiernym efektem tej współpracy w latach 1988–1989 było przekazanie polskiemu pułkowi przez 871. PLM trzech samolotów MiG-23. Stały się one rezerwuarem części zamiennych dla polskich migów z 28. PLM⁵². 159. PLM z Kluczewa utrzymywał podobnie „bliskie” kontakty z 2. PLM „Kraków”⁵³. Tak o tej współpracy pisał w końcu lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku Czesław Krzemiński: *Stale kontakty żołnierzy 2. PLM „Kraków” z gwardyjskim pułkiem lotnictwa myśliwskiego Armii Radzieckiej [159 PLM] zostały zapoczątkowane w 1962 r. Realizują je piloci, komsomolcy i zetesempowcy, członkowie organizacji rodzin wojskowych, sportowcy. Na przykład w 60 rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej w 1977 r. lotnicy 2. Pułku „Kraków” zorganizowali bardzo interesujący Dzień braterstwa broni. Na jego program złożyły się: konferencja poświęcona wymianie doświadczeń związanych z bezpiecznym lataniem i z organizacją procesu szkolenia lotniczego, pokazy bazy szkoleniowej oraz organizacja lotów na lotnisku*⁵⁴. Należy tutaj zaznaczyć, że przez dłuższy czas obie jednostki wyposażone były w ten sam typ samolotów MiG-21, co zapewne, oprócz „umacniania postaw internacjonalistycznych”, mogło sprzyjać wzajemnym kontaktom. W styczniu 1986 r. 2. PLM „Kraków” otrzymał Sztandar Przechodni Dowódcy Lotnictwa PGW dla najlepszej jednostki wojsk lotniczych w Polsce. Aktu wręczenia dokonał dowódca 4. AL PGW⁵⁵. Polskie i radzieckie jednostki lotnicze dyslokowane na Pomorzu Zachodnim uczestniczyły też we wspólnych ćwiczeniach Układu Warszawskiego. W drugiej połowie lat osiem-

⁵¹ J. Gruszczyński, E.F. Rybak, C. Piotrowski, *MiG-23...*, s. 84.

⁵² Jeden z tych przekazanych samolotów jest obecnie jako pomnik na terenie dawnej jednostki lotniczej w Redzikowie pod Słupskiem. Ibidem, s. 84, 88.

⁵³ Jednostka ta powstała w 1944 r. na terenie ZSRR jako 2. Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”. Od 1962 r. już jako 2 PLM stacjonowała w Goleniowie. Jednostka uległa rozformowaniu z dniem 1 grudnia 1993 r. Szerzej: H. Czyżyk, *2. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków” 1944–1994*, Warszawa 2008.

⁵⁴ C. Krzemiński, *Polskie Lotnictwo Wojskowe 1945–1980*, Warszawa 1989, s. 179.

⁵⁵ W. Jaszczyński, C. Staniewicz, J. Wikło, *Działalność Drugiego Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków” na Pomorzu Zachodnim w latach 1957–1995*, Szczecin 2009, s. 16–17. W 1984 r. tytuł najlepszej jednostki lotniczej otrzymała jednostka radziecka. *Przegląd wydarzeń od 1.1. do 31.3.1985 r.*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” (dalej WPH) 1985, nr 3, s. 294–295.

dziesiątych były to m.in. ćwiczenia o kryptonimach: „Przyjaźń-85”, „Granit-86”, „Bierkut-86”, „Przyjaźń-87”, „Jesień-88”.

W marcu 1985 r. sekretarzem generalnym Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego (KPZR) został Michaił Gorbaczow, inicjator – wbrew własnej woli – upadku Związku Radzieckiego. Krytycy jego rządów uważają, że wprowadzone przez niego „pierestrojka” i „głasnost” osłabiły Armię Radziecką poprzez zmniejszenie wydatków na obronę i doprowadziły do jej „poniżenia”, ponieważ pozwolił on w okresie swych rządów traktować wojska radzieckie za granicą i w republikach związkowych jako „okupantów”⁵⁶. Kroki podjęte przez Gorbaczowa i jego doradców w dłuższej perspektywie na pewno zaważyły na losie 239. DLM. Przytaczany już tutaj majowy numer gazety codziennej PGW AR „Znamia Pobedy” z 1992 r. wskazuje rok 1987 jako początek etapu reorganizacji 4. AL i początek jej wyprowadzania z terytorium Polski⁵⁷.

Bez wątpienia za pewien etap reorganizacji i zmian można uznać decyzję o przebrojeniu radzieckich pułków z Kluczewa i Chojny w samoloty czwartej generacji⁵⁸, a wraz z tym rozbudowę wymienionych lotnisk 239. DLM. Rozpoczęto wówczas na tych dwóch lotniskach budowę nowych, większych hangarochronów typu AU-16/2. Było to konieczne, gdyż budowle wznoszone na potrzeby samolotów MiG-21 były za małe dla nowych samolotów⁵⁹. Nowe hangarochrony, o kubaturze 4366 m³, miały nowocześniejszą konstrukcję, były lepiej przystosowane do uruchamiania silników odrzutowych w ich wnętrzach, dysponowały też potężnymi, ważącymi 50 ton drzwiami frontowymi. Na lotnisku w Kluczewie, w związku z tym, że prace nad budową hangarochronów ruszyły wcześniej, zdołano wznieść 28 takich budowli. Na lotnisku w Chojnie do marca 1992 r. wykonano w 90% tylko 12 hangarochronów, zlokalizowanych

⁵⁶ A. Graczow, *Gorbaczow*, tłum. M.B. Jagiełło, Warszawa 2003, s. 306. Zob. też: R.R. Reese, *Czerwoni dowódcy. Korpus oficerski Armii Czerwonej*, tłum. S. Kędziński, Warszawa 2010, s. 291–316.

⁵⁷ *Iz bojowej lietopisi...*, s. 7.

⁵⁸ W radzieckim lotnictwie wojskowym takim terminem, jeśli chodzi o lotnictwo myśliwskie, określa się samoloty MiG-29 i Su-27, których czas wdrażania do służby przypadał na lata 80. XX w.

⁵⁹ Różnica w rozmiarach samolotów MiG-21 i Su-27 jest znacząca. Pierwszy z nich miał długość 13,58 m, rozpiętość skrzydeł 7,154 m i wysokość 4,125 m. Długość kadłuba Su-27 to 21,935 m, rozpiętość skrzydeł 14,70 m, wysokość 5,932 m. Dane za: P. Butowski, *Samolot myśliwski MiG-21*, Warszawa 1986, s. 16; T. Hypki, W. Matusiak, G. Hołdanowicz, R. Jaxa-Małachowski, R. Gretzyngier, *Su-27*, Warszawa 1992, s. 26.

w zachodniej części lotniska, a należących do 3. Eskadry. Ich budowę Rosjanie musieli przerwać w związku z decyzją opuszczenia garnizonu⁶⁰.

W lipcu 1987 r. na wyposażenie 159. PLM zaczęły wchodzić nowe samoloty z lotniczego biura konstrukcyjnego Pawła Suchoja Su-27. Pułk w Kluczewie był drugą jednostką Lotnictwa Frontowego (po 831. PLM w Mirgorodzie)⁶¹, a pierwszą sowiecką jednostką stacjonującą poza granicami Związku Radzieckiego, która została przebrojona na Su-27. Pełną gotowość bojową, po przebrojeniu na nowy typ samolotu, pułk uzyskał najprawdopodobniej ok. 1990/91 r., dysponując 33 samolotami bojowymi Su-27 i czterema szkolno-bojowymi Su-27UB. Przeszkolenie teoretyczne pilotów 159. PLM (1. Eskadra) przechodzili w 4. Centrum Zastosowania Bojowego i Przeszkalanania Pilotów (CZBiPP) w Lipiecku na terenie ZSRR⁶². Personel techniczny pułku szkolił się m.in. w Komsomolsku nad Amurem i w Ufie. Dwa lata później, w 1989 r., pierwsza grupa pilotów z 582. PLM (1. Eskadra) z Chojny udała się do 4. CZBiPP i podobnie jak pilotów 159. PLM przeszła tam szkolenie teoretyczne przygotowujące do lotów na samolotach Su-27. Szkolenie praktyczne pilotów z tej grupy przeszli na lotnisku w Kluczewie, a szkolącymi byli pilotów ze 159. PLM. W 1992 r. 582. PLM miała na uzbrojeniu 27 samolotów bojowych Su-27 i 7 samolotów szkolno-bojowych Su-27UB. Były one zgrupowane w trzech eskadrach po 11 samolotów plus samolot dowódcy pułku⁶³.

Samolot Su-27 (w kodzie NATO: *Flanker B*) to ciężki samolot myśliwski wywalczenia przewagi powietrznej. Wówczas był to najnowocześniejszy rosyjski myśliwiec, który jeszcze obecnie znajduje się w masowym użyciu w rosyjskim lotnictwie. Prace nad tym samolotem rozpoczęto na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. W 1983 r. ruszyła produkcja seryjna w zakładach

⁶⁰ T. Hypki, *Spadek po imperium*, „Skrzydłata Polska” (dalej SP) 1994, nr 2, s. 15.

⁶¹ To prawdopodobnie pilotów z tego pułku „przyprawdzili” do Kluczewa pierwsze trzy samoloty Su-27, które albo pochodziły z 831. PLM, albo też mogły to być nowe samoloty pobrane z fabryki w Komsomolsku nad Amurem. Na temat lotniska i jednostki z Mirgorodu, obecnie bazy 831. Taktycznego Pułku Lotniczego Sił Powietrznych Ukrainy, zob. M.J. Stolar, *Siły Powietrzne Ukrainy*, „Lotnictwo” 2009, nr 5, s. 58–66; M. Adamski, *Su-27 z Mirgorodu*, SP 2009, nr 7, s. 38–39.

⁶² Na temat ośrodka szkoleniowego w Lipiecku zob. J. Gordon, *Centrum w Lipiecku*, SP 1995, nr 5, s. 40–41; idem, *Szkolenie najlepszych*, ibidem, 2003, nr 8, s. 26–28; M. Scharenborg, R. Weinink, *Centrum Szkolenia Lotniczego w Lipiecku*, „Armia” 2009, nr 12, s. 84–91.

⁶³ T. Hypki, W. Matusiak, G. Hołdanowicz, R. Jaxa-Malachowski, R. Gretzyngier, *Su-27...*, s. 27.

im. Jurija Gagarina w Komsomolsku nad Amurem⁶⁴. Od 1985 r. zaczęto przyjmować je na uzbrojenie do jednostek Obrony Powietrznej ZSRR. Samolot napędzany jest dwoma silnikami AL-31F, maksymalny zapas paliwa to 12 000 dm³ (9400 kg), dzięki czemu samolot dysponował rekordowym na owe czasy zasięgiem 2000 km⁶⁵. Piloci Su-27 wyposażeni zostali w celownik nahałmowy Szczel-3UM⁶⁶. Samoloty, w zależności od modelu, mają 10 lub 12 pylonów na podwieszanie uzbrojenia, m.in. rakiety krótkiego zasięgu R-73 (w kodzie NATO: *AA-1 Archer*) i rakiety dużego zasięgu R-27 (*AA-10 Alamo*). Maksymalna masa uzbrojenia może wynosić 10 ton. Wielką zaletą samolotu jest też jego zwrotność. Wprowadzenie tak nowoczesnego samolotu na uzbrojenie radzieckich pułków myśliwskich przysporzyło na początku jego eksploatacji w jednostkach liniowych dużo problemów obsłudze technicznej. Był on znacznie bardziej wymagający od samolotów MiG-21, będących wcześniej na uzbrojeniu. Wymagał większej kultury technicznej zarówno od mechaników, jak i samych pilotów. Obecnie w Polsce doczekaliśmy się już wielu publikacji odnoszących się do historii powstania, konstrukcji, eksploatacji i modernizacji samolotów Su-27. Wymienić tutaj należy np. prace Tomasza Szulca⁶⁷. Krytyczną analizę możliwości samolotu przedstawili na łamach „Skrzydlatej Polski” E.F. Rybak i Jerzy Gruszczyński⁶⁸. W tym samym numerze tego czasopisma przedstawiono analizę porównawczą Su-27 z innymi samolotami czwartej generacji⁶⁹, poprzedzoną wstępem autorstwa Jefima Gordona⁷⁰. Zaprezentowanie w 1989 r. samolotów Su-27 (nr burt. 388) i Su-27UB (389) na salonie lotniczym Le Bourget pod Paryżem wzbudziło wielkie zainteresowa-

⁶⁴ Do 1991 r. w fabrykach w Komsomolsku (produkcja bojowych Su-27) i Irkucku (produkcja szkolno-bojowych Su-27UB) wyprodukowano ok. 500 Su-27 i Su-27UB. W grudniu 1990 r. lotnictwo radzieckie miało w Europie 413 tych samolotów, pozostałe stacjonowały w azjatyckich republikach ZSRR. P. Butowski, *Co nowego w rodzinie Su-27?*, „Nowa Technika Wojskowa” 1999, nr 9, s. 48.

⁶⁵ T. Szulc, *Radziecki myśliwiec Su-27. (Cz. 1)*, „Armia” 2009, nr 7–8, s. 99.

⁶⁶ Po pojawieniu się informacji o tym urządzeniu na Su-27 zachodni analitycy nazwali celownik bezużyteczną zabawką. Obecnie takie celowniki nahałmowe mają wszystkie nowoczesne samoloty myśliwskie, m.in. polskie F-16 C/D Block 52+ „Jastrząb”. T. Szulc, *Radziecki myśliwiec Su-27 (Cz. 2)*, ibidem, nr 9, s. 99.

⁶⁷ T. Szulc, *Radziecki myśliwiec...*, cz. 1, s. 86–101; idem, *Radziecki myśliwiec...*, cz. 2, s. 90–107; idem, *Radziecki myśliwiec Su-27. (Cz. 3)*, „Armia” 2009, nr 12, s. 64–75.

⁶⁸ E.F. Rybak, J. Gruszczyński, *Su-27 – samolot na pokaz*, SP 1997, nr 1, s. 13–19.

⁶⁹ *Analiza porównawcza*, ibidem, s. 15–19.

⁷⁰ J. Gordon, *Dlaczego Su-27 jest najlepszy?*, ibidem, s. 12–14.

nie wśród fachowców branży lotniczej⁷¹. Opisy i zdjęcia nowego sowieckiego „supersamolotu” pojawiły się w licznych publikacjach prasowych i periodykach lotniczych w krajach zachodniej Europy⁷².

W Polsce pierwsza publiczna prezentacja Su-27 miała miejsce 23–25 sierpnia 1991 r. Wówczas na lotnisku Poznań-Ławica odbyły się pierwsze w Polsce międzynarodowe pokazy lotnicze „Air Show '91”. W zapowiedziach przedpokazowych anonsowano prawdopodobny udział ZSRR, który miał pokazać samoloty Su-27 i MiG-31⁷³. Z zapowiadanych samolotów radzieckich pojawił się na Ławicy tylko Su-27UB (nr burt. 66), prezentowany na ekspozycji statycznej. Dwa inne Su-27 (nr burt. 48 i 51) przebywały na lotnisku Poznań-Krzyszewy (wówczas miejsce stacjonowania polskiego 62. PLM, uzbrojonego w samoloty MiG-21PFM i MiG-21US). Wszystkie trzy samoloty były ze 159. PLM z Kluczewa. W informatorze, który wydano z okazji pokazów, na stronie poświęconej Su-27 czytamy: *Su-27. Samolot myśliwski działający w każdych WA [warunkach atmosferycznych]. Przeznaczony m.in. do osłony samolotów Su-24 wykonujących głębokie uderzenia na terytorium przeciwnika*⁷⁴. Na ekspozycji statycznej samolotów zagranicznych w jednym szeregu stały: amerykański F-15C (36. Taktyczne Skrzydło Myśliwskie USAF z bazy w Bitburgu w RFN), brytyjski Tornado GR 1 (13. Dywizjon RAF), amerykański F-16C (52. Taktyczne Skrzydło Myśliwskie USAF z bazy w Spangdahlem w RFN), wspomniany radziecki Su-27UB z Kluczewa i francuski Mirage 2000 (2. Escadre de Chasse – 2. Pułk Myśliwski z Dijon)⁷⁵. W niedzielę 25 sierpnia odbył się pokaz powietrzny, na którym prezentowany był również radziecki Su-27⁷⁶.

⁷¹ Od tego czasu samoloty Su-27 okazały się też *show steallerami* („złodziejami pokazów”), skupiającymi na sobie całą uwagę widzów. T. Szulc, *Radziecki myśliwiec...*, cz. 3, s. 71.

⁷² Zob. m.in.: W. Hoeveler, *Premiere: Sowjetischer Superjäger Su-27 in Le Bourget*, „Luftwaffen-Forum” 3 (1989), s. 48–49; K. Schwarz, *Sowjetische Su-27 verblüfft die westlichen Experten. Der Superjäger*, „Flug Revue” 1989, nr 8, s. 8–15. Wszystkim publikacjom towarzyszyły liczne fotografie nowego samolotu.

⁷³ SP 1991, nr 11–12, s. 5.

⁷⁴ *International Air Show*, Warszawa 1991, b.p.

⁷⁵ G.L. Hołdanowicz, *Poznański Air-Show '91*, „Żołnierz Polski” 1991, nr 41–42, s. 8–9; *Air Show '91*, „Azymut” (nr spec. „Żołnierza Polskiego” i WAF) 1991, nr 1, s. 18–21; *Co w podniebnym Show na Ławicy*, „Gazeta Cotygodniowa M3”, 23.08.1991, s. 1–2.

⁷⁶ W chwili pisania tego artykułu pokaz Su-27 (nr burt. 51) pilotowanego przez płk. Władimira Pietrowicza Bazienowa można było obejrzeć na stronie www.youtube.com: *Air Show 1991 Poznań – Su-27* (dostęp 28.10.2012). 13–14 września tego samego roku dwa Su-27 z Kluczewa (nr burt. 48 i 51) zaprezentowano podczas pokazów lotniczych na lotnisku Praga-Kbely w Czechach.

W tym samym czasie, gdy w jednostkach 239. DLM wdrażano nową technikę wojskową, w Polsce, Związku Radzieckim i innych krajach tzw. demokracji ludowej toczył się proces demontażu systemu politycznego i militarnego ustanowionego we wschodniej Europie po 1945 r.

W apelu ministrów spraw zagranicznych państw członkowskich Układu Warszawskiego, opublikowanym 31 marca 1988 r., czytamy: *Ministrowie spraw zagranicznych państw-stron Układu Warszawskiego potwierdzają propozycje swoich państw w sprawie likwidacji baz wojskowych i wycofania obcych wojsk z terytorium innych krajów i stwierdzają, że ich realizacja stanowiłaby istotny wkład w umacnianie stabilności i bezpieczeństwa w Europie i świecie*⁷⁷. Takie apele nie były czymś szczególnym w historii Układu Warszawskiego, gdyż, jak wiemy, przez wiele lat miały one głównie wydźwięk propagandowy, zmierzając m.in. do nakłonienia Stanów Zjednoczonych, by opuściły swe bazy w Europie Zachodniej i Południowej. Zmiany jednak, które wkrótce miały nastąpić na wschód od Łaby, zaczęły stopniowo urzeczywistniać ów apel, zwłaszcza po wschodniej stronie „żelaznej kurtyny”. W 1988 r. podczas lipcowej wizyty w Polsce radziecki przywódca Michaił Gorbaczow zadeklarował jako przykład obniżania poziomu konfrontacji militarnej w Europie gotowość wycofania pewnych sił lotniczych z wysuniętych baz w Europie Wschodniej, jeśli NATO zgodzi się nie rozmieszczać we Włoszech siedemdziesięciu dwóch samolotów bojowych F-16, których przyjęcia na swoim terytorium odmówiła Hiszpania⁷⁸. 20 stycznia 1989 r. minister obrony ZSRR gen. Dmitrij Jazow poinformował szefa polskiego Ministerstwa Obrony Narodowej, gen. Floriana Siwickiego, o przygotowywanych redukcjach PGW w Polsce⁷⁹. Zapewne konsekwencją tych decyzji było wycofanie w czerwcu 1989 r. z Polski Samodzielnego Batalionu Samochodowego

Fotografie Su-27 z tych pokazów zob. www.fightercontrol.co.uk; www.mycity-military.com (dostęp 28.10.2012).

⁷⁷ Apel był owocem obradującego w Sofii Komitetu Ministrów Spraw Zagranicznych państw-stron Układu Warszawskiego. Zob. *Apel do państw członkowskich NATO, wszystkich państw-uczestników Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie*, GS, 31.03.1988, s. 1, 2.

⁷⁸ *Przemówienie Michaiła Gorbaczowa na uroczystym posiedzeniu Sejmu PRL 11 lipca 1988 r., w: Pieriestrojka i socjalistyczna odnowa – wspólna przepustka w XXI wiek. Wizyta Michaiła Gorbaczowa w Polsce w dniach 11–14 lipca 1988 r.*, Warszawa 1988, s. 20. W styczniu 1989 r. Gorbaczow zapowiedział wycofanie w przeciągu dwóch najbliższych lat 240 tys. żołnierzy z europejskiego teatru działań, dalszych 200 tys. z sektora azjatyckiego, głównie z Mongolii, i 60 tys. z południowych granic ZSRR. „Polityka” 1989, nr 4, s. 2.

⁷⁹ C. Skuza, *Pomorze Zachodnie...*, s. 196–197.

Armii Radzieckiej ze Świdnicy (w Polsce od 1963 r.)⁸⁰. W lipcu, również zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, wycofano z Polski Szkolny Pułk Czołgów Armii Radzieckiej stacjonujący w Strachowie (w Polsce od 1969 r.)⁸¹. Działania te nie były jednak początkiem regularnego i planowego wycofywania wojsk PGW z Polski, a jedynie ruchami rotacyjnymi wojsk radzieckich w tej części Europy. W tym też czasie, wraz z przemianami zachodzącymi w Polsce i ZSRR, problem obecności wojsk radzieckich w Polsce przestał być tematem tabu. W czerwcu 1989 r. kilkuset młodych ludzi manifestowało w Warszawie pod hasłami „Sowieci do domu”, „Czołgi do Wołgi” i „Precz z sowiecką okupacją”. Milicja aresztowała kilku najbardziej agresywnych uczestników manifestacji. Do podobnej demonstracji z hasłami domagającymi się wycofania wojsk radzieckich z Polski – tym razem w Legnicy, pod komendą garnizonu PGW – doszło w sierpniu 1989 r.⁸²

Radzieccy politycy jeszcze się w tym okresie próbowali targować. Minister spraw zagranicznych ZSRR Eduard Szewardnadze skrytykował w rozmowie z dziennikarzami Reutersa postulat prezydenta USA George’a H.W. Buscha o całkowitym wycofaniu wojsk radzieckich z Polski, zawarty w wywiadzie, którego tenże udzielił grupie polskich dziennikarzy. Szewardnadze powiedział, że apel ten *nie był dostatecznie przemyślany, ani nie był oryginalny*. Radziecki minister przypomniał też, iż ZSRR od dawna postulował wycofanie wszystkich obcych żołnierzy, dodając: *dlaczego nie mieliby się wycofać żołnierze amerykańscy z Filipin, czy Korei południowej. A co można powiedzieć o RFN?*⁸³.

6 czerwca 1989 r. odbyły się w Polsce częściowo wolne wybory do parlamentu. W ich efekcie Polska Zjednoczona Partia Robotnicza (PZPR) zaczęła tracić monopol władzy. W wyniku powyborczych negocjacji strona komunistyczna i strona solidarnościowa ustaliły, że premierem zostanie działacz opozycji Tadeusz Mazowiecki, a prezydentem gen. Wojciech Jaruzelski. 25 sierpnia 1989 r., na dwa tygodnie przed powołaniem nowego rządu, doszło do pierwszego oficjalnego spotkania przedstawiciela władz radzieckich z czołowym politykiem obozu solidarnościowego, Mazowieckim. Do Warszawy przybył szef

⁸⁰ „Żołnierz Polski” 1989, nr 26, s. 2.

⁸¹ Strachów lub Pstrąż, wówczas woj. zielonogórskie, obecnie woj. lubuskie. D. Otto, *Pożegnanie*, ibidem, nr 32, s. 8.

⁸² „Polityka” 1989, nr 32, s. 2. Szerzej na temat protestów w Legnicy: J.L. Świącik, *Podwójnie strzeżeni. Armia Radziecka w Legnicy (1945–1993)*, Wrocław 2010, s. 157.

⁸³ „Polityka” 1989, nr 28, s. 2.

KGB Władimir Kriuczkw, który sugerował przyszłemu premierowi, że obecność wojsk radzieckich w Polsce stanowi gwarancję nienaruszalności polskich granic na zachodzie. Mowy o ewentualnym wyprowadzeniu tych wojsk z Polski nie było. Po powrocie do ZSRR Kriuczkw złożył raport zatytułowany „O sytuacji w Polsce, możliwych wariantach jej rozwoju i perspektywach stosunków radziecko-polskich”. Podpisali go, oprócz Kriuczkowa, Eduard Szewardnadze, Aleksandr Jakowlew i Dmitrij Jazow. Raport ten 28 września 1989 r. rozpatrywało na swoim posiedzeniu Biuro Polityczne Komitetu Centralnego KPZR. Podczas tego posiedzenia oceniono m.in., że w przyszłości należy się liczyć z tym, iż nowe polskie kierownictwo poruszy kwestię pobytu wojsk radzieckich w Polsce i będzie to czynić bardziej stanowczo niż kierownictwo PZPR. Protokół z tego posiedzenia pod przewodnictwem Gorbaczowa ujęto w 21 punktów, wytycznych dla różnych podmiotów radzieckiego aparatu państwowego w zakresie sposobów rozwijania relacji z Polską. W punkcie 18 nakazywano *dopracować nasze stanowisko w związku z ewentualnością podniesienia kwestii dalszej redukcji bądź wyprowadzenia z terytorium PRL kontyngentu wojsk radzieckich*. Wynika z tego, że kierownictwo radzieckie liczyło się z podniesieniem przez stronę polską żądań wyprowadzenia wojsk już we wrześniu 1989 r. Podczas wizyty Tadeusza Mazowieckiego w Moskwie w listopadzie 1989 r. i spotkań polskiego premiera z Michaiłem Gorbaczowem oraz premierem rządu radzieckiego Nikołajem Ryzkowem strona polska zaproponowała zmianę sposobu rozliczania kosztów pobytu wojsk radzieckich w Polsce, nie poruszono natomiast kwestii ich przyszłego wyprowadzenia (Czechosłowacja wystąpiła z takimi postulatami w grudniu 1989 r.). Takie stanowisko Mazowieckiego w drugiej połowie 1989 r. w sprawie wycofania wojsk radzieckich z Polski wynikało nie tylko z obawy przed zaostreniem stosunków z Moskwą, ale także z zagrożeń, jakie dostrzegał on w coraz bardziej prawdopodobnym procesie zjednoczenia Niemiec. Bieg wydarzeń na arenie międzynarodowej – „jesień ludów”, zjednoczenie Niemiec i podpisanie traktatu granicznego z Polską – a także coraz ostrzejsza krytyka polskiej polityki wschodniej na arenie wewnętrznej, sprawiły, że we wrześniu 1990 r.⁸⁴ strona polska podjęła rozmowy z Moskwą o obecności wojsk radzieckich w Polsce⁸⁵.

⁸⁴ Nota rządu polskiego z 7 września, złożona na ręce ambasadora ZSRR w Polsce Jurija Kaszłowa w sprawie wycofania wojsk radzieckich stacjonujących w Polsce. *Informator o stosunkach Polska–Związek Radziecki 1944–1991*, oprac. W. Daszkiewicz, Warszawa 1994, s. 360.

⁸⁵ A. Dudek, *Finlandyzacja po polsku*, „Rzeczpospolita”, 14–16.08.2009, s. 4–5. Zob. też J. Poprzeczka, *Różnimy się, ale rozumiemy. Premier T. Mazowiecki w ZSRR*, „Polityka” 1989, nr 48, s. 13.

Chronologicznie pierwszą jednostką lotniczą ze składu 239. DLM wyprawioną z Polski, a wcześniej jeszcze z Pomorza Zachodniego, był 871. PLM z Bagicza. Nim to jednak nastąpiło, miał miejsce tragiczny wypadek z udziałem samolotu ze składu tej jednostki. W godzinach porannych 4 lipca 1989 r. pilot I klasy płk Nikołaj Skouridine z 871. PLM, startując z macierzystego lotniska samolotem MiG-23M (nr burt. 29), katapultował się chwilę po starcie, mylnie interpretując spadek mocy silnika samolotu, który pilotował. MiG-23M, zamiast runąć w wody Bałtyku, kontynuował lot w głąb lądu. Niepilotowany samolot przeleciał nad NRD, wleciał w przestrzeń powietrzną RFN i tam około godziny 10.05 został przechwycony w okolicach Osnabrück przez amerykańskie samoloty F-15C *Eagle*, które jednak nie dostały rozkazu zestrzelenia intruza⁸⁶. Samolot przeleciał nad Holandią i dopiero na terytorium Belgii, wskutek wyczerpania się paliwa, spadł w okolicach Courtrai (prowincja Flandria Zachodnia), zabijając 19-letniego mieszkańca tego kraju⁸⁷. Jeszcze tego samego roku, we wrześniu, 871. PLM został przeniesiony na lotnisko Skarbimierz pod Brzegiem. Po przebazowaniu na to lotnisko pułk rozpoczął przezbieranie na nowszą odmianę dotychczas używanych samolotów MiG-23M – na samoloty w wersji MiG-23MLD (w kodzie NATO: *Flogger K*)⁸⁸.

W listopadzie 1989 r. polskie Ministerstwo Obrony Narodowej ze względu na bezpieczeństwo oraz w celu zmniejszenia uciążliwości dla środowiska naturalnego wprowadziło wiele ograniczeń w wojskowym ruchu lotniczym nad terytorium Polski. Ograniczono m.in. godziny, w których samoloty mogły latać z prędkością naddźwiękową, najbardziej uciążliwą dla mieszkańców okolic, gdzie znajdowały się lotnicze garnizony. Nowe zasady dotyczyły także jednostek radzieckich stacjonujących w Polsce⁸⁹. W lutym 1990 r. na lotnisku w Chojnie

⁸⁶ W latach 80. XX w. w F-15C *Eagle* uzbrojone były: 32. Taktyczny Dywizjon Myśliwski w Soesterberg w Holandii i 36. Taktyczne Skrzydło Myśliwskie w niemieckim Bitburgu, wchodzące w skład USAFE (*US Air Force Europe* – Siły Powietrzne USA w Europie). T. Newdick, *Samoloty zimnej wojny 1945–1991*, tłum. P. Henski, Poznań 2011, s. 15.

⁸⁷ Ppłk Skouridine po katapultowaniu i szczęśliwym lądowaniu na spadochronie w Kołobrzegu wrócił do swych obowiązków służbowych; awansując, objął stanowisko zastępcy dowódcy 239. DLM ds. politycznych. SP 1989, nr 30, s. 2; C. Piotrowski, R. Senkowski, *4. Armia Lotnicza...*, cz. I, s. 14–21; A. Dominik, *Bezpilotowy MiG-23 z Kołobrzegu*, SP 2002, nr 16, s. 28–30.

⁸⁸ Zostały one pozyskane od jednego z pułków ze składu 16. AL, wycofywanego z obszaru Niemiec Wschodnich. Podstawowe dane lotno-techniczne i różnice między myśliwskimi wersjami samolotów MiG-23 czytelnik znajdzie w: J. Grzegorzewski, *Samolot myśliwski MiG-23*, Warszawa 2005; J. Gruszczyński, E.F. Rybak, C. Piotrowski *MiG-23...*

⁸⁹ SP 1989, nr 44, s. 2. Podobne obostrzenia na terenie wschodnich Niemiec wprowadzono w listopadzie 1990 r.

gościli gen. Wiktor Dubynin⁹⁰, prezydent Wojciech Jaruzelski i polski minister obrony narodowej Florian Siwicki. Gościom oraz zgromadzonym dziennikarzom zaprezentowano m.in. myśliwce Su-27 z 582. PLM, bombowe Su-24M z 89. PLB z Wiechlic pod Szprotawą oraz myśliwiec MiG-29 *Fulcrum* z jednostki ze składu 16. AL Zachodniej Grupy Wojsk Radzieckich w Niemczech. Podczas spotkania gen. Dubynin wypowiedział się za tym, aby pobyt wojsk radzieckich w Polsce się skończył⁹¹. W 1990 r. 582. PLM w ramach doskonalenia umiejętności w bojowym wykorzystaniu nowych samolotów odbył ćwiczenia na poligonie lotniczym Mary w ZSRR.

W końcu kwietnia 1990 r. na inspekcji radzieckich garnizonów w Polsce przebywał minister obrony ZSRR gen. armii Dmitrij Jazow⁹². Na przełomie sierpnia i września tegoż roku, po wielu zabiegach i uzgodnieniach na szczeblu międzypaństwowym, doszło do inspekcji radzieckich baz na terenie województwa szczecińskiego. Inspektorzy Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Wojewódzkiego wpuszczeni zostali do radzieckich garnizonów w Chojnie, Świnoujściu, Szczecinie i Kluczewie. Po obejrzeniu szczególnie garnizonu w Kluczewie w prasie pojawiły się alarmujące informacje o degradacji środowiska naturalnego zarówno samej bazy, jak i obszarów do niej przyległych. W sierpniu tego samego roku Rosjanie zapowiedzieli oddanie stronie polskiej Słotnicy, jednak pod koniec miesiąca dowództwo PGW wycofało się z tej obietnicy, nie podając przyczyny zmiany decyzji⁹³.

W listopadzie 1990 r. rozpoczęły się oficjalne rozmowy między Polską a Związkiem Radzieckim w sprawie wycofania wojsk tego państwa z terytorium

⁹⁰ Wiktor Pietrowicz Dubynin (1943–1992), gen. płk, dowódca PGW od lipca 1989 do czerwca 1992 r. Przez krótki okres pierwszy szef Sztabu Armii Federacji Rosyjskiej. B. Potyrała, W. Szulfik, *Who is Who? Trzygwiazdkowi generalowie i admirałowie radzieckich sił zbrojnych z lat 1940–1991*, Częstochowa 2001, s. 66.

⁹¹ „Gazeta Wyborcza” (dalej GW), 20.02.1990, s. 2.

⁹² Podczas pobytu w Polsce odbył on też spotkanie z polskim ministrem obrony narodowej Florianem Siwickim. Przedmiotem rozmowy były sprawy związane ze stacjonowaniem wojsk radzieckich w Polsce oraz tryb ich wycofywania z Polski. *Informator o stosunkach...*, s. 355–356. Z kolei w sierpniu 1991 r. przybyła do Legnicy komisja powołana przez marszałka D. Jazowa, która badała skargi rodziców żołnierzy odbywających służbę wojskową w PGW *na nieludzkie stosunki tam panujące*. Cyt. za: B. Potyrała, W. Szulfik, *Koniec mitu o niezwykłej Armii Radzieckiej (lata siedemdziesiąte–dziewięćdziesiąte)*, Częstochowa 2001, s. 185.

⁹³ D. Jeżowska, *Z przepompowni wprost do Miedwia*, GS 1990, nr 221, s. 1, 5; M. Rudnicki, *Kiedy pójdą do domu?*, „Morze i Ziemia” 1990, nr 40, s. 1, 4; A.D. Liskowacki, *Dżuma w szklance wody? Pułk imienia Suworowa zagraża Szczecinowi*, „Wokanda” 1990, nr 31, s. 3.

Polski⁹⁴. Kolejne tury rozmów odbywały się na przemian w Warszawie i Moskwie. Było ich w sumie piętnaście. Strona polska zaproponowała, aby wojska radzieckie opuściły Polskę do grudnia 1991 r.⁹⁵ Rosjanie upierali się przy połowie 1994 r., uzasadniając to tym, że wycofanie ich wojsk z Polski jest elementem procesu wycofywania wojsk sowieckich (ok. 600 tys.) z Niemiec Wschodnich. Miało się ono zakończyć do końca 1994 r. Negocjacje się przeciągały.

21 lutego 1991 r. w Urzędzie Wojewódzkim w Szczecinie miało miejsce spotkanie gen. Dubynina oraz dowódców garnizonów radzieckich na terenie województwa szczecińskiego z władzami województwa szczecińskiego i miasta Szczecina. Podczas spotkania gen. Dubynin zgodził się na umożliwienie przedstawicielom władz terenowych przeprowadzenia inwentaryzacji mienia znajdującego się w obrębie garnizonów i przygotowanie do przekazania tego mienia stronie polskiej⁹⁶. Stwierdził również, że w Kluczewie zostaną podjęte odpowiednie działania chroniące wody jeziora Miedwie. O ewakuacji jednostki – co byłoby najlepszym rozwiązaniem, jeśli chodzi o ochronę środowiska w tym rejonie – nie było mowy⁹⁷. W końcu marca 1991 r. „Skrzydłata Polska” informowała, że w procesie wyprowadzania wojsk Armii Radzieckiej z Polski w województwie szczecińskim w pierwszej kolejności opuszczone zostanie lotnisko w Chojnie (prawdopodobnie jeszcze w 1991 r.), a w 1992 r. wojska radzieckie oddadzą lotnisko w Kluczewie⁹⁸. Bez zapowiedzi wojska radzieckie opuściły w 1991 r. dwa

⁹⁴ Jednocześnie toczono rozmowy na temat tranzytu wojsk radzieckich z Niemiec Wschodnich do ZSRR.

⁹⁵ W styczniu 1991 r. rzecznik prasowy polskiego MSZ wyraził stanowisko polskiego rządu w sprawie wycofania wojsk Armii Radzieckiej z Polski: *Nasze stanowisko jest jasne: pragniemy, aby wycofanie wojsk radzieckich z terytorium Polski zaczęło się jeszcze przed rozpoczęciem tranzytu wojsk radzieckich z Niemiec. Chcemy, aby wycofywanie wojsk radzieckich z Polski zakończyło się do końca 1991 r.* GS, 12–13.01.1991 r., s. 2.

⁹⁶ Przejmowanie obiektów po wojskach radzieckich w pierwszej fazie było dokonywane zgodnie z umową z 17 grudnia 1956 r., a następnie zgodnie z zarządzeniem nr 13 Prezesa Rady Ministrów z 25 marca 1991 r. i wytycznymi Szefa Urzędu Rady Ministrów. Zarządzenie to precyzowało, że nieruchomości w pierwszej kolejności przekazywane miały być na cele obronne i bezpieczeństwa państwa oraz na cele użyteczności publicznej. Na wniosek zainteresowanych nieruchomości te mogły być też przez kierowników urzędów rejonowych: sprzedawane bądź oddane w użytkowanie wieczyste lub najem osobom prawnym i osobom fizycznym; przekazane gminom na własność albo w użytkowanie wieczyste lub im użyczone; oddane w zarząd państwowy jednostkom; zwrócone poprzednim właścicielom, od których zostały wywłaszczone. *Białogard 1299–1999. Studia z dziejów miasta*, red. B. Polak, Koszalin–Białogard 1999, s. 232.

⁹⁷ D. Jeżowska, *Od sierpnia Szczecin bez wojsk radzieckich*, GS, 20.02.1991, s. 1–2.

⁹⁸ SP 1991, nr 11–12, s. 4.

lotniska zapasowe podległe 239. DLM: 18 kwietnia w polskie ręce przeszło lotnisko zapasowe w Śniatowie, a 19 kwietnia – lotnisko zapasowe pod Poradzem⁹⁹.

Oficjalną datą rozpoczęcia wycofywania z Polski wojsk radzieckich jest 8 kwietnia 1991 r. (cały czas trwały jeszcze rozmowy dotyczące terminu zakończenia wyjścia tych wojsk), kiedy to w uroczystej oprawie – i w strugach deszczu – z bazy w Bornem Sulinowie wyjechał eszelon ze sprzętem i żołnierzami stacjonującej tam 116. Orszańskiej Brygady Rakiet Operacyjno-Taktycznych. Także większość jednostek ze składu 239. DLM wycofana została z Polski przed podpisaniem ostatecznej umowy o terminie, warunkach i kosztach ewakuacji PGW. 6 czerwca 1991 r. jako pierwszy pułk lotniczy ze składu 239. DLM ewakuowany został do ZSRR 871. PLM, przeniesiony uprzednio z Bagicza na lotnisko w Skarbinierzu pod Brzegiem. Po uroczystym pożegnaniu jako pierwszy z 34 samolotów kurs na lotnisko Smoleńsk-Siewiernyj¹⁰⁰ obrał samolot dowódcy pułku, płk. Nikołaja Ziemcowa. Za nim kolejno startowały następne samoloty pułku¹⁰¹. Pułkownik Ziemcow wrócił potem do Polski i objął stanowisko w sztabie 239. DLM w Kluczewie¹⁰².

W lipcu 1991 r. gen. Wiktor Dubynin poinformował w odniesieniu do garnizonów 239. DLM, że w 1992 r. zlikwidowane zostanie lotnisko w Chojnie i być może w Kluczewie¹⁰³. 26 października 1991 r. Polska i ZSRR podpisały porozumienie o całkowitym wycofaniu wojsk PGW z Polski. 8 grudnia tegoż roku w rezydencji Komitetu Centralnego KPZR w Wiskulach w Puszczy Białowieskiej na Białorusi, niedaleko granicy z Polską, trzech przywódcy republik związkowych: Rosji – Borys Jelcyn, Ukrainy – Leonid Krawczuk i Białorusi – Stanisław Szuszkiewicz podpisali akt rozwiązujący ZSRR¹⁰⁴. W poniedziałek 9 grudnia miliony

⁹⁹ M. Szczepański, *Polska...*, s. 22.

¹⁰⁰ Lotnisko średniej wielkości (pas startowy dł. 2500 m i szer. 49 m), położone na północnych obrzeżach Smoleńska, było w owym czasie bazą 103. Krasnosielskiego Pułku Lotnictwa Transportowego Gwardii im. Bohatera Związku Radzieckiego Walentyny Stiepanowej Grizodubowej. Pułk wyposażony był w samoloty Il-76M i Il-76MD. T. Białoszewski, M. Saryusz-Wolski, *Uśpione lotnisko*, „Polska Zbrojna” 2010, nr 20, s. 16–17. 10 kwietnia 2010 r. na tym lotnisku, podchodząc do lądowania, rozbił się polski samolot rządowy Tu-154M Lux z 96 osobami na pokładzie, w tym prezydent RP Lech Kaczyński (wszyscy zginęli).

¹⁰¹ SP 1991, nr 9–10, s. 4.

¹⁰² Ibidem, 1989, nr 30, s. 2; C. Piotrowski, R. Senkowski, *4 Armia Lotnicza...*, cz. I, s. 14–21.

¹⁰³ „Polityka” 1991, nr 28, s. 2.

¹⁰⁴ Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich formalnie został utworzony w 1922 r. przez cztery podmioty: Rosyjską Federacyjną Socjalistyczną Republikę Radziecką, Białoruś, Ukrainę i Federację Zakaukaską.

obywateli Związku Radzieckiego dowiedziały się, że są obywatelami państwa, które nie istnieje, gdyż ZSRR przestał istnieć jako byt geopolityczny i podmiot prawa międzynarodowego. W Polsce środki masowego przekazu nie rozpisywały się o tym fakcie¹⁰⁵. 25 grudnia 1991 r. na Kremlu opuszczono radziecką flagę, a podniesiono trójkolorową rosyjską. 5 stycznia 1992 r. zatwierdzony został tekst przysięgi na wierność Federacji Rosyjskiej. Dekretem nr 248 z dniem 4 marca 1992 r. rosyjski prezydent Borys Jelcyn podporządkował Federacji Rosyjskiej jednostki wojskowe byłego ZSRR znajdujące się na terytoriach Niemiec, Polski, Mongolii i Kuby. Od tego dnia na terytorium Polski stacjonowały nie wojska radzieckie, lecz wojska Federacji Rosyjskiej. 16 marca 1992 r. jej prezydent Borys Jelcyn w zgodzie z prawem o bezpieczeństwie podpisał dekret o ministerstwie obrony Federacji Rosyjskiej¹⁰⁶. 21 stycznia 1992 r. polski minister obrony narodowej Jan Parys przyjął ambasadora Federacji Rosyjskiej prof. Jurija Kaszlewa i *attaché* wojskowego Wspólnoty Niepodległych Państw płk. P. Stojanowa. Ambasador zapewnił, że Rosja wypełni wszelkie zobowiązania wojskowe wynikające z traktatów rozbrojeniowych podjętych przez byłą ZSRR. Potwierdził też termin wycofania wojsk byłej Armii Radzieckiej z Polski do 15 listopada 1993 r.¹⁰⁷

Zanim to jednak nastąpiło, 7 kwietnia 1992 r. nad Polską odbył „szpiegowski” lot samolot C-130 „Herkules” belgijskich sił powietrznych w ramach programu „Otwarte Niebo”. Samolot z międzynarodową załogą obserwatorów Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (OBWE) oraz aparaturą rozpoznawczą wystartował z lotniska Poznań-Ławica. Pokonał trasę 650 km, przelatując nad obiektami wojskowymi i przemysłowymi Polski, wśród których były też garnizony rosyjskie, m.in. lotnisko w Kluczewie, poligon w Przemkowie i garnizon w Legnicy. Na loty nad tymi obiektami wyraziła zgodę strona rosyjska¹⁰⁸.

¹⁰⁵ M. Narbutt, *Weekend, który wstrząsnął światem*, „Rzeczpospolita”, 9–10.12.2006 r., s. 8. W 1991 r. zakończył też żywot Układ Warszawski. 25 lutego ministrowie spraw zagranicznych i obrony jego państw członkowskich podpisali w Budapeszcie porozumienie o zaprzestaniu współpracy wojskowej w ramach układu. 31 marca w Moskwie zakończono działalność Zjednoczonych Sił Zbrojnych UW. 1 lipca 1991 r. w Pradze rozwiązano układ. J. Ślusarczyk, *Układ Warszawski – działalność polityczna (1955–1991)*, Warszawa 1992, s. 158.

¹⁰⁶ *Sowietskije wojska w Giermanii. 1945–1994. Pamiatnyj al'bom*, Moskwa 1994, s. 284.

¹⁰⁷ *Przegląd wydarzeń 1.1.–31.3.1992*, WPH 1992, nr 3, s. 274.

¹⁰⁸ Był to lot próbny przed wdrożeniem w życie w 1993 r. idei „otwartego nieba” nad krajami, które podpisały konwencję OBWE. B. Dobrzyński, *Herkules – legalny szpieg*, GW, 2.04.1992, s. 1, 2; *Hej, przeleciał „Herkules”*, ibidem, 9.04.1992, s. 2. Takie „rozpoznawcze” loty pod egidą KBWE organizuje się do dziś.

Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, we wtorek 5 maja 1992 r.¹⁰⁹ o godzinie 9.45 rozpoczęła się na lotnisku w Chojnie uroczystość pożegnania pilotów 582. PLM. Ze strony rosyjskiej wzięli w niej udział m.in. gen. mjr Anatolij Basow (dowódca 4. AL od 5 marca 1992 r.) i gen. mjr Giennadij Torbow (dowódca 239. DLM). Start samolotów 582. PLM z Chojny opóźnił się z powodu dużego ruchu lotniczego nad Polską w tym dniu¹¹⁰. Na pytanie, jakie wspomnienia zabiera za sobą, dowódca pułku odpowiedział: *Jak najlepsze. Traktowano nas tu bardzo życzliwie. Miło wspominać dzień Waszego święta 3 Maja, który spędziliśmy razem z władzami Chojny na koncercie w Ratuszu, a później mniej oficjalnie w kawiarni. Dzisiaj wylatuję pierwszy, ale w połowie maja wracam, bo będę uczestniczył w pracach komisji inwentaryzacyjnej. Myślę, że potrważą one do końca lipca. Chciałbym oddać to lotnisko jako najmniej zniszczone, ale to będzie trudne.* Kwadrans po dziesiątej w sali odpraw pułku odlatujący piloci spotkali się z wiceburmistrzem Chojny Romanem Podemskim, wiceprzewodniczącym Rady Miejskiej Bronisławem Sakowskim, kierownikiem Urzędu Rejonowego Blandyną Migdalską i Gerardem Fronczakiem, pełnomocnikiem wojewody szczecińskiego ds. wyprowadzenia wojsk byłej Armii Radzieckiej. Wiceburmistrz, zwracając się do pilotów, powiedział: *Żegnamy Was jako żołnierzy, którzy wzorowo wypełnili swoje zadanie. Witacie będziemy jako cywili, turystów, biznesmenów, przyjaciół.* Po apelu wręczono pilotom kwiaty i upominki. Jako pierwszy za sterami samolotu Su-27S zasiadł dowódca 582. PLM, płk Jewgienij Robertowicz Dobriecow, który o godzinie 11.30 wzbił się w powietrze, biorąc kurs na lotnisko Smoleńsk-Siewiernyj (odległe o 1500 km). Po nim wystartowały pozostałe myśliwce 582. PLM. Lot trwał około godziny i czterdziestu minut. Wśród pilotów 582. PLM z Chojny w ostatnich miesiącach stacjonowania w Polsce dały znać o sobie narodowościowe podziały. Jak relacjonowała lokalna gazeta, część pilotów, którzy nie uważali się za Rosjan i jako ojczyznę wybrali inne państwa powstałe po rozpadzie ZSRR, została odsunięta od lotów na samolotach¹¹¹. 5

¹⁰⁹ Dzień później, 6 maja, M. Gorbaczow, ostatni i jedyny prezydent Związku Radzieckiego, na akademii w Fulton (USA) ogłosił koniec zimnej wojny. GW, 8.05.1992, s. 7.

¹¹⁰ Tego dnia odlatywały też z lotniska Stara Kopernia pod Żaganiem samoloty 42. Tannenberskiego PLB Gwardii ze składu 4. AL., jak również tranzytem nad Polską przelatywały samoloty i śmigłowce z Niemiec Wschodnich ze składu 16. AL.

¹¹¹ Przykładem pilota, który kontynuował służbę w innej armii niż rosyjska, jest Iwan Czerienko, Ukraińiec, który służył w 159. PLM. W 1995 r. na pokazach lotniczych na lotnisku im. M. Śtefanika w Iwanowce pod Bratysławą, już jako pułkownik w ukraińskim 831. PLM z Mirgorodu, na samolocie Su-27 dał pokaz akrobacji lotniczej z dużą dozą ryzyka. G. Hołdanowicz, *Mocne akcenty*, SP 1995, nr 7, s. 34.

maja 1992 r., kiedy jednostka odlatywała do Rosji, ze łzami w oczach przyglądali się oni startującemu samolotom, za sterami których zasiadali rosyjscy piloci. Oni sami mieli być ewakuowani w przeciągu dwóch tygodni, w co zresztą powątpiewali, twierdząc, że nikt już o nich w dowództwie nie dba i nie będzie się interesował ich losem¹¹². Oprócz nich na lotnisku w Chojnie pozostało kilkuset żołnierzy zabezpieczających odlot i ich rodziny czekające na transport do ZSRR oraz żołnierze, którzy pozostali, aby zająć się przekazaniem obiektu stronie polskiej. Gerard Fronczak powiedział w tym dniu: *Dotychczas nie znam lotniska, które mam przejmować. Przyjeżdżam tu w środę [6.05.1992] na wstępne rozpoznanie*¹¹³.

8 maja 1992 r. płk Stefan Gołębiowski, rzecznik pełnomocnika rządu RP ds. pobytu Armii Radzieckiej w Polsce, poinformował, że do końca maja 1992 r. lotniska w Kluczewie, Bagiczu, Krzywej i Szprotawie mają zostać opuszczone przez rosyjskie jednostki lotnicze i przekazane stronie polskiej¹¹⁴. We wtorek 12 maja 1992 r. „Głos Szczeciński” poinformował natomiast, że ewakuacja lotniska w Kluczewie nastąpi pomiędzy 1 lipca a 10 września¹¹⁵. Na terenie bazy trwało w tym czasie wyprzedawanie i grabienie pozostawionego tam majątku. Późną nocą 25 maja dostawiony został przez rosyjskich żołnierzy na Komendę Rejonową Policji w Stargardzie Polak Andrzej G., przyłapany przez Rosjan na kradzieży stu metrów drutu miedzianego z instalacji oświetleniowej pasa startowego lotniska w Kluczewie¹¹⁶.

Po opuszczeniu lotniska w Bagiczu przez 871. PLM przebazowany tam został z Legnicy 55. Sewastopolski Samodzielny Pułk Śmigłowców. W chwili przebazowania składał się z on dwóch eskadr śmigłowców szturmowych Mi-24W i Mi-24P oraz jednej eskadry śmigłowców transportowych Mi-8 i Mi-8MT.

¹¹² *Żegnamy Was jak żołnierzy...*, „Gazeta Chojeńska”, 20.05.1992, s. 1, 2.

¹¹³ B. Onichimowski, *Odlecieli. Chojna, 5 maja 1992, godz. 11.30*, GS, 6.05.1992, s. 1. Pułk po przylocie na lotnisko Smoleńsk-Siewiernyj został jeszcze tego samego roku rozformowany, a samoloty przekazano do 871. Pomerąńskiego PLM, który został rozformowany w 1998 r.

¹¹⁴ *Rosjanie odlatują na wiosnę*, GW, 9–10.05.1992, s. 2.

¹¹⁵ GS, 12.05.1992, s. 1. Na zaprezentowanej 16 czerwca 1992 r. przez gen. Kowaliowa (pełnomocnika rządu Federacji Rosyjskiej ds. wycofania wojsk Federacji Rosyjskiej z Polski w latach 1992–1993) mapie planowanego rozmieszczenia żołnierzy i jednostek PGW na terytorium Polski w 1993 r. widniały dwa lotniska: w Legnicy i Kluczewie, które Rosjanie zamierzali wykorzystywać do tranzytu wojsk Federacji Rosyjskiej z terytorium Niemiec Wschodnich. Wskutek protestu gen. Z. Ostrowskiego (polski pełnomocnik ds. wycofania wojsk byłej Armii Radzieckiej z Polski) Rosjanie zrezygnowali z pomysłu użytkowania lotniska w Kluczewie do 1993 r. włącznie. *Pożegnanie z armią...*, s. 133–134.

¹¹⁶ GS, 27.05.1992, s. 1.

8 maja 1992 r. część jednostki (29 śmigłowców) została wycofana do Korienowska (Krasnodarski Kraj w Rosji). Na lotnisku pozostało jeszcze około trzydziestu śmigłowców oczekujących na ewakuację, która nastąpiła 28 maja tego samego roku¹¹⁷. Kilka dni wcześniej, a mianowicie 22 maja, Polska i Rosja, idąc na obustronny kompromis, podpisały w Moskwie dokument, że do 15 listopada 1992 r. opuszczą Polskę jednostki bojowe Armii Radzieckiej, a reszta jednostek (pomocnicze, łącznikowe itp.) ewakuowana będzie do końca 1993 r. W rozliczeniach finansowo-majątkowych przyjęto tzw. opcję zerową¹¹⁸. Ujawniony w maju 1992 r. przez Rosjan harmonogram wycofania wojsk sowieckich z Polski na rok 1992 przewidywał, że w roku tym wycofanych zostanie z Polski 30 621 żołnierzy i 11 463 jednostki techniki bojowej, w tym 220 czołgów, 756 transporterów opancerzonych, 153 działa i moździerze, 125 zestawów przeciwlotniczych, 9992 samochodów i innych pojazdów kołowych, 174 samoloty, w tym 151 bojowych, 66 śmigłowców, w tym 41 uderzeniowych¹¹⁹.

7 lipca 1992 r., nie bez pewnych komplikacji, podpisano protokół przejęcia lotniska w Chojnie przez stronę polską¹²⁰. Trzy dni później, w piątkowy poranek 10 lipca, na lotnisku w Kluczewie odbyła się ostatnia odprawa pilotów 159. PLM. Oficer referujący na tle mapy Europy, zwracając się do kilkudziesięciu pilotów zgromadzonych na sali odpraw, mówił: *Nieprzyjaciel, wykorzystując znaczną przewagę liczebności i uzbrojenia, nie zważając na znaczne straty w bitwie granicznej, prowadzi nadal natarcie. Lotnictwo nieprzyjaciela ze składu*

¹¹⁷ Jednostka istnieje do dziś, wchodzi w skład 4. Armii WWS (*Wojenno-Wozdusznyje Siły – Wojska Lotnicze*) i PWO (*Protiwowozdusznaja Oborona – Obrona Powietrzna*). Uczestniczyła m.in. od 1994 r. w działaniach bojowych nad Czeczenią. P. Butowski, *Siły Powietrzne Federacji Rosyjskiej*, cz. IV: *Lotnictwo taktyczne w Europie*, „Lotnictwo” 2008, nr 6, s. 43. Zob. też A. Kozaczenco, *Wiertolietnaja odissieja komandy Achmetszina*, „Krasnaja Zwiezda” (dalej KZ), 31.01.2006, s. 1, 3.

¹¹⁸ *Pożegnanie z armią...*, s. 57, 114. Tam też w rozdz. *Porozumienia moskiewskie* (s. 147–172) zamieszczono teksty dokumentów podpisanych 22 maja: *Układu między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską w sprawie wycofania wojsk Federacji Rosyjskiej z terytorium Polski; Protokołu między Rządem Rzeczpospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o uregulowaniu majątkowych, finansowych i innych spraw związanych z wycofaniem wojsk Federacji Rosyjskiej z terytorium Polski; Porozumienia między Rządem Rzeczpospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o uregulowaniu spraw transportowych związanych z wycofaniem wojsk Federacji Rosyjskiej z terytorium Polski oraz Umowy między Rządem Rzeczpospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o tranzycie przez terytorium Rzeczpospolitej Polskiej wojsk Federacji Rosyjskiej wycofywanych z Republiki Federalnej Niemiec.*

¹¹⁹ Ibidem, s. 113.

¹²⁰ Szerzej: M. Dąbrowski, *W gminie Chojna skórę na niedźwiedziu dzielał*, GW, 30.06.1992, s. 4; *Jak w Chojnie skórę na niedźwiedziu dzielili*, ibidem, 2.07.1992, s. 4.

17. Armii Powietrznej USA¹²¹ z 40. Dowództwa Lotnictwa Taktycznego, wspierając wojska z powietrza, używając taktycznej broni jądrowej, dokonuje uderzeń na wojska, lotniska i stanowiska dowodzenia. Towarzyszu generale, towarzysze oficerowie, stawiam zadanie przebazowania. Pułk w pełnym składzie 10 lipca od 6 do 20 czasu miejscowego, nie przerywając działań bojowych, przebazuje się na nowy teatr działań wojennych [...] ¹²². O godz. 8.15 na głównej płycie postojowej pułku rozpoczęła się uroczystość pożegnania odlatujących z Kluczewa pilotów 159. PLM¹²³. Podziękowania za dobrą służbę złożyli pilotom gen. mjr Anatolij Basow (dowódca 4. AL), płk Andrzej Ekiert (dowódca szczecińskiego Garnizonu WP) oraz Oleg Brykin (konsul generalny Federacji Rosyjskiej w Szczecinie). Na zakończenie oficjalnej uroczystości odegrano hymny narodowe polski i rosyjski, wręczono pilotom goździki i pierwsi dwaj oficerowie, w tym dowódca pułku płk Nikołaj Michajłow, wsiedli do samolotów. Wystartowało 31 samolotów bojowych Su-27S i sześć szkolno-bojowych Su-27UB, kierując się w stronę lotniska pod miejscowością Biesowiec nieopodal Pietrozawodska (stolica Republiki Karelii, położona ok. 350 km na północ od Sankt Petersburga)¹²⁴. Samoloty startowały parami. Odlot jednej z par Su-27 (samoloty o numerach burtowych 20 i 23) zakłócony został awarią jednego z samolotów, któremu po starcie nie schowało się podwozie i w związku z tym musiał awaryjnie lądować w Kluczewie. Po usunięciu awarii obydwa samoloty wystartowały ponownie, kierując się na lotnisko docelowe.

159. PLM był ostatnią lotniczą jednostką bojową byłej Armii Radzieckiej, która opuściła Polskę¹²⁵. Już po wylądowaniu na lotnisku Biesowiec mjr Władimir Rodniszczew stwierdził: *Betonowe pasy [startowe] są wszędzie jednakowe.*

¹²¹ 17. Armia Powietrzna USA sformowana została na kontynencie afrykańskim w latach 50. XX w. W 1959 r. przebazowano ją na teren Niemiec Zachodnich. Sztab i dowództwo armii najpierw umieszczono w Ramstein (do 1972 r.), a następnie w Sembach (do 1996 r.). Obszar jej działania obejmował Europę i Afrykę Północną. Za: www.ramstein.af.mil/news/story.asp (dostęp 3.09.2010).

¹²² *Żołnierze bez Imperium*, film dokumentalny produkcji polskiej (scenariusz i realizacja M. Widarski), 1998.

¹²³ *Odlatują Su-27*, GW 13.07.1992, s. 2.

¹²⁴ Marszruta lotu wiodła nad miejscowościami: Inowrocław, Krynki, Mołodeczno, Połock, Staraja Russa, Ładiejnoje Polie, Biesowiec (lądowanie). *Żołnierze bez Imperium...*

¹²⁵ Ostatnią jednostką bojową PGW AR, która opuściła Polskę, była XXIV Brygada Kutrów Torpedowych, stacjonująca w Świnoujściu; pożegnano ją 28 października 1992 r. *Pożegnanie z armią...*, s. 139.

*Lądowałem na lotniskach w Polsce, siadałem na lotniskach w Afganistanie*¹²⁶. *Dla mnie ziemia wszędzie jest ziemią. Skoro tu wylądowaliśmy, znaczy, że jesteśmy tu potrzebni – jak by nas tu nie powitano, jakie trudności by nas nie czekały.* Podpułkownik pilot Andriej Makarewicz po wylądowaniu w Rosji pocieszał się, mówiąc do kamery: *Życie jest życiem. Myślałem, że będzie gorzej. Zawsze lepiej być przygotowanym na gorsze. Tak, już się czuję, że przylecieliśmy do domu.* I dodawał: *Miłość ojczyzny to zasada zasad. Kto nie kocha swego kraju – Rosji – nie jest Rosjaninem*¹²⁷.

Po 10 lipca na lotnisku w Kluczewie z 3,5 tys. Rosjan pozostało około trzystu żołnierzy i oficerów, którzy zabezpieczali operacje odlotu samolotów oraz mieli przygotować teren bazy do przekazania w całości stronie polskiej. Zamieszkali oni w Burzykowie i Słotnicy, do swojej dyspozycji mieli płytę lotniska i składy paliw. W przeciągu kilku miesięcy mieli oni opuścić teren garnizonu transportami kolejowymi i drogą powietrzną.

Ewakuacja głównych garnizonów 239. DLM (lotnisk operacyjnych) odbywała się dwutorowo – drogą powietrzną i liniami kolejowymi. Większość wyposażenia baz ewakuowana była do Rosji koleją. Tą drogą ewakuowano też wojskowych i ich rodziny.

Garnizon radziecki w Kluczewie terytorialnie podlegał Wojskowej Komen-dzie Kolejowej w Stargardzie Szczecińskim, z jej ramienia nadzór nad transportami kolejowymi opuszczającymi jednostkę sprawowali trzej oficerowie: mjr Aleksander Turakiewicz – komendant, kpt. Stanisław Wiśniewski i kpt. Andrzej Szutowicz¹²⁸. Według relacji tego ostatniego pierwszy transport odprawiony został z kluczewskiej rampy na początku kwietnia 1992 r. Ze strony rosyjskiej załadunek nadzorował oficer z Chabarowska w stopniu kapitana. Załadunki odbywały się przy akompaniamencie marszu *Pożegnanie Słowianki*, odtwarzanego codziennie z adaptera ustawionego na środku rampy¹²⁹. Jak wspomina Andrzej Szutowicz, zdarzało się, że wraz z techniką i żołnierzami wyjeżdżały eszelonami rodziny kadry zawodowej. Z czasem pojawiły się pogłoski, iż osiedle w gar-

¹²⁶ Pilot ten, zanim trafił do 159. PLM, służył w Afganistanie, gdzie odbył 133 loty bojowe. *Żołnierze bez Imperium...*

¹²⁷ Ibidem.

¹²⁸ A. Szutowicz, *Kluczewo 15 lat temu*, „Odkrywca” 2007, nr 8, s. 30–33.

¹²⁹ Marsz autorstwa Wasilija Iwanowicza Agałkina (1884–1964), skomponowany w końcu 1912 r. Według słów autora marsz poświęcony był słowiańskim kobietom, które żegnały swoich synów, mężów i braci idących poświęcać się świętemu obowiązkowi obrony ojczyzny. W. Panczenko, *Etot marsz niesmolkał na pierronach*, KZ, 17.02.2009, s. 4.

nizonie pod Leningradem, gdzie ewakuowani mieli mieszkać po przeniesieniu, w ogóle nie istnieje¹³⁰. W jednym z transportów z Kluczewa wybuchł bunt kobiet bojących się tego, co je czeka w Rosji. Nie wpłynęło to na tempo ewakuacji bazy w Kluczewie, ale od tej pory rodziny już nie podróżowały z żołnierzami – jeździły pociągami pasażerskimi, a większość rodzin odlatywała do Rosji samolotami. Sprzęt i wyposażenie bazy wywoziły rosyjskie ciężkie samoloty transportowe – m.in. 7 lutego 1992 r. odnotowano obecność na lotnisku w Kluczewie samolotu transportowego Il-76MD (nr burt. CCCP-78797). Rodziny pilotów na wschód zabierały samoloty pasażerskie pułku specjalnego Aeroflotu – m.in. z lotniska w Kluczewie loty odbywał samolot pasażerski Tu-154 (nr burt. CCCP-85559)¹³¹.

Polskiemu oficerowi rzucił się w oczy brak dyscypliny wśród żołnierzy poborowych. Szwankowała ona głównie na linii kadra–żołnierze służby zasadniczej. W związku z tym większość prac fizycznych przy załadunku wykonywać miała kadra zawodowa, z pułkownikami włącznie. Wśród niej także ujawniały się animozje, głównie na tle narodowościowym, związane z przyszłością. Nie wiedzieli, w jakim państwie się osiedlić, w jakiej służyć armii. Na początku ewakuacji większość z nich wierzyła, że jest to zwykle przegrupowanie do innego garnizonu. Z tygodnia na tydzień jednak ta wiara słabła. Narastało zniechęcenie, gniew, nienawiść do władz państwowych i przełożonych. Na tym tle pozytywnie wyróżniali się piloci – z ich ust nie padały słowa skargi, żalu, pretensji, byli dumni i świadomi swej godności¹³². Pojmowanie skomplikowanej rzeczywisto-

¹³⁰ Okazały się one nieuzasadnione, albowiem garnizon Biesowiec w Karelii, do którego został przebazowany 159. PLM, był garnizonem lotniczym z dostatecznym zapleczem mieszkaniowym. Niemniej była to dosyć częsta troska ludzi opuszczających garnizony radzieckie w Polsce, Czechosłowacji, na Węgrzech czy w Niemczech Wschodnich. Takie przypadki miały mieć miejsce. Boleśław Potyrała i Władysław Szulfik jako winnego takiej sytuacji wskazują gen. płk. inż. Nikołaja Fiedorowicza Szestopałowa, szefa budownictwa i zakwaterowania Ministerstwa Obrony ZSRR w latach 1978–1988. Autorzy ci stwierdzają: *W ciągu długiej swojej kadencji zaniedbał [on] wiele istotnych dla armii spraw, jak chociażby budownictwo mieszkań dla kadry sił zbrojnych. Uwidoczniło się to wtedy ze szczególną siłą, kiedy do kraju zaczęły powracać jednostki wojskowe Południowej [Węgry] i Centralnej [Czechosłowacja], a później Północnej i Zachodniej Grupy [Wojsk]. Oczkiem w głowie generała miała być budowana w latach 1974–1989 Bajkalsko-Amurska Magistrała Kolejowa (BAM). B. Potyrała, W. Szulfik, *Koniec mitu...*, s. 57. Zaniedbania te nie przeszkodziły w eksponowaniu w pozytywnym świetle osoby Nikołaja Fiedorowicza, późniejszego marszałka wojsk inżynierskich, w otwartym ostatnio Muzeum Wojskowych Budowniczych Rosji. W. Gałajko, *Muzei wojennych stroitieli*, KZ, 29.06.2009, s. 4.*

¹³¹ Za: *Żołnierze bez Imperium...*

¹³² Obecnie już ppłk rez. Andrzej Szutowicz w rozmowie z autorem 6 grudnia 2010 r. bardzo podkreślał tę godną szacunku i profesjonalizmu postawę pilotów, którą wykazywali podczas ewa-

ści po rozpadzie Związku Radzieckiego i faktu dość powszechnego postrzegania w Polsce Armii Radzieckiej jako armii okupacyjnej było różne wśród pilotów 239. DLM. Rosjanin, ppłk pilot Andriej Makarewicz, w lipcu 1992 r. dowódca eskadry w 159. PLM, mówił: *Moje pojmowanie świata nie zmieniło się, nadal uważam, że należę do byłego Związku Radzieckiego*. Oficer ten wywodził się z rodziny o lotniczych tradycjach: *Wyrosłem w tym środowisku, na tych lotniskach. Dzieciństwo spędziłem tutaj na lotnisku w Kluczewie. Ojciec tu służył, latał z tych lotnisk 6 lat. Potem przeprowadziliśmy się do Związku Sowieckiego, do Kraju Bałtyckiego, do Rygi*. Inny pilot, również dowódca eskadry w 159. PLM, mjr Władimir Rodniszczew, żalił się: *Wychodzi na to, że byliśmy tu nie jako okupanci, ale jako przedstawiciele naszych radzieckich wojsk na terenie Polski, jako wyzwolicieli, w zasadzie dla podtrzymania pokoju. Byliśmy tu – jak to się mówi – czasowo, czasowo, ale na długo. Napoleon, gdy zajął Moskwę, też szykował się na długo i wyszło całkiem krótko, i rzeczywiście odchodził jak zwyciężony. W zasadzie my też mamy częściowo uczucie, że odchodzimy jakby zwyciężeni. Wygraliśmy wojnę [...], a teraz politycy wszystko to tak szybko przegrali. Nie można powiedzieć, że zdobycze, ale choćby pozycję swojego kraju. Dzięki, w cudzysłowie, politykom rozmiary Rosji zmniejszyły się obecnie, ale Rosja była moją ojczyzną i pozostanie¹³³*. W odniesieniu do narastających narodowościowych animozji wśród towarzyszy broni obaj piloci zgodnie uważali, że została utracona wiara we wspólny cel: *Kiedyś to był jeden zwarty kolektyw robiący jedną sprawę. Teraz takiego już nie ma [...]. Życie zmierza do jakiejś przyszłości zamąconej i niezrozumiałej, a co stanie się w tej przyszłości? Pożyjemy, zobaczymy¹³⁴*.

Zdaniem kpt. Szutowicza na kluczewskiej rampie kolejowej szczególną zawartością i zdyscyplinowaniem podczas załadunku do końca charakteryzował się batalion łączności. W trakcie ładowania tego batalionu nie słyszało się słowa skargi. Odpowiedzialny za załadunek tej jednostki był zastępca dowódcy batalionu ds. technicznych w stopniu kapitana¹³⁵.

kuacji garnizonu. Widoczna bezpośrednio była ona m.in. wówczas, gdy nadzorowali oni załadunek i prawidłowe zabezpieczenie ładunku rakiet bojowych z wyposażenia samolotów Su-27.

¹³³ Cyt. za: *Żołnierze bez Imperium...*

¹³⁴ Ibidem.

¹³⁵ 362. Samodzielny Batalion Łączności i Radiotechnicznego Zabezpieczenia stacjonował w Burzykowie. Dowódca tego batalionu poruszał się UAZ-em, który na kole zapasowym zamocowany miał kołpak od mercedesa. A. Szutowicz, *Kluczewo...*, s. 32. Tę informację w rozmowie z autorem potwierdził Sławomir Preiss, wieloletni dyrektor Muzeum Archeologiczno-Historycz-

Oprócz Wojska Polskiego na rampie działały też polskie służby celne. Sprawdzały one każdy załadowany transport, wszystkie skrzynie i ładunki. Kontroli unikały tylko wnętrza pojazdów specjalnych i specjalnego sprzętu – ze względu na tajemnicę wojskową. Ostatni transport autor cytowanych wspomnień nadzorował 15 września 1992 r. Od kwietnia do września tegoż roku odjechało z Kluczewa ponad 40 eszelonów (ok. 533 wagonów). Ewakuowano tą drogą ponad 400 żołnierzy z kadrą zawodową, ok. 360 samochodów różnych typów, 200 pojazdów specjalnych i przyczep, 30 wagonów bomb i rakiet lotniczych¹³⁶. Transporty te jechały tzw. północną trasą kolejową, którą na zachód przemieszczały się też eszelony ewakuujące wojska byłej Armii Radzieckiej z Niemiec Wschodnich. Trasa ta na terenie Polski wiodła przez Szczecin-Gumieńce, Runowo, Szczecinek, Tczew, Elbląg, Braniewo, opuszczając Polskę na przejściu granicznym z obwodem kaliningradzkim. W tym czasie poszczególne części garnizonu przechodziły w polskie ręce. Najpierw Rosjanie wyszli z Kluczewa, pozostawiając do swojej dyspozycji płytę lotniskową i zabudowania Burzykowa i Słotnicy. Z bazy paliw w Burzykowie wyprzedawali w tym czasie resztę zapasów¹³⁷. Na teren bazy miała wejść komisja likwidacyjna składająca się z przedstawicieli obydwu państw. Przez dwa miesiące sporządzała ona raport o stanie opuszczonego mienia, skażeniu środowiska i wód¹³⁸.

W końcu lipca 1992 r., kiedy spośród wszystkich garnizonów 239. DLM tylko lotnisko w Kluczewie pozostawało jeszcze w rękach Rosjan, na terenie Polski posiadali oni jeszcze łącznie 4080 obiektów na obszarze 65 tys. ha gruntów, gdzie stacjonowało ok. 20 tys. żołnierzy byłej Armii Radzieckiej i ponad 20 tys. personelu pomocniczego i osób cywilnych¹³⁹.

nego w Stargardzie, obecnie senator na sejm VII kadencji, który ok. 1991 r. miał niegroźną stłuczkę z tym UAZ-em na rondzie przy pl. Wolności w Stargardzie.

¹³⁶ A. Szutowicz, *Kluczewo...*, s. 33.

¹³⁷ Normatywem przewidywanym przez rosyjskie przepisy wojskowe było 9000 m³ paliwa na lotnisko. Rosjanie przywozili je koleją z własnych rafinerii i gromadzili w zbiornikach podziemnych i naziemnych. Operacyjny charakter jednostek rozmieszczonych na terenie Polski powodował, że normatywy traktowano jedynie orientacyjnie i paliwa gromadzono więcej, niż wynikało z przepisów. Nikt nie prowadził dokładnej ewidencji. Gdy nadeszły rozkazy do powrotu do ZSRR, stało się ono atrakcyjnym towarem, po który ustawiwały się kolejki. T. Hypki, *Spadek...*, s. 13. Na temat nielegalnego handlu paliwem przez Rosjan z Kluczewa zob. *Lewa benzyna z lotniska w Kluczewie*, GS, 22.09.1992, s. 1; *Lewe paliwo na lotnisku w Kluczewie. Czy poznamy prawdę?*, ibidem, 23.09.1992, s. 1.

¹³⁸ *Kronika Miasta Stargardu Szczecińskiego 1992*, s. 67 (w zbiorach Książnicy Stargardzkiej).

¹³⁹ „Polityka” 1992, nr 31, s. 2.

5 października 1992 r. odbyło się w stargardzkim Urzędzie Miejskim spotkanie prezydenta miasta Waldemara Gila z Olegiem Brykinem, konsulem generalnym Federacji Rosyjskiej w Szczecinie¹⁴⁰. 13 października 1992 r. w Słotnicy nastąpiło oficjalne przekazanie stronie polskiej całości lotniska w Kluczewie. Stronę polską reprezentowali: Gerard Fronczak – pełnomocnik rządu ds. mienia poradzieckiego, Jerzy Wojciechowski – kierownik Urzędu Rejonowego i Jerzy Ćwikiewicz – dyrektor Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Ze strony rosyjskiej dokument podpisali: dowódca jednostki ppłk W.J. Kuźniecowa, naczelnik służby lotniczej ppłk K.W. Korowin oraz kpt. A.M. Łukianow, ppłk J.W. Paschalnyj i ppłk W.W. Gałkin¹⁴¹.

Zabezpieczeniem garnizonu Kluczewo – jak i innych garnizonów przejmowanych po Rosjanach na terenie byłego województwa szczecińskiego – zajęły się pododdziały 12. Dywizji Zmechanizowanej ze Szczecina. Między innymi żołnierze 41. Pułku Zmechanizowanego (JW 3459, miejsce postoju: Szczecin) i 9. Zaodrzańskiego Pułku Zmechanizowanego (JW 3453, miejsce postoju: Stargard) ochraniali lotnisko, składy i koszary w Kluczewie. Zadanie to zostało zakończone w 1993 r., po przejściu i zabezpieczeniu obiektów przez administrację lokalną¹⁴².

Jeszcze przed całkowitą ewakuacją garnizonu w Kluczewie, bo 22 sierpnia 1992 r., wyprowadzony został z Legnicy i umieszczony w Rostowie nad Donem sztab 4. AL. Armia ta została na nowo sformowana z jednostek, które wycofano z terytorium Polski (m.in. 55. Sewastopolski Pułk Śmigłowców¹⁴³), Niemiec (m.in. 559. PLB z Finsterwalde) i Białorusi. Obszar jej działań pokrywał się z terytorium Północnokaukaskiego Okręgu Wojskowego¹⁴⁴.

¹⁴⁰ *Kronika Miasta Stargardu...*, s. 83.

¹⁴¹ *Wyjechali...*, „Gazeta Stargardzka” 1992, nr 21, s. 1; M. Gładysiewicz, *Pożegnalne obrachunki*, GS, 17–18.10.1992, s. 8; *Kronika Miasta Stargardu...*, s. 91.

¹⁴² Zob. www.sedina.pl (dostęp 10.07.2010); Z. Kozak, *Zbiory centralnego Archiwum Wojskowego dotyczące formacji militarnych Pomorza Zachodniego*, w: *Pomorze militarne XII–XXI w. Część II. Materiały z sesji naukowej zorganizowanej w Zamku Książąt Pomorskich*, red. K. Kozłowski, W. Wróblewski, Szczecin 2006, s. 321.

¹⁴³ Pułk stacjonuje do dziś na lotnisku w Korienowsku. Szerzej: O. Pczelów, *Komesk Kazachiek*, KZ, 11.08.2010, s. 9.

¹⁴⁴ W następnych latach jednostki 4. AL przebywały jako siły rozjemcze Federacji Rosyjskiej w Osetii i Inguszetii (1992–1994) oraz Abchazji (1993–1994). W latach 1993–1998 walczyły w Tadżykistanie, wspierając bazującą tam rosyjską 201. Dywizję Zmechanizowaną. Od 1994 r. 4. AL uczestniczyła w konflikcie czeczeńskim. W latach 1994–1996, w pierwszym, najbardziej intensywnym okresie wojny, piloci 4. AL wykonali 13 020 wylotów bojowych. 1 czerwca 1998 r. 4. AL została połączona z 12. Samodzielnym Korpusem Obrony Powietrznej (dowództwo w Rostowie

O skali przekształceń, redukcji i przetasowań radzieckiego lotnictwa w końcowym okresie istnienia Związku Radzieckiego i pierwszych latach istnienia Federacji Rosyjskiej na łamach „Krasnoj Zwiezdy” wypowiedział się w 2009 r. gen. armii Piotr Stiepanowicz Diejniekin (dowodzący lotnictwem radzieckim od sierpnia do grudnia 1991 r.; po rozpadzie ZSRR do 1997 r. piastował funkcję głównodowodzącego wojsk lotniczych Federacji Rosyjskiej)¹⁴⁵: *W tym czasie [1991 r.] WWS liczyły przeszło 500 tysięcy ludzi, w tym było 30 tys. pilotów, park samolotowy liczył 13 tys. maszyn. Co było, to było. Nas nie tylko się bali, ale i poważali. [...] Zobowiązano nas do redukcji sił WWS do 300 tys. żołnierzy, a liczebność samolotów bojowych [mieliśmy] zredukować z 13 tys. do 5600, reforma i przebudowa trwała do 2001 r. W toku redukcji sił lotniczych i operacji wycofywania wielu jednostek Przyszło szkolne pułki szkół lotniczych przekształcić w bojowe, a na ich lotniska przebazować dywizje wycofywane z państw Układu Warszawskiego. Wtedy na [samoloty] MiG-29, Su-25, Su-27 i Su-24 zostało przezbrownione dwadzieścia pułków. Na zachodzie Rosji sformowano z nich trzy pełnowartościowe armie lotnicze¹⁴⁶.*

Tych radykalnych przemian zachodzących w poradzieckich siłach zbrojnych nie przetrwała 239. DLM, którą po przebazowaniu do Rosji razem ze 159. PLM podporządkowano 76. Armii Lotniczej. W 1998 r. dywizję rozformowano, a 159. PLM, nadal stacjonując na lotnisku Biesowiec, podporządkowany został 6. Armii Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju z dowództwem w Petersburgu. Obszar działania 159. PLM obejmuje przestrzeń pomiędzy Białorusią a Morzem Barentsa¹⁴⁷. Do 1994 r. pułkiem dowodził płk Nikołaj Michajłow,

nad Donem) i otrzymała nazwę 4. Armia Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju. W końcu 2002 r. w skład armii włączono jednostki lotnictwa armijnego, przedtem należące do wojsk lądowych. Od października 1999 r. 4. Armia uczestniczyła w tzw. drugiej wojnie czeczeńskiej. Intensywne działania prowadziła do 2003 r. Do dziś grupa operacyjna 4. Armii pełni stały dyżur, gotowa wykonać uderzenie, osłonić transport, przerzucić grupy desantowo-szturmowe, przetransportować rannych itp. Od lutego 2007 r. armią dowodzi gen. lejtn. Igor Miroszniczenko. W sierpniu 2008 r. 4. AL uczestniczyła w konflikcie rosyjsko-gruzińskim. W. Bielow, *Cel – Czeczenia. Rosyjskie WWS nad Grozным*, SP 1995, nr 5, s. 42–43; P. Butowski, *Rosyjskie jubileusze*, „Lotnictwo” 2007, nr 7, s. 32–35; idem, *Siły Powietrzne...*, cz. IV, s. 40; *4 armija w wichrze sabytii*, KZ, 11.08.20007, s. 5–6. Z dniem 1 grudnia 2010 r. 4. Armia wraz z 5. Armią WWS i PWO podporządkowane zostały 2. Dowództwu WWS i PWO w ramach strategicznego dowództwa „Południe”. P. Malicki, *Zmiany w WWS FR*, „Raport” 2010, nr 8, s. 56–57.

¹⁴⁵ B. Potyrała, W. Szlufik, *Who is Who?...*, s. 60.

¹⁴⁶ *Sochraniaja dwigatsia w pieried*, KZ, 18.02.2009, s. 4.

¹⁴⁷ W związku z reformą wojsk Armii Rosyjskiej z dniem 1 grudnia 2010 r. 6. Armia WWS i PWO przekształcona została w 1. Dowództwo WWS i PWO, podporządkowane strategicznemu dowództwu „Zachód” z kwaterą w Sankt Petersburgu. Lotnisko Biesowiec przekształcono w 6961.

po czym zastąpił go na tym stanowisku płk Siergiej Bajnietow¹⁴⁸. Następnie dowodzenie pułkiem objął płk Andriej Makarewicz i piastował je na pewno w 2007 r.¹⁴⁹

Proces wycofywania z Polski wojsk Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej, której częścią była 239. DLM, zakończył się ostatecznie 18 września 1993 r., kiedy to o godz. 5.30 z Dworca Wschodniego w Warszawie odjechała do Rosji ostatnia grupa – 24 oficerów, w tym pięciu generałów. Dzień wcześniej ostatni dowódca PGW, gen. Leonid Kowaliow, złożył prezydentowi Lechowi Wałęsie na dziedzińcu przed Belwederem w Warszawie meldunek o zakończeniu wycofywania¹⁵⁰.

Proces dekompozycji 239. DLM rozpoczął się w 1 września 1989 r. wycofaniem z lotniska pod Kołobrzegiem 871. Pomerańskiego PLM z Pomorza Zachodniego na lotnisko Skarbimierz pod Brzegiem na południowym zachodzie Polski. Ostatni akt tego procesu rozpoczął się 10 lipca 1992 r. odlotem z Kluczewa do Rosji samolotów Su-27 ze 159. Noworosyjskiego PLM, a zakończył 13 października 1992 r. przekazaniem stronie polskiej lotniska w Kluczewie, gdzie stacjonował też sztab dywizji. Ogółem wycofanych zostało z Pomorza Zachodniego ok. 110 samolotów bojowych i szkolno-bojowych 239. DLM oraz ok. 8–10 tys. oficerów, żołnierzy i cywilnych mieszkańców garnizonów dywizji. Liczba pojazdów wojskowych, urządzeń do obsługi lotnisk i garnizonów, ewakuowanych do Rosji drogą kolejową i lotniczą, jest dziś trudna do oszacowania. Wycofanie jednostek 4. Al., w tym pododdziałów 239. DLM, przebiegało jako ćwiczenie operacji odwrotu frontu w warunkach wojny.

Opuszczone garnizony 239. DLM, podobnie jak inne poradzieckie lotniska na terenie Polski, nie zostały zaadaptowane na potrzeby Wojska Polskiego, a obecnie tylko jedno z nich pełni funkcję lotniska cywilnego¹⁵¹.

Bazę Lotniczą 2. Brygady Obrony Powietrzno-Kosmicznej Federacji Rosyjskiej. P. Malicki, *Zmiany...*, s. 56–57.

¹⁴⁸ W 2007 r. pełnił on funkcję naczelnika Służb Bezpieczeństwa Lotów w Wojskach Lotniczych Federacji Rosyjskiej. S. Bajnietow, *30 lat na straże lotnych prawil*, „Armiejskij Sbornik”, maj 2007, s. 11–13.

¹⁴⁹ Służył na tym stanowisku do 2009 r., po czym przeszedł do rezerwy (oficer ten w momencie ewakuacji 159. PLM do Rosji pełnił funkcję dowódcy eskadry). Zob. <http://petrozavodsk.rfn.ru/news> (dostęp 11.04.2008); A. Pińczuk, *Na awiabazie Biesowiec*, KZ, 24.03.2010, s. 12.

¹⁵⁰ M.L. Krogulski, *Okupacja w imię sojuszu...*, s. 175.

¹⁵¹ Z trzech byłych lotnisk operacyjnych 239. DLM jedynie w części dawnej bazy w Bagiczu (podzielonej pomiędzy gminę Ustronie Morskie i miasto Kołobrzeg) po wyjściu Rosjan działa Aeoroklub Bałtycki. 27 czerwca 2012 r. lotnisko tam działające zostało zarejestrowane przez Urząd

Bibliografia

- Adamski M., *Su-27 z Mirgorodu*, „Skrzydłata Polska” 2009, nr 7.
- Armia Radziecka w Polsce 1957–1993. Dokumenty i materiały*, oprac. M.L. Krogulski, Warszawa 2002.
- Bajnietow S., *30 lat na straże lotnych prawil*, „Armiejskij Sbornik”, maj 2007.
- Balcerz B., *Samolot myśliwski Messerschmitt Me 163 B Komet*, Warszawa 1990.
- Baziur G., *Stacjonowanie jednostek Armii Radzieckiej w Szczecinie w latach 1945–1992 na tle ogólnej sytuacji geopolitycznej Polski powojennej*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2000, z. 4.
- Białogard 1299–1999. Studia z dziejów miasta*, red. B. Polak, Koszalin–Białogard 1999.
- Białoszewski T., Saryusz-Wolski M., *Uśpione lotnisko*, „Polska Zbrojna” 2010, nr 20.
- Bielcow W., *Cel – Czeczenia. Rosyjskie WWS nad Groznym*, „Skrzydłata Polska” 1995, nr 5.
- Bochiński J., Zawadzki J., *Polska – nowy podział terytorialny. Przewodnik encyklopedyczny*, Warszawa 1999.
- Butowski P., *Co nowego w rodzinie Su-27?*, „Nowa Technika Wojskowa” 1999, nr 9.
- Butowski P., *Rosyjskie jubileusze*, „Lotnictwo” 2007, nr 7.
- Butowski P., *Samolot myśliwski MiG-21*, Warszawa 1986.
- Butowski P., *Sily Powietrzne Federacji Rosyjskiej*, cz. IV: *Lotnictwo taktyczne w Europie*, „Lotnictwo” 2008, nr 6.
- Czyżyk H., *2. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków” 1944–1994*, Warszawa 2008.
- Czyżyk H., *Dzieje 4. Pomorskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego*, Warszawa 2007.
- Dąbrowski M., *W gminie Chojna skórę na niedźwiedziu dzielą*, „Gazeta Wyborcza”, 30.06.1992.
- Dobrzyński B., *Herkules – legalny szpieg*, „Gazeta Wyborcza”, 2.04.1992.
- Dominik A., *Bezpilotowy MiG-23 z Kołobrzegu*, „Skrzydłata Polska” 2002, nr 16.
- Dudek A., *Finlandyzacja po polsku*, „Rzeczpospolita”, 14–16.08.2009.
- Erenc M., *Plany i decyzje strony niemieckiej i radzieckiej na kierunku szczecińskim w operacji pomorskiej w marcu 1945 r.*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1996, z. 1.

Lotnictwa Cywilnego w *Rejestrze lotnisk cywilnych* pod nazwą „Lotnisko Bagicz k/Kołobrzegu”. Jest ono przystosowane do obsługi ruchu turystycznego i czarterowego dla małych samolotów (do 20 pasażerów) i ma charakter sezonowy, działa od 1 kwietnia do 31 października. Zob. www.dlapilota.pl (dostęp 11.09.2012). W części bazy, która przypadła miastu Kołobrzeg, w 2011 r. przystąpiono do wyburzania poradzieckich hangarochronów. Zob. *Hangary za darmo. Koniec marzeń o lotnisku...*, „Kurier Szczeciński”, 27.09.2011, s. 9. Teren dawnego lotniska w Kluczewie po wyburzeniu większości zabudowy wojskowej stanowi obecnie obszar działań inwestycyjnych jako Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii. Na temat procesu i stanu zagospodarowania byłych garnizonów 239. DLM zob. też M. Szczepański, *Polska...*, s. 49–54, 100–107, 126–139.

- Flisowski Z., *Reportaż z pola walki*, Warszawa 1979.
- Gałąjko W., *Muzei wojennych stroitiei*, „Krasnaja Zwiezda”, 29.06.2009.
- Gasztold T., *Śladem Operacji Pomorskiej*, Poznań 1973.
- Gładysiewicz M., *Pożegnalne obrachunki*, „Głos Szczeciński”, 17–18.10.1992.
- Gordon J., *Centrum w Lipiecku*, „Skrzydłata Polska” 1995, nr 5.
- Gordon J., *Dlaczego Su-27 jest najlepszy?*, „Skrzydłata Polska” 1997, nr 1.
- Gordon J., Putmakow O., *MiG-25. Stalowa błyskawica*, Warszawa 1994.
- Gordon J., *Su-24*, Warszawa 1993.
- Gordon J., *Szkolenie najlepszych*, „Skrzydłata Polska” 2003, nr 8.
- Graczow A., *Gorbaczow*, tłum. M.B. Jagiełło, Warszawa 2003.
- Gruszczyński J., Rybak E.F., Piotrowski C., *MiG-23. Wersje myśliwskie*, Warszawa 1999.
- Grzegorzewski J., *Samolot myśliwski MiG-23*, Warszawa 2005.
- Hoeveler W., *Premiere: Sowjetischer Superjäger Su-27 in Le Bourget*, „Luftwaffen-Forum” 3 (1989).
- Hołdanowicz G., *Mocne akcenty*, „Skrzydłata Polska” 1995, nr 7.
- Hołdanowicz G., *Poznański Air-Show '91*, „Żołnierz Polski” 1991, nr 41–42.
- Hottmar A., Mackovik S., *Rudé hvězdy nad Československem 1968–1991*, část 1, Praha 2008.
- Hypki T., *Spadek po imperium*, „Skrzydłata Polska” 1994, nr 2.
- Hypki T., Matusiak W., Hołdanowicz G., Jaxa-Małachowski R., Gretzyngier R., *Su-27*, Warszawa 1992.
- Identyfikacja i wycena szkód ekologicznych spowodowanych przez stacjonujące w Polsce Wojska Federacji Rosyjskiej. Raport końcowy*, Warszawa 1994.
- Informator o stosunkach Polska–Związek Radziecki 1944–1991*, oprac. W. Daszkiewicz, Warszawa 1994.
- International Air Show*, Warszawa 1991.
- Iz bojowej lietopisi istorii armii*, „Znamia Pobiedy” nr 118, 22.05.1992.
- Jadziak E., *Wyzwolenie Pomorza. Działania 1 Armii WP z operacji pomorskiej Armii Radzieckiej 6 III–7 IV 1945*, Warszawa 1962.
- Jaszczyński W., Staniewicz C., Wikło J., *Działalność Drugiego Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków” na Pomorzu Zachodnim w latach 1957–1995*, Szczecin 2009.
- Jeżowska D., *Od sierpnia Szczecin bez wojsk radzieckich*, „Głos Szczeciński”, 20.02.1991.
- Jeżowska D., *Z przepompowni wprost do Miedwia*, „Głos Szczeciński” 1990, nr 221.
- Kardanow K., *Poliet k pobiedie*, Nalczik 1985.

- Karwacki T., *Czerwone gwiazdy i białe orły w walkach o wolność ziemi szczecińskiej*, Szczecin 1981.
- Kasela T., *Sprawozdanie z wizji terenowej przeprowadzonej w dniu 15.05. '93 na lotnisku k/wsi Śniatowo woj. szczecińskie*, Kielce, 18.05.1993.
- Kasela T., *Sprawozdanie z wizji terenowej przeprowadzonej w obiektach: 1. Poligon Czarnowo, 2. Baza paliw Dolicach, 3. Poligon koło Przewłok*, Kielce, 6.06.1993.
- Kobrinskaja I., *Długi koniec zimnej wojny. Rosja i Europa Środkowa 1991–1996*, tłum. E. Kornowska-Michalska, Warszawa 1998.
- Kosiarz E., *Wyzwolenie Polski Północnej 1945*, Gdynia 1967.
- Kozachenko A., *Wiertolietnaja odissieja komandy Achmetszina*, „Krasnaja Zwiezda”, 31.01.2006.
- Kozak Z., *Zbiory centralnego Archiwum Wojskowego dotyczące formacji militarnych Pomorza Zachodniego*, w: *Pomorze militarne XII–XXI w. Część II. Materiały z sesji naukowej zorganizowanej w Zamku Książąt Pomorskich*, red. K. Kozłowski, W. Wróblewski, Szczecin 2006.
- Krogulski M.L., *Armia Radziecka w Polsce 1957–1993. Dokumenty i materiały*, Warszawa 2002.
- Krogulski M.L., *Okupacja w imię sojuszu. Armia Radziecka w Polsce 1956–1993*, Warszawa 2001.
- Kronika Miasta Stargardu Szczecińskiego 1992* (w zbiorach Książnicy Stargardzkiej).
- Krzemiński C., *Polskie Lotnictwo Wojskowe 1945–1980*, Warszawa 1989.
- Liskowacki A.D., *Dżuma w szklance wody? Pułk imienia Suworowa zagraża Szczecinowi*, „Wokanda” 1990, nr 31.
- Magierska A., *Armia Radziecka w Polsce. Okoliczności wyjścia. Skutki wieloletniej obecności*, w: *Ziemie Odzyskane pod wojskową administracją radziecką po II wojnie światowej. Materiały z konferencji*, red. S. Łach, Słupsk 2000.
- Malicki P., *Zmiany w WWS FR*, „Raport” 2010, nr 8.
- Narbutt M., *Weekend, który wstrząsnął światem*, „Rzeczpospolita”, 9–10.12.2006.
- Newdick T., *Samoloty zimnej wojny 1945–1991*, tłum. P. Henski, Poznań 2011.
- Onichimowski B., *Odlecieli. Chojna, 5 maja 1992, godz. 11.30*, „Głos Szczeciński”, 6.05.1992.
- Otto D., *Pożegnanie*, „Żołnierz Polski” 1989, nr 32.
- Panczenko W., *Etot marsz niesmolkał na pierronach*, „Krasnaja Zwiezda”, 17.02.2009.
- Pczelów O., *Komesk Kazacziek*, „Krasnaja Zwiezda”, 11.08.2010.
- Pińczuk A., *Na awiabazie Biesowiec*, „Krasnaja Zwiezda”, 24.03.2010.

- Piotrowski C., Senkowski R., *4. Armia Lotnicza – ostatni rok na polskim niebie. (Cz. I)*, „Lotnictwo” 1992, nr 14.
- Piotrowski C., Senkowski R., *4. Armia Lotnicza – ostatni rok na polskim niebie. (Cz. II)*, „Lotnictwo” 1992, nr 15.
- Piotrowski P., *Organizacja i dyslokacja Armii Czerwonej/Armii Radzieckiej na terytorium Polski w latach 1944–1993*, w: *W objęciach Wielkiego Brata. Sowietci w Polsce 1944–1993*, red. K. Rokicki, S. Stępień, Warszawa 2009.
- Poprzeczka J., *Różnimy się, ale rozumiemy. Premier T. Mazowiecki w ZSRR*, „Polityka” 1989, nr 48.
- Potyrała B., *Dowódcy Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej (Federacji Rosyjskiej) w latach 1945–1992*, „Szkice Legnickie” 16 (1994).
- Potyrała B., Szczegóła H., *Czerwoni marszałkowie. Elita Armii Radzieckiej 1935–1991*, Zielona Góra 1997.
- Potyrała B., Szlufik W., *Who is Who? Trzygwiazdkowi generałowie i admirałowie radzieckich sił zbrojnych z lat 1940–1991*, Częstochowa 2001.
- Potyrała B., Szlufik W., *Koniec mitu o niezwyciężonej Armii Radzieckiej (lata siedemdziesiąte–dziewięćdziesiąte)*, Częstochowa 2001.
- Pożegnanie z armią. Z generałem Zdzisławem Ostrowskim, pełnomocnikiem rządu do spraw pobytu w Polsce wojsk byłego ZSRR, rozmawia Mieczysław Szczepański*, Warszawa 1992.
- Przegląd wydarzeń 1.1.–31.3.1992*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1992, nr 3.
- Przegląd wydarzeń od 1.1. do 31.3.1985 r.*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1985, nr 3.
- Przemówienie Michaiła Gorbaczowa na uroczystym posiedzeniu Sejmu PRL 11 lipca 1988 r.*, w: *Pierestrojka i socjalistyczna odnowa – wspólna przepustka w XXI wiek. Wizyta Michaiła Gorbaczowa w Polsce w dniach 11–14 lipca 1988 r.*, Warszawa 1988.
- Pszenianik G., *Dolietim do Odiera*, Moskwa 1985.
- Reese R.R., *Czerwoni dowódcy. Korpus oficerski Armii Czerwonej*, tłum. S. Kędziński, Warszawa 2010.
- Remnick D., *Grobowiec Lenina*, tłum. K. Obłucki, Warszawa 1997.
- Rudnicki M., *Kiedy pójdą do domu?*, „Morze i Ziemia” 1990, nr 40.
- Rybak E.F., Gruszczyński J., *Su-27 – samolot na pokaz*, „Skrzydłata Polska” 1997, nr 1.
- Scharenborg M., Wenink R., *Centrum Szkolenia Lotniczego w Lipiecku*, „Armia” 2009, nr 12.
- Schwarz K., *Sowjetische Su-27 verblüfft die westlichen Experten. Der Superjäger*, „Flug Revue” 1989, nr 8.

- Skuza C., *Pomorze Zachodnie a zmiany sojuszków militarnych III Rzeczypospolitej, w: Żołnierz polski na Pomorzu Zachodnim X–XX wiek. Materiały z sesji naukowej z 10 listopada 1999 r.*, red. K. Kozłowski, A. Wojtaszak, Szczecin 2001.
- Sobczak K., *Wyzwolenie północnych i zachodnich ziem polskich w roku 1945*, Poznań 1985.
- Sowietskije wojska w Giermanii. 1945–1994. Pamiatnyj alбом*, Moskwa 1994.
- Stanisławski W., *Rejon turystyczno-krajoznawcze w Puszczy Piaskowej*, „Szczecin” 1961, z. 6.
- Stańczyk J., *Kres „Zimnej Wojny”*, Toruń 2004.
- Stolár M.J., *Siły Powietrzne Ukrainy*, „Lotnictwo” 2009, nr 5.
- Strzelczyk J., *Ucieczka ze Wschodu. Rosja w polskiej polityce 1989–1993*, Warszawa 2002.
- Szczepański M., *Polska. Życie po j.a.r.*, Warszawa 2005.
- Szulc T., *Radziecki myśliwiec Su-27. (Cz. 1)*, „Armia” 2009, nr 7–8.
- Szulc T., *Radziecki myśliwiec Su-27. (Cz. 2)*, „Armia” 2009, nr 9.
- Szulc T., *Radziecki myśliwiec Su-27. (Cz. 3)*, „Armia” 2009, nr 12.
- Szulc T., Nicpoń K., *Magazyny broni jądrowej na terytorium Polski*, „Poligon” nr 3, 2007.
- Szutowicz A., *Kluczewo 15 lat temu*, „Odkrywca” 2007, nr 8.
- Ślusarczyk J., *Układ Warszawski – działalności polityczna (1955–1991)*, Warszawa 1992.
- Świącik J.L., *Podwójnie strzeżeni. Armia Radziecka w Legnicy (1945–1993)*, Wrocław 2010.
- Taras P., *MiG kontra Sabre – pierwsze walki*, „Aero”. Magazyn lotniczy 2008, nr 3.
- Wielikaja Otieczestwiennaja: Bitwa za Bierlin (Krasnaja Armija w powierzennoi Giermanii)*, T. 15 (4–5), Moskwa 1995.
- Wierszynin K., *Czietwertaja Wozdusznaja*, Moskwa 1975.
- Zawjałow A., Kaliadin T., *Wastoczno-Pomeranskaja operacija*, Moskwa 1960.
- Żołnierze bez Imperium*, film dokumentalny produkcji polskiej, scenariusz i realizacja M. Widarski, 1998.

**THE WITHDRAWAL OF THE 239TH BARANOWICKA FIGHTER AVIATION DIVISION
OF THE SOVIET ARMY FROM WESTERN POMERANIA**

SUMMARY

The Red Army occupied the area of the contemporary Western Pomerania in the first months of 1945. Among a few dozen of former German garrisons left at its disposal in this area, there were also aviation garrisons. Since 1952 they were used by branches of the 239th Baranowicka Fighter Aviation Division of the 4th Air Army Group of the Soviet Forces in Poland. Operational airports of this division were situated in Kluczewo, Chojna and Bagicz near Kołobrzeg. Moreover, the Division also used a ground and alternate aerodrome situated in the area of the today's Western Pomerania Province. The key components of the Division were three Fighter Regiments: the 159th Noworosyjski (New-Russian) Fighter Aviation Regiment Guards (in Kluczewo), the 871st Pomeranian Fighter Aviation Regiment (in Bagicz), and the 582nd Fighter Aviation Regiment (in Chojna). At the beginning of the 1990s, the armament of these three Regiments comprised about 110 combat planes, as well as combat trainer planes.

The withdrawal of the military branches of the 239th Fighter Aviation Division took a few years, which was the result of both military and political issues. The entire process was an inherent part of the huge operation of retreat and reduction of the Soviet Army, which was launched in the late 1980s. In the case of the 239th Division branches, it terminated at the end of 1992. At that point, the Cold War had come to an end. The USSR was dissolved; the Soviet Army was not there any longer. However, in the history of the 239th Division, this period was epitomised by the rearmament of two regiments constituting it into Su-27 *Flanker*, which was then deemed the most modern Soviet Fighter. The period also witnessed an expansion of the garrisons occupied by the division. The units leaving the West-Pomeranian airports flew to Russia. There, either they were dissolved at short notice, or, like in the case of the 159th Noworosyjski Fighter Aviation Regiment Guards, they underwent gradual transformation, and they have been operating to this day as part of the structures of the Air Force and the Air Defence Forces of the Russian Federation.