

Robert KONIECZKA

Komenda Główna Straży Granicznej – Warszawa

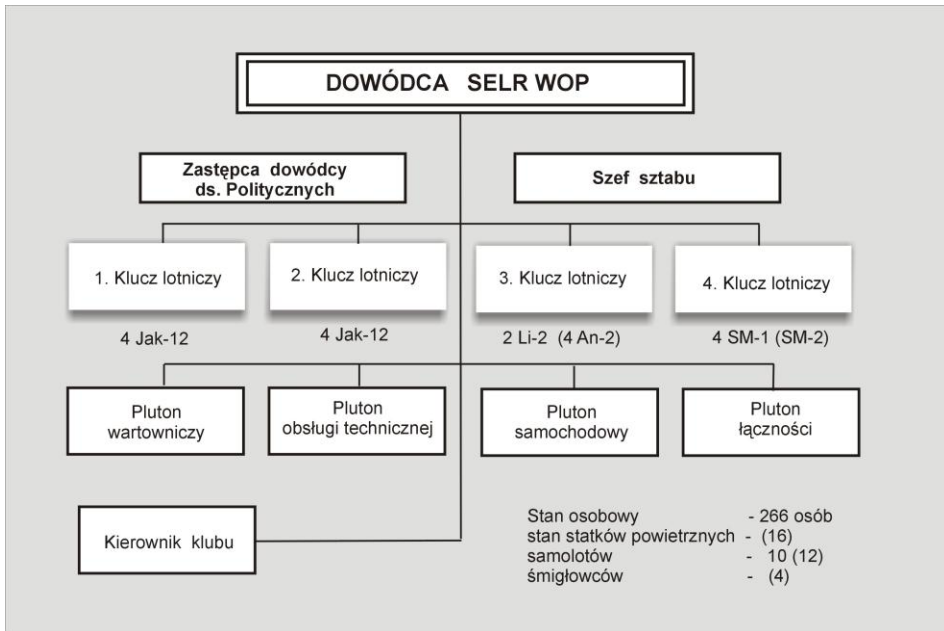
POCZĄTKI WYKORZYSTANIA LOTNICTWA W OCHRONIE GRANICY PAŃSTWOWEJ POLSKI W ZARYSIE DZIEJÓW SAMODZIELNEJ ESKADRY LOTNICTWA ROZPOZNAWCZEGO WOJSK OCHRONY POGRANICZA

W 1958 roku, gdy narastała w Europie atmosfera zimnej wojny brak skutecznej ochrony z powietrza morskiej granicy Polski został dostrzeżony przez ówczesne władze państwowe PRL. W wyniku tego 13 czerwca 1958 roku stworzono zarządzenie powołujące Samodzielną Eskadrę Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza. Skutkiem tego od października 1958 roku sformowano jednostkę z miejscem stałego bazowania na lotnisku Szczecin – Dąbie, swoim zasięgiem realizującą zadania wzdłuż całego wybrzeża Bałtyku na odcinkach odpowiedzialności służbowej Pomorskiej, Bałtyckiej i Kaszubskiej Brygady WOP.

Do głównych zadań eskadry należało:

- prowadzenie rozpoznania wód terytorialnych, morza oraz obszaru przyległego wybrzeża poprzez patrolowanie na małych wysokościach;
- prowadzenie działań prewencyjnych dla odstraszenia potencjalnych naruszcycieli granicy morskiej;
- naprowadzanie jednostek pływających WOP na obiekty nawodne mogące stanowić zagrożenie nienaruszalności granic;
- wykonywanie zadań szkoleniowych;
- wykonywanie innych zadań zleconych przez przełożonych;

Dla podniesienia potencjalnej funkcjonalności eskadry mogła ona wykonywać loty z dwóch lotnisk dodatkowych: Dziwnowa i Darłowa. Były to poniemieckie lotniska, których adaptacja pozwalała jedynie na ich użytkowanie w sezonie wiosna – jesień. Początkowo eskadra wyposażona była w samoloty Jak-12M i Li-2 wydzielone z Marynarki Wojennej. Rok 1959 był poświęcony na osiągnięcie właściwej gotowości operacyjnej poprzez prowadzenie intensywnego szkolenia lotniczego na bazie skromnych sił i środków.



*Schemat organizacyjny
Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP.*

Dzień 10 marzec 1960r. był datą wykonania pierwszego lotu w ochronie granicy państwowej i miał charakter bardziej propagandowy niż praktyczny, albowiem był to dzień święta Wojsk Ochrony Pogranicza. Jednocześnie przed rozpoczęciem sezonu turystycznego podjęto istotne zmiany dyslokacji poszczególnych eskadr mające na celu podniesienie skuteczności działań lotniczych, poprzez przeniesienie lotnisk bazowania w bezpośrednią styczność z ochranianym wybrzeżem morskim. Sztab wraz z jednym kluczem samolotów przyjął jako nowe miejsce bazowania lotnisko polowe w Wicku Morskim. Drugi klucz znalazł swą siedzibę w Gdańsku. Z kolei klucz Jak-12 operował z lotniska w Darłowie, zaś klucz SM-1 z Dziwnowa. Jednocześnie poszczególne klucze przyporządkowano operacyjnie właściwym do miejsca stacjonowania brygadam WOP. Siedziba eskadry w Wicku Morskim wymagała gruntownej adaptacji. Miała jednak duży atut w postaci przylegającego jeziora, które w późniejszym czasie mogło stanowić akwen do wykonywania operacji startu i lądowania dla wodnosamolotów.

Wprowadzone do użytkowania lotniska umożliwiały bezpieczną realizację zadań patrolowych w okresie późnej wiosny do wczesnej jesieni. Należy przy tym zauważyć, że działania prowadzone były bez użycia jakichkolwiek urządzeń optycznych. Wyposażenie nawigacyjne za-

równy statków powietrznych jak i lotnisk ograniczały jednocześnie wykonywanie lotów jedynie do dobrych warunków, tak w dzień jak i w nocy.



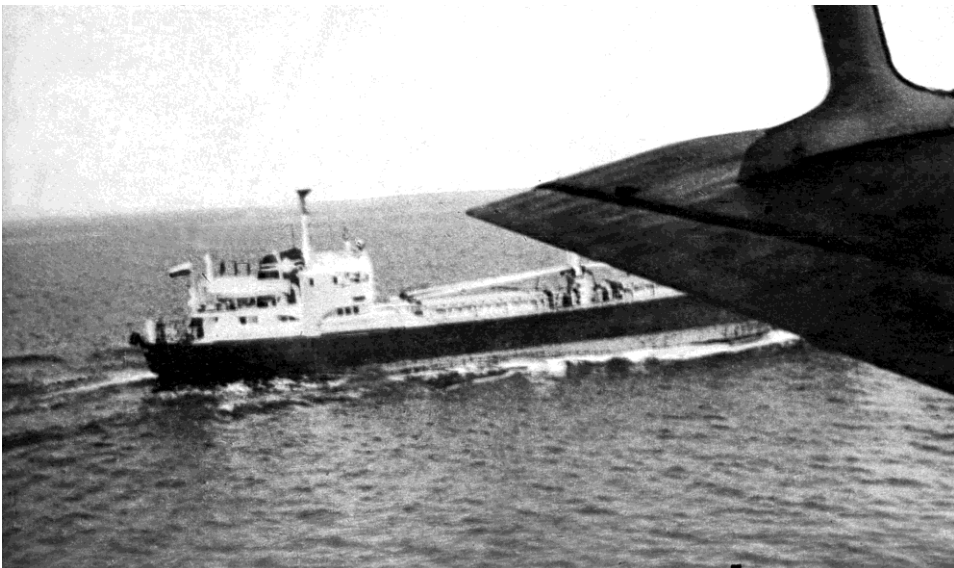
Prace obsługowe wykonywane przez personel eskadry na samolocie transportowym Li-2.

W początkowym okresie funkcjonowania eskadry dysponowała ona przede wszystkim samolotami patrolowymi Jak-12 oraz transportowymi samolotami Li-2. W styczniu 1960, a więc niespełna 2 lata od momentu rozpoczęcia działalności eskadry jej szeregi zasiły pierwsze cztery śmigłowce SM-1. Była to konstrukcja bardzo nowoczesna jak na ówczesne czasy, rozszerzająca zakres wykonywanych zadań. Stanowiły one trzon 4 klucza eskadry bazującego tymczasowo na lotnisku w Darłowie i dowodzonego przez por. pil. M. Panka. Stworzyło to trzon czwartego klucza śmigłowców. Latem 1960 roku stan eskadry zasiły kolejne trzy maszyny w tym dwa dwustery. W kwietniu 1963 roku SELR WOP kolejną dostawą śmigłowców, tym razem dwa SM-2.

Rok 1965 przyniósł nowe przyporządkowanie jednostkom WOP, a tym samym samodzielnej eskadry. Zostały one przekazane pod nadzór Ministerstwa Obrony Narodowej, początkowo jedynie operacyjnie, a no-

wym rokiem również logistycznie. Bezpośrednio eskadra podlegała Bałtyckiej Brygadzie WOP z siedzibą w Koszalinie. Na skutek kolejnych przekształceń w samej strukturze WOP powstała w miejsce Szefostwa Służby Morskiej – 6 Brygada Okrętów Pogranicza z siedzibą w Gdańsku. Ona też stała się kolejnym członem, któremu podporządkowana była SELR WOP. Operowała z lotnisk w Wicku Morskim i Gdańsku – Wrzeszczu.

Dnia 1 czerwca na skutek kolejnej zmiany organizacyjnej eskadra utraciła swoją samodzielność przyjmując nazwę Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP. Jednocześnie spowodowano, że dowódcy poszczególnych jednostek organizacyjnych przekazywali eskadrze zadania bezpośrednio. I tak głównymi zleciodawcami były: brygady WOP, Morskie Brygady Okrętów Pogranicza, Szefostwo WOP, Dowództwo Marynarki Wojennej, Komenda Poligonu w Ustce. Nie zmieniło to w istotny sposób wcześniej określonego obszaru zadaniowego eskadry. Poszczególni dysponenci otrzymywali limity godzin nalotu, przy zachowanym priorytecie nalotu operacyjnego. W dalszej kolejności realizowane były zadania szkoleniowe i usługowe.



Monitorowanie jednostek pływających z pokładu samolotu An-2.

Za spektakularny sukces eskadry należy uznać przeprowadzenie akcji polegającej na zatrzymaniu na polskich wodach terytorialnych siedmiu kutrów pod niemiecką banderą, dokonujących tu nielegalnych połowów. Nie byłoby w tym nic dziwnego gdyby nie fakt, iż po zatrzyma-

niu pilot śmigłowca zmusił całą grupę do wejścia do portu. Niewątpliwie poza wykazaniem swoich wysokich umiejętności, sukces tego zdarzenia polegał na nieświadomości niemieckich szyprów o braku środków przymusu bezpośredniego i środków ogniowych na pokładzie polskiego śmigłowca. Poza lotami w ochronie granicy eskadra realizowała różnorodne zadania o charakterze ratowniczo – ewakuacyjnym. Wynikało to z braku innych środków ratowniczych na polskim wybrzeżu o takich możliwościach, a także ubogiej infrastrukturze naszego ówczesnego wybrzeża.

Wiosną 1963 roku eskadra była wykonawcą prekursorskiej jak na owe czasy operacji użycia śmigłowca w roli latającego dźwigu. Polegała ona na umieszczeniu na sześćdziesięciometrowej wieży zamku w Człuchowie 700 kilowej parabolicznej anteny. Dokonała tego przy użyciu śmigłowca SM-1 załoga w składzie: por. pil. Wilhelm Głowa oraz kpt. naw. Bronisław Kwiatkowski.



Śmigłowiec SM-1 podczas montażu anteny na zamku w Człuchowie.

Kolejnym novum sprzętowym eskadry były samoloty An-2 w wersji morskiej opracowanej w WSK PZL – Mielec jako An-2M. Od wersji podstawowej różniły się one np. sposobem mocowania pływaków, zastosowaniem śmigła rewersowego, a także stopniami i uchwytami. Przewóz wodnosamolotu odbywał się na specjalnym wózku, który umożliwiał jednocześnie wodowanie. Pierwsze dwa wodnosamoloty zostały skierowane z wytwórni do eskadry jesienią 1963 roku, gdzie po przelocie z podwoziem kołowym dopiero zostały zaadoptowane do pływaków.



Slipowanie samolotu An-2 wyposażonego w pływak.

Rok 1968 dał się we znaki jako okres kryzysu. Odczuwalne były istotne braki kadrowe szczególnie wśród załóg samolotów An-2 i śmigłowców. Również w zakresie gotowości sprzętu i jego sprawności dało się zauważyć poważne problemy. Zapewne taki stan mógł wpłynąć na fakt wystąpienia niebezpiecznych zdarzeń lotniczych. Jesienią uległ awarii samolot An-2M podczas wodowania. Oderwaniu uległ pływak, a samolot oparł się uszkodzonym zastrzałem i skrzydłem o płytkie w tym miejscu dno. Załoga wydostała się z podtopionego samolotu bez szwanku. Pomimo niewielkich uszkodzeń na skutek wypadku, w trakcie akcji wydobywczej samolot uległ całkowitemu zniszczeniu. Podobny przypadek miał miejsce w Wicku Morskim, gdzie nie wytrzymały zastrzały pływaków. Samolot po wodowaniu oparł się kadłubem na pływakach. Na

szczęście w takiej pozycji udało się go odholować do brzegu. Pomimo tych przeciwności rok 1968 zamknął się imponującym jak na te warunki nalotem ponad 728 godzin.

Przełom dekady charakteryzował się intensyfikacją zadań wynikających z ochrony granicy morskiej określonej przez Szefostwo WOP. Miało do nich należeć patrolowanie wybrzeża w poszukiwaniu osób i pojazdów, a także patrolowanie wód przybrzeżnych (do 6 mil morskich) w poszukiwaniu małych jednostek pływających. Jako najbardziej newralgiczny obszar uznano rejon Świnoujście – Wicko Morskie oraz obszar Zatoki Gdańskiej. Szczególnie dotyczyło to godzin wczesno - porannych, a także po zapadnięciu zmroku. Należy jednak zauważyć, iż możliwości wykrycia obiektów były dość ograniczone szczególnie w niekorzystnych warunkach atmosferycznych przy krótkim dniu w porze jesienno zimowej.

Dalsze problemy kadrowe eskadry, sprzętowe i logistyczne dały pretekst do zastanowienia nad jej funkcjonowaniem w aktualnym kształcie. Potwierdzały to kolejne inspekcje. Wykonanie nałożonych zadań na poziomie 50 – 60% spowodowało powstanie projektu reorganizacji polegającego na połączeniu eskadry z 28 Eskadrą Ratowniczą Marynarki Wojennej w Darłowie. Usprawniłoby to działanie eskadry podnosząc jej funkcjonalność. Jednocześnie stanowiło antidotum na istniejące problemy natury logistyczno – kadrowej. Koncepcję taką zaakceptował Dowódca Marynarki Wojennej. W dniu 14 września 1970 roku Szef Sztabu Generalnego wydał zarządzenie o rozformowaniu ELR WOP w terminie do końca 1970 roku. Sprzęt eskadry oraz personel zostały przekazane do wyznaczonych jednostek Wojsk Lotniczych i Marynarki Wojennej.

Dotychczasowe zadania związane z ochroną granicy morskiej przejął sformowany na bazie rozwiązanej eskadry Klucz Samolotów Rozpoznawczych, który wszedł w skład 28 Eskadry Ratowniczej Marynarki Wojennej w Darłowie. Klucz ten z trzema samolotami An-2 został podporządkowany operacyjnie Szefowi WOP i tymczasowo bazował na lotnisku w Wicku Morskim. Klucz kontynuował niejako zadania i tradycje Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego, choć nie stanowił odrębnej struktury do wykonywania zadań lotniczych na granicy morskiej. Działalność lotniczych struktur WOP była ewenementem w historii zarówno lotnictwa jak i polskich formacji granicznych. Nabyte w tym 12-letnim okresie funkcjonowania eskadry doświadczenie pozwoliło na wypracowanie metod i sposobów ochrony granicy morskiej z powietrza. Wychodziło jednocześnie naprzeciw bieżącym potrzebom ochrony nienaruszalności granic Polski, w sposób jak na owe czasy nowoczesny i pionierski. Nie sposób oprzeć się przekonaniu, że po zgoła 30-tu latach w 2000 roku godnym

kontynuatorem tych działań stał się Wydział Lotniczy Morskiego Oddziału Straży Granicznej z siedzibą w Gdańsku.

Niniejszy artykuł powstał na podstawie: *Mikołajczuk M.: Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza, Lotnictwo 5/2008*, oraz innych publikacji i materiałów archiwalnych tego autora.

Konieczka Robert; Początki lotnictwa w ochronie granicy państwowej Polski w zarysie dziejów Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza, Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia nr 2/09, Koszalin 2009, s. 106 – 113.