

# Muzeum Polskich Formacji Granicznych

<https://muzeumsg.strazgraniczna.pl/muz/granica/system-ochrony-granic/od-1991-1/srodki-transportu/9952,Srodki-transportu-od-1991.html>  
2024-09-03, 13:20

## Kołowy



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



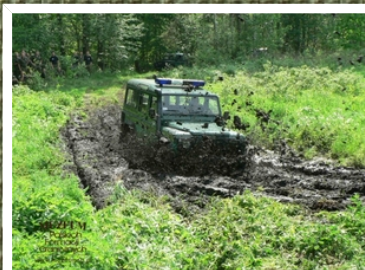
[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



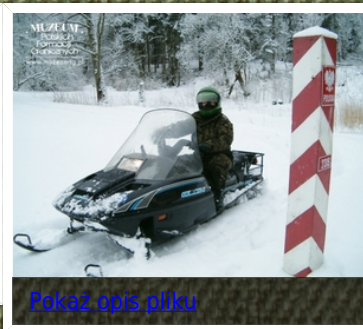
[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



[Pokaż opis pliku](#)



## Wodny



## Powietrzny



### Lotnictwo Straży Granicznej - Pierwsza dekada

#### 103 pł NJWMSWiA

W okresie poprzedzającym utworzenie Straży Granicznej wszelkie zadania lotnicze na korzyść resortu spraw wewnętrznych realizował 103 pułk lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSWiA. Odbываło się to poprzez przydzielanie rocznych limitów nalotu na poszczególne komórki organizacyjne resortu. Limity przydzielane w tym okresie Wojskom Ochrony Pogranicza, a później Straży Granicznej były minimalne i ograniczały się

do rozpoznania nadgranicznych lądowisk. Miały one za cel zapoznanie załóg lotniczych z doraźnymi lądowiskami umożliwiającymi działania z sąsiedztwa placówek granicznych. Jednocześnie funkcjonariusze SG zapoznawali się ze specyfiką działań z użyciem śmigłowca. Ponadto wykonywano pojedyncze zadania transportowe (np. przewóz kierownictwa formacji) oraz epizodycznie zadania prewencyjne.

Największe nasilenie tych działań datuje się na przełom lat 1992/93. W ramach akcji pod kryptonimem „Tobur: na lotnisku w Białej Podlaskiej dyżurowały załogi dwóch śmigłowców (średniego: Mi-8 lub Mi-17 oraz lekkiego Bell-206 lub Mi-2). Podczas tych dyżurów realizowane było patrolowanie najbardziej zagrożonych odcinków granicy państwowej oraz działania doraźne z udziałem grup interwencyjnych w przypadku bezpośredniego naruszenia tej granicy. Kolejny okres zintensyfikowania działań granicznych wykonywanych przez 103 pułk lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSWiA przypada na okres lat 1996/97. Wtedy to na lotnisku Krywlany dyżurował śmigłowiec lekki. Wynikało to z nasilenia się nielegalnych przelotów statków powietrznych zza wschodniej granicy przewożących emigrantów lub towary.

### **Pierwsze koncepcje i ich realizacja**

Jesienią 1994 roku Polska otrzymała z Niemiec pomoc finansową z przeznaczeniem dla rozbudowy i unowocześnienia systemu ochrony granic i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa wewnętrznego. Wraz z pomocą finansową Niemcy zaproponowali realizację dostaw konkretnych śmigłowców wraz wyposażeniem. Jednak jak wynikało z wstępnych kalkulacji zakup proponowanych maszyn był o wiele droższy aniżeli nabycie ich u krajowego producenta. Dlatego na mocy decyzji ówczesnego ministra spraw wewnętrznych wybór padł na cztery śmigłowce PZL-Kania produkowane w krótkiej do tej pory serii przez WSK-PZL „Świdnik”. Podpisany pod koniec roku kontrakt przewidywał odbiór śmigłowców wraz z wybranym dalej wyposażeniem dodatkowym do połowy 1995 roku. Jak się jednak okazało zarówno produkcja samych śmigłowców, wybór dodatkowego wyposażenia i jego integracja spowodowały, że pierwsze obloty zakładowe miały miejsce dopiero w końcu 1995 roku. Dla zapewnienia wzajemnej łączności pomiędzy służbami, zarówno śmigłowce Policji jak i Straży Granicznej wyposażono w takie same systemy łączności. Ponadto jedne z nowocześniejszych na owe czasy systemy obserwacji FLIR 4000, reflektor SX-5 oraz wciągarki pokładowe. W planach było także wyposażenie śmigłowców w napelniane pływaki do wodowania, jednak ten projekt nigdy nie doczekał się realizacji. Z tej między innymi przyczyny nie było możliwe wykorzystanie tego śmigłowca na granicy morskiej. Bez wspomnianych pływaków mógł więc on zgodnie z odpowiednimi przepisami wykonywać loty w takiej odległości od linii brzegowej by w przypadku awarii zespołu napędowego bezpiecznie dolecieć do lądu i wylądować. Takie ograniczenia uniemożliwiały więc praktycznie patrolowanie granicy morskiej oraz wyłącznej strefy ekonomicznej. Stąd niewiele później śmigłowce te pojawiły się na wschodniej granicy lądowej.

### **Nadzór lotniczy w MSWiA**

Równocześnie z odbiorem sprzętu lotniczego trwały w MSWiA dynamiczne prace

związane z utworzeniem Inspektoratu Lotnictwa Służb Porządku Publicznego. W związku z tym w dniu 6 marca 1996 roku Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji na mocy swojej decyzji nr 440 ustanowił pełnomocnika do spraw lotnictwa służb porządku publicznego. Zadanie to w dniu 27 maja 1996 roku jako Inspektorowi Lotnictwa Służb Porządku Publicznego powierzył płk. pil. Kazimierzowi Pogorzelskiemu. Ponieważ zarówno lotnictwo Policji jak i Straży Granicznej nie mieściło się wprost w formule lotnictwa cywilnego jak i wojskowego wybrano rozwiązanie pośrednie poprzez podpisanie porozumienia z Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej (w dniu 22 maja 1996 roku). Na mocy tego porozumienia ówczesny organ nadzoru lotniczego (Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego) miał sprawować nadzór na sprzętem użytkowanym w resorcie spraw wewnętrznych. Ponadto uregulowano zagadnienia związane z badaniem wypadków lotniczych, co miało odbywać się zgodnie z zarządzeniem ministra komunikacji z dnia 24 czerwca 1964 roku w sprawie badania wypadków statków powietrznych. Jednocześnie Lotnictwo służb porządku publicznego miało respektować wszelkie przepisy dotyczące lotnictwa cywilnego, zapewnić inspektorom GILC dostęp do nadzorowanego personelu lotniczego, sprzętu lotniczego, dokumentacji osobistej personelu i dokumentacji technicznej.

### **Pierwsze lotnicze struktury w Straży Granicznej**

Poza przedsięwzięciami jakie miały miejsce w zakresie tworzenia lotnictwa resortowego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji rozpoczęto działania przygotowawcze w Straży Granicznej w celu stworzenia struktur lotniczych. Pierwszym oficjalnym krokiem było wydanie przez Komendanta Głównego Straży Granicznej Zarządzenia nr 20 z dnia 29 kwietnia 1995 roku. Powoływało ono do życia struktury organizacyjne lotnictwa w Straży Granicznej. Na mocy tego zarządzenia były one podległe Dyrektorowi Zarządu Ochrony Granicy Państwowej. W celu koordynacji i nadzoru nad lotnictwem stworzono w strukturze organizacyjnej Komendy Głównej Straży Granicznej stanowisko Głównego Specjalisty ds. Lotnictwa. W okresie późniejszym stanowisko to przeniesiono do ówczesnego Biura Administracyjno-Technicznego KGSG. Funkcją tą do końca 1997 roku pełnił płk dr inż. naw. Włodzimierz Ogródowczyk. W początkowym zamyśle utworzono wydział lotniczy z siedzibą w Gdańsku przy Morskim Oddziale Straży Granicznej ze stałym miejscem bazowania na Lotnisku Rębiechowo. Zabezpieczenie logistyczne tego wydziału miało odbywać się w oparciu o Morski Oddział SG oraz Lotniczy Zespół Sanitarny Wojewódzkiej Kolumny Transportu Sanitarnego. Jednak już w fazie wstępnej realizacji mając w perspektywie do dyspozycji śmigłowiec PZL-KANIA koncepcję tą zarzucono. Wynikało to z faktu, iż śmigłowiec ten jak wspomniano wcześniej nie był przystosowany do wykonywania zadań nad dużymi akwenami morskimi. W związku z tym zapadła decyzja o skierowaniu dwóch pozyskanych śmigłowców na najbardziej zagrożony odcinek granicy tj. w rejon odpowiedzialności Podlaskiego OSG. W efekcie tego nowo utworzony wydział lotniczy powstał z siedzibą w Białymstoku. Pierwszym naczelnikiem wydziału od września 2005 roku pełnił inżynier lotniczy mjr Piotr Łochowski. Od następnego roku na tym stanowisku zastąpił go mjr pil. Andrzej Milcewicz. Funkcjonariuszami, którzy w

tym czasie pełnili służbę w nowo utworzonym wydziale byli: sierż. pil. Jerzy Warzybok (nadal w służbie), st. szer. Sławomir Lubczyński, plut. Krzysztof Przybysz (mechanik lotniczy), szer. Paweł Ruge (mechanik lotniczy-szef techniczny wydziału), ppor. pil. Zbigniew Wojewódzki (nadal w służbie), chor. sztab. pil. Waldemar Kołataj, plut Piotr Lenatrowicz (mechanik lotniczy), chor. Marcin Bielecki (mechanik lotniczy). Trzeba przy tym wspomnieć, iż w tamtym okresie mechanicy lotniczy pełnili jednocześnie jednocześnie funkcję operatorów systemów obserwacji lotniczej wykonując zadania w składzie załogi.

Tymczasem w Komendzie Głównej Straży Granicznej zlikwidowano stanowisko Głównego Specjalisty ds. lotnictwa. Jednocześnie od początku 1998 roku stworzono w ówczesnym Biurze Administracyjno -Gospodarczym KGSG sekcję lotnictwa i techniki morskiej. Taka zmiana organizacyjna wynikała konsekwentnie z faktu, iż na szczeblu oddziału wydział lotniczy został przyporządkowany zastępcy komendanta oddziału ds. logistycznych. Jednak włączenie przedmiotowej sekcji do wydziału gospodarki transportowej trudno uznać za rozwiązanie udane, ze względu na specyfikę i odrębność lotnictwa w odniesieniu do transportu samochodowego. Powodowało to wydłużenie drogi decyzyjnej w kluczowych zagadnieniach wymagających specjalistycznej wiedzy. Tym samym utrudniało to rzeczywistą realizację postawionych zadań z zakresu sprawowania nadzoru nad działalnością lotniczą. Kierownikiem tej sekcji od jesieni 1998 został mjr Robert Konieczka; starszym specjalistą – mjr pil. Maciej Prus-Rudzinski.

## **Samoloty WILGA**

Rok 1998 był okresem realizacji umowy na zakup pięciu samolotów PZL-104M WILGA 2000. Została ona zawarta w 1998 roku przez Komendanta Głównego Straży Granicznej gen. Bryg. Andrzeja Anklewicza. Przewidywała ona dostawę przedmiotowych samolotów sukcesywnie już od późnej wiosny 1998 roku. Jednak powstałe z winy zakładu opóźnienia spowodowały, że ostatnie samoloty były gotowe do odbioru dopiero na przełomie 1999 roku. Umowa poza zakupem samolotów przewidywała również ich serwisowanie gwarancyjne, dostarczenie niezbędnej dokumentacji jej aktualizację oraz przeszkolenie personelu latającego i technicznego.

Równolegle z odbiorem samolotów prowadzone były prace organizacyjne nad stworzeniem nowych struktur lotniczych w oddziałach. W wyniku wzajemnych uzgodnień pomiędzy Zarządem Ochrony Granicy Państwowej oraz BAT KGSG Komendant Główny Straży Granicznej zaakceptował nową strukturę oraz lokalizację pionów lotnictwa Straży Granicznej. Pozostawał dotychczasowy wydział lotniczy PodIOSG z siedzibą na lotnisku Białystok-Krywlany, który dysponował jednym samolotem PZL-104M WILGA 2000 i śmigłowcem PZL-KANIA (drugi uległ wypadkowi i całkowitemu zniszczeniu w dniu 14 kwietnia 1998 roku). Stworzono jednocześnie cztery samodzielne sekcje lotnicze: Warmińsko -Mazurskiego OSG z siedzibą na lotnisku Kętrzyn - Wilamowo, Nadbużańskiego z siedzibą na lotnisku Lublin - Radawiec, Bieszczadzkiego OSG z siedzibą na lotnisku Rzeszów-Jasionka i Lubuskiego OSG z siedzibą na lotnisku Zielona Góra-Przylep. Kierownikami samodzielnych sekcji lotniczych zostali odpowiednio W-MOSG - st. kpr. pil. Jerzy Małucha, NOSG - mjr Henryk Nowakowski, BiOSG - kpr. pil. Ryszard Jamrozek, kpr. pil.

Sebastian Chszaszcz. Samodzielne sekcje lotnicze podległe były bezpośrednio komendantom właściwym ds. logistycznych. Stanowiły one załączek utworzonych później wydziałów lotniczych zarówno pod względem sprzętowym jak i personalnym.

Dostawy nowych samolotów do samodzielnych sekcji lotniczych odbywały się sukcesywnie do wiosny 1999 roku. Każdy samolot po odbiorze z zakładu wytwórczego kierowany był do wydziału lotniczego PodIOSG. Wydział ten najlepiej ukompletowany w personel latający i techniczny, posiadający jednocześnie największą praktykę w realizacji zadań granicznych z użyciem statków powietrznych eksploatował w początkowym okresie każdy z nowych samolotów. Dopiero z chwilą osiągnięcia pełnej zdolności do wykonywania zadań przez poszczególne samodzielne sekcje lotnicze samoloty były do nich przekazywane. Niejednokrotnie też personel z wydziału lotniczego PodIOSG przez pewien czas wdrażał te samoloty do użytkowania w nowej siedzibie służąc gospodarzom radą i bezpośrednią pomocą.

Zastosowanie lekkich samolotów do wykonywania zadań w ochronie granicy stanowiło pewne novum, co najmniej w skali Europy. Żadne z państw nie mogło poszczycić się realizacją tak pionierskiego przedsięwzięcia. Do tego celu wykorzystywano dotychczas jedynie śmigłowce ze względu na ich uniwersalność w wykonaniu różnych zakresów zadań. Dotyczyło to w szczególności państw wysoko rozwiniętych, które wyposażały te maszyny w różnego rodzaju dodatkowe urządzenia umożliwiające skuteczniejsze rozpoznanie i wysoki stopień realizacji zadań. Samoloty PZL-104M WILGA 2000 posiadały jednak dużo atrybutów, które umiejętnie wykorzystane stanowiły istotny ich atut. Dotyczyło to w szczególności niskich kosztów eksploatacji - kilkakrotnie niższych od kosztów eksploatacji adekwatnego śmigłowca. Ponadto samolot posiadał konstrukcję umożliwiającą bardzo dobrą obserwację wzrokową, start z przygodnych lądowisk, niską prędkość minimalną, krótką drogę rozbiegu i dobiegu, relatywnie prostą obsługę i użytkowanie. W samodzielnych sekcjach wypracowano więc nowatorskie metody prowadzenia działań granicznych z użyciem statków powietrznych. Ich skuteczność w niewielkim stopniu odbiegała od efektów uzyskiwanych przy użyciu śmigłowców, lecz koszty użycia samolotu są nieporównywalnie niższe.

### **Koncepcja Oddziału Lotniczego SG**

Na przełomie lat 1999-2000 powstała koncepcja utworzenia Lotniczego Oddziału Straży Granicznej z siedzibą na warszawskim Bemowie. Wiązało się to bezpośrednio z planowaną likwidacją 103 pułku lotnictwa NJW MSWIA i stanowiła metodę kompleksowego wykorzystania zasobów tej jednostki oraz wypełnienia luki funkcjonalnej w zakresie wykorzystania lotnictwa w resorcie. Nowy oddział miał realizować zadania lotnicze SG oraz innych formacji resortu spraw wewnętrznych, a także nadzorować działalność lotniczych przejść granicznych. Taka reorganizacja wiązała się z przejęciem większości statków powietrznych i infrastruktury lotniskowej z likwidowanej jednostki. Decyzja ministra została już podpisana i rozpoczęto wdrażanie jej w życie. Rozpoczęto procedury związane z przejęciem obiektów koszarowych i lotniskowych, wszczęto postępowania kadrowe w celu przyjęcia do służby przewidzianych do zwolnienia żołnierzy zawodowych. Doszło nawet do

oznakowania trzech śmigłowców transportowych typu Mi-8 symbolami SG. Jednak niebawem decyzja o utworzeniu oddziału została anulowana na korzyść koncepcji przejścia sprzętu i zasobów ludzkich przez poszczególne formacje resortu sw oraz wojsko.

### **Zmiana struktur zarządzania lotnictwem SG**

Rok 2000 okazał się dla lotnictwa SG rokiem przełomowym. Od maja zlikwidowano sekcję lotnictwa i techniki morskiej. W to miejsce w Biurze Techniki Zaopatrzenia stworzono wydział lotnictwa i techniki morskiej jako odrębną komórkę organizacyjną przeznaczoną do kierowania i nadzoru nad strukturami lotniczymi. Wydział ten podlegał bezpośrednio zastępcy dyrektora biura ds. lotnictwa i techniki morskiej. Funkcję tą w latach 2000-2006 pełnił płk SG Jerzy Bieliński. We wrześniu 2005 r. struktura ta uległa modyfikacji przekształcając się w Wydział Operacji Lotniczych oraz Wydział Techniki Lotniczej i Morskiej. Wydziałami tymi kierowali ppłk SG Arkadiusz Sieradzki oraz ppłk Walenty Tiesłuk. Od 2006 roku, aż do momentu utworzenia Biura Lotnictwa SG funkcje te przejęli kpt. pil. Wojciech Czop i ppłk Robert Konieczka.

Jednocześnie należy zauważyć, że przez cały ten okres zagadnienia związane z wykorzystaniem lotnictwa w bezpośredniej ochronie granicy państwowej w dalszym ciągu pozostawały w gestii komendantów właściwych oddziałów.

### **Nowy obraz lotnictwa formacji**

Decyzją Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji nr 69 z dnia 15 marca 2000 roku zlikwidowane zostały Nadwiślańskie Jednostki Wojskowe Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Tym samym rozformowaniu uległ wspomniany już wcześniej 103 pułku lotnictwa MSWiA. Część statków powietrznych (przede wszystkim śmigłowce średnie Mi-8 i Mi-17) zostały przekazane do jednostek lotniczych Ministerstwa Obrony Narodowej. Pozostałe statki powietrzne skierowane zostały do jednostek Lotnictwa Policji i Straży Granicznej. W efekcie wzajemnych uzgodnień Lotnictwo SG pozyskało następujące statki powietrzne: cztery śmigłowce Mi-2, jeden śmigłowiec W-3 Sokół i samolot M-20 MEWA. Latem i jesienią 2000 roku trwały prace adaptacyjne dotychczas wojskowego sprzętu latającego w celu dostosowania go do wymogów lotnictwa cywilnego. Śmigłowce kierowane były przez żołnierzy 104 pl NJW MSWiA do zakładu w Świdniku. Tam wykonywane były czynności obsługowe przewidywane przepisami cywilnymi. Jednocześnie śmigłowce otrzymywały komplet cywilnej dokumentacji i podlegały oznakowaniu zgodnie z przepisami obowiązującymi w Straży Granicznej. Następnie personel Lotnictwa Straży Granicznej dokonywał odbioru statków powietrznych. Przekazaniu podlegało również wyposażenie naziemne, narzędzia oraz zasoby części zapasowych. Uroczyste przekazanie do właściwych oddziałów SG nowo pozyskanych śmigłowców przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji odbyło się na lotnisku Warszawa-Babice w dniu 21 grudnia 2000 roku. Jeszcze do końca tego roku statki powietrzne przebazowane zostały do oddziałów. I tak po jednym śmigłowcu Mi-2 skierowano odpowiednio do W-MOSG, NOSG, BiOSG, LOSG. Śmigłowiec W-3 trafił do KOSG, samolot PZL M-20 do MOSG.



Pozyskanie nowych statków powietrznych stało się powodem zmiany struktury organizacyjnej dotychczasowych jednostek organizacyjnych lotnictwa SG. W miejsce samodzielnych sekcji lotniczych dysponujących dotychczas samolotami PZL-104M WILGA 2000 powstały wydziały lotnicze posiadające dwa statki powietrzne. W Morskim i Karpackim Oddziale Straży Granicznej utworzono wydziały lotnicze dysponujące po jednym statku powietrznym. Podyktowane było to specyfiką wykonywania zadań na tych obszarach. W początkowym okresie wydziały te tworzone były od podstaw przez kmdr. por. Ryszarda Michalaka (MOSG) i kpt. pil. Wojciecha Czopa (KOSG). Dokonano też szeregu zmian natury funkcjonalnej. Wydzielono budżet przeznaczony na lotnictwo, co umożliwiło racjonalniejsze niż dotychczas planowanie i wykorzystanie środków przeznaczonych na lotnictwo. Rozpoczęto uzupełnianie podstawowych dokumentów normatywnych takich jak instrukcja operacyjna lotnictwa czy programy szkolenia lotniczego. Wydana zarządzeniem nr 54 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 15 listopada 2002 roku instrukcja stanowiła wykaz wszystkich obowiązujących w formacji procedur i zasad dotyczących lotnictwa. W okresie późniejszym była ona wielokrotnie na bieżąco aktualizowana zgodnie ze zmieniającym się stanem faktycznym i właściwymi przepisami. Stworzono też odrębny i zgodny z zasadami obowiązującymi w lotnictwie cywilnym system bezpieczeństwa lotów. Wdrożono system ewidencji niesprawności i ich analizy, co pozwoliło monitorować na bieżąco stan techniczny statków powietrznych, prowadzić zasadną profilaktykę i zakup części zamiennych.

### **Operatorzy - ważne ogniwo funkcjonowania systemu**

Już od roku 1997 r. rozdzielono funkcję mechanika lotniczego i operatora. Jednak obowiązująca od 1999 roku instrukcja coraz bardziej nie przystawała do realiów służby i wymagań przyjętych w lotnictwie. Dlatego od 2001 roku rozpoczęto prace nad nową instrukcją, która obejmowałaby wszystkie zagadnienia związane z naborem i szkoleniem operatorów oraz utrzymywaniem przez nich posiadanych uprawnień i umiejętności. Ta grupa personelu lotniczego nie posiadała licencji przewidzianych prawem lotniczym i przepisami wykonawczymi dla innych grup personelu lotniczego. Nową instrukcję wprowadzono zarządzeniem nr 27 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 19 sierpnia 2003 r. Pozwoliło to prowadzić szkolenia wstępne w ośrodkach szkolenia i kontynuowanie zajęć praktycznych w wydziałach lotniczych. Istotnymi elementami podnoszącymi skuteczność pracy operatorów, a tym samym działań lotnictwa były szkolenia na poszczególne systemy obserwacji lotniczej prowadzone u producenta w West Malling ( Wlk. Brytania) w marcu 2001 roku oraz październiku 2004 roku. Poza perfekcyjnym użytkowaniem Systemów Obserwacji Lotniczej szkolący mieli okazję zapoznać się z taktyką działań z użyciem SOL np. w jednostce lotnictwa Policji Hrabstwa Sussex.

### **Doposażenie w systemy obserwacji lotniczej**

Ciągłe dążenie do podnoszenia skuteczności działania statków powietrznych spowodowało, że dostrzeżono potrzebę doposażenia nabytych w 1998 roku samolotów

PZL-104M WILGA 2000. W efekcie rozstrzygniętego w tym zakresie przetargu wiosną 2001 roku rozpoczęto pilotażową zabudowę systemu obserwacji lotniczej ARGUS-350. Po przeprowadzeniu wymaganych przepisami prób w locie systemy w tym samym roku zamontowane zostały na pozostałych samolotach. Proces ten zakończył się do końca 2002 roku. System ten składał się z głowicy obserwacyjnej w zakresie podczerwieni, interfejsu, manipulatora i monitora. W pracach adaptacyjnych i wdrożeniowych czynnie uczestniczył personel Straży Granicznej wykorzystując zdobyte już doświadczenie w lotach na granicy. Na skutek tej modyfikacji samolot zmienił swe oznaczenie na PZL-104MF WILGA 2000.

Podobnie rzecz się miała z pozyskanymi z wojska śmigłowcami. Brak systemów obserwacji w istotny sposób ograniczał ich możliwości, szczególnie w zakresie działań wykrywczych w nocy. Tu znów we współpracy z Biurem Łączności i Informatyki KGSG doprowadzono do zamontowania na tych śmigłowcach systemów obserwacji lotniczej. Ponadto w skład zintegrowanego systemu wchodził reflektor ośniewający umożliwiający oświetlenie dużej powierzchni terenu, a tym samym zabezpieczenie działań grup naziemnych, podnosząc ich skuteczność i bezpieczeństwo wykonywania zadań.

### **Szkolenie pilotów**

Stworzenie samodzielnych sekcji lotniczych posiadających samolot spowodowało, że przyjęto do służby osoby posiadające uprawnienia pilota samolotowego i mechanika. Zasilenie w śmigłowce spowodował istotne braki w personalu, który zabezpieczyłby sprawne działanie na nowym sprzęcie. Również rynek pracy nie był bogaty w zasoby szczególnie pilotów śmigłowcowych. Część z nich rekrutowała się z lotnictwa wojskowego, jednak okazało się to kroplą w morzu istniejących potrzeb. W związku więc z małą ilością pilotów śmigłowcowych w roku 2002 przeprowadzono przeszkolenie pięciu pilotów samolotowych do poziomu licencji zawodowej śmigłowcowej. Był w tym dodatkowy atut, że lotnicy ci posiadali już pewną praktykę w lotach na granicy. Szkolenie to odbyło się w oparciu o Ośrodek Szkolenia Lotniczego Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze i własną kadrę szkolących. Dzięki temu kolejnych trzech pilotów formacji uzyskało uprawnienia instruktorskie. W kolejnych latach przeszkalano w miarę potrzeb w poszczególnych Wydziałach Lotniczych zarówno z samolotów na śmigłowce Mi-2 jak i na drugi typ śmigłowca - PZL-Kania. Przeszkoleni piloci wykonywali zadania na obu rodzajach statków powietrznych, co znacznie podnosiło możliwości realizacji zadań podczas chociażby pełnienia dyżurów. Utrzymywanie nawyków i przedłużanie uprawnień pilotów zawodowych samolotowych i śmigłowcowych realizowane było przez pilotów formacji posiadających jednocześnie uprawnienia egzaminatorów Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W roku 2005 w związku z zakupem nowego samolotu Skytruck dla potrzeb przeszkolenia pilotów na ten typ opracowano program szkolenia zatwierdzony przez ULC i zastosowano go w trakcie szkolenia w PZL Mielec. Piloci po przeszkoleniu uzyskali uprawnienia zawodowe do wykonywania lotów w składzie załogi wieloosobowej i w oparciu o ten program realizowali loty na podtrzymanie nawyków oraz przedłużali uprawnienia na tym typie samolotu. W tym też roku opracowany został program szkolenia nad morzem dla śmigłowca W-3AM, który został zatwierdzony jako program wewnętrzny dla potrzeb

formacji. Śmigłowiec wszedł później na wyposażenie Wydziału Lotniczego MOSG.

### **Treningi i ćwiczenia**

Sprawność i umiejętność współdziałania z grupami specjalnymi formacji doskonalona była w codziennej służbie. Działo się to także podczas pokazów lotniczych prezentowanych zarówno dla wąskiego jak szerokiego grona widzów. W roku 2003 przeprowadzono wspólne ćwiczenia lotników i grupy specjalnej w ramach obchodów święta formacji na lotnisku Przylep z udziałem samolotu PZL-104MF WILGA 2000 oraz śmigłowców PZL-Kania, W-3 i Mi-2. Kolejne ćwiczenia realizowano nad akwenami wodnymi: morskim w Kołobrzegu w roku 2004 (śmigłowce PZL-Kania i W-3) - współdziałanie z okrętami Morskiego OSG oraz wody wewnętrzne - jezioro Niegocin k. Giżycka w roku 2005. Za ich przygotowanie i realizację odpowiedzialny był każdorazowo ppłk. pil. Walenty Tieśluk, który osobiście kierował lotami podczas tych ćwiczeń. W roku 2005 na zaproszenie organizatorów Air Show Lotnictwo SG było prezentowane zarówno w pokazie dynamicznym (śmigłowce PZL-Kania - kpt. pil. Sławomir Lubczyński i mjr Leszek Malinowski) jak i statycznym (samolot PZL-104MF WILGA 2000 i Mi-2 z pełnym wyposażeniem do patrolowania - reflektory, systemy obserwacji). Po tym okresie zarówno personel jak i sprzęt lotniczy wpisały się na stałe w scenariusze tego typu imprez. W praktyce szczególne umiejętności pilotów SG i możliwości sprzętowe wykorzystywane były wielokrotnie podczas wspólnych akcji poszukiwawczo ratowniczych zarówno z Państwową Strażą Pożarną jak i TOPR i GOPR. Śmigłowiec z Karpackiego OSG dyżurował nawet na terenie lądowiska TOPR w związku z czasowym brakiem własnego śmigłowca przez tą organizację.

### **Doposażenia sprzętowe**

Rozwój lotnictwa szedł wielotorowo. Doskonalono i rozwijano strukturę, organizację, tworzą procedury i odpowiednią dokumentację. Duży nacisk kładziono również na sprzęt. W ciągu kilku lat sukcesywnie doposażano wydziały lotnicze w narzędzia i aparaturę kontrolno pomiarową oraz wyposażenie lotniczo-hangarowe. Miało to na celu dalsze uniezależnienie się od wykonawców zewnętrznych. Dzięki temu podnoszono możliwości wykonawcze wydziałów lotniczych do wykonania coraz wyższych poziomów obsługi. Doskonalono przy tym przygotowanie mechaników do wykonywania tych czynności, kierując sukcesywnie do szkolenia na nowych typach statków powietrznych. W docelowym zamyśle było utworzenie własnej bazy obsługowej dla której nawet stworzono już procedury działania. Jednak moment jej powstania był nieustannie odsuwany ze względu na ograniczenia finansowe oraz priorytet innych, poniekąd równie istotnych przedsięwzięć.

### **Seria zakupu śmigłowców**

Cały czas jednak kierownictwo pionu lotnictwa dostrzegało konieczność pozyskania nowych śmigłowców. Te pozyskane z wojska były utrzymywane w wysokiej sprawności, lecz ich metryki nie dało się oszukać i w dalszej perspektywie trzeba było liczyć się z koniecznością sukcesywnej wymiany parku maszyn. Dużą szansę dawały możliwości

zakupu statków powietrznych z funduszy pomocowych. Dzięki niemałemu wysiłkowi udało się pozyskać fundusze unijne na zakup nowych statków powietrznych.

I tak z funduszków Schengen na przełomie 2005 i 2006 roku przyjęto na stan cztery nowe śmigłowce PZL-KANIA wyłonione w przetargu. Były one wyposażone w system obserwacji lotniczej UltraForce 275 pracujący w zakresie widzialnym oraz podczerwieni, reflektor SX-16, aparaturę nagłaśniającą, nowoczesne systemy nawigacyjne VOR/LOG/GS, odbiornik GPS oraz wciągarkę pokładową. Produkt WSK-PZL „Świdnik” był kompatybilny ze śmigłowcami Mi-2 dotychczas eksploatowanymi przez personel SG. Śmigłowce te trafiły do wydziałów realizujących swoje zadania nad lądem. Ponadto wszystkie zakupione statki powietrzne posiadały kabiny dostosowane do lotów w noktowizji.

Podobne wyposażenie otrzymał śmigłowiec W-3AM przeznaczony do lotów nad obszarami morskimi odebrany w październiku 2006 roku. Ponadto ze względu na specyfikę wykonywanych lotów wyposażony był w pływaki pneumatyczne do wodowania, system poszukiwania rozbitków Chelton, radar pogodowy oraz dodatkowe lampy umożliwiające oświetlenie podczas prowadzenia akcji ratowniczej na morzu.

Jednak prawdziwą perełkę stanowił odebrany w 2006 roku samolot M-28 05 Skytruck z założenia przystosowany do wykonywania zadań nad obszarami morskimi. Poza systemem obserwacji lotniczej StarSafire posiadał on radar morski ARS 400M Umożliwiający wykrywanie obiektów nawodnych w odległości co najmniej 200 km, przy jednoczesnym śledzeniu do 100 obiektów. Ponadto w kompletację wchodziły dodatkowe radiostacje, radar pogodowy RDR-2000, system ostrzegania o niebezpiecznym zbliżaniu się do wody lub ziemi, radiodalmierz oraz ręczna kamera i aparat fotograficzny kamera. Do wykrywania i pomiarów zanieczyszczeń wód służył zabudowany w spodniej części kadłuba skaner. Wsparcie podczas prowadzenia akcji ratowniczych na morzu stanowiły dodatkowe środki ratunkowe. Tak bogate wyposażenie połączone z walorami lotniczo-technicznymi samolotu dawało szerokie spektrum możliwości w wykonywaniu zadań ustawowych Straży Granicznej na morzu. Jednocześnie zgodnie z wcześniejszym zamysłem twórców kompletacji samolotu miał on w krótkim czasie dać się przystosować do lotów transportowych lub pasażerskich umożliwiając np. przeprowadzanie wydalania cudzoziemców.

W ślad za śmigłowcami do wydziałów lotniczych poszło podstawowe wyposażenie lotniskowo-hangarowe, części zamienne, elementy osobistego wyposażenia załóg (kaski, kamizelki itp.) oraz szkolenie zarówno personelu latającego jak i technicznego. Jednocześnie zapewniona była obsługa serwisowa oraz dostawy materiałów eksploatacyjnych.

### **Zadania, nalot, efekty**

Na przestrzeni dekady nie zmieniły się zasadniczo zadania realizowane przez lotnictwo Straży Granicznej i obejmowały następujące obszary:

- patrolowanie pasa drogi granicznej i obszaru przyległego,
- patrolowanie i rozpoznawanie istniejącej sytuacji na drogach dojazdowych do przejść granicznych, w tym wykrywanie potencjalnych zagrożeń,

- poszukiwanie i rozpoznawanie oraz wskazywanie wykrytych obiektów (pojazdów, osób),
- prowadzenie pościgu za sprawcami przekroczenia granicy państwowej wbrew obowiązującym przepisom,
- transport drogą powietrzną grupy pościgowej do miejsca rozpoczęcia działań oraz prowadzenie bezpośredniego wsparcia z powietrza (obserwacja i naprowadzanie),
- kierowanie i koordynowanie działaniami z powietrza oraz uzyskiwanie danych o obszarach trudno dostępnych,
- wykrywanie i prowadzenie rozpoznania powietrznego nisko latających obiektów,
- ujawnianie i rozpoznawanie zanieczyszczeń wód granicznych i ewentualne koordynowanie działań zmierzających do ich usunięcia,
- szkolenie własnych funkcjonariuszy lub innych służb w działaniach z użyciem statku powietrznego,
- udział w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych na obszarze przygranicznym jak i w głębi kraju,
- szkolenie podstawowe i doskonalące własnego personelu lotniczego,
- inne zadania powietrzne związane z zapewnieniem bezpieczeństwa wewnętrznego państwa oraz jego zasobów.

Do poszerzonej formuły wykonywania zadań lotniczych przez lotnictwo formacji granicznych należało:

- ochrona i monitorowanie tras komunikacyjnych,
- zadania w likwidacji klęsk żywiołowych i katastrof (pożary, powódzie itp.),
- wspomaganie organów policji i innych organów bezpieczeństwa wewnętrznego państwa,
- transport osób podlegających szczególnej ochronie,
- transport sanitarny (w tym przede wszystkim ofiar wypadków komunikacyjnych),
- działania antyterrorystyczne prowadzone z powietrza przez inne służby,
- inne zadania na korzyść administracji centralnej, lokalnej oraz gospodarki narodowej.

Wszystkie wymienione zadania realizowane są poprzez wykonywanie następujących typów lotów:

- patrolowych,
- poszukiwawczych,
- pościgowych,
- poszukiwawczo-ratowniczych,
- transportowych.

Powyższe zadania wykonywane przez Lotnictwo Straży Granicznej można podzielić na trzy rodzaje zadań :

- Rozpoznanie i obserwacja,
- Transport sił i środków wprowadzanych do działań,
- Poszukiwania osób i przedmiotów (pojazdów, towaru itp.).

Przedmiotowe zadania realizowane były przy nieustannie rosnącym nalocie ogólnym, który np. w 2003 roku sięgnął blisko 2800 godzin. Przedkładało się to na ilość uzyskanych i przekazanych z powietrza informacji dotyczących zaobserwowanych zjawisk, które mogły stanowić potencjalne zagrożenie w nienaruszalności granic. Ilość uzyskanych tą drogą informacji wahała się w granicach 15000 do 20000 w przeciągu roku. Szczególnie istotne było to na obszarze morskim oraz trudno dostępnych rejonach granicy, umożliwiając racjonalne użycie innych niezbędnych środków. Jednocześnie prowadzono szkolenie lotnicze i praktyczne doskonalenie umiejętności załóg. W sposób bezpośredni przedkładało się to na poziom bezpieczeństwa wykonywanych zadań w ochronie granicy oraz skuteczność wykonywanych zadań. Zadania szkoleniowe nie przekraczały 10 % ogólnego nalotu z tym, że część ćwiczeń wynikających z programu wykonywana była w ramach lotów w ochronie granicy. Jednocześnie z chwilą osiągnięcia dostatecznego „wlatania się” w granicę główny nacisk położono na rozpoznawanie zidentyfikowanych już zagrożeń oraz możliwość alarmowego użycia statku powietrznego w bezpośrednich działaniach.

### **Problemy dopasowywania do przepisów europejskich**

Ustanowienie w dniu 3 lipca 2002 roku nowego Prawa Lotniczego oraz przystąpienie Polski do Unii Europejskiej, a w dalszej konsekwencji do Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) wymusiło na strukturach lotniczych SG realizację szeregu działań przystosowawczych już od połowy 2005 roku. Dotyczyły one przede wszystkim sprzętu lotniczego, który musiał posiadać dokumentację i spełniać wymogi EASA. Również personel lotniczy musiał spełnić wymagania określone w przepisach europejskich. Dotychczasowe uprawnienia i certyfikaty wystawiane przez krajowy nadzór lotniczy straciły ważność. Nowe mogły być wystawiane jedynie dla statków powietrznych i personelu cywilnego. Dotychczasowe porozumienie z dnia 24 grudnia 2002 roku pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego okazało się zbyt wąską podstawą do takich działań. Groziło to w niedalekiej przyszłości (tj. w dniu 28 marca 2007 r.) uziemieniem statków powietrznych SG i personelu, co wiązało się z całkowitym wstrzymaniem działalności lotniczej. Impas był tak daleko posunięty, iż rozważano włączenie Lotnictwa Służb Porządku Publicznego pod nadzór wojskowy. Pierwsza połowa 2007 roku była okresem intensywnych działań kierownictwa SG, a w szczególności pionu lotnictwa KGSG w celu znalezienia kompromisu w skomplikowanej sytuacji formalno-prawnej. Ich efektem było podpisanie w dniu 28 marca 2007 roku kolejnego porozumienia pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji z prezesem ULC. Dokument ten w ogólności określał dalsze zobowiązania stron w nowych uregulowaniach prawnych zgodnych z przepisami unijnymi. Pozostawiał nadzór nad Lotnictwem Służb Porządku Publicznego w rękach ULC.

Jeszcze w sierpniu 2006 roku Straż Graniczna podjęła działania związane z certyfikacją struktury technicznej lotnictwa SG na zgodność z wytycznymi Nr1 Prezesa ULC z dnia 27

maja 2004 roku. Ich głównym animatorem był mjr SG Wojciech Zagraba. Przedsięwzięcie to zostało w maju 2007 roku wstrzymane i przekształcone w proces certyfikacji na zgodność z PART-145, który zakończył się dopiero pod auspicjami Biura Lotnictwa. Jednocześnie od 2006 roku prowadzona była konwersja licencji mechaników. Wiązało się to z koniecznością odbycia przez personel niezbędnych szkoleń.

Już w 2005 roku powstała wstępna koncepcja wyodrębnienia lotnictwa ze struktur oddziałów i stworzenie autonomicznej komórki organizacyjnej wykonującej zadania na korzyść wszystkich oddziałów. Ppłk Jerzy Kurtyka, który objął swe obowiązki jako zastępca dyrektora BTiZ KGSG ds. lotnictwa latem 2006 roku po niespełna pół roku kierował pracami specjalnie stworzonego zespołu ds. powołania Biura Lotnictwa SG. Zadanie to kontynuował w 2007 roku mjr Leszek Krok.

### **Zamiast zakończenia**

Przedstawione w niniejszym artykule zagadnienia dotyczą jedynie głównych i najważniejszych wydarzeń pierwszej dekady istnienia Lotnictwa Straży Granicznej. Nie sposób w ograniczonym objętościowo opracowaniu zawrzeć wachlarza problemów z jakimi musiała się borykać nowa gałąź formacji w fazie swego tworzenia i utrwalania struktur. Zakończenia więc tego artykułu nie będzie, bo dalszy ciąg pisze służba pełniona przez kolejne pokolenia lotników. Trudno nie oprzeć się jednak wrażeniu, że dzisiejszy obraz Lotnictwa Straży Granicznej w dużej mierze wynika z jego historii, a na obecny kształt Biura Lotnictwa SG wpływ mieli wszyscy, którzy na każdym stanowisku na przestrzeni tych lat wnieśli w to dzieło wiele swego trudu – ale to już inna bajka.

### **Literatura:**

1. Hołdanowicz G. : Kanie dla MSW. Skrzydłata Polska 2/96.
2. Hołdanowicz G. : Lotnictwo strefy niczyjej. Skrzydłata Polska 8/96.
3. Hołdanowicz G. : Minister i Kanie. Skrzydłata Polska 1/96.
4. Hołdanowicz G. : Taniec z szablami. Skrzydłata Polska 11/95.
5. Hołdanowicz G. : W ochronie granic i państwa. Skrzydłata Polska 2/97.
6. Jaxa-Małachowski R., Hołdanowicz G.: Model Francuski. Skrzydłata Polska 2/1997.
7. Kłosiński P.: Śmigłowce chciane lecz nie zamawiane. Skrzydłata Polska 8/1999.
8. Kłosiński P.: Zgodnie z prawem i bezpiecznie. Skrzydłata Polska 11/1999.
9. Kłosiński P.: Nad zaporą – Skrzydłata Polska 7/2001.
10. Kłosiński P.: Ratunek w Górach. Skrzydłata Polska 2/2002.
11. Konieczka R.: Szkolenie w lotnictwie Straży Granicznej. Stan obecny, wymagania, perspektywy. Biuletyn Centralnego Ośrodka szkolenia Straży Granicznej. Koszalin, 2/99.
12. Konieczka R.: Statki powietrzne w ochronie granicy państwowej. Materiały z sympozjum „Straż Graniczna – przyszłość - kierunki - rozwiązania”. Kielce, kwiecień 2000.
13. Konieczka R.: Śmigłowiec czy samolot. Podstawowe aspekty wyboru rodzaju statku powietrznego do realizacji zadań w ochronie granic. Problemy ochrony granic. Biuletyn

Centrum szkolenia straży granicznej. Kętrzyn 14/2000.

14. Konieczka R.: Zadania lotnicze i stosowane statki powietrzne w służbach granicznych różnych państw. Biuletyn Centralnego Ośrodka szkolenia Straży Granicznej. Koszalin, 4/2000.
15. Konieczka R.: Zastosowanie statków powietrznych w służbach granicznych Prace Instytutu Lotnictwa 160. III Krajowe Forum Wiroplątowe 2000. Kwartalnik naukowy 1/2000 (160).
16. Konieczka R.: Skrzydła pograniczników. Skrzydlata Polska. 11/2000.
17. Konieczka R., Michalak R.: Możliwości wykorzystania lotnictwa w ochronie morskiej granicy państwa. Biuletyn Centralnego Ośrodka szkolenia Straży Granicznej. Koszalin, 20/2002.
18. Konieczka R.: Oznakowanie statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej. Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej. Koszalin 4/2010.
19. Molga M.: Lotnictwo w ochronie polskich obszarów morskich. AON. Warszawa 2005.
20. Zabłocki E.: Lotnictwo cywilne. Lotnictwo służb porządku publicznego. AON. Warszawa 2008.
21. Ustawa „Prawo lotnicze” z 3 lipca 2002 roku (Dz.U. Nr 130 poz. 1112 z dnia 16.08.2002 roku)
22. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz.U.2007.43.277).
23. Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U.2005.234.1997).
24. Zarządzenie nr 17 Komendanta Głównego policji z dnia 18 lipca 1995 roku.
25. Zarządzenie nr 020 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 29 kwietnia 1995 r.
26. Zarządzenie Nr 54 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 15 listopada 2002 - Instrukcja Operacyjna Lotnictwa Straży
27. Zarządzenie Nr 31 Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 marca 2008 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Administracji (M.P.2008.25.247).
28. Obwieszczenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 września 2008 r. w sprawie wykazu jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji lub przez niego nadzorowanych (M.P.2008.77.691).
29. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw wewnętrznych i Administracji (Dz.U.2007.216.1604).
30. Zarządzenie Nr 31 Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 marca 2008 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Spraw wewnętrznych i Administracji (M.P.2008.25.247).
31. Porozumienie pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych oraz Ministrem Komunikacji i Gospodarki Morskiej w sprawie powołania i zasad działania lotnictwa służb porządku publicznego w resorcie spraw wewnętrznych z dnia 22.05.1996 r.
32. Porozumienie pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji a Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24.12.2002 r.
33. Porozumienie Komendanta Głównego Straży Granicznej i Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej – Szefa Obrony Cywilnej Kraju z dnia 6; maja 2001 roku w sprawie współdziałania i wzajemnej współpracy w zakresie zapobiegania i likwidacji zagrożeń.
34. Porozumienie pomiędzy Komendantem Głównym Straży Granicznej i Tatrzańskim Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym (TOPR) z dnia 21 listopada 2000 r. w sprawie współdziałania SG i TOPR.
35. Porozumienie pomiędzy Komendantem Głównym Straży Granicznej i Górskim Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym (GOPR) z dnia 21 listopada 2000 r. w sprawie współdziałania SG i GOPR.
36. 103 Pułk Lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych Ministerstwa Spraw



Wewnętrznych. CIS Warszawa, 1994.

37. Decyzja nr 1/02 Naczelnika Zarządu Lotnictwa Policyjnego-Biura Służby Prewencyjnej KGP z dnia 1 marca 2002 roku - Instrukcja Operacyjna Lotnictwa Policyjnego.
38. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 12 kwietnia 2002 roku w sprawie wzorów, flag oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej (Dz.U. Nr 54 poz. 474).

Opracował: **Robert Konieczka** z Komendy Głównej Straży Granicznej

### **Oznakowanie statków powietrznych lotnictwa Straży Granicznej**

Dziś pomimo upływu tak niewielu lat trudno jednoznacznie dociec, kto był autorem malowań pierwszych statków powietrznych Straży Granicznej – śmigłowców PZL-Kania. Rozpoczęły one służbę w 1997 roku w Wydziale Lotniczym Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej w Białymstoku. W tamtym okresie brak było również prawnych regulacji dotyczących oznakowania statków powietrznych Straży Granicznej.



*Oznakowanie pierwszych śmigłowców Kania wprowadzonych do służby w 1997 roku. Na bocznych drzwiach widoczne logo MSWiA oraz „numer taktyczny” (fot. ze zbiorów Autora).*

Gdy w 1998 roku z Zakładu na Okęciu schodziły pierwsze samoloty PZL-104M WILGA 2000 ich malowanie stanowiło również efekt uzgodnień wytwórcy samolotu i przedstawicieli Straży Granicznej. Jak nietrudno się domyślić pierwowzory obu tych malowań były zaczerpnięte ze Straży Ochrony Wybrzeża USA, a także innych europejskich modyfikacji tego pierwowzoru.



*Znaki naniesione na jednym z pierwszych samolotów PZL-104M WILGA 2000 prezentowane podczas uroczystości przyjęcia do służby samochodów LAND-ROVER (fot. Autor).*

Pierwsze pomysły malowań statków powietrznych Straży Granicznej pojawiły się na początku lat 90-tych gdy jeszcze nie było nawet realnej perspektywy pozyskania statków powietrznych do formacji granicznej. Powstał jednocześnie projekt takiego oznakowania. Głównym i najbardziej kontrowersyjnym elementem oznakowania były pasy obiegające cały kadłub o przeciwnych skosach. Projekt nie zyskał sobie pozytywnej opinii. I choć zarówno sam projekt jak i jego skorygowana wersja nigdy nie zostały wdrożone, śmiało można uznać ją za wzór, z którego korzystano przy dalszych koncepcjach z tego zakresu.

Dopiero u schyłku 1998 roku opublikowane zostało Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 lipca 1998r. w sprawie flagi oraz oznakowania jednostek pływających i statków powietrznych Straży Granicznej. Sposób oznakowania śmigłowca skutecznie został dopasowany do rzeczywistości i praktycznie nie uległ zmianie do dnia dzisiejszego. Jego idea była niezwykle prosta. Znak polskiej przynależności państwowej zwany też kokardą umieszczany był w końcowej części kadłuba oraz spodzie. Kokarda określana potocznie przez lotników „okrągłą szachownicą” poza przynależnością państwową identyfikowała przynależność do formacji granicznej. Umieszczana jest na kadłubie oraz skrzydłach w przypadku samolotu. Dodatkowy znak identyfikacyjny stanowiły skośne czerwone pasy z żółtym obrzeżem opasujące kadłub i belkę ogonową. Podobne jak na statkach powietrznych Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, z tym, że z odwrotnym

skosem. W rzeczywistości to właśnie te znaki jako pierwsze z dużej odległości są identyfikowane przez postronnego obserwatora, stąd ich nazwa jako dodatkowe jest tu dość niefortunna. Ponadto jak każdy cywilny statek powietrzny – samoloty i śmigłowce mają naniesione na kadłubie i skrzydłach znaki rejestracyjne. W przeciwieństwie jednak do typowo „cywilnych” statków powietrznych nie pochodzą one z rejestru Państwowego Nadzoru Lotniczego lecz specjalnego rejestru utworzonego przy Ministrze Spraw Wewnętrznych i Administracji.



*Stojące obok siebie dwa samoloty PZL-104M WILGA 2000 w różnych oznakowaniach w trakcie ich zmiany (fot. Autor).*

Zapisy wspomnianego Rozporządzenia stały się wtedy po raz pierwszy z rzeczywistością, gdy na podstawie przedstawionego wzorca należało oznakować nowo wprowadzane do służby samoloty PZL-104M WILGA 2000. Skrzydła tego samolotu okazały się za krótkie by pomieścić wszystkie przewidziane na nich znaki, a więc kokardę, dodatkowy znak rozpoznawczy w postaci wspomnianych już pasów na skrzydłach oraz znaków rejestracyjnych. Skośny pas na usterzeniu pionowym samolotów Wilga raził estetyką i był niezgodny z cytowanym wcześniej przepisem. Dodatkowo jego twórcy wstawili do wzoru znaku rejestracyjnego oznaczenia SG poprzez analogię do nadawanych jednostkom pływającym numerów burtowych przez Komendanta Głównego Straży Granicznej. Było to całkowicie niezgodne z zasadami nadawania znaków rejestracyjnych w lotnictwie MSWiA, które w tamtym okresie powinny składać się:

- z liter PL – identyfikującym przynależność państwową,
- kolejnego oznaczenia cyfrowego,
- litery identyfikującej czy statek powietrzny jest śmigłowcem czy samolotem (odpowiednio X lub Y),
- oraz litery (w odniesieniu do SG jest to litera G) identyfikującej przynależność do odpowiedniej formacji podległej MSWiA.



*Statki powietrzne Straży Granicznej podczas ich przyjęcia do formacji z wojska w grudniu 2000 roku (fot. Paweł Kłosiński).*

Niemniej jednak pierwsze dwa śmigłowce KANIA posiadały poza znakiem rejestracyjnym również oznakowanie SG z kolejnymi oznaczeniami cyfrowymi. W okresie późniejszym na skutek uzgodnień międzyresortowych początkowe litery PL zastąpiono literami SN.

Prawdziwe schody pojawiły się dopiero w 2000 roku z chwilą rozpoczęcia eksploatacji samolotu M-20 MEWA przejętego ze 103 Pułku Lotnictwa MSWiA. Sama lokalizacja kokardy na usterzeniu nie stanowiła już problemu. Lecz umieszczenie skośnych pasów na końcach skrzydeł skutkowało, iż kokarda i znaki rejestracyjne musiały znaleźć się na wypukłych gondolach silnikowych. Powodowało to ich zniekształcenie, a tym samym nieczytelność.

I znów rzeczywistość wyprzedziła formalne unormowania. Przed kolejną zmianą przepisu w 2002 roku przestawiono pasy w obszar przykadłubowy samolotu, przesuując tym samym zarówno znaki rejestracyjne jak i kokardę w środkową i końcową część skrzydeł. Rozwiązanie takie okazało się bardzo praktyczne z chwilą malowania samolotu M-28 SKYTRUCK o podobnych cechach konstrukcyjnych jak samolot M-20 MEWA. Pozwoliło jednocześnie by oznaczenia te były dostatecznie duże, a co za tym idzie lepiej czytelne i łatwiej identyfikowalne z większej odległości. Dodatkowo statki powietrzne Straży Granicznej noszą na swych kadłubach napisy „Straż Graniczna” w języku polskim i angielskim. Są one umieszczone na każdym statku powietrznym indywidualnie z uwzględnieniem jego cech konstrukcyjnych w taki sposób, by były dobrze widoczne.



*Logo i Wydziału Lotniczego BL SG naniesione na kadłub samolotu M-28 SKYTRUCK (fot. Piotr Krzywiński).*

Lecz nie tylko oficjalne znaki nanoszone są na kadłuby statków powietrznych. Zwyczajowo uznane jest oznakowywanie ich logami macierzystych wydziałów lotniczych. Prym w tym zakresie wiedzie wydział lotniczy realizujący swe zadania na obszarze odpowiedzialności Morskiego Oddziału Straży Granicznej. Niezwykle ciekawe logo naniesione na kadłuby wszystkich statków powietrznych zawiera symbole charakterystyczne dla jednostki realizującej swoje zadania na obszarach morskich i stanowi ciekawy, choć niestety jedyny przykład utożsamiania się funkcjonariuszy z macierzystą jednostką i regionem.

Ciekawym epizodem dotyczącym oznakowania statków powietrznych jest pomalowanie w barwach SG śmigłowców Mi-8. Na przełomie lat 1999-2000 powstała koncepcja utworzenia Lotniczego Oddziału Straży Granicznej z siedzibą na warszawskim Bemowie. Miał on realizować zadania lotnicze SG oraz innych formacji resortu spraw wewnętrznych, a także nadzorować działalność lotniczych przejść granicznych. Wiązało się to jednocześnie z przejściem większości statków powietrznych i infrastruktury lotniskowej z likwidowanego 103 Pułku Lotnictwa NJW MSWiA. Zaawansowanie tworzenia tych struktur było tak dalekie, że dla dotrzymania wyznaczonych terminów doszło do oznakowania trzech śmigłowców transportowych typu Mi-8 symbolami SG. Dla obniżenia kosztów nie przemalowywano całych śmigłowców z zielonych na przyjętą w SG białą barwę kadłubów. Ograniczono się jedynie do zamalowania znaków wojskowych i zastąpienia ich odpowiednim oznakowaniem formacji. Po odwołaniu tej decyzji śmigłowce niemałym kosztem znów wrócili do poprzednich wojskowych barw.

Kolejną ciekawostką w zakresie oznakowania statków powietrznych jest adaptacja śmigłowca Mi-2 przekazanego ze Straży Granicznej do Policji. Tu podobnie jak w przypadku

wojska usunięto jedynie oznakowania SG, a następnie naniesiono symbole policyjne. Ze względów ekonomicznych (koszty przemalowania dużych powierzchni kadłuba) pozostawiono centralny skośny pas. Stworzona hybryda bez wątpienia jest śmigłowcem policyjnym z akcentami granicznymi stanowiącymi świadectwo historii tego egzemplarza.

Jak więc widać proste, jakby się wydawało, zagadnienie oznakowania statków powietrznych formacji potrafi przysporzyć niemałe problemy i wpleść się ciekawym wątkiem w kręte meandry historii lotnictwa granicznego.



*Śmigłowiec Mi-8 z naniesionymi znakami SG: jeden z trzech jakie zostały przemalowane w związku z realizacją koncepcji utworzenia Lotniczego Oddziału Straży Granicznej (fot. ze zbiorów Autora).*



*Śmigłowiec Policji przekazany ze Straży Granicznej z pozostawionym charakterystycznym elementem malowania w postaci dodatkowych skośnych znaków rozpoznawczych (fot. Paweł Kłosiński).*

Opracował: **Robert Konieczka** z Komendy Głównej Straży Granicznej