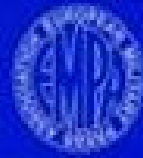


12



# PRZEGLĄD MORSKI



"PRZEGLĄD MORSKI"  
GRUDZIEŃ 2003

## **PRZEGLĄD MORSKI”, 2003 NR 12**

### **Nr 1**

Życzenia Dowódcy Marynarki Wojennej

### **KONFERENCJA POPULARNO-NAUKOWA**

**nt. LOTNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ – HISTORIA, WSPÓŁCZESNOŚĆ  
I PERSPEKTYWY ROZWOJU cz. 1**

#### **Art. Nr 2**

Kadm. pil. Zbigniew SMOLAREK  
Stan obecny i perspektywy lotnictwa morskiego

#### **Art. Nr 3**

Dr Andrzej OLEJKO  
Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej – zarys historii

#### **Art. Nr 4**

Kpt. mar. mgr Mariusz KONARSKI  
Londyński plan rozwoju lotnictwa morskiego

#### **Art. Nr 5**

Kmdr w st. spocz. prof. dr hab. Zdzisław MISZTAL  
Lotnictwo Marynarki Wojennej w latach 1945-1957

#### **Art. Nr 7**

Płk dr hab. pil. Janusz KARPOWICZ  
Lotnictwo sił powietrznych, koncepcje użycia, perspektywy rozwoju

#### **Art. Nr 8**

Ppłk mgr inż. Józef JARZĘBOWICZ  
Perspektywy lotnictwa Marynarki Wojennej

### **RECENZJE I OMÓWIENIA**

#### **Art. Nr 8**

Kmdr w st. spocz. Jerzy KOZIARSKI  
Zbiorowy portret naszej marynarki

### **KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ**

#### **Nr 9**

### **SPIS TREŚCI ZA ROK 2003**

#### **Nr 10**

### **INDEKS AUTORÓW**

#### **Nr 11**

## Gdynia, grudzień 2003

Zbliża się wyjątkowy okres w roku. Czas świąt Bożego Narodzenia, czas, ciepła rodzinnego, dobra i miłości. Czas, kiedy cichną wszelkie spory, kiedy w niepamięć odsyłamy to, co bolało. Odrywamy się od natłoku obowiązków, od zgiełku dnia powszedniego i przystajemy. Przystajemy, by coś zauważyć, coś przemyśleć, coś zrozumieć, by podsumować rok, który dobiega końca. Analizujemy minione wydarzenia, sytuacje, podjęte decyzje i próbujemy je oceniać. Oceniać pod względem trafności i spowodowanych nimi następstw. Nie zawsze jest to możliwe. Niekiedy podsumować nas może dopiero Historia, zarówno ta powszechna, jak i ta mała prywatna, historia każdego z nas.

Koniec roku to zawsze czas nadziei. Nadziei, że nadchodzący rok będzie lepszy niż te lata, które są za nami. Że problemy codzienności będą mniej dokuczliwe, że będziemy dla siebie serdeczniejsi, bliżsi, że będzie nam lepiej. Podejmujemy postanowienia, by tak się stało, byśmy stali się szczęśliwsi.

Życzę Marynarzom, a także wszystkim, którym sprawy Morza – naszego „okna na świat” są szczególnie bliskie, aby te Święta okazały się wykorzystaną szansą na zrozumienie zarówno siebie, jak i drugiego człowieka, na wyciągnięcie trafnych wniosków, a także na postawienie sobie szczytnych celów.

Niech nie zawiodą Państwa wytrwałość, która sukcesem uwieńczy podejmowane działania, miłość, która fundamentem będzie dla życiowych zawirowań, spokój z głębi serc naszych płynący oraz wiara w pomyślność, która uskrzydlać będzie wszystkie przedsięwzięcia.

Dowódca Marynarki Wojennej  
admirał floty Roman KRZYŻELEWSKI

## **STAN OBECNY I PERSPEKTYWY LOTNICTWA MORSKIEGO**

Brygada lotnictwa MW, której dowódcą mam honor być od chwili jej powstania, jest kontynuatorką tradycji lotnictwa morskiego, które na naszym Wybrzeżu rozpoczęło działalność 15 lipca 1920 r.

Brygada, w zbliżonym do obecnego kształtu, powstała w 1994 r. decyzją Szefa Sztabu Generalnego, a w jej skład wchodziły w tym okresie:

- na lotnisku Oksywie: 1 dywizjon lotniczy, 3 batalion zabezpieczenia i 42 dywizjon techniczny;
- na lotnisku Darłowo: 2 dywizjon lotniczy i 4 batalion zabezpieczenia;
- i na lotnisku Siemirowice: 3 dywizjon lotniczy i 5 batalion zabezpieczenia.

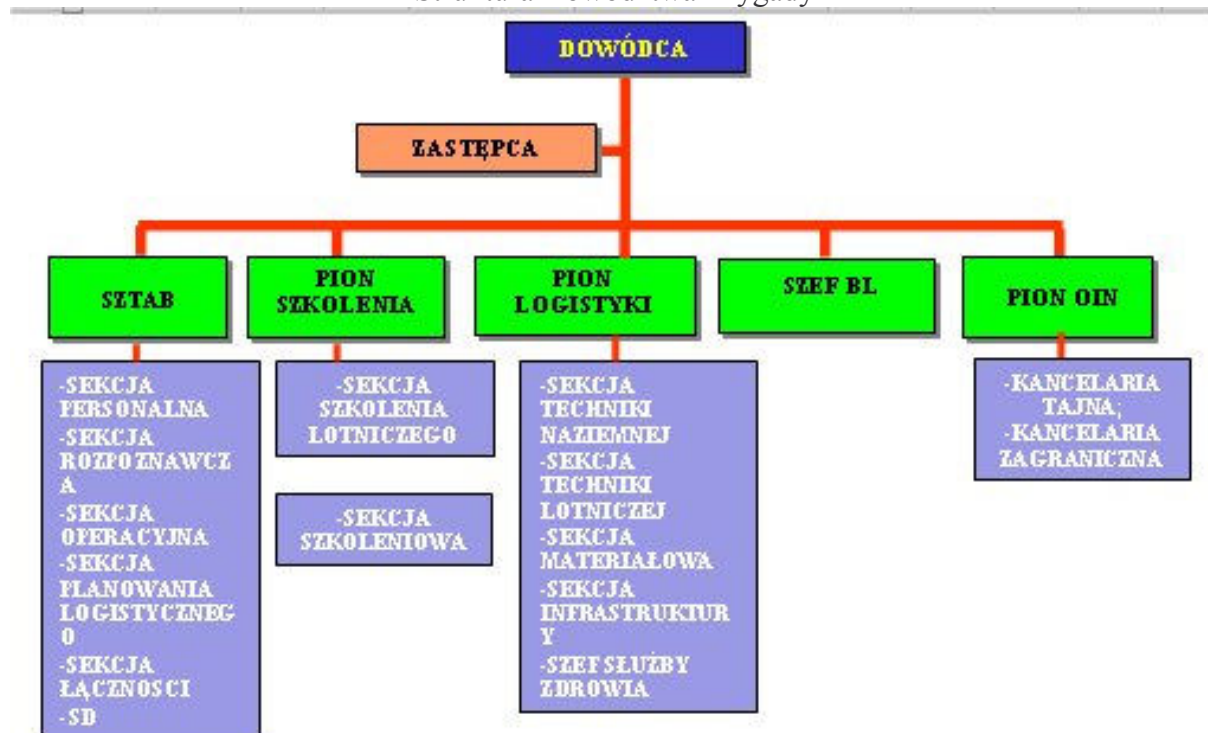
Wszystkie te jednostki podlegały pod dowództwo brygady mające swą siedzibę w Gdyni. W początkowym okresie swojego istnienia brygada dysponowała samolotami myśliwskimi „MiG-21”, rozpoznawczą wersją szkolno-bojowych Iskier, transportowo–patrolowymi „An-2” oraz śmigłowcami „Mi-2RM”, „Mi-14PS” i „PŁ”. W trakcie realizacji było również wyposażanie BLMW w samoloty „An-28” i śmigłowce „W-3”.

Po reorganizacji w 2003 r., w związku z przekazaniem do WLOP samolotów odrzutowych, struktura brygady uległa zmianie.

W miejsce dywizjonów lotniczych utworzone zostały eskadry lotnicze – 28 na lotnisku Oksywie, 29 w Darłowie i 30 w Siemirowicach. Z trzech batalionów zabezpieczenia i dywizjonu technicznego utworzono dwie Bazy lotnicze – 43 na lotnisku Oksywie i 44 w Siemirowicach. Działania 29 eskadry lotniczej na lotnisku Darłowo zabezpiecza komenda lotniska nr 2, która jest pododdziałem Bazy lotniczej w Siemirowicach.

Dowództwo brygady – w ogólnym zarysie posiada następującą strukturę:

## Struktura Dowództwa Brygady



Brygada w swojej obecnej strukturze jest przeznaczona do wykonywania zadań w trzech głównych dziedzinach:

1. zwalczanie okrętów przeciwnika – przy obecnym wyposażeniu realizowane jest poprzez pozahoryzontalne wskazywanie celów – realizowane przez samoloty „M-28B1R” i śmigłowce „Mi-14PL” oraz realizację zadań ZOP – zarówno przez „Mi-14” jak i przez „SH-2G”;
2. ratownictwo lotnicze – realizowane głównie przez śmigłowce „W-3 RM” „Anakonda” i „Mi-14PS” w dyżurach ratowniczych, ale także poprzez samoloty „M-28”;
3. zadania transportowo-łącznikowe realizowane głównie przez śmigłowce „W-3T” i „Mi-17”, ale również przez samoloty „M-28” w wersji transportowej. W zakresie tych zadań leży również ewakuacja medyczna realizowana przez „M-28” w wersji „Medical Evacuation”. Samoloty w tej wersji zgodnie z Kwestionariuszem Planowania Obronnego DPQ 2003 są wyznaczone do sił wysokiej gotowości NATO.

W gotowości do realizacji zadań reagowania kryzysowego i misjach poza granicami kraju utrzymywane są także samoloty „M-28B1R” i śmigłowce „W-3”.

Na wyposażeniu brygady występuje obecnie 11 typów statków powietrznych:

- śmigłowce pokładowe „SH-2G” SUPER SEASPRITE;
- śmigłowce zwalczania okrętów „Mi-14PL”;

- śmigłowce wielozadaniowe „Mi-2”, „M-2RM”;
- śmigłowce ratownicze „Mi-14PS”;
- śmigłowce ratownicze „W-3RM” „Anakonda”;
- śmigłowce transportowo-pasażerskie „W-3T” „Sokół”;
- śmigłowce transportowe „Mi-17”;
- samoloty patrolowo-rozpoznawcze „M-28B-1R” „Bryza”;
- samoloty transportowo-pasażerskie „M-28T”;
- samoloty transportowo-desantowo- sanitarne „M-28TD”;
- samoloty do wykrywania skażeń na morzu „M-28E”.

Główną siłą bojową Brygady Lotnictwa są eskadry lotnicze:

28 Eskadra Lotnicza bazująca na lotnisku Oksywie realizuje głównie zadania ratownicze i transportowo-łącznikowe. Do zadań ratowniczych wykorzystywane są śmigłowce „W-3 RM” „Anakonda” - jeden z takich śmigłowców wraz z załogą przebywa w stałym dyżurze ratowniczym w pięciominutowej gotowości do startu.

Zadania transportowe i łącznikowe realizowane są głównie przez samoloty „M-28 TD”, ale również przez śmigłowce „Mi-17” i „W-3T”. Dzięki wyposażeniu w samoloty „M-28E” eskadra wykonuje również zadania kontroli skażeń w polskiej strefie ekonomicznej.

Piloci 28 eskadry zakończyli we wrześniu przeszkolenie na śmigłowcu „SH-2G” „Sea Sprite”, co pozwoli wdrożyć je do służby operacyjnej w 2004 r. Śmigłowce te, działając z pokładów okrętów, będą realizowały zadania ZOP i pozahoryzontalnego wskazywania celów dla okrętów rakietowych.

29 Eskadra Lotnicza bazująca w Darłowie wykonuje dwa główne typy zadań. Zadania ratownicze, które realizowane są z wykorzystaniem śmigłowców „Mi-14PS” oraz „W-3RM” „Anakonda”. Śmigłowce te pełnią zamiennie dyżur w systemie ratowania życia na morzu SAR.

Drugim głównym rodzajem zadań eskadry są działania ZOP dla realizacji których eskadra wyposażona jest w śmigłowce „Mi-14PŁ”. Zadania te są wykonywane zarówno samodzielnie, jak i we współdziałaniu z siłami okrętowymi MW - w osłonie szlaków komunikacyjnych i podejść do portów, a także w osłonie okrętów w czasie działań i w czasie przejścia morzem.

Głównym zadaniem 30 Eskadry Lotniczej, stacjonującej na lotnisku w Siemirowicach, jest prowadzenie rozpoznania powietrznego w obszarze operacyjnego zainteresowania MW. Do realizacji tego typu zadań eskadra jest wyposażona w samoloty „M-28 B1R” „Bryza”.

Wyposażone w radiolokator ARS 400 i nowoczesne systemy nawigacyjne Bryzy wykonują loty patrolowo-rozpoznawcze we wszystkich warunkach meteorologicznych w dzień i w nocy. Możliwość przesyłania danych z rozpoznania radiolokacyjnego w czasie zbliżonym do rzeczywistego zarówno na okręty, jak i SD COM znacząco zwiększa możliwości systemu rozpoznania MW. Z tego też powodu jeden samolot tego typu pełni na lotnisku w Siemirowicach całodobowy dyżur patrolowo-rozpoznawczy w gotowości bojowej nr 2.

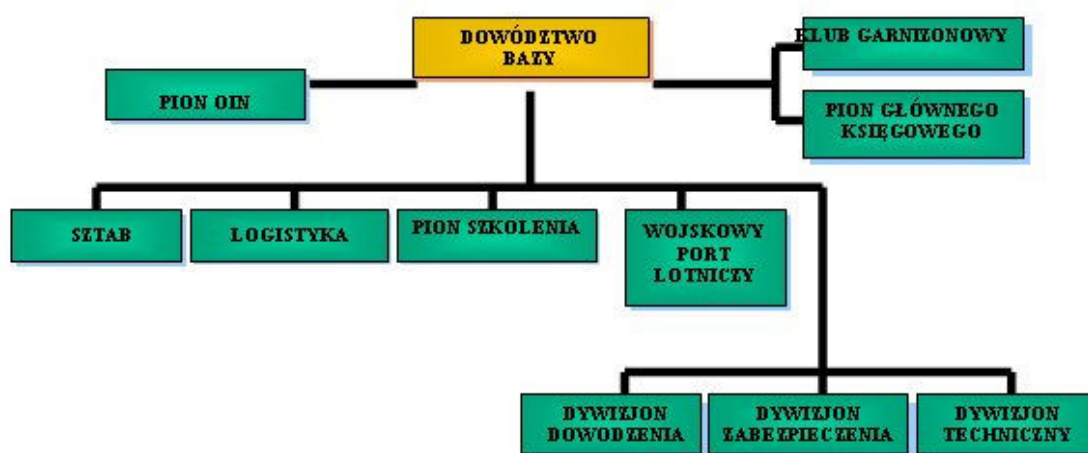
Aby możliwa była realizacja zadań lotniczych niezbędne jest właściwe, sprawne, terminowe i wszechstronne zabezpieczenie logistyczne. W strukturze Brygady takie zadania realizują bazy lotnicze – 43 baza na lotnisku Oksywie i 44 – rozmieszczona na lotniskach Siemirowice i Darłowo.

Do głównych zadań bazy lotniczej należy:

- utrzymywanie stałej gotowości bojowej i mobilizacyjnej zapewniającej realizację zadań szkoleniowych eskadry lotniczej, własnych oraz jednostek przydzielonych na zaopatrzenie;
- zabezpieczenie działalności bieżącej i bojowej eskadry lotniczej;
- utrzymywanie sił i środków bazy dla zapewnienia sprawnego przejścia bazy i jednostek przydzielonych na zaopatrzenie ze struktur pokojowych na struktury wojenne;
- świadczenie usług dla eskadr lotniczych BLMW i sił państw sojuszu północnoatlantyckiego
- (w tym świadczeń jako państwo - gospodarz w ramach HNS) działających z lotniska macierzystego.

Schemat 2

Struktura bazy lotniczej wchodzącej w skład brygady



Przedstawiona struktura odpowiada bazie lotniczej stacjonującej na jednym lotnisku. W przypadku 44 Blot dodatkowo – jako pododdział, występuje komenda lotniska numer 2 o strukturze zbliżonej do struktury bazy.

Lotniska brygady rozmieszczone są na wschodnim i środkowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego, co zapewnia możliwość realizacji zadań na całą głębokość obszaru odpowiedzialności MW.

Lotnisko Gdynia-Oksywie położone na północ od miasta i portu na wysokości średniej 44 m npm. Wyposażone jest w dwie drogi startowe – główną i betonową o długości 2 899 m, które umożliwiają lądowania i starty wszystkich rodzajów samolotów oraz zapasową – asfaltową przeznaczoną do awaryjnego przyjmowania lekkich samolotów i śmigłowców.

Umiejscowione na południe od Łeby, 20 km od Lęborka lotnisko Cewice-Łebunia jest najwyżej położonym lotniskiem brygady. Położenie geograficzne umożliwia stacjonującym tu samolotom „M-28 B1R” realizację zadań rozpoznawczych na całym akwenie Morza Bałtyckiego.

Lotnisko dysponuje asfaltobetonową drogą startową o długości 2 500 m i szerokości 60 m. Maksymalny nacisk jednostkowy 35 t umożliwia przyjmowanie ciężkich samolotów transportowych.

Lotnisko Darłowo jest przystosowane do przyjmowania lekkich samolotów i śmigłowców. Droga startowa o długości 600 m umożliwia starty i lądowania wszystkich statków powietrznych Brygady. Płaszczyzny postojowe o łącznej powierzchni 15 000 m<sup>2</sup> umożliwiają rozmieszczenie ponad 30 statków powietrznych (zarówno śmigłowców jak i samolotów).

Perspektywy i główne zadania BLMW w nadchodzącym czasie przedstawiają się następująco:

1. wdrożenie do służby operacyjnej śmigłowców „SH-2G”. Jest to szczególnie istotne wobec faktu, że pełne wyszkolenie załóg w operowaniu z pokładów okrętów warunkuje osiągnięcie gotowości do działań przez wyznaczone do sił wysokiej gotowości NATO fregaty rakietowe;
2. kontynuację modernizacji śmigłowców „Mi-14 PŁ”, która obejmie:
  - - wymianę radiostacji korespondencyjnej R-860 na radiostację RS-6113-2 (z FM do 160 MHz).
  - zabudowę radiostacji KF (KHF-950; f 2-30 MHz);
  - system nawigacji taktycznej TACAN typu „KTU 709”;



- odbiornik nawigacji obszarowej VOR/ILS/LOC/MARKER typu „KNR-634”;
  - odbiornik GPS Garmin - 155XL;
  - zabudowę transpondera IFF „SUPRAŚL”;
3. w zakresie poszukiwania, śledzenia i zwalczania OP:
- zabudowę systemu analizy i identyfikacji widmowej szumu OP oraz modernizację stacji hydroakustycznej OKA-2;
  - zabudowę miernika prędkości dźwięku MPD-10;
  - zabudowę magnetometru z sondą cezową;
4. integrację wszystkich urządzeń służących do wykrywania i śledzenia OP w podsystem pk. „KRYL D” (zbudowany na bazie urządzenia ŁŚ-10);
5. dokończenie modernizacji śmigłowców „Mi-14PS”, tj.:
- wymiany radiostacji korespondencyjnej R-860 na radiostację RS-6113-2 (FM do 160 MHz);
  - zabudowy radiostacji KF (KHF-950; f 2-30 MHz);
  - zabudowy radiotelefonu RT-4822 SAILOR;
6. a w zakresie nawigacji:
- zabudowy transpondera IFF „SUPRAŚL” oraz odbiornika GPS Garmin - 155XL;
  - modernizację samolotów „M-28B1R” do wersji „Bryza bis”. Prace nad tym projektem prowadzą zakłady lotnicze w Mielcu. Oprócz najbardziej widocznej zmiany – składanego podwozia, co poprawi w znacznym stopniu charakterystyki radiolokatora projekt ten przewiduje:
    - nowy radiolokator, ARS 800 o zwiększonych w stosunku do obecnego możliwościach;
    - wyposażenie optoelektroniczne- FLIR;
    - system pasywnej obrony;
    - możliwość wykrywania OP z wykorzystaniem pław radiohydroakustycznych;
    - wyposażenie samolotu w system magnetometryczny który zwiększy możliwości prowadzenia działań ZOP. Zasadą działania tego systemu jest zamontowanie czujników – sond cezowych mierzących miejscową wartość pola magnetycznego w wysuniętym do tyłu „żądle” samolotu. Tak wyposażony

samolot będzie miał możliwość szybkiego i skrytego wykrycia OP w pasie o przewidywanej szerokości 500 m;

7. wykorzystanie symulatora lotu samolotu „M-28” w procesie szkolenia lotniczego.

Zaprojektowany dla dwusilnikowego turbośmigłowego samolotu „M-28” symulator „TL-28” zapewnia ekonomiczny i bezpieczny trening lotniczy. Umożliwia on prowadzenie treningów w zakresie współdziałania w składzie załogi w sytuacjach szczególnych poprzez pełną imitację niesprawności i awarii: płatowca, zespołu napędowego, wyposażenia pilotażowo-nawigacyjnego oraz innych instalacji.

Symulator zapewnia zobrazowanie terenu z trójwymiarową bazą danych, a system komputerowy umożliwia generowanie obrazu określonego terenu z uwzględnieniem charakterystycznych naturalnych i sztucznych elementów rzeźby terenu oraz rzeczywistych zobrazowań wybranych lotnisk. Kabina zamontowana jest na ruchomej platformie posiadającej trzy stopnie swobody.

Sterowany hydraulicznie system imitacji położenia kątownego i przeciążeń (np. imitacja turbulencji) zwiększa realność wykonywanych zadań szkoleniowych.



Fot. 1. Symulator „TL-28”

Realizacja powyższych przedsięwzięć umożliwi:

- zwiększenie wydajności wykrywania i śledzenia OP metodami pasywnymi za pomocą pław hydroakustycznych (ok. 10 x dla okrętów „cichych”);
- zwiększenie zasięgu stacji hydroakustycznej o ok. 30-40% i dokładności w reżimie szumonamierzenia z 15 do 1-2 stopni;
- zwiększenie zasięgu wykrywania magnetometru z 200 do 500 m;

- możliwość przesyłania informacji o sytuacji taktycznej ZOP w rejonie działania pomiędzy współdziałającymi siłami w czasie realnym;
- zapewnienie pełnej kontroli nad śmigłowcami w rejonie działania sił ZOP oraz nad ich współdziałaniem.

## LOTNICTWO MORSKIE II RZECZYPOSPOLITEJ – ZARYS HISTORII

Wiek XX to stulecie, które szczególnie wiele wniosło do dziedziny wojskowości powszechnej. Powstanie pierwszych wodnosamolotów zrewolucjonizowało siły morskie światowych mocarstw. Próby wykorzystania powierzchni wody jako lądowiska sięgają XIX stulecia, lecz rozwój lotnictwa morskiego rozpoczął się po skonstruowaniu pierwszych udanych wodnosamolotów (wodnosamoloty pływakowe, łodzie latające i amfibie). Gdy w 1920 r. Rzeczpospolita Polska znalazła się ponownie w gronie państw bałtyckich, w składzie jej sił morskich znalazło się także lotnictwo morskie. Kadra lotnicza późniejszego polskiego lotnictwa morskiego wywodziła się z grona lotników służących w okresie I wojny światowej w marynarkach wojennych państw zaborczych. Za nestora polskiej awiacji morskiej uznać należy inż. Adolfa Warchałowskiego, znanego pilota i konstruktora Austro–Węgier, a jego wodnosamolot o nazwie Warchałowski typu „XI” za pierwszą polską konstrukcją lotniczo–morską. W maju 1919 r., a zatem kilka miesięcy przed przejściem przez Polskę 147 km odcinka bałtyckiego Wybrzeża, przy Departamencie Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych powstała komórka sztabowa (kierowana przez kpt. pil. obs. K. E. Trzasko–Durskiego), której zadaniem było wyszukiwanie wśród zgłaszających się do Polskiej Marynarki Wojennej lotników morskich służących w lotnictwie morskim państw zaborczych. Z sił lotniczych Austro–Węgier, do powstającego polskiego lotnictwa morskiego w pierwszym okresie jego powstawania trafili: Andrzej Zubrzycki, Karol E. Trzasko-Durski oraz pilot Grabowiecki, który w buncie w 1918 r. jaki wybuchł w bazie w Zatoce Kotorskiej, wyróżnił się lotami pomiędzy zbuntowanymi okrętami, mając do płatów wodnosamolotu Hansa Brandenburg przymocowane biało-czerwone taśmy (po uśmierzeniu buntu wraz z dwoma pasażerami odleciał do Włoch). Z lotnictwa morskiego kaizerowskich Niemiec wywodził się Poznaniak por. Jerzy Rychłowski, zaś Henryk Wiechciński był w czasie I wojny światowej pomocnikiem mechanika lotniczego w I Marine Feld Jagdstaffel. Największa grupa pilotów polskich służyła w carskim lotnictwie morskim Rosji, w tzw. gidroawiacjach Bałtyjskowo i Czernomorskowo Flota, inż. Jan Nagórski (jako pierwszy na świecie latał w obszarze kręgu polarnego na wodnosamolocie Maurice Farman, w 1915 r. został dowódcą eskadry wodnosamolotów na transportowcu „Orlica” po czym dowodził eskadrą w bazie Zerel i dywizjonem wodnosamolotów stacjonującym w fińskim Turku); kpt. pil. Grzegorz Piotrowski (od 1915 r. był oficerem łącznikowym ds. lotnictwa morskiego przy Admiralicji

Brytyjskiej); Wiktoryn Kaczyński, Stefan Brygiewicz, Jerzy Kłossowski, Władysław Misiński i Bolesław Filanowicz, Edward Szystowski, Waclaw Iwaszkiewicz czy też służący jako pilot w okresie rewolucji październikowej w „czerwonej” I Morskiej Eskadrze Lotniczej nad Morzem Czarnym Adolf Stempkowski. Ww. pionierzy polskiego lotnictwa morskiego po 1920 r. stanowili trzon personelu latającego powstającego powoli Morskiego Dywizjonu Lotniczego (MDLot.)<sup>1</sup>. Zadanie ww. Referatu było także wytypowanie odpowiedniego sprzętu lotniczego, który Polska mogłaby zakupić dla swojego lotnictwa morskiego (wówczas nawiązano rozmowy z berlińską firmą Sablatnig oraz z wytwórniami z Francji, Włoch i Austrii) - starano się także znaleźć odpowiednie wodnosamoloty dla projektowanego oddziału lotnictwa poleskiej Flotylli Pińskiej<sup>2</sup> (niestety nie udało się zakupić proponowanych sześciu wodnosamolotów rzecznych do wsparcia Flotylli Pińskiej). Polskie naczelne władze wojskowe po raz pierwszy zwróciły uwagę na Puck – dawną niemiecką bazę lotniczą (w latach 1911-1912 utworzono tam lotniczą stację badawczą niemieckiej marynarki, a pierwsze loty wykonano 03.05.1912 r. Od 01.08.1913 r. w Pucku stacjonowała wyposażona w wodnosamoloty produkcji niemieckiej różnych typów Erster Marine Flieger Abteilung - jako przyszłą bazę polskiego lotnictwa morskiego. W dniu 22.11.1919 r. płk mar. Jerzy Świrski w piśmie skierowanym do Inspektoratu Lotnictwa zaproponował, by po zajęciu polskiego Pomorza wziąć pod uwagę możliwość ulokowania w Pucku, zarówno przyszłej jednostki lotnictwa morskiego, jak i szkoły pilotażu<sup>3</sup>. Gdy 10.02.1920 r. gen. Józef Haller zaślubił polskie morze czynił to właśnie w Pucku stojąc tuż obok ześlizgu dla wodnosamolotów byłej niemieckiej bazy. Dowódca I Batalionu Morskiego, kpt. Jacynicz 27.05.1920 r. utworzył w swej jednostce pluton lotniczy, a komendantem puckiej jednostki mianował kpt. pil. Wiktoryna Kaczyńskiego (otrzymał on polecenie zorganizowania w Pucku Eskadry Szkolnej). Z dniem 01.07.1920 r. powstała na puckim lotnisku Baza Lotnictwa Morskiego (BLM), której dowódcą został ww. kpt. pil. Wiktoryn Kaczyński, którą podporządkowano dowódcy Wybrzeża Morskiego (wodnosamoloty, personel latający i techniczny miała dostarczać Marynarka Wojenna, a niezbędnych specjalistów lotniczych - lotnictwo lądowe)<sup>4</sup>. Wstępne O de B puckiej jednostki lotniczej zakładało stacjonowanie w Pucku dwóch eskadr: obserwacyjnej i szkolnej. Jednak podstawową bolączką BLM był brak wodnosamolotów – co

---

<sup>1</sup> A. Olejko, *Morski Dywizjon Lotniczy*, Pruszków 1992, s. 7-8; dane ze zbiorów A. Celarka i kpt. mar. M. Konarskiego.

<sup>2</sup> A. Morgała, *Samoloty w polskim lotnictwie morskim*, Warszawa 1989, s. 8; S. M. Piaskowski, *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918-1946*, Albany – Nowy York 1983, s. 28

<sup>3</sup> Centralne Archiwum Wojskowe (dalej – CAW), Akta MSWojsk, 300. 39. 14, pismo DSM MSWojsk do Inspektoratu Wojsk Lądowych z 22 XI 1919 r.; H. Brembach, *Adler über See*, Oldenburg – Hamburg 1962, s. 67

<sup>4</sup> R. Misiak, *Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej*, (w:) „Mówią Wieki”, 1986 nr 5, s. 11; M. Konarski, A. Olejko, *Tradycje polskiego lotnictwa morskiego*, Gdynia 1995, s. 11

prawda złote ręce mechaników zmontowały z wraków jeden sprawny wodnosamolot typu „Friedrichshafen FF-33 H”, który 15.07.1920 r. (pilotowany przez chor. A. Zubrzyckiego), jako pierwszy polski wodnosamolot z wymalowaną banderą Marynarki Wojennej wzniósł się nad wodami Zatoki Puckiej, jednak były to działania tymczasowe. Ww. historyczna data dała początek corocznym obchodom (do 1935 r., kiedy święto przeniesiono na dzień 10 luty) Święta Lotnictwa Morskiego. W 1920 r. stan sprzętowy BLM powiększył się o dwa samoloty lądowe („Albatros B. II” i „Fokker D. VII”) oraz o pięć samolotów lądowych wypożyczonych do października 1920 r. z Poznania, natomiast pierwsze sprawne cztery wodnosamoloty („Lübeck Travemünde F-4”, „Friedrichshaffen FF-49 b”, „Friedrichshaffen FF-33 E” i „Friedrichshaffen FF-33 L”), dostarczono z Gdańska do Pucka w sierpniu 1920 r., zaś do końca 1921 r. jednostka otrzymała zakupione za granicą kolejne dwa wodnosamoloty („Hansa Brandenburg NW” i „Sablatnig F-5”) oraz wdzierzała z lotnictwa lądowego sześć samolotów (trzy „DFW C-IV”, jeden „Albatros D. V” i dwa „Albatros B. II”)<sup>5</sup>. Z dniem 01.08.1920 r. uruchomiono w BLM Ruchome Warsztaty Lotnicze, zaś by jak najszybciej BLM otrzymała nowy personel latający znający zasady współdziałania z Marynarką Wojenną (od końca 1920 r. chor. pil. A. Stempkowski i por. pil. W. Misiński na rozkaz dowódcy Wybrzeża Morskiego rozpoczęli loty wywiadowcze nad Zatoką Gdańską oraz wzdłuż granicy z Niemcami po Chojnice), w 1921 r. w Pucku otwarto Morską Szkołę Pilotów (ukończyło ją jedynie sześciu absolwentów). Niestety w rok później musiano ją zamknąć z powodu braku funduszy i niezbędnego sprzętu latającego. W 1923 r. wysunięty został projekt otworzenia w Pucku ośrodka szkolenia obserwatorskiego i bombardierskiego niestety nie zrealizowano go. Aby zapewnić lotnictwu morskiemu sztabową „opiekę” oraz przybliżyć władzom wojskowym jego problemy, od kwietnia 1921 r. powołano do życia Samodzielny Referat Lotnictwa Morskiego (kierowany przez por. S. Gołębiowskiego), którego kierownik podlegał bezpośrednio szefowi Kierownictwa Marynarki Wojennej<sup>6</sup>.

Pierwszy plan rozbudowy lotnictwa morskiego pojawił się w DSM MSWojsk. już w 1919 r. szokując w swych założeniach ówczesne dowództwo Polskiej Marynarki Wojennej (PMW). Wg jego założeń w latach 1920-1929 polskie lotnictwo morskie miało posiadać sześć eskadr wodnosamolotów, eskadrę myśliwską i 5 kompanijny Batalion Balonów Obserwacyjnych (łącznie plan zakładał posiadanie 277 samolotów i wodnosamolotów oraz 9 balonów). Ten mocno przesadzony i ze względów finansowych zupełnie nierealny do

---

<sup>5</sup> A. Olejko, *Morski ...*, s. 9; A. Morgała, op.cit., s. 14; J. Rozwadowski, *Morski Dywizjon Lotniczy 1919-1939*, Albany – Nowy York 1973, s. 8.

<sup>6</sup> S. M. Piskowski, op. cit., s. 39; M. Kułakowski, *Marynarka Wojenna Polski Odrodzonej*, Toronto 1988, t. I, s. 98, 119.

zrealizowania dla młodego państwa polskiego plan trafił niebawem ad acta<sup>7</sup>. Wg stanu z 01.01.1922 r. w pokojowej organizacji PMW figurowała jedynie ćwiczebna eskadra hydroplanów w Pucku. Palącym problemem nowo powstałego lotnictwa morskiego był sprzęt latający dający podstawę do jego egzystencji. Początkowo była to mozaika kilku typów i rodzajów wodnosamolotów jak i samolotów z podwoziem kołowym (łącznie w gronie maszyn poniemieckiego pochodzenia było siedem wodnosamolotów, a ponadto w latach 1920-1924 w lotnictwie morskim używano 12 samolotów lądowych). Jakościowo był to niezły sprzęt latający, lecz żeby uzyskać na nim odpowiednie wyniki, z biegiem lat musiał on być szybko wymieniany, co było utrudnione z powodu luk w budżecie. W początku lat 20. stan sprzętowy puckiej jednostki był zły gdyż spośród ok. 14-15 wodnosamolotów i maszyn lądowych do lotów nad morzem nadawało się 1-3 wodnosamoloty (pozostałe znajdowały się w remontach), zaś w oparciu o samoloty lądowe (większość z nich była sprawna) nie można było prowadzić współpracy z PMW. Do 1924 r. starzejące się szybko wodnosamoloty niemieckie (uszkodzenia i niszczące działanie wody morskiej) wycofano z lotów, tworząc z kilku tzw. „roulery” (maszyny nadające się do nauki startu z morza), a większość samolotów lądowych zwrócono do lotnictwa lądowego (głównie do Poznania, Grudziądza i Torunia)<sup>8</sup>. Chcąc wymienić starzejące się szybko, pamiętające lata I wojny światowej niemieckie wodnosamoloty na nowszy sprzęt, DSM MSWojsk. już w 1921 r. zakupiło we Włoszech 16 łodzi latających, lecz po dotarciu do Pucka okazały się one sprzętem niesprawnym technicznie (podobnie jak używane do lotów nad Bałtykiem niemieckie wodnosamoloty pamiętały lata I wojny światowej – 07.08.1921 r. dostarczono je do Pucka koleją, po wyładowaniu wcześniej w Gdańsku z transportu morskiego i ze względu na problemy techniczne konstrukcje były mocno zużyte - trafiły do nie ogrzewanych hangarów puckiej bazy leżąc tam aż do wiosny 1923 r.). Zakupione we Włoszech pierwsze w polskim lotnictwie morskim łodzie latające (siedem typu „FBA S4” i dziewięć typu „Nieuport Macchi M-9”) nie podniosły zatem operatywności lotnictwa morskiego, lecz od marca 1923 r. z powodu braku innych możliwości rozpoczęto montaż łodzi latających „Nieuport Macchi M-9” oraz skasowano wszystkie łodzie latające „FBA S-4” (zmontowane łodzie latające „Nieuport Macchi M-9” oblatał chor. pil. Adolf Stempkowski, gdyż włoski pilot przebywający w Pucku mający to uczynić odmówił ich oblotu). Od 1923 r. piloci lotnictwa morskiego odbywali na nich regularne loty nad Bałtykiem - na włoskich łodziach latających „Nieuport Macchi M-9”.

---

<sup>7</sup> S. Ordon, *Polska Marynarka Wojenna 1918–1931*, Gdynia 1966, s. 58; E. Kosiarz, *Programy rozbudowy floty polskiej w latach 1920–1926 i ich realizacja*, (w:) „Przegląd Morski”, 1961 nr. 9

<sup>8</sup> A. Morgała, op. cit., s. 18–20; R. Kaczkowski, *Lotnictwo w działaniach na morzu*, Warszawa 1986, s. 82



pucka jednostka odbyła w 1923 r. kilka pierwszych ćwiczeń lotniczych z okrętami PMW na Bałtyku (łącność pomiędzy znajdującym się w powietrzu wodnosamolotem, a okrętem ćwiczącym była wówczas bardzo prymitywna) – ponadto w jednostce rozpoczęto tworzenie pododdziału fotografii lotniczej. Wszystkie łodzie latające „Nieuport Macchi M-9” po śmiertelnym wypadku jesienią 1923 r. (dwóch lotników zginęło we wraku wodnosamolotu) przeszły generalne remonty, po czym od 1925 r. powróciły do lotów (ostatni egzemplarz wycofano ze służby w 1930 r.)<sup>9</sup>. Lata 1920-1923 w polskim lotnictwie morskim były okresem niepoprawnej, wręcz romantycznej improwizacji czego dowodem był fakt, iż pucka jednostka jak pałeczka przekazywana była pomiędzy PMW, a lotnictwem lądowym a w rzeczywistości nikt w wojskowych władzach nie chciał mieć lotnictwa morskiego w swoim planie budżetowym.

Od listopada 1921 r. pucka jednostka nosiła nazwę Lotnictwo Morskie (nazwa ta figuruje w materiałach wspomnieniowych, zaś nie występuje w archiwaliach) nadal podlegając dowódcy Wybrzeża Morskiego, zaś w 1922 r. przyszła kolejna zmiana nazewnictwa i Lotnictwo Morskie stało się „Detaszowanym Dyonem Lotnictwa Zwiadowczego z bazą w Pucku”. Paradoxem był fakt podporządkowania jej najbardziej oddalonemu od Bałtyku - 2 Pułkowi Lotniczemu w Krakowie, co było spowodowane brakiem środków finansowych w budżecie PMW na utrzymanie jednostki lotnictwa morskiego, a w 1922 r. lotnictwu morskiemu z powodów braku finansów groziła po prostu likwidacja i w ramach polityki wyboru „mniejszego zła”, przydzielono morską jednostkę lotniczą z Pucka do lotnictwa lądowego (podporządkowując ją częściowo Departamentowi IV Żegluga Powietrznej - czyli kierownictwu lotnictwa lądowego). Końcem pewnego etapu w historii polskiego lotnictwa była ostateczna zmiana w jego nazewnictwie - od 16.03.1923 r. w statystykach PMW istniał Morski Dywizjon Lotniczy (MDLot.), a jego dowódcą był oficer lotnictwa lądowego, ppłk obs. Antoni Leonkow. W puckiej jednostce istniała duża rotacja oficerów, lecz ogólnie panowała wśród personelu latającego tendencja odchodzenia z MDLot. do lotnictwa lądowego, gdzie szybciej można było zrobić karierę<sup>10</sup>. W latach 1920-1924 kilkakrotnie dochodziło do kraks lotniczych na wodnosamolotach, które dwukrotnie pociągnęły za sobą tragiczną śmierć lotników (15.01.1921 r. utonął we wraku wodnosamolotu „Friedrichshaffen FF-33” st. mar. Ryszard Ostrowski, a 21.08. 1924 r. zginął w wypadku na wodnopłatawcu typu „Lübeck Travemünde F-4” chor. pil. Andrzej Zubrzycki). Tragicznie

---

<sup>9</sup> A. Morgała, op. cit., s. 19-20; Z. Gryglicki, Z dziejów polskiego lotnictwa morskiego, (w:) „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, 1960 nr 12.

<sup>10</sup> S. M. Piaskowski, op. cit., s. 41, 45, 76, 78; A. Stempkowski, Wspomnienia ze służby w Marynarce Wojennej 1917-1927, zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.



zakończyły się także obchody Dnia Żołnierza w Pucku (w źle zorganizowanych pokazach lotniczych 15.08.1922 r. zginęło kilku cywilów) - tragicznie zakończył się lot szkoleniowy jednej z łodzi latających „Nieuport Macchi M-9” z 06.10.1923 r., w którym wodnopłatowiec dosłownie rozłamał się w powietrzu, grzebiąc dwóch lotników w swym wraku<sup>11</sup>.

Łodzie latające stanowiły trzon sprzętu latającego MDLot., aż do 1933 r. W latach 1924-1927 do MDLot. w Pucku dostarczono transportem morskim aż 41 zakupionych w sojuszniczej Francji nowoczesnych łodzi latających („CAMS – 30 E”, „Latham 43 HB 3”, „Le O H - 13 B”, „Le O H - 135 B3”, „Schreck FBA-17 HE 2” oraz „Schreck FBA-17 HMT 2”). Były to tak jak i wcześniej stosowane w Pucku dwupłatowce różnego przeznaczenia (od szkolnych – „CAMS – 30 E”, „Schreck FBA-17 HE 2” oraz „Schreck FBA-17 HMT 2”) po niszczycielskie („Latham 43 HB 3”, „Le O H - 13 B”, „Le O H - 135 B3”), z których prawdziwymi kolosami były „Lathamy 43 HB 3” mogące utrzymać się w locie 7,5 godz. (pozostałe ww. typy, maksymalnie mogły przebywać w powietrzu do 3,5 godz.). Dostarczenie tak dużej ilości sprzętu latającego było pierwszym poważnym zastrzykiem sprzętu latającego od powstania w 1920 r. jednostki lotnictwa morskiego, co pozwoliło z MDLot. uczynić jednostkę lotniczą z prawdziwego zdarzenia, rozszerzoną do stanu: 3 eskadr wodnosamolotów, Rzecznego plutonu Lotniczego (RPL) w Pińsku (pierwsze ćwiczenia z użyciem wodnosamolotów na Polesiu z 1926 r. zakończyły się pomyślnie i w 1928 r. powołano do życia jednostkę na stałe współpracującą z okrętami Flotylli Rzecznej PMW) oraz stacjonujących w Pucku - plutonu łącznikowego i samodzielnych plutonów łączności oraz transportowego (wodnosamoloty po zmontowaniu ich wstępnie oblatał pilot francuski Lucien Bourdin, po czym przeszkolenia personelu latającego dokonali st. sierż. pil. Franciszek Wardaliński, st. sierż. pil. Henryk Wiechciński i kpt. pil. Bolesław Filanowicz). Wodnosamoloty „Latham 43 HB 3” służyły m.in. w ramach wizyt kurtuazyjnych do daleko dystansowych przelotów do bałtyckich portów (Ryga, Libawa i Kopenhaga). Liniowe „Le O H-13 B” i „Le O H-135 B3” pełniły służbę w eskadrze obserwacyjnej, zaś wodnopłatowce „CAMS-30 E” i popularne „Schrecki” trafiły do eskadry szkolnej i pińskiego RPL. Do 1933 r. ww. grupa francuskich hydroplanów stanowiła podstawowy sprzęt latający MDLot. w Pucku i jego rzeczno pododdziału<sup>12</sup>. Niestety i na tych wodnosamolotach zdarzały się tragiczne wypadki lotnicze (23.05.1927 r. zginął we wraku amfibii „Schreck FBA-17 HMT 2” kpt. pil. Jan Kazimierz Malicki; 05.12.1929 r. zginął w wypadku na wodnopłatawcu „Schreck FBA -

<sup>11</sup> A. Olejko, Śmiertelne wypadki lotnicze w MDLot w Pucku, (w:) „Przegląd Morski”, 1989 nr 3.

<sup>12</sup> A. Morgała, op. cit., s. 23–27; E. Szczepaniuk, Wspomnienia ze służby w lotnictwie morskim i rzeczonym w okresie 1929–1931, zbiory Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni; A. Olejko, Rzeczna eskadra Lotnicza Flotylli Pińskiej, Pruszków 1994, s. 28–32.

17 HE 2” ppor. obs. Zygmunt Kawęcki-Dołęga; 11.04.1930 r. w wypadku na wodnopłatawcu tego samego typu zginęli por. obs. Zygmunt Majewski i mł. mjr. wojsk. Bernard Łukaszyk, zaś 11.08.1931 r. w kraksie wodnosamolotu „Latham 43 HB3” zginął sierż. pil. Józef Gawlik<sup>13</sup>. Podobnie jak i w pierwszym okresie istnienia puckiej jednostki, w drugiej połowie lat 20. stosowano w niej niewielką ilość samolotów lądowych (np. w plutonie łącznikowym używano trzech samolotów szkolnych „Hanriot HD - 14 E 2” i „Morane Saulnier MS-35 AR/EP2” oraz sanitarnego „Hanriot H - 28 S”), zaś w początkach lat 30. także pięciu samolotów szkolnych typu „Bartel BM – 300” (BM – 5c), dostarczonych w 1931 r. z Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów w Poznaniu (utrzymały się one w MDLot. aż do 1936 r.). W puckiej bazie w latach 1925-1926 stacjonowały dwa szwedzkie wodnosamoloty komunikacyjne typu „Junkers G-23W”, używane w barwach lotnictwa komunikacyjnego, które jednak nie zostały zakupione przez Kierownictwo Marynarki Wojennej (KMW) i wcielone do MDLot<sup>14</sup>.

W latach 1931-1933 MDLot. ponownie zaczął odczuwać brak nowoczesnych wodnosamolotów, gdyż francuskie konstrukcje starzały się i z biegiem lat były coraz bardziej zawodne (ostatni „Schreck FBA - 17 HE 2” nr 44 stacjonował w Pucku do 01.09.1939 r.). Ze względu na częste awarie francuskich łodzi latających część z nich poddawano systematycznie procesowi kasacji (w 1932 r. w Pucku z kadłubów dwóch łodzi latających „CAMS - 30 E” mechanicy MDLot zbudowali oryginalny ślizgowiec w układzie katamarana). Pojawienie się nad Bałtykiem konstrukcyjnie polskich wodnosamolotów wiąże się z pierwszą połową lat 30., gdy KMW zainteresowało się lotniczą produkcją lubelskich Zakładów Mechanicznych „Plage i Laśkiewicz”, które w latach 1931-1935 stały się jedynym dostarczycielem sprzętu latającego dla polskiego lotnictwa morskiego. W 1933 r. MDLot. otrzymał trzy, z czterech zamówionych pływakowych wodnosamolotów liniowych typu „Lublin R - VIII bis/ter/hydro”, które powstały jako wodna adaptacja samolotów kołowych, a w okresie 1932-1935 do Pucka dostarczono łącznie 20 lekkich wodnosamolotów pływakowych „Lublin R - XIII bis/ter/G/hydro” (również i one były przeróbkami maszyn lądowych). Rodzina popularnych „Lublinów R – VIII” i „R – XIII” używana była w Pucku do 1939 r. i na nich też lotnicy MDLot. wykonywali loty bojowe w Wojnie Obronnej 1939r<sup>15</sup>. Do 1939 r. wodnosamoloty pływakowe „Lublin R - VIII bis/ter/hydro” pełniły głównie służbę

---

<sup>13</sup> A. Olejko, Śmiertelne ...

<sup>14</sup> A. Morgała, op. cit., s. 28–30; A. Mikulski, A. Glass, Polski transport lotniczy 1918–1939, Warszawa 1986, s. 7.

<sup>15</sup> CAW, akta oddz. I Sztabu Głównego, t. 468, informacja w sprawie lotnictwa morskiego L. Dz. 879 (mob.)/1933/Mob.; L. Komuda, Pierwsza próba unowocześnienia sprzętu Morskiego Dywizjonu Lotniczego 1929-1934, (w:) „Skrzydłata Polska”, 1966 nr 11–12. Tenże, Druga próba unowocześnienia sprzętu Morskiego Dywizjonu Lotniczego 1934–1939, (w:) „Skrzydłata Polska”, 1966 nr 24–26.

szkoleniową i wywiadowczą nad Bałtykiem (niestety nie nadawały się do lotów torpedowych, gdyż ze względu na rozporcki pomiędzy pływakami i ogólną wagę konstrukcji nie mogły zabierać na pokład torped), natomiast wodnosamoloty pływakowe „Lublin R - XIII bis/ter/G/hydro”, co prawda były w stanie unieść 6 lekkich bomb o wadze 12,5 kg każda, co jednak nie czyniło ich maszynami bojowymi (natomiast świetnie nadawały się do szkolenia, treningu i wywiadu poważniejsze loty niszczycielskie na nich nie były możliwe). Wodnosamoloty pływakowe „Lublin R - VIII bis/ter/hydro” pomimo swych dużych rozmiarów były chwalone przez pilotów za niezawodność (nie zdarzył się na nich żaden poważny wypadek lotniczy), a wycofywanie ich rozpoczęto dopiero w 1938 r. (czwartego „R – VIII” lubelska wytwórnia nie dostarczyła, w zamian dodając nadprogramowego „R – XIII” na kołach). Inaczej zaś wyglądała kariera morska wodnosamolotów „Lublin R - XIII bis/ter/G/hydro”, których konstrukcja podłodzi była silnie narażona na działanie morza (złamania goleni i rozporek) oraz wiatru (rozzucenie w 1936 r. kilku maszyn w sporym obszarze Bałtyku). W opinii pilotów Rzeczej Eskadry Lotniczej gdzie używano wersji „bis” szczególnie trudne było wykonywanie wodowań na rzekach Polesia m.in. z powodu spławiania nimi bali drewnianych niewidocznych z góry. Właśnie z „Lublinami R - XIII bis/ter/G/hydro” wiąże się długa lista kraks i awarii oraz dwa ostatnie wypadki śmiertelne (24.04.1934 r. rozbity został „R - XIII ter/hydro” nr 705, którego pilot bosman Walenty Walkowiak poniósł śmierć wypadając z kabiny w locie; 17.06. 1936 r. w wyniku nieudanego skoku ze spadochronu z „R - XIII ter/hydro” nr 709 utonął w morzu chor. strz. samol. Walerian Makowski). W 1934 r. lotnicy puckiego MDLot. złożyli ostatnią zagraniczną wizytę w Kopenhadze - do przelotu na trasie Puck – Kopenhaga i z powrotem użyto trzech wodnosamolotów „Lublin R - XIII ter/hydro”<sup>16</sup>. MDLot. potrzebował ciężkiego wodnosamolotu torpedowo-bombowego. Pierwotnie do 1934 r. prowadzone były w lubelskiej wytwórni prace nad wodnosamolotem „Lublin R – XXII” (wzorowanym na brytyjskim samolocie bombowym, z podwoziem kołowym Vickers Vildebeest), lecz konstrukcja ta nie doczekała się finalizacji. W międzyczasie od 1932 r. w Lublinie rozpoczęto prace konstrukcyjne nad wodnosamolotem torpedowo-bombowym „Lublin R – XX”, który jak czas pokazał nie był bezpieczny w użytkowaniu (m.in. jego prototyp posiadał tzw. „wędrujący środek ciężkości”). Poprawki konstrukcyjne wprowadzono w konstrukcji w latach 1935-1936, lecz KMW nie zamówiło produkcji seryjnej (prototyp wodnosamolotu „R – XX” w 1937 r. rozmontowano w Pucku, gdzie stał do 1939 r., kiedy to przejęli go Niemcy). Równolegle

---

<sup>16</sup> A. Olejko, Śmiertelne ...; A. Morgała, op. cit., s. 46-49.

konstruktor rodziny wodnosamolotów „R” inż. Jerzy Rudlicki opracował plany rozwojowych wersji „R - XX A” i „R XX – B”, lecz w międzyczasie lubelska fabryka ogłosiła upadłość finansową, zaś nowa Lubelska Wytwórnia Samolotów (LWS), przejmując ww. projekty nadała im odznaczenie „LWS – 1”, a następnie zrezygnowała z dalszych prac. Chcąc natomiast liczyć na zamówienia ze strony KMW, LWS wniosła projekt wodnej adaptacji lądowego bombowca „LWS – 4” „Żubr” oznaczonego jako „LWS – 5” (oprócz prototypu w 1937 r. rozważano możliwość budowy serii pięciu „Żubrów”) – niestety skutki przeróbek technicznych zwiększyły wagę konstrukcji, zmniejszając poważnie wagę ładunku bojowego i wiosną 1938 r. prace nad budową „LWS – 5” „Żubr” przerwano). Przerwanie prac ostatecznie pozbawiło MDLot. możliwości otrzymania samolotu torpedowego polskiej konstrukcji.

W latach 1936-1939 KMW prowadziło gorączkowe prace nad szybkim zmodernizowaniem sprzętu latającego polskiego lotnictwa morskiego. Na rynkach zagranicznych uwagę KMW zwróciły holenderskie wodnosamoloty torpedowo-bombowe „Fokker T – IV”, a i „Fokker T – VIII W” oraz włoska konstrukcja tej samej klasy „CANT Z - 506 B” „Airone” (Czapla). Po blisko rocznych wahaniach i długich negocjacjach, 30.07.1938 r. zakupiono we Włoszech sześć torpedowo-bombowych nowoczesnych wodnosamolotów „CANT Z 506 B” „Airone”, które miały dotrzeć lotem do Pucka do sierpnia 1939 r. Niestety wskutek opóźnień z włoskiej strony pierwszy polski „CANT Z – 506 B” dotarł do Pucka dopiero 27.08.1939 r. – na kilka dni przed wybuchem II wojny światowej, a pozostałych pięciu maszyn strona polska nigdy nie otrzymała<sup>17</sup>. Również prace modernizacyjne sprzętu latającego polskiego lotnictwa morskiego oparto na krajowym przemyśle lotniczym. KMW zawarło umowę z Doświadczalnymi Warsztatami Lotniczymi w Warszawie na dostawę sześciu szkolno-treningowych wodnosamolotów pływakowych „RWD – 17 W” (prototyp tej maszyny od wiosny 1939 r. testowany był w Pucku), lecz przed wybuchem działań wojennych seryjne „RWD - 17 W” do MDLot. nie dotarły (w latach 1936-1937 w Pucku prowadzono także próby szkolenia lotniczego na wodnoszybowcu polskiej konstrukcji „MT – 1”). Wiosną 1939 r. w bazie MDLot. zbudowano w ramach prac warsztatowych lekką amfibię szkolno-łącznikową „Nikol A-2”, która jednak nie miała swej wersji bojowej. MDLot. potrzebował również polskiej konstrukcji o przeznaczeniu

---

<sup>17</sup> A. Olejko, Tajemnica polskich CANT-ów, (w:) „Przegląd Morski”, 1990 nr 6. Tenże, Polski CANT, Tarnobrzeg 1998, s. 25-49.

torpedowo–niszczyielskim, lecz wybuch wojny uniemożliwił prace nad szkolno-torpedowym wodnosamolotem oznaczonym „RWD – 22”<sup>18</sup>.

Sprzęt latający polskiego lotnictwa morskiego w latach 1920-1939 stanowiło ponad 30 typów i wersji wodnosamolotów i samolotów lądowych pochodzących z wytwórni połowy krajów Europy. Mimo sporej liczby kraks i licznych wypadków oraz braku nowoczesnych wodnosamolotów, polscy lotnicy morscy w ciągu tych 19 lat istnienia formacji przeszli swój poważny „chrzest lotniczy” nad Bałtykiem, który pozwolił im dojść do europejskiej klasy specjalistów w pilotażu, wywiadzie lotniczym czy też łączności.

W końcu lat 30. w składzie MDLot. znajdowały się: I i II Eskadra Liniowa, Eskadra Szkolna oraz rozwiązana w 1937 r. w Pińsku Rzeczna Eskadra Lotnicza, zaś nie zdołano do wybuchu wojny sformować Eskadry Torpedowej. Jednostka posiadała również specjalistyczne plutony – transportowy, łączności czy też foto. Wiosną 1939 r. piloci dywizjonu rozpoczęli regularne loty wywiadowcze nad Bałtykiem, śledząc głównie ruchy niemieckiej floty (latano bez żadnego pokładowego uzbrojenia), które wykonywano wzdłuż polskich wybrzeży aż po Szczecin oraz od Szczecina po Pilawę w Prusach Wschodnich (w czasie wykonywania jednego z takich zadań 07.08.1939 r. rozbił się w Zatoce Gdańskiej jeden „R – XIII ter” - załogę uratował niemiecki statek pasażerski „Hansestadt Danzig”). Na lotnisku Rumia-Zagórze zainstalowano tak jak i w latach poprzednich wydzielony z MDLot. trzysamolotowy pluton samolotów towarzyszących wykonujący do 25.08.1939 r. loty na współpracę z oddziałami polskiej piechoty (dnia 19.05.1939 r. rozbił się w Rumii przy lądowaniu „R – XIII ter” na kołach). W obliczu wojny i tak niewielki stan maszyn MDLot. zmniejszył się o jakże cenne dwa ww. wodnosamoloty. Z dniem 24.08.1939 r. na lotnisku w Rumii zmobilizowano część personelu latającego Aeroklubu Gdańskiego i z dniem 31.08.1939 r., pod dowództwem ppor. rez. pil. Edmunda Jereczka utworzono Pluton Łącznikowy dowódcy Lądowej Obrony Wybrzeża (dwie sportowe awionetki „RWD – 13” pozbawione jakiegokolwiek uzbrojenia, zaś trzecim samolotem był postawiony w Pucku na kołach „R – XIII ter”). W Monfalcone we Włoszech w wytwórni CRDA od czerwca 1939 r. przebywały dwie polskie komisje (nadzorcza i odbiorcza) oraz załoga pierwszego wodnosamolotu „CANT Z - 506 B” „Airone”. Wskutek przedłużających się terminów przekazania lotnikom pierwszej maszyny 27.08.1939 r. praktycznie w czasie próbnego lotu (za wcześniejszą aprobatą kmdr. por. pil. obs. K. E. Trzasko-Durskiego) załoga kpt. mar. pil. Romana Borowca dosłownie porwała samolot i przyleciała nim z przygodami do Pucka

---

<sup>18</sup> A. Glass, Wojenne losy amfibii Nikol A-2, (w:) „Technika Lotnicza i Aeronautyczna”, 1983 nr 9; L. Komuda, Wodnosamolot torpedowy RWD – 22, (w:) „Skrzydłata Polska”, 1963 nr 13.



(niestety nie było w nim amunicji oraz wyrzutników torpedowych, które z fabryki inż. Władysława Świąteckiego w Lublinie wysłano do Pucka dopiero w końcu sierpnia 1939 r.). Kompletowanie w Pucku załogi drugiego wodnosamolotu „CANT Z – 506 B” „Airone” zakończono 22.08.1939 r. po czym wyjechała ona koleją do Warszawy 31.08.1939 r. W końcu sierpnia 22 przestarzałe wodnosamoloty kilku typów: fotokaemem, uszkodzony przeciwlotniczy nkm typu „Hotchkiss”, ponad 20 lotniczych kaemów typu „Vickers”, 9 ckm piechoty oraz kilkaset granatów piechoty stanowiło całe uzbrojenie puckiej jednostki na progu wojny. Od 26.08.1939 r. wszystkie sprawne wodnosamoloty wyprowadzono z hangarów, kotwicząc je przy brzegu w Pucku, a w ostatnim dniu pokoju, 31.08.1939 r., trzy niemieckie wodnosamoloty pływakowe „Heinkel He – 60” zmusiły załogę wodnopławca „R – XIII” (mat pil. Maksymilian Banasiak) do powrotu do bazy, grożąc załodze lufami km - ów (sterroryzowani lotnicy zawrócili do bazy). Był to ostatni lot w dobie pokoju<sup>19</sup>.

Udział polskiego lotnictwa morskiego w Wojnie Obronnej 1939 r. był epizodyczny. O godz. 6.00 01.09.1939 r. (choć zdania na temat godziny nalotu są podzielone)<sup>20</sup> niemieckich samolotów bombowych „Heinkel He – 111” z wysokości 2 000 m zbombardowało bazę w Pucku (zginęli: dowódca MDLot., kmdr por. pil. Edward Szystowski - pierwszy poległy w wojnie oficer PMW, bosmani: Jan Poklękowski i Michał Jagodziński oraz mar. Fabisz), a po nalocie kmdr ppor. pil. Kazimierz Szalewicz nakazał przewidzianą w planie MOB ewakuację (lotem lub pływając na pływakach) personelu i samolotów na Hel, do polowej bazy MDLot. w rejonie Juraty. Większość personelu technicznego oraz sprzętu pomocniczego ewakuowano z Pucka ciężarówkami i koleją (wodnosamoloty zakotwiczono pomiędzy Kuźnicą, a Helem nie maskując ich, przez co były widoczne – jeden wodnosamolot „RWD – 17 W” po złożeniu skrzydeł ukryto w lesie koło Juraty, zaś w Porcie Wojennym na Helu znalazły się amfibie „Nikol A-2” i jeden „R – XIII bis/hydro”) - wodnosamolot „CANT Z – 506 B” „Airone” zakotwiczono w rejonie Portu Wojennego Hel od strony morza. Już od 01.09.1939 r. kotwiczowisko MDLot. było pod stałym ostrzałem lotnictwa niemieckiego<sup>21</sup>. O świcie 02.09.1939 r. zgodnie z rozkazem nowego dowódcy MDLot. kmdr. ppor. pil. Kazimierza Szalewicza załoga wodnosamolotu „CANT Z – 506 B” „Airone” wystartowała do lotu ewakuacyjnego w głąb kraju (wodowano na Wiśle w Świerżach Górnych pod Kozienicami, gdzie zamaskowany wodnosamolot czekał do 06.09.1939 r., gdy dostarczono z Dębłina paliwo i po przelaniu go z beczek załoga przeleciała do planowanej wojennej bazy na jeziorze Siemień pod Parczewem). Tutaj o świcie 11.09.1939 r. samolot bombowy „Heinkel He-111”

---

<sup>19</sup> A. Olejko, Morski ... , s. 32-34.

<sup>20</sup> Tamże, s. 34-40; dane ze zbiorów kpt. mar. M. Konarskiego.

zbombardował kotwiczowisko i spalił CANT-a (załoga pod długim marszu pieszym trafiła do batalionu marynarskiego Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie” i jako piechota brała udział w ostatniej bitwie 1939 r. pod Kockiem i Wolą Gułowską). Załoga drugiego CANT-a (dowódca kpt. mar. pil. Antoni Wacięga) 05.09.1939 r. odleciała z lotniska polowego pod Warszawą do Włoch, lecz w zakładach CRDA w Monfalcone drugiego wodnosamolotu „CANT Z – 506 B” „Airone” lotnikom nie przekazano (Włochy opuścili oni w styczniu 1940 r. trafiając do Wielkiej Brytanii, gdzie przydzielono ich do służby na okrętach PMW). Po nalotach niemieckiego lotnictwa morskiego na kotwiczowisko MDLot. 03.09.1939 r. wszystkie zakotwiczone wodnosamoloty „R- VIII” i „R – XIII” były uszkodzone bądź zniszczone - jeden ocalały „R – XIII G/hydro” był sprawny i to na nim z polecenia szefa Sztabu Floty, kmdr. Majewskiego, w nocy z 6-7.09.1939 r. polska załoga (por. mar. pil. Józef Rudzki i por. mar. obs. Zdzisław Juszczakiewicz) wykonała lot wywiadowczy nad Zatoką Gdańską. Nocą z 7-8.09.1939 r. uzbrojony w podwójny kaem i 6 bomb 12,5 kg ten sam wodnosamolot „R – XIII G/hydro” nr 714, z tą samą załogą wykonał drugi lot bojowy atakując z powietrza świętujących zdobycie Westerplatte nocną paradą hitlerowców w Gdańsku. Następnego dnia o świcie 08.09.1939 r. grupa 7-9 bombowców nurkujących „Junkers Ju – 87 C” „Stuka” z 4/186 Trägerstaffel zbombardowała kotwiczowisko MDLot., niszcząc wszystkie wodnosamoloty (personel jednostki dokończył zniszczenia swych samolotów - część podpalamo, większość puszczona z wiatrem potonęła na Zatoce Gdańskiej tuż przy helskim brzegu)<sup>21</sup>. W Wojnie Obronnej 1939 r. lotnicy MDLot., jako piechota bronili nasady Półwyspu Helskiego (dnia 26.08.1939 r. kpt. mar. obs. Eustachy Szczepaniuk zaczął z rezerwistów tworzyć Oddział Obrony Lądowej MDLot., który liczył niebawem ok.. 400 żołnierzy zgrupowanych w 2 kompaniach: piechoty i 1 kompanii ckm). Od początku wojny Oddział Obrony Lądowej MDLot. przesunięty ze Swarzewa stanowił pierwszą linię polskiej obrony na odcinku Wielkiej Wsi i Władysławowa (04.09.1939 r. jego siłę poważnie osłabiono, odsyłając blisko połowę ludzi i ckm - ów na Hel do obrony wybrzeża przed desantem - tzw. 1 i 2 Kompanię MDLot. - do 02.10.1939 r. 1 Kompania MDLot. pozostawała w odwodzie, a 2 kompania MDLot. pełniła służbę przeciwdesantową).. Walki lądowe z oddziałami niemieckimi pod Wielką Wsią rozpoczęły się nocą z 9-10.09.1939 r., a dniem chwały lotników morskich i żołnierzy Korpusu Obrony Pogranicza był 11.09.1939 r. (Wielka Wieś odbijana była m.in. atakami na bagnety), a po całodiennej walce spieszonych i wykrwawionych lotników cofnięto do odwodu (poległo przeszło 20 marynarzy i podoficerów

---

<sup>21</sup> Tamże, s. 47–53; A. Morgała, op. cit., s. 80–82; J. Rudzki, K. Sławiński, W obronie Bałtyku, (w:) „Skrzydłata Polska”, 1971 nr 39.

MDLot.). Trzecią pieszą jednostką MDLot. był oddział przeciwdesantowy lub tzw. 2 Kompania Marynarska (powstała z personelu latającego MDLot. po zniszczeniu wodnosamolotów pod Juratą), dowodzona przez kpt. mar. obs. Eustachego Szczepaniuka (do kapitulacji Helu pełniła wyteżoną pracę przeciwdesantową). W nocy z 1-2.10.1939 r. tuż przed kapitulacją marynarze MDLot. zniszczyli bądź ukryli w piasku większość broni i dokumentów swej jednostki, a w grupie oficerów PMW, którzy podjęli ją na kutrach i ścigaczu Straży Granicznej „Batory” próbę ucieczki do Szwecji znajdowali się także oficerowie MDLot<sup>22</sup>. W związku z tym, że na Helu znajdował się jeszcze częściowo zdemontowany wodnosamolot „RWD - 17 W” 30.09.1939 r. dwóch pilotów podjęło nieudaną próbę ucieczki do Szwecji (po kilkuminutowym locie samolot doznał awarii silnika i rozbił się o powierzchnię morza - lotników wyłowiono). Był to ostatni lot wodnosamolotu MDLot. w Wojnie Obronnej 1939 r. Gdy ogłoszono kapitulację Helu, w Juracie lotnicy MDLot. honorowo kapitulowali trafiając do niewoli (głównie do jenieckich Offlagów w Woldenbergu, Spittal, Neubrandenburgu).

Pluton Łącznikowy dowódcy Lądowej Obrony Wybrzeża do 09.09.1939 r. stacjonował w Rumii, lecz gdy linia frontu doszła do lotniska tego dnia trzy samoloty (dwa sportowe „RWD – 13” i jeden „R – XIII ter” na kołach) wystartowały pod ogniem niemieckiej piechoty lądując koło Nowego Obłuża na Kępie Oksywskiej. Do 13.09.1939 r. samoloty plutonu stały zamaskowane w ukryciu, tego dnia płk Stanisław Dąbek rozkazał pilotom obu awionetek „RWD-13” lot ewakuacyjny do Szwecji (w czasie lotu jedna awionetka pilotowana przez szer. pil. Wacława Zarudzkiego z powodu awarii silnika zawróciła na Kępę Oksywską lądując przymusowo, a po kilku dniach została zniszczona przez niemiecką artylerię). Ppor. pil. E. Jereczek pilotujący drugi samolot „RWD – 13” wylądował w Szwecji po czym został internowany (udało mu się niebawem przedostać do Wielkiej Brytanii). Ostatni samolot „R - XIII ter” ze składu plutonu stacjonował na Oksywiu do 17.09.1939 r. kiedy to po starcie został prawdopodobnie zestrzelony (jego pilot, mat Stefan Czerwiński, zginął - był ostatnim poległym marynarzem MDLot.) i uległ rozbiciu<sup>23</sup>.

W czasie walk Wojny Obronnej Polski 1939 r. Baza MDLot. wykorzystywana była przez wodnosamoloty niemieckiego lotnictwa morskiego, zaś w polskie ręce przeszła ponownie wiosną 1945 r. Po kilku latach ponownie pojawiły się w niej samoloty

---

<sup>22</sup> A. Olejko, *Morski ...*, s. 53–62; E. Witkowski, *Ostatnia reduta. Sprawozdania z walki relacje obrońców Helu*, Gdansk 1973, s. 246–248.

<sup>23</sup> M. Konarski, *Dzieje plutonu łącznikowego*, (w:) „Bandera”, 1992 nr 8. Tenże, *Skrzydła nad Zatoką gdańską*, (w:) „Dziennik Bałtycki” z 1 IV 1986 r.; Instytut Pamięci i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie, *relacje pisemne ppor. pil. E. Jereczka złożone w zbiorach*; K. Leja, *Tragiczna trzynastka*, (w:) „Skrzydłata Polska”, 1961 nr 36.



odradzającego się polskiego lotnictwa morskiego, które przejęło po swym poprzedniku (choć na krótko) m.in. datę święta lotnictwa morskiego. Obecnie Puck nie jest związany z lotnictwem morskim – pozostały jedynie stare koszary i budynki lotniskowe – ostatnie pozostałości po Morskim Dywizjonie Lotniczym, jedynej jednostce lotnictwa morskiego II Rzeczypospolitej.

## **LONDYŃSKI PLAN ROZWOJU LOTNICTWA MORSKIEGO**

Faktem mało znanym w historii naszych „morskich skrzydeł” jest opracowany w Londynie w latach 1943-1944 plan powojennej rozbudowy Marynarki Wojennej i jej lotnictwa. Przygotował go zespół oficerów z Referatu Planowania Kierownictwa Marynarki Wojennej, kierowanych przez kmdr. Karola Korytowskiego. Przygotowania rozpoczęto w maju 1943 r., gdy klęska Niemiec była przesądzona. Zaczęto się wówczas zastanawiać nad przyszłością sił morskich w Polsce po zakończeniu wojny. W efekcie powstał plan, który 05.12.1944 r. zatwierdził szef KMW.

W kwietniu 1945 r. szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, wiceadmirał Jerzy Świrski, przesłał do gen. dyw. Mariana Kukiela, kierującego Ministerstwem Obrony Narodowej, opracowany przez Referat Planowania KMW, długofalowy plan rozbudowy Marynarki Wojennej. Plan prezentował dwuetapową rozbudowę MW po zakończeniu działań wojennych. W pierwszym etapie, obejmującym pierwszy rok po wojnie<sup>24</sup>, określono go jako Plan „M”, zaś w czwartym roku jako Plan „M+3”. Przewidywano, że nasze siły morskie osiągną pełną wartość jakościową i ilościową w okresie 15-letnim po wojnie. W planach tych wiele miejsca poświęcono zagadnieniom lotnictwa morskiego.

Jego zadaniem miało być zapewnienie swobody działania własnej floty na Morzu Bałtyckim i przewagi w powietrzu, w trakcie działań operacyjnych własnych okrętów, przy pomocy lotnictwa samodzielnego. Uznano, że Marynarka Wojenna w swym składzie będzie posiadać dywizjony torpedowe dalekiego zasięgu, dywizjony dalekiego rozpoznania oraz w miarę możliwości dywizjony lotnictwa zaokrętowanego (pokładowego).

Lotnictwo samodzielne będzie zobowiązane do wsparcia Marynarki Wojennej w działaniach obronnych przez dywizjony myśliwskie oraz jednostki bombowe w akcjach przeciwko bazom lądowo-morskim przeciwnika. Również jednostki lotnicze stacjonujące na wybrzeżu będą w dyspozycji MW dla działań osłonowych<sup>25</sup>.

Zakładano, że do zakończenia wojny nie zostanie sformowana jednostka bojowa, ani szkolna lotnictwa morskiego. W tej sytuacji zadaniem grupy oficerów i marynarzy wyszkolonych w Wielkiej Brytanii będzie przejęcie istniejących na wybrzeżu baz lotniczych,

---

<sup>24</sup> Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego (dalej IPMS), sygn. MAR. A.V. 4/2, k. 1. Akta Marynarki Wojennej.

<sup>25</sup> IPMS, sygn. MAR. A.II. 4/7, k. 4. Akta Marynarki Wojennej

zabezpieczenie sprzętu i wyposażenia lotniczego pozostawionego przez Niemców lub aliantów oraz utworzenie ram organizacyjnych dla sformowania jednostek szkolnych i bojowych.

Przyjęto, że do osiągnięcia tych celów należy powołać do życia: Dowództwo Lotnictwa Morskiego, kadry oficerów Lotnictwa Morskiego, obóz szkolny podoficerów (tworzący załączki szkół mechaników lotniczych), obóz szkolny specjalistów (wszystkie specjalności potrzebne w lotnictwie morskim), kadry personelu Lotnictwa Morskiego oraz obsady lotnisk i baz<sup>26</sup>.

Zaplanowano, że w 15-letnim okresie rozwoju lotnictwo morskie składać się będzie z 26 dywizjonów, z 549 samolotami w składzie:

- 5 dywizjonów dalekiego rozpoznania (45 wodnosamolotów);
- 1 dywizjon dalekiego rozpoznania (24 czterosilnikowe samoloty lądowe);
- 4 dywizjony torpedowe dalekiego zasięgu (96 samolotów);
- 3 dywizjony torpedowe pokładowe (72 samoloty);
- 6 dywizjonów myśliwskich pokładowych (144 samoloty);
- 4 dywizjony samolotów myśliwskich jednosilnikowych (96 samolotów);
- 3 dywizjony samolotów myśliwskich dwusilnikowych (72 samoloty).

Jednostki te liczyłyby 519 oficerów i 6 768 podoficerów i marynarzy. Obliczono, że łączne potrzeby kadrowe wyniosłyby 890 oficerów oraz 10 683 podoficerów i marynarzy<sup>27</sup>.

Natomiast w Planie „M+3” skonkretyzowano kolejność powoływania poszczególnych jednostek organizacyjnych. W okresie dwóch lat powstałyby: dowództwo, jednostki szkolne, warsztaty naprawcze, obsady lotnisk i baz oraz dwa dywizjony liniowe. W czwartym roku planowano sformowanie kolejnych trzech dywizjonów<sup>28</sup>.

Samoloty pokładowe miały bazować na sześciu lotniskowcach o wyporności 8 000 ton każdy<sup>29</sup>. Wzorowano się prawdopodobnie na brytyjskich lotniskowcach eskortowych, na których mógłby bazować jeden dywizjon. Takimi okrętami o podobnej wyporności standardowej (8 188 t) były amerykańskie lotniskowce pomocnicze typu „Casablanca”<sup>30</sup> zbudowane w USA w latach 1942-1943. W sierpniu 1943 r. US Navy przekazała wszystkie

---

<sup>26</sup> Tamże, k. 5.

<sup>27</sup> IPMS, sygn. MAR. A.II. 4/7, Załącznik nr 2 do planu „M”

<sup>28</sup> Tamże, Plan „M+3”, s. 52.

<sup>29</sup> Tamże, Załącznik nr 1 do planu „M”.

<sup>30</sup> Typ „Casablanca”, w służbie od kwietnia 1943 r. Jego dane to: długość 156 m, szerokość 32,9 m, zanurzenie 6,3 m, prędkość maksymalna 19 węzłów, zasięg 10 200 mil morskich przy prędkości 15 węzłów, załoga 860 marynarzy, uzbrojenie 1 armata 127 mm, 8 działek 40 mm, 12 działek 20 mm, 27 samolotów. Conway All Fighting Ships 1922-1946, London 1980, s. 109-110.

posiadane okręty tego typu brytyjskiej Royal Navy. Niestety brak jest objaśnienia, gdzie te lotniskowce miałyby działać, gdyż zdawano sobie sprawę, że Bałtyk jest w zasięgu lotnictwa operującego z baz lądowych. Realizację tego planu przekreśliły powojenne uwarunkowania geopolityczne.

Prezentowany dokument znajduje się w Zespole Akt Marynarki Wojennej przechowywanych w Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Władysława Sikorskiego w Londynie.

## **LOTNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ W LATACH 1945-1957**

Wydarzenia, o których będzie mowa przypadają na lata szczególnie wyuzdanego „kultu jednostki”, w okresie późnego stalinizmu. Brak jest opracowań historycznych, a ze zbiorów archiwalnych usunięto wiele materiałów o istotnym znaczeniu personalno-organizacyjnym. Istnieje określona literatura mówiąca o lotnictwie morskim okresu międzywojennego. Natomiast brak jest omówień w odniesieniu do lat powojennych, a te które są nie poruszają, z różnych względów, problemów trudnych, zwłaszcza występujących w latach 1949-1956 w jednostkach lotnictwa morskiego.

Dotyczyły one głównie obecności oficerów Związku Radzieckiego w dowództwie i jednostkach lotnictwa na kierowniczych stanowiskach, roli aparatu politycznego, działalności informacji wojskowej i czystek personalnych inspirowanych przez te organa.

Ze względu na całkowite pomijanie tych problemów postanowiłem odnieść się do nich w pewnym stopniu.

Organizacja lotnictwa morskiego po drugiej wojnie stała się aktualna na równi z innymi jednostkami Marynarki Wojennej organizowanymi w tym czasie. W związku z tym utworzony Wydział Lotniczy zajął się zabezpieczeniem obiektów lotniskowych znajdujących się na Wybrzeżu, a podległych Marynarce Wojennej. Obowiązki ówczesnego szefa wydziału pełnił kmdr por. obserwator Eustachy Szczepaniuk.

W celu należytego zabezpieczenia obiektów lotniczych oraz pozostawionego na nich mienia poniemieckiego we wrześniu 1946 r. zostały powołane dwa plutony lotniskowe. W tym też czasie Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego przekazało Dowództwu Marynarki Wojennej klucz lotniczy składający się z trzech samolotów „PO-2”. Pozostawał on na całkowitym zaopatrzeniu przy dowództwie wojsk lotniczych. Dowódcą klucza stacjonującego wówczas w Pucku był chor. Józef Jasiński. Ogólną pieczę nad istniejącym kluczem łącznikowym i oddziałami portu lotniczego oraz obiektami lotniskowymi sprawowało powstałe wówczas szefostwo Lotnictwa Marynarki Wojennej.

W 1947 r. Sztab Marynarki Wojennej, w porozumieniu z Dowództwem Wojsk Lotniczych przystąpił do opracowania odpowiednich dokumentów organizacyjnych, celem utworzenia pierwszej jednostki bojowej lotnictwa morskiego. 18.07.1947 r. w Dowództwie Wojsk Lotniczych odbyła się narada, na której opracowano wstępne założenie organizacyjne eskadry i kompanii ochrony lotnisk. Ustalono wówczas, że eskadra, jak i kompania

wartownicza bazować będzie na dwóch lotniskach, a to ze względu na różnorodność sprzętu lotniczego, w który miała być wyposażona jednostka. Szkolenie przyszłych kadr lotnictwa morskiego prowadzić mieli specjaliści Marynarki Wojennej i wojsk lotniczych. Przyjęte na naradzie założenia stały się podstawą rozkazu organizacyjnego Ministerstwa Obrony Narodowej z 28.02.1948 r., w którym powołano Eskadrę Lotnictwa Marynarki Wojennej<sup>31</sup>.

Uroczystość przekazania eskadry w skład Marynarki Wojennej odbyła się 18.10.1948 r. Udział w niej wzięli: dowódca Lotnictwa Wojska Polskiego gen. bryg. Aleksander Romeyko i dowódca Marynarki Wojennej kadm. Włodzimierz Steyer oraz zaproszeni goście.

W skład organizacyjny eskadry wchodziły: dowództwo eskadry, sztab, sekcja polityczno-wychowawcza, sekcja inżynieryjno-eksploatacyjna, cztery klucze lotnicze oraz kwatermistrzostwo.

Na kierownicze stanowiska w eskadrze mianowani zostali: dowódca eskadry kmdr por. pil. Aleksander Majewski, zastępca ds. polityczno-wychowawczych por. Stanisław Ordon, szef sztabu por. pil. Jan Łaniecki, pomocnik dowódcy eskadry ds. pilotażu por. pil. Mieczysław Góral, starszy inż. i jednocześnie kierownik sekcji technicznej kpt. Stefan Szeliński oraz kwatermistrz por. Strugała.

Eskadra początkowo składała się z czterech kluczy bojowych, w tym dwóch kluczy szturmowych. Dowódcą pierwszego klucza szturmowego był por. Józef Laskowski, zaś drugiego por. Stanisław Kuciel. Kluczem samolotów myśliwskich dowodził por. Stanisław Kowal, a kluczem samolotów bombowo-rozpoznawczych por. Tadeusz Badzdorf. W skład eskadry wchodził też klucz samolotów łącznikowych typu „PO-2”. Na dowódcę klucza wyznaczony został por. Władysław Szklarz.

Pierwsi dowódcy kluczy bojowych ukończyli Oficerską Szkołę Lotniczą w Związku Radzieckim. Wraz z nimi do eskadry przybyli piloci z tej szkoły: por. Eugeniusz Pogorzelski, ppor. Hilary Zaródzki, ppor. Witold Bartkowski, ppor. Jan Aleksandrowicz, ppor. Jan Bielecki, chor. Zygmunt Samborski.

Po sformowaniu eskadry na stanowiska pilotów przybyli pierwsi wychowankowie Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Należeli do nich: ppor. Stanisław Łukasik, ppor. Józef Stefańczyk, ppor. Bronisław Kluczyk, chor. Lesław Węgrzynowski, chor. Mieczysław Paprocki, chor. Kazimierz Przysuch, chor. Kazimierz Serafinowski. Oficerowie ci posiadali już praktykę lotniczą, gdyż przed przybyciem do eskadry pełnili służbę w różnych jednostkach lotniczych.

---

<sup>31</sup> Dotychczasowe rozważania w niniejszym opracowaniu w szerokim zakresie oparłem o własny artykuł. Z. Misztal, Pierwsze lata lotnictwa morskiego, (w:) „Przegląd Morski”, 1965 nr 6, s. 54-61

Na stanowiska w służbie technicznej przybyli: chor. Ludwig Krawiec, chor. Stanisław Woyna, chor. Drozd oraz wielu podoficerów z Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Bernerowie. Na szefa łączności eskadry wyznaczony został por. Roman Miduch. W służbach zaopatrzenia bazę materiałową organizowali, wspomniany już kwatermistrz oraz por. Stanisław Lech, ppor. Podhajski, ppor. Wilhelm oraz podoficerowie: Borkowski, Grygiel, Barczak i inni.

Eskadra w momencie organizowania posiadała samoloty bojowe „PE-2” i „JŁ-2”, szkoleniowe „UJŁ-2” oraz łącznikowe „PO-2”- wszystkie produkcji radzieckiej. W 1950 r. samoloty „JŁ-2” zostały zastąpione ulepszoną wersją tego pierwszego „JŁ-10”, który miał swoje zastosowanie w końcowej fazie II wojny. Klucz myśliwski otrzymał samoloty typu „JAK-9P”, a dla celów szkolno-treningowych „UJAK-9M”. Samoloty te były wysoko cenione w walkach powietrznych w czasie wojny.

Po zorganizowaniu eskadry na lotnisku w Wicku Morskim, przystąpiono do szkolenia w powietrzu, coraz częściej uwzględniając loty nad morzem, jako jeden z elementów podstawowych dla tego rodzaju lotnictwa morskiego. Szkolenie załóg lotniczych miało na celu doskonalenie techniki pilotażu, a ponadto przezwyciężenie u niektórych pilotów lęku lotów nad morzem. Należało również wdrażać załogi lotnicze do lotów trudnych pod względem nawigacyjnym.

W czerwcu 1949 r. nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy eskadry. Na zwolniony etat wyznaczony został kpt. pil. Bohdan Pałuczak. Mając na względzie potrzebę umocnienia sił morskich na Bałtyku, dowództwo Marynarki Wojennej postanowiło rozwijać jednostki lotnictwa morskiego. W tej sytuacji istniejąca już eskadra przekształcona została w 30 Pułk Lotnictwa Marynarki Wojennej. Kadra będąca na różnych etatach w eskadrze przeniosła cenne doświadczenia do nowo organizowanej jednostki i stanowiła jej podstawowy trzon również w latach następnych.

W toku tworzenia nowej jednostki obowiązywały podobne procedury jak i przy powstawaniu eskadry. Rozkaz organizacyjny dowódcy Marynarki Wojennej 01/MON z 12.01.1950 r., w swej pierwszej części brzmiał: Minister Obrony Narodowej rozkazem organizacyjnym z dnia 22.11.1949 r/ Sztab Generalny nr 02960/ORG- nr wchodzący 02281 z dnia 2.12.1949 nakazał do dnia 25.03.1950 :

1. Rozformować Eskadrę Lotnictwa Marynarki Wojennej wg etatu nr 35/104 i na jej bazie sformować:

- a) 30 Pułk Lotnictwa Marynarki Wojennej - jednostka wojskowa nr 5576- wg etatu nr 35/118;

- b) 50 batalion Obsługi Lotnisk Marynarki Wojennej- jednostka wojskowa nr 2428- wg etatu nr 35/119;
- c) Kompanie Szkolną lotnictwa Marynarki Wojennej- wg etatu nr 35/120.

Miejsce formowania i postoju - m. Słupsk.

50 Batalion Obsługi Lotnisk Marynarki Wojennej i kompanie szkolną Lotnictwa Marynarki Wojennej pod każdym względem podporządkować dowódcy 30 Pułku Lotnictwa Marynarki Wojennej.

W rozkazie tym mówiło się, że dowództwo wojsk lotniczych uzupełni 30 Pułk Lotnictwa Marynarki Wojennej w sprzęt lotniczy do stanu przewidzianego w etacie<sup>32</sup>.

Etat pułku w części organizacyjnej przewidywał: dowództwo pułku, sztab, sekcję polityczną, sekcje inżynieryjno-eksploatacyjną oraz trzy eskadry bojowe, w tym: Eskadra Dalekiego Rozpoznania wyposażona początkowo w dwanaście samolotów „P-2” oraz jeden samolot dla celów szkolno-bojowych typu „UPE-2”. W parę miesięcy później eskadra otrzymała na swoje wyposażenie doskonalsze w owym czasie samoloty typu „TU-2” (trzy maszyny). Eskadra szturmowa składała się z trzynastu samolotów „JŁ-2”, w tym jeden „UJŁ-2”. Już w ciągu 1950 r. eskadra została wyposażona w nowszy typ samolotu szturmowego „JŁ-10”.

Eskadra myśliwska posiadająca początkowo dwa klucze po cztery samoloty typu „JAK-9” i jeden „UJAK-9” już pod koniec tego roku dodatkowo otrzymała cztery samoloty tego samego typu. Poza tym w składzie pułku był klucz łącznikowy dowództwa pułku oraz klucz łącznikowy dowództwa Marynarki Wojennej. Wyposażone one były w samoloty „PO-2”, po cztery maszyny każdy. Skład osobowy pułku liczył 265 osób wojskowych i 1 pracownicę kontraktową. Na dowódcę pułku wyznaczony został kmdr ppor. Stanisław Turczyński, oficer radziecki pochodzenia polskiego - uczestnik II wojny światowej.

Na kierownicze stanowiska w pułku wyznaczono: zastępcę dowódcy pułku ds. politycznych kpt. Stefana Rutkowskiego; zastępcą dowódcy pułku ds. pilotażu zastał kpt. Bohdan Pałuczak; szefem sztabu pułku kpt. Izydor Gruber; nawigatorem pułku por. Eugeniusz Pogorzelski, zaś oficerem strzelania powietrznego por. Stanisław Łukasik. Na stanowisko inż. pułku, jednocześnie pomocnika dowódcy ds. eksploatacyjnych wyznaczony został kpt. Anatoli Kuźmin- oficer radziecki, uczestnik II wojny światowej.

---

<sup>32</sup> Archiwum Marynarki Wojennej sygn. 207/3. Rozkaz organizacyjny nr 01/ORG. Dowódcy MW z 12.01.1950. Sprawy te szeroko omawia autor niniejszego opracowania, (w:) Zarys historii lotnictwa Marynarki Wojennej w latach 1948-1960, Gdynia 1963



Dowódcą eskadry dalekiego rozpoznania został kpt. Piotr Usow, oficer radziecki, również uczestnik II wojny. Obowiązki dowódcy eskadry szturmowej początkowo pełnił por. Stanisław Łopuski, lecz po kilku miesiącach na jego miejsce wyznaczony został kpt. Konstanty Jankowski, pilot wyszkolony w szkole oficerskiej w Związku Radzieckim. Dowódcą eskadry myśliwskiej po jej zorganizowaniu został por. Roman Rozmysłowicz, który szkołę oficerską w ostatnim roku wojny ukończył również na terenie Związku Radzieckiego.

Szereg innych stanowisk oficerskich i podoficerskich w pułku obsadzonych zostało przez kadrę występującą już w eskadrze lotnictwa Marynarki Wojennej. W tym też czasie przybyło do pułku na różne stanowiska wielu nowych oficerów i podoficerów. Na dowódcę 50 Batalionu Obsługi Lotniska wyznaczony został kpt. Stanisław Jaworski. Dowódcą Kompanii Szkolnej został por. Stanisław Orłowski.

Miejscem bazowania 30 Pułku i poszczególnych pododdziałów był Słupsk. Eskadra myśliwska w pierwszym etapie organizacji jednostki pozostawała w Wicku Morskim. Klucz łącznikowy Dowództwa Marynarki Wojennej bazował w Pucku.

W miarę rozwoju lotnictwa morskiego i organizowania nowych jednostek zaistniała potrzeba powołania Dowództwa Lotnictwa Marynarki Wojennej, jako związku taktycznego, któremu podporządkowano wszystkie sprawy związane z dowodzeniem podległymi jednostkami. Podstawę jego powołania stanowił rozkaz MON nr 0130/ORG z 06.12.1950 r. Jednostka o nr 1529 liczyła 89 wojskowych i 4 pracowników kontraktowych. Miejscem dyslokacji dowództwa była Gdynia. Na stanowisko dowódcy wyznaczony został kmdr por. pil. Michał Gryb, bohater Związku Radzieckiego, uczestnik II wojny światowej, pełniący służbę w jednostkach nad Morzem Czarnym. Kadra, jaka wystąpiła w dowództwie w większości wywodziła się z 30 Pułku Lotnictwa Marynarki Wojennej.

W wyniku przekazania lotniska w Słupsku przez Dowództwo Marynarki Wojennej Dowództwu Wojsk Lotniczych na podstawie rozkazu MON nr 0041/OPER z 13.04.1951 r., 30 Pułk oraz 50 BOL przeniesione zostały na Oksywie, lotnisko Babie Doły.

Po zmianach dyslokacyjnych w lotnictwie morskim, wiosną 1951 r. na lotnisku Babie Doły znalazły się: Dowództwo Lotnictwa Marynarki Wojennej, 30 Pułk Lotnictwa Marynarki Wojennej, 50 BOL, 65 BOL (Zawiązek)- przeniesiony z Pucka.

Zgodnie z założeniami Dowództwa Marynarki Wojennej przystąpiono do organizacji 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Nastąpiło to na podstawie rozkazu MON nr 095/ORG z dnia 10.12.1951 r. Pułk występował pod nr 3651 wg etatu nr 6/100. Jednostka sformowana została na bazie eskadry myśliwskiej istniejącej w 30 Pułku. Na miejsce organizacji i stałego postoju wyznaczone zostały Babie Doły. Do 01.09.1952 r. pułk składał się z dwóch eskadr o

stanie osobowym 64 oficerów, 101 podoficerów, 9 szeregowych oraz 1 pracownicy kontraktowej. Po różnych przymiarkach personalnych obowiązki dowódcy 34 pułku objął w końcu 1952 r. kpt. pil. Romuald Rozmysłowicz. Zaszepcą dowódcy pułku do spraw politycznych został por. Edward Szyszkowski, a szefem sztabu por. Marian Skompski. Na stanowisko inż. pułku powołano por. Henryka Szwarca. Obowiązki pomocnika pułku ds. pilotażu powierzono por. Marianowi Piątkowi.

W końcu 1952 r. nastąpiły zmiany personalne na kierowniczych stanowiskach. Ze stanowiska dowódcy 30 Pułku odszedł kmdr por. pil. Stanisław Turczyński. Obowiązki po nim objął kmdr ppor. pil. Piotr Usow. Również ze stanowiska dowódcy lotnictwa odszedł do Związku Radzieckiego kmdr por. pil. Michał Gryb. Na to miejsce przybył ze Związku Radzieckiego kmdr pil. Turkow, bohater Związku Radzieckiego<sup>33</sup>.

Istotnym wydarzeniem dla lotnictwa morskiego było przebrojenie 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego na samoloty odrzutowe. Zgodnie z rozkazem organizacyjnym dowódcy Marynarki Wojennej nr 084, z dnia 09.10.1952 r polecono dowództwu pułku przeorganizowanie jednostki wg pełnego etatu nr 6/100, który zakładał posiadanie w swoim stanie 239 osób wojskowych oraz 2 pracownic kontraktowych. Szkolenie na nowym sprzęcie lotniczym odbywało się w 5 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego w Babicach, koło Warszawy. Rozpoczęła je grupa z kierownictwa pułku, zarówno piloci jak i technicy od 18.01.1953 r. W tej czołówce byli: kpt. pil. Romuald Rozmysłowicz i por. pil. Marian Piątek. Służby techniczne reprezentowali: kpt. Henryk Szwarz, chor. Edmund Piotrowski i chor. Zdzisław Rorat.

Szczególnym wydarzeniem dla garnizonu lotniczego Babie Doły był przylot już po przeszkoleniu na nowych samolotach odrzutowych „MiG-15”, dowódcy pułku kpt. Rozmysłowicza oraz dowódcy eskadry por. Piątka. Sam przelot z Babic do Babich Dołów trwał 30 minut. Na lotnisko wyległ niemal cały garnizon z dużym zainteresowaniem śledząc lądowanie samolotów odrzutowych. Do końca 1953 r. cały pułk w składzie dwóch eskadr przeszkolony został na nowym sprzęcie lotniczym.

W latach 1953-1956 nastąpiły dalsze zmiany organizacyjne na podstawie rozkazu dowódcy Marynarki Wojennej nr 023 z dnia 06.05.1953 r. w 33 Dywizji Lotnictwa Marynarki Wojennej. Zmieniony został etat 50 BOL i wyłoniono z niego 26 BOL, zadaniem którego było wyłączne obsługiwanie 34 PLM. 15.06.1953 r. powołano 107 Kompanię Łączności i 88 wojskowych mającą na celu zabezpieczenie pod tym względem dowództwa dywizji. Ponadto,

---

<sup>33</sup> Wszystkie szczegółowe dane zawarte w tekście przygotowano na podstawie: Z. Misztal, Zarys historii lotnictwa..., które przygotowano w oparciu o materiały źródłowe

w tym samym czasie powołano do życia pluton fotograficzny z 22 osobami wojskowymi w jego składzie. Powstał też poligon lotniczy z siedzibą w Szczepcu.

Rozkazem dowódcy MW 052 z 08.09.1953 r. powołano 12 Dywizjon Zabezpieczenia Ślepego Lądowania, dowódcą którego został kpt. Marian Ejsztat. W kolejnych latach omawianego okresu powołana została do życia 16 Eskadra Lotnictwa Łącznikowego, na bazie dotychczas istniejących kluczy łącznikowych. Miejscem bazowania tego pododdziału były Babie Doły. Na dowódcę eskadry wyznaczony został kpt. pil. Hilary Zaródzki. 23.12.1955 r. na podstawie rozkazu organizacyjnego dowódcy Marynarki Wojennej nr 052 sformowana została 47 Kompania Szkolenia Specjalistów Lotnictwa o stanie osobowym 39 wojskowych. Miejscem jej bazowania był garnizon Babie Doły. Wszystkie te pododdziały w omawianym okresie podlegały bezpośrednio dowódcy dywizji.

Niejako ostatnim posunięciem organizacyjnym w końcu omawianego okresu było powołanie do życia na bazie Eskadry Dalekiego Rozpoznania - 15 Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego Marynarki Wojennej. Etat eskadry nr 035/ 307 przewidywał 113 wojskowych i 1 pracownicę kontraktową. Jednostka ta występowała pod nr 4557. Skład osobowy eskadry w całości przeszkolony został na nowym sprzęcie odrzutowym- „IŁ-28” w Modlinie, przy 15 Dywizji Lotnictwa Bombowego. Jednostka ta po powrocie z przeszkolenia rozlokowana została w obiektach nowo zorganizowanego garnizonu lotniczego w Siemierowicach. Dowódcą eskadry od momentu jej organizowania został kmdr ppor. pil. Hilary Zarudzki, zastępcą ds. politycznych por. J. Greń, a szefem sztabu kpt. Stanisław Woyna.

W celu zabezpieczenia powstałej jednostki lotniczej na nowym miejscu bazowania powołano Grupę organizacyjno-przygotowawczą obsługi lotniska wg etatu nr 035/308 171 osób wojskowych oraz 10 pracowników cywilnych.

W omawianym czasie zaszło szereg zmian personalnych wśród kierowniczej kadry jednostek. W samym dowództwie - 33 Dywizji Lotnictwa Marynarki Wojennej nastąpiło przyjęcie obowiązków dowódcy przez kmdr. por. pil. Bohdana Palczaka 08.12.1954 r., od kmdr. Turkowa.

Ważnym zjawiskiem w organizacji i rozwoju lotnictwa morskiego była obecność dość znacznej grupy oficerów przybyłych ze Związku Radzieckiego. Najliczniej występowali oni w pierwszej połowie lat 50. w pionie dowódczym, technicznym i operacyjnym. W decydujący sposób wpływali na działalność określonych służb lotnictwa morskiego. W dziedzinie szkolenia był to wpływ znaczący i przeważnie pozytywny. Natomiast wpływ na profil etyczny oficera - przeważnie negatywny. Polegało to na przenoszeniu do szeregów lotnictwa

morskiego dość uproszczonego stosunku do podwładnych oraz braku poszanowania ich godności<sup>34</sup>.

Taki sposób bycia i postępowania wobec podwładnych reprezentował pierwszy dowódca lotnictwa morskiego kmdr por. pil. Michał Gryb, który na wojnie wykazywał dużą odwagę i bohaterstwo. Pisano o nim w jednej z książek radzieckich przetłumaczonej na język polski, że podczas działań wojennych głównie w lotach nad Morzem Czarnym stracił 24 samoloty nieprzyjaciela. Jednak w postępowaniu z podwładnymi był grubiański, często pozbawiając ich godności osobistej. Nagminnie nadużywał alkoholu. Prowadząc w takim stanie samochód wojskowy spowodował wypadek, w następstwie czego zginęła kobieta. Za całokształt niewłaściwego postępowania na wniosek dowódcy Marynarki Wojennej Wiktora Czerakowa został wydalony do Związku Radzieckiego. Nadużywanie alkoholu dotyczyło też innych oficerów m.in. takich jak kpt. Dymitr Sołopow, który był nałogowym alkoholikiem. Starszy inż. dywizji kmdr por. Anatoli Kuźmin nie rzadko w dyskusjach z oficerami znieważał dumę narodową Polaków, co doprowadzało do poważnych spięć z przedstawicielami kadry kierowniczej. Jednak większość oficerów radzieckich, w tym dowódców jak i doradców postępować poprawnie i dbać o dobre układy z polską kadrami lotnictwa morskiego.

Szczególną rolę, z góry należy założyć, że negatywną - odegrał w lotnictwie Marynarki Wojennej pion informacji wojskowej. Dążył do rozbicia tradycyjnych stosunków w korpusie oficerów, uczynienie z kadry masy podatnej na kształtowanie strachem<sup>35</sup>. Atmosferę strachu i ogólnego przygnębienia wśród kadry wywołali przedstawiciele informacji w 1949 r., po ucieczce do Szwecji na samolocie „IŁ-2” ppor. Arkadiusza Koropczyńskiego. Wtedy to odwołano ze stanowiska dowódcę eskadry kmdr. por. pil. Aleksandra Majewskiego. Informacja wojskowa aresztowała też dowódcę klucza szturmowego por. pil. Stanisława Kuciela.

W lotnictwie morskim okres inwigilacji i licznych czystek, zwłaszcza wśród personelu latającego nastąpił w pierwszej połowie 1953 r. Złożyła się na to szczególnie niesprzyjająca sytuacja polityczna w kraju, „szalejący kult jednostki” i dezercja do krajów skandynawskich dwóch pilotów na samolotach odrzutowych z lotnisk wojskowych w Malborku i Słupsku.

Wówczas nastąpiło wielkie ożywienie w organach informacji. Podejrzliwość skierowano ku większości pilotów. Prowadzono wiele rozmów, przesłuchań i dochodzeń.

---

<sup>34</sup> Do problemów tych nawiązuje kadm. w stanie spoczynku H. Pietraszkiewicz, Rozważania o tradycji Marynarki Wojennej RP (1), (w:) „Przegląd Morski”, 2002 nr 1, s. 70-83, cz. 2, 2002 nr 2, s. 66-76.

<sup>35</sup> Tamże

Szczególny rygorizm w tych poczynaniach wystąpił w 30 Pułku Lotnictwa Morskiego. Niespotykaną wręcz aktywność przejawiał oficer informacji „obsługujący” ten pułk por. Szukiel. W następstwie jego działań zwolniono z pułku: por. pil. Bronisława Kluczyka, por. pil. Jana Bieleckiego, por. pil. Jana Aleksandrowicza, por. pil. Henryka Jędrzejowskiego, por. pil. Stanisława Gajewskiego, ppor. pil. Sadowskiego, ppor. nawigatora Jana Korolczuka, szefa łączności dywizji por. Romana Miducha. Z tych samych powodów przeniesiono poza lotnictwo morskie kpt. pil. Konstantego Jankowskiego. Zawieszono w wykonywaniu lotów kpt. pil. Witolda Bartkowskiego i por. pil. Hilarego Zaruckiego. Z 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego zwolniono por. pil. Mariana Piątka, ppor. pil. Obarę i ppor. pil. Zawadzkiego. Ostateczne decyzje o zwolnieniu tych ludzi zapadały w organach informacji Marynarki Wojennej, a formalne wnioski wysyłał do Departamentu Kadr MON- Oddział Kadr Marynarki Wojennej, z całkowitym pominięciem dowództwa lotnictwa i poza jego wiedzą.

W tym samym czasie został aresztowany starszy marynarz Majewski z kompani samochodowej 50 BOL. Posądzony został o polityczną działalność wywrotową. Prawdopodobnie sądzony był przez sąd Marynarki Wojennej, gdzie skazano go na karę śmierci. Wyrok na nim wykonano, ale rodzina nigdy się nie dowiedziała o miejscu jego pochówku.

W Wydziale Informacji Lotnictwa Morskiego, zlokalizowanym w wyodrębnionej willi poza budynkiem dowództwa odbywały się „przesłuchania” podejrzanych ludzi. Tam dopuszczano się bicia i torturowania wielu osób. Jednym z nich był kpt. Józef Gelner- szef łączności dywizji, któremu zgniatano palce obu rąk w drzwiach jednego z pomieszczeń. Prawdopodobnie przypadek wymienionego oficera nie był odosobniony. Po tzw. „odwilży” w 1956 r. dowództwo lotnictwa zabiegało o powrót do służby wojskowej wielu pilotów. Kilku z nich z tej propozycji skorzystało. Byli nimi: por. pil. Marian Piątek, por. pil. Jan Aleksandrowicz, ppor. pil. Obara oraz pierwszy dowódca eskadry kmdr por. pil. Aleksander Majewski.

Pion polityczny w pierwszych latach lotnictwa morskiego nie posiadał odpowiednich predyspozycji specjalistycznych do spełniania w nim powierzonych obowiązków. Liczyła się jednak wierność partii i poprawna przynależność klasowa. Mimo wyraźnej podległości dowódcom, aparat ten widział wojsko głównie pod kątem narzędzia polityki i dążył przede wszystkim do wychowania oficera na dyspozycyjnego działacza politycznego, podporządkowanego aktualnym wytycznym. Sam zaś ustawiał się w pozycji nadzorcy i

kontrolera wobec pozostałych korpusów osobowych<sup>36</sup>. Szkolenie partyjne i polityczne, stanowiło swoistą indoktrynację stanów osobowych wg wskazań PZPR płynących przez określone szczeble aparatu politycznego w wojsku.

Ważną rolę o uniwersalnym znaczeniu odgrywał aparat polityczny w dziedzinie kulturalnej i oświatowej. Za jego sprawą powstawały miejsca kultury i wypoczynku w jednostkach i pododdziałach. Kluby garnizonowe wraz z dobrze wyposażonymi bibliotekami, kawiarniami, salami gier i stacjonarnym kinem nieźle zaspakajały aspiracje kulturalne ówczesnych składów osobowych.

Szczególnie pożyteczną rolę spełnił aparat polityczny w doksztalcaniu ogólnym marynarzy i kadry zawodowej. Dla tych pierwszych - marynarzy nie umiejących pisać i czytać, gdyż tacy występowali zwłaszcza w pododdziałach wartowniczych; organizowano naukę czytania i pisanie w zakresie pierwszych klas szkoły podstawowej. W pierwszych latach istnienia lotnictwa zabiegano o to, żeby żaden marynarz, będący analfabeta, z tym „piętnem” nie odszedł do rezerwy.

Znacznie poważniejszą sprawą było doksztalcanie kadry zawodowej, zwłaszcza oficerów w zakresie szkoły średniej. W tym celu, poczynając od 1956 r. zorganizowano w garnizonach Babie Doły i Siemierowice gimnazja dla pracujących. Bez matury było w lotnictwie ponad 90% kadry. W ciągu 6 lat nauki, w tych dwóch ośrodkach doksztalcania kadry, średnie wykształcenie zdobyły 304 osoby. Byli to głównie oficerowie, podoficerowie i w mniejszym zakresie rodziny wojskowych oraz pracownicy cywilni. Większość podoficerów po zdobyciu matur i odpowiednim przeszkoleniu w ośrodkach wojskowych z czasem stawała się oficerami.

Omawiany okres w niniejszym referacie zamyka się zmianą nazwy 33 Dywizji Lotnictwa Marynarki Wojennej, na Dowództwo Lotnictwa i OPL Marynarki Wojennej. Nastąpiło to z dniem 09.07.1957 r., na podstawie rozkazu dowódcy marynarki nr 025/ORG. Reorganizacja ta została dokonana na bazie istniejącego sztabu i dowództwa dywizji nie wnosząc w zasadzie istotniejszych zmian personalnych. Miejscem bazowania dowództwa pozostały w dalszym ciągu Babie Doły. Dowództwo lotnictwa nadal podlegało bezpośrednio dowództwu Marynarki Wojennej, a w jego skład w dalszym ciągu wchodziły wszystkie dotychczasowe jednostki 33 Dywizji. Dodatkowo w skład dowództwa włączony został 60 Samodzielny Pułk Artylerii Obrony Przeciwlotniczej i Główny Posterunek Obserwacyjno-Meldunkowy Marynarki Wojennej.

---

<sup>36</sup> Tamże.



## **LOTNICTWO SIŁ POWIETRZNYCH, KONCEPCJE UŻYCIA, PERSPEKTYWY ROZWOJU**

Siły Powietrzne (WLOP) składają się organizacyjnie ze związków operacyjno-taktycznych, taktycznych oraz oddziałów i pododdziałów Wojsk Lotniczych (WL), Wojsk Raketowych (WR), Wojsk Radiotechnicznych (WRt) oraz rozpoznania i zakłóceń elektronicznych<sup>37</sup>.

Lotnictwo sił powietrznych wyróżnia się spośród innych rodzajów wojsk swymi specyficznymi właściwościami działania przekładającymi się na wysoką elastyczność jego użycia. Zasadniczymi cechami kształtującymi możliwości działania współczesnego lotnictwa wojskowego są:

- duży zasięg;
- krótki czas reagowania;
- wysoka manewrowość;
- uniwersalność wyposażenia;
- dyspozycyjność.

Dzięki dużemu zasięgowi lotnictwo sił powietrznych posiada zdolność oddziaływania na obiekty znajdujące się w znacznej odległości od lotnisk bazowania. W połączeniu z możliwościami tankowania w powietrzu i precyzyjnymi lotniczymi środkami bojowymi daje to zdolność do prowadzenia działań w wymiarze globalnym, czego dowodem była już operacja Desert Storm w Iraku w 1991 r., a co z całą wyrazistością uwidoczniła wojna powietrzna o Kosowo w 1999 r., operacja w Afganistanie czy wojna w Iraku w 2003 r.

Porównywalnie z innymi rodzajami wojsk, krótki czas oddziaływania bojowego na potencjalnego przeciwnika, jest wyraźnym wyróżnikiem lotnictwa wojskowego<sup>38</sup>. Dzięki temu parametrowi możliwe jest osiągnięcie zaskoczenia, szybkie przenoszenie wysiłku i zmuszenie przeciwnika do utrzymywania dużych sił w ciągłej gotowości bojowej. Obecnie regułą staje się rozpoczynanie każdej operacji militarnej uderzeniami lotnictwa, które wyprzedzają działania sił lądowych i morskich o tygodnie, a niekiedy miesiące. Istotne

---

<sup>37</sup> E. Zabłocki, Współczesne siły powietrzne, AON, Warszawa 1999.

<sup>38</sup> Lotnictwo wojskowe stanowi jeden z zasadniczych rodzajów wojsk w składzie sił zbrojnych i dzięki swoim właściwościom stanowi o kształcie i charakterze współczesnych i perspektywicznych koncepcji prowadzenia działań zbrojnych. Jest ono definiowane jako ogół statków powietrznych (samolotów, śmigłowców, środków bezałogowych), przeznaczonych do wykonywania różnych funkcji wojskowych, takich jak: niszczenie celów powietrznych, naziemnych i morskich, rozpoznanie powietrzne, transport powietrzny, zadania specjalne i pomocnicze.

znaczenie ma zdolność lotnictwa do szybkiej eskalacji i deeskalacji działań. W ciągu kilku godzin lotnictwo jest w stanie przejść od realizacji zadań czasu pokoju do typowo wojennych, a następnie równie szybko je zakończyć.

Potwierdzeniem tych zdolności mogą być operacje przeprowadzone przez Amerykanów w Libii w 1986 r. pod kryptonimem „Eldorado Canyon”, czy przez Izraelczyków w Iraku w 1981 r. pod kryptonimem „Babylon”, gdzie celem były reaktory elektrowni atomowej pod Bagdadem.

Wysoka manewrowość lotnictwa wojskowego umożliwia szybkie przemieszczanie samolotów pomiędzy poszczególnymi teatrami działań wojennych. Możliwość tankowania samolotów w powietrzu pozwala na szybkie i głębokie przerzuty sił wojskowych w dowolne rejony i obszary geograficzne. Pozwala to na sprawne ześrodkowanie wysiłków lotnictwa bojowego i koncentrację jego działań na najważniejszych kierunkach.

Uniwersalność wyposażenia samolotów wojskowych, której egemplifikacją jest obecne w powszechnym użyciu pojęcie samolotu wielozadaniowego, stwarza możliwość wykonywania przez lotnictwo wojskowe zadań bojowych o zróżnicowanym charakterze, zarówno ofensywnych jak i defensywnych, nakierowanych na cele naziemne, nawodne i podwodne oraz oczywiście na cele powietrzne.

Dyspozycyjność lotnictwa wojskowego, rozumiana jako zdolność do szybkiego podejmowania zróżnicowanych zadań realizowanych z wykorzystaniem przestrzeni powietrznej, umożliwia władzom politycznym i dowództwom wojskowym szybkie reagowanie w sytuacjach kryzysowych lub w zaistniałej sytuacji bojowej. Reagowanie militarne z wykorzystaniem lotnictwa wojskowego, dzięki dużej jego dyspozycyjności, jest możliwe w dowolnym rejonie globu ziemskiego. Wysoka gotowość bojowa i dyspozycyjność lotnictwa umożliwia również szybkie przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony przeciwnika jak i reagowanie kryzysowe w różnego rodzaju sytuacjach konfliktowych nie wymagających użycia broni. Transport lotniczy jest często jedynym sposobem niesienia pomocy uszkodzonym w rezultacie klęsk żywiołowych, przewrotów politycznych lub wojen domowych. Powszechnie znane są operacje niesienia pomocy ofiarom klęski suszy w Somalii pod kryptonimem „Restore Hope” z przełomu 1992 i 1993 r., czy operacja „Provide Komfort” prowadzona w północnym Iraku od 1991 do 1994 r., gdzie niesiono pomoc uchodźcom kurdyjskim.

Stałe utrzymywanie wysokiego stopnia gotowości bojowej lotnictwa wojskowego i sił naziemnych obrony powietrznej czyni je zdolnymi do natychmiastowego użycia dla wsparcia lub uwiarygodnienia realizacji celów politycznych i militarnych. Wymienione właściwości



lotnictwa powodują, że decydenci polityczni coraz częściej sięgają po ten wygodny oręż w różnych sytuacjach konfliktowych.

Kompleksowość zadań realizowanych przez lotnictwo wojskowe doprowadziła na przestrzeni lat do wysokiej specjalizacji zarówno statków powietrznych jak i jednostek, które je eksploatują.

Biorąc za podstawę przytoczoną definicję lotnictwa wojskowego w sensie funkcjonalnym można wyróżnić następujące rodzaje lotnictwa sił powietrznych:

- lotnictwo bojowe, które obejmuje:

- lotnictwo myśliwskie;
- lotnictwo uderzeniowe, w którego składzie występuje:
  - lotnictwo myśliwsko-bombowe;
  - lotnictwo bombowe;
  - lotnictwo szturmowe;

- lotnictwo pomocnicze, w skład którego wchodzi:

- lotnictwo transportowe;
- lotnictwo rozpoznawcze;
- lotnictwo łącznikowe;
- lotnictwo ratownicze;
- lotnictwo wykrywania, dowodzenia i naprowadzania;
- lotnictwo walki elektronicznej;
- lotnictwo tankowania powietrznego;
- lotnictwo szkolne;

- lotnictwo specjalne wyposażone w:

- bezzałogowe statki powietrzne;
- doświadczalne statki powietrzne.

Tak jednoznaczny podział nie do końca odpowiada realiom współczesnego lotnictwa wojskowego. Wszechstronność wyposażenia współczesnych samolotów bojowych pozwala im wykonywać zadania charakterystyczne dla kilku rodzajów lotnictwa. Współczesny samolot jest traktowany jako platforma do przenoszenia wyspecjalizowanego wyposażenia, którego skład może być zestawiany w zależności od rodzajów zadań i warunków w jakich muszą być realizowane<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> J. Karpowicz, E. Cieśla, W. Marud, Podstawy taktyki lotnictwa Sił Powietrznych, AON, Warszawa 2002

Otoczone powszechnym zainteresowaniem samoloty „F-16” mogą być łatwo przystosowane do realizacji zadań myśliwskich, uderzeniowych, rozpoznawczych czy obezwładniania systemu OP i OPL przeciwnika. Podobnie, skonstruowane dla uderzeń strategicznych bombowce „B-52” realizowały typowe dla samolotów szturmowych zadania bezpośredniego wsparcia lotniczego na korzyść sił koalicji uformowanej przeciwko Talibom w Afganistanie.

Przyjmując za podstawę klasyfikacji kryterium strukturalne, lotnictwo jako rodzaj wojsk występuje zarówno w strukturach sił powietrznych, sił lądowych jak i sił morskich (Marynarki Wojennej).

Lotnictwo sił lądowych wyposażone jest przede wszystkim w śmigłowce przeznaczone do realizacji zadań ogniowych, transportowo-desantowych, rozpoznawczych i pomocniczych. Wielkie mocarstwa posiadają w składzie lotnictwa sił lądowych również samoloty transportowe. Lotnictwo sił lądowych wypiera lotnictwo sił powietrznych z realizacji zadań bezpośredniego wsparcia lotniczego, operacji powietrzno-desantowych czy też taktycznego rozpoznania powietrznego i obserwacji pola walki.

Lotnictwo morskie w większości państw ograniczone jest do lotnictwa bazowania brzegowego, a jedynie w siłach zbrojnych wielkich mocarstw w znaczącym stopniu występuje lotnictwo pokładowe. Przeznaczone jest do zwalczania sił nawodnych, okrętów podwodnych oraz walki przeciwlotniczej. W mniejszych państwach, przede wszystkim ze względów ekonomicznych, lotnictwo morskie zanika, a jego funkcje przejmują wyspecjalizowane jednostki lotnictwa sił powietrznych.

Zasadnicze zadania lotnictwa sił powietrznych w czasie pokoju związane są z realizacją zadań o charakterze militarnym i pozamilitarnym.

Zadania militarne lotnictwa wojskowego w czasie pokoju związane są z:

- obroną przestrzeni powietrznej państwa;
- kontrolą ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej;
- szkoleniem wojsk.

Zadania pozamilitarne lotnictwa wojskowego w czasie pokoju obejmują przede wszystkim:

- ratownictwo lotnicze nad lądem i nad morzem;
- transport lotniczy VIP;
- wsparcie sił usuwających skutki klęsk żywiołowych.

Lotnictwo sił powietrznych realizuje swoje zadania w sposób ciągły już w okresie pokoju. Zapewnienie suwerenności i nienaruszalności przestrzeni powietrznej realizowane jest w

ramach tak zwanego „Air Policing” przez lotnictwo myśliwskie ściśle współdziałające z naziemnymi środkami rozpoznania radiolokacyjnego, naziemnymi zestawami raketowymi obrony powietrznej i stanowiskami dowodzenia sił powietrznych. Obok klasycznych wojskowych zagrożeń przez środki napadu powietrznego po 11 września 2002 r. pojawiło się również niebezpieczeństwo wykorzystania cywilnych statków powietrznych do celów zorganizowanej działalności terrorystycznej. Wymusiło to zwiększenie zadań lotnictwa wojskowego i stało impulsem do poszukiwania nowych rozwiązań i procedur reagowania na tego typu zagrożenia.

Nowym i zajmującym coraz poważniejsze miejsce w założeniach doktrynalnych do użycia lotnictwa wojskowego staje się obszar operacji reagowania kryzysowego, w którym można wyróżnić operacje uzgodnione w skali sojuszu militarnego bądź organizacji bezpieczeństwa międzynarodowego, a także operacje planowane i prowadzone w wymiarze multilateralnym, bilateralnym czy też unilateralnym.

Operacje sojusznicze reagowania kryzysowego (akceptowane i realizowane przez NATO) obejmują między innymi operacje pokojowe (Peace Support Operations), nakierowane na zapobieganie konfliktom, wymuszanie pokoju, utrzymywanie pokoju, budowanie pokoju i udzielanie pomocy humanitarnej, a także operacje humanitarne nie związane z operacjami pokojowymi (Humanitarian Operations In Non-PSO Scenarios) oraz operacje ratownicze (SAR - Search And Rescue Operations).

Operacje narodowe, bilateralne i koalicyjne w ramach reagowania kryzysowego, w których przewiduje się użycie lotnictwa wojskowego obejmują szerokie spektrum działań w ramach:

- wymuszania (egzekwowania) sankcji;
- zwalczania terroryzmu;
- operacji przeciwpartyzanckich i przeciwpowstańczych;
- ewakuacji osób niezaangażowanych z rejonów destabilizacji lub konfliktów;
- pomocy i wsparcia władz cywilnych;
- operacji przeciwnarkotykowych.

W myśleniu o perspektywicznych koncepcjach operacyjnego użycia lotnictwa wojskowego kluczowe znaczenie mają zarysowujące się dopiero trendy określania zadań lotnictwa, ustalania adekwatnych do kompleksowości misji sposobów wykonywania zadań, a także doskonalenia taktyki. W dużym uproszczeniu, lotnictwo wojskowe w najbliższej

perspektywie czasu nie tylko będzie realizować klasyczne zadania operacyjne typowe dla działań wojennych, ale coraz częściej może otrzymywać zadania o charakterze policyjnym. Zauważalna tendencja do kompleksowego użycia sił wojskowych i cywilnych w ramach wspólnego planu działania, z połączonym cywilno-wojskowym dowództwem operacji staje się wyznacznikiem nowych koncepcji użycia lotnictwa, do której realizacji tak na dobrą sprawę nie są obecnie perfekcyjnie przygotowani ani lotnicy, ani ich cywilni partnerzy. Aczkolwiek podjęto już próby sformułowania zadań lotnictwa wojskowego dla działań reagowania kryzysowego, zauważyć należy, że każdy kryzys jest odmienny i dla każdego z nich specyfika celów, uwarunkowań prowadzenia działań i zaangażowanych sił lotnictwa wojskowego wymusza realizację odmiennych zadań, które nie zawsze są zbieżne z obecnie preferowanymi rozwiązaniami doktrynalnymi i koncepcyjnymi. Najwięcej doświadczeń zebrano dotychczas podczas realizowania wspólnych wojskowo-cywilnych operacji transportu powietrznego w ramach niesienia pomocy humanitarnej.

W aktualnej sytuacji geopolitycznej dla większości państw zasadniczym obszarem zastosowania lotnictwa wojskowego, w tym lotnictwa sił powietrznych pozostaje zakres działań zbrojnych, czyli ogólnie mówiąc prowadzonych w okresie wojny (abstrahując od prawnych aspektów i definicji wojny). W myśl współczesnych, ukształtowanych na podstawie wieloletnich doświadczeń założeń teoretycznych na działania lotnictwa wojskowego w ramach konfliktu zbrojnego składają się:

- działania mające na celu zdominowanie przestrzeni powietrznej (zwalczanie sił powietrznych przeciwnika) – Counter Air Operations;
- działania przeciw siłom naziemnym i nawodnym – Anti to Surface Force Air Operations;
- działania powietrzne na morzu – Maritime Air Operations;
- strategiczne działania powietrzne – Strategic Air Operations;
- wspierające działania powietrzne (powietrzne działania zabezpieczające) – Supporting Air Operations<sup>40</sup>.

Walka o zdominowanie przestrzeni powietrznej, określana też zwalczaniem powietrznego potencjału przeciwnika (Counter Air – CA), jest podstawowym zadaniem sił powietrznych realizowanym w operacjach militarnych. We współczesnych koncepcjach użycia lotnictwa w działaniach zbrojnych przyjmuje się, że lotnictwo będzie wykorzystywane do:

- zwalczania lotnictwa przeciwnika na lotniskach i w powietrzu;

---

<sup>40</sup> ATP-33C (AJP-3.3), Joint Air and Space Operations Doctrine, Ratification Draft, NATO MAS 1999.

- obezwładniania środków systemu obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk przeciwnika;
- niszczenia systemu dowodzenia lotnictwem, obroną powietrzną i przeciwlotniczą wojsk;
- zwalczania infrastruktury i zasobów wspomagających siły powietrzne.

Głównym celem walki o zdominowanie przestrzeni powietrznej jest w świetle współczesnych koncepcji operacyjnych lotnictwa zwalczanie środków napadu powietrznego (ŚNP) przeciwnika dla zapewnienia osłony, a co za tym idzie swobody działania wojskom własnym, stworzenie swobody wykorzystania przestrzeni powietrznej własnemu lotnictwu oraz utrudnienie lotnictwu przeciwnika swobodnego z niej korzystania.

Stopień opanowania przestrzeni powietrznej, niezbędny do osiągnięcia swobody działań, każdorazowo określa dowódca organizujący operacje militarne biorąc pod uwagę takie czynniki jak: sytuację militarną, zagrożenie, ryzyko, a przede wszystkim cele działań w tych operacjach. Cechą charakterystyczną sojuszniczej filozofii użycia lotnictwa jest dążenie do minimalizacji strat, stąd też uzyskanie panowania w powietrzu stanowi zazwyczaj preludium do każdej operacji militarnej<sup>41</sup>.

Działania przeciwko zasobom sił powietrznych są określane jako aktywność powietrzna skierowana przeciwko ofensywnym i defensywnym środkom powietrznym przeciwnika, w celu uzyskania i utrzymania pożądanego stopnia dominacji w przestrzeni powietrznej. Ocenia się, że wywalczenie panowania w przestrzeni powietrznej jest pożądanym, ale np. ze względu na ekonomię sił nie musi stanowić celu działań powietrznych.

W ramach walki o panowanie w przestrzeni powietrznej wyróżnia się ofensywną walkę z siłami powietrznymi przeciwnika oraz defensywną walkę z jego środkami napadu powietrznego.

Ofensywna walka z siłami powietrznymi przeciwnika (Offensive Counter Air – OCA) jest prowadzona przez lotnictwo głównie z własnej inicjatywy, natomiast działania defensywne (Defensive Counter Air – DCA) są głównie reakcją na rozpoczęcie działań przez przeciwnika. Celem defensywnej walki ze środkami napadu powietrznego (DCA), w ramach operacji militarych jest udaremnienie możliwości prowadzenia operacji powietrznych przez przeciwnika lub przynajmniej osłabienie ich skuteczności poprzez zadanie przeciwnikowi powietrznemu maksimum strat i zminimalizowanie strat własnych sił powietrznych drogą stosowania różnego rodzaju zabiegów ochronnych.

---

<sup>41</sup> ATP-42B, Counter Air Operations, NATO MAS 1992.

Działania ofensywne w ramach walki o przewagę w powietrzu w operacjach militarnych (OCA) są definiowane jako działania mające na celu niszczenie, obezwładnianie i ograniczenie potencjału sił powietrznych przeciwnika tak blisko jego źródeł jak to jest możliwe. Celem tych działań jest pomniejszenie potencjału bojowego jego sił powietrznych w czasie trwania konfliktu zbrojnego, poprzez niszczenie ich sił i środków na ziemi. Główny wysiłek w tego typu działaniach w pierwszej kolejności skupiony jest na zwalczaniu lotnictwa przeciwnika na ziemi, a przede wszystkim środkiem napadu powietrznego zdolnych do działań ofensywnych oraz stanowisk dowodzenia siłami powietrznymi. W drugiej kolejności są zwalczane obiekty mające wpływ na odtwarzanie zdolności bojowej sił powietrznych przeciwnika – punkty (bazy) zaopatrzenia, bazy remontowe itp.

W ramach działań ofensywnych (OCA) wykonywane są przez lotnictwo:

- uderzenia lotnicze na różnego rodzaju obiekty stanowiące zasoby powietrzne przeciwnika;
- obezwładnianie środków OP i OPL przeciwnika;
- osłona lotnictwa uderzeniowego przez lotnictwo myśliwskie: wymiatanie, towarzyszenie.

Zakłada się, że w ramach ofensywnej walki o przewagę w powietrzu, celem uderzeń lotniczych z zastosowaniem uzbrojenia konwencjonalnego, będzie zwalczanie głównie potencjału sił powietrznych przeciwnika na ziemi, a obiektami ataku najczęściej będą:

- samoloty (głównie uderzeniowe) na ziemi (na lotniskach);
- lotniska wraz z ich infrastrukturą (przede wszystkim drogi startowe i kołowania);
- stanowiska dowodzenia sił powietrznych;
- stanowiska startowe pocisków „ziemia – powietrze”;
- stanowiska startowe pocisków balistycznych i samosterujących, które stanowią zagrożenie dla własnych baz lotniczych;
- punkty (bazy) logistyczne i warsztaty naprawcze sił powietrznych<sup>42</sup>.

Operacje reagowania kryzysowego wpłynęły na modyfikację tych rozwiązań. W wielu przypadkach okazało się bowiem, że warunki w jakich prowadzono działania, mandat operacji, a także ograniczenia polityczne i prawno-międzynarodowe, co do celów, rozmachu i zakresu użycia siły, wymuszały zmiany w użyciu lotnictwa.

Cechą charakterystyczną użycia lotnictwa w wywalczeniu i utrzymaniu panowania w przestrzeni powietrznej stało się, zwłaszcza w operacjach wymuszania pokoju, ograniczanie

---

<sup>42</sup> AIRNORTH Air Interoperability Handbook, Ramstein 2000.

zniszczeń infrastruktury i koncentrowanie się na egzekwowaniu różnorodnych sankcji. Owe swoiste samoograniczanie się i defensywność użycia lotnictwa jest nowym trendem i trudno obecnie wyrokować na podstawie kilku zaledwie operacji jaka będzie przyszłość powyższej koncepcji.

Strategiczne działania powietrzne – Strategic Air Operations (SAO) prowadzone będą w myśl współczesnych koncepcji operacyjnego użycia lotnictwa wojskowego na poziomie strategicznym lub operacyjnym, a istotą ich będzie udział w operacji połączonej kształtowanej przez cele polityczne i przyjęte ograniczenia. Zakłada się, że ataki strategiczne prowadzone będą przeciwko wrogim ważnym centrom kierowania państwem lub siłami zbrojnymi lub innym istotnym celom składającym się z elementów dowodzenia, ośrodków produkcji wojennej oraz kluczowych obiektów infrastruktury gospodarczej. Coraz wyraźniej zauważalne jest umieszczanie na liście ataku strategicznego ośrodków produkcji, rozwoju broni masowego rażenia, a także środków jej przenoszenia. Także organizacje terrorystyczne stały się jednym z głównych sił zwalczanych w ramach strategicznych operacji powietrznych

Należy podkreślić, że ataki strategiczne będą należały do tych zadań lotnictwa sił powietrznych, które mogą być realizowane niezależnie od operacji lądowej czy morskiej. W ramach ataków strategicznych, obok lotnictwa sił powietrznych mogą być użyte rakiety samosterujące i pociski balistyczne.

Coraz klarowniej rysuje się trend ścisłej koordynacji działań sił specjalnych i lotnictwa w ramach ataku strategicznego, co wynika między innymi z wyraźnego przewartościowania oceny zagrożeń bezpieczeństwa po atakach z 11 września 2001 r.

Istotne miejsce we współczesnych założeniach użycia lotnictwa sił powietrznych mają działania prowadzone na korzyść wojsk lądowych. Przyjmuje się za kanon sztuki operacyjnej, że:

- wykonanie zadań przez wojska lądowe uzależnione jest bezpośrednio od efektów działań prowadzonych przez siły powietrzne, szczególnie w pierwszym etapie konfliktu;
- wykonanie uprzedzających uderzeń z powietrza gwarantuje osiągnięcie sukcesu również przez wojska lądowe, które wykorzystując efekty tych działań przejdą do prowadzenia operacji obronnej lub zaczepnej swoimi ugrupowaniami uderzeniowymi według koncepcji bitwy powietrzno-lądowej;
- warunkiem skutecznego rozpoczęcia zaczepnej operacji lądowej jest uzyskanie przewagi lub panowania w powietrzu.



Izolacja lotnicza (AI) jest jednym z zasadniczych zadań lotnictwa realizowanym na korzyść sił lądowych i morskich. Oznacza działalność lotnictwa mającą na celu zwalczanie naziemnego potencjału sił lądowych przeciwnika, rozmieszczonego w głębi obszaru (ugrupowania) przeciwnika i obejmuje zwalczanie drugich rzutów i odwodów operacyjnych przed użyciem ich na polu bitwy. Celem izolacji lotniczej jest stworzenie dogodnych warunków do prowadzenia działań przez pierwszorzutowe związki operacyjne sił zbrojnych w operacjach militarnych, a powinna zapewnić im czas i warunki do uchwycenia inicjatywy w działaniach bojowych.

Bezpośrednie wsparcie lotnicze (CAS) jest definiowane jako takie działanie lotnictwa przeciw siłom i środkom przeciwnika znajdującym się w styczności z siłami własnymi (lub w ugrupowaniu przeciwnika – desanty, siły specjalne lub powietrzno-szturmowe). Działania w ramach bezpośredniego wsparcia wymagają szczegółowej koordynacji użycia lotnictwa z ogniem i ruchem innych rodzajów wojsk. Zakłada się, że działania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego będą przynosić natychmiastowy efekt i bezpośrednio wpływać na przebieg walki wspieranych wojsk.

Bezpośrednie wsparcie lotnicze odgrywa szczególnie ważną rolę w zasadniczych okresach działań powietrzno-desantowych, powietrzno-manewrowych i morskich operacjach desantowych, gdzie skutecznie kompensuje brak lub niedostatek wsparcia ogniowego, realizowanego przez naziemne bądź morskie środki ogniowe<sup>43</sup>.

Zauważyć należy, że bezpośrednie wsparcie lotnicze przestało być domeną lotnictwa sił powietrznych. Lotnictwo sił lądowych w coraz szerszym stopniu przejmuje zadania bezpośredniego wsparcia lotniczego, zwłaszcza w operacjach reagowania kryzysowego, w warunkach działań w obszarach zurbanizowanych czy też specyficznych działaniach sił specjalnych.

Działania powietrzne na morzu – Air-Maritime Operations (AMO) będące domeną lotnictwa sił morskich w coraz większym stopniu są przejmowane, zwłaszcza w mniejszych państwach przez lotnictwo sił powietrznych. Zgodnie z współczesnymi założeniami użycia lotnictwa wojskowego w operacjach morskich, można wyróżnić trzy zasadnicze grupy działań, w których realizacji będzie brało udział lotnictwo. Obejmują one:

- walkę z siłami nawodnymi przeciwnika – Anti-Surface Unit Warfare (ASUW);
- zwalczanie okrętów podwodnych – Anti-Submarine Warfare (ASW);

---

<sup>43</sup> ATP-27C (AJP-3.3.2), Air Interdiction and Close Air Support, NATO MAS 1999.

- morskie działania przeciwlotnicze – Maritime Anti-Air Warfare (MAAW)<sup>44</sup>.

Celem działań lotnictwa związanych ze zwalczaniem sił nawodnych (ASUW) jest powstrzymanie przeciwnika przed skutecznym zastosowaniem przez niego zgrupowań sił nawodnych, takich jak zgrupowania uderzeniowe, desantowe czy też transportu morskiego. Zadania te są wykonywane przez samoloty oraz okręty podwodne i nawodne, a lotnictwo dzięki swoim możliwościom operacyjnym pozwala na zwiększenie tempa, zasięgu i natężenia tych działań. Lotnictwo realizuje szeroki zakres działań włączających misje obserwacji i rozpoznania o znaczeniu operacyjnym, a czasem wręcz strategicznym, czego klasycznym już przykładem może być kryzys kubański. Operacje lotnictwa w ramach zwalczania sił nawodnych przeciwnika dzielą się na ofensywne, mające na celu zachowanie kontroli nad własnym obszarem morskim lub defensywne mające na celu obronę własnych sił morskich przed siłami nawodnymi przeciwnika.

Z kolei celem użycia lotnictwa do walki z okrętami podwodnymi (ASW) jest uniemożliwienie przeciwnikowi skutecznego wykorzystania jego sił podwodnych. Lotnictwo morskie oraz sił powietrznych może być użyte do patrolowania obszarów morskich w celu wykrycia i rozpoznania okrętów podwodnych, do ich zwalczania oraz blokady portów bazowania. Działania lotnictwa sił powietrznych i morskich wykonujących te zadania mogą mieć charakter ofensywny lub defensywny<sup>45</sup>.

Lotnictwo sił powietrznych, uczestnicząc w morskich działaniach przeciwlotniczych, będą osłaniać siły morskie, porty i ważne obiekty marynarki przed atakiem i rozpoznaniem z powietrza. Należy w tym miejscu wyraźnie zaznaczyć, że działania sił morskich na morzu zasadniczo wspiera lotnictwo morskie będące integralną częścią tych sił. Udział lotnictwa ze składu sił powietrznych do tego typu działań nosi charakter wspierający – pomocniczy, w zakresie limitowanym jego możliwościami bojowymi (np. bazowaniem).

Obok typowo ogniowych zadań, związanych ze zwalczaniem celów powietrznych, naziemnych i morskich, lotnictwo wojskowe realizuje szerokie spektrum zadań związanych ze zwiększaniem mobilności sił zbrojnych, a także z uzyskiwaniem szeroko rozumianej przewagi informacyjnej. Działania tego typu są określane jako wspierające działania powietrzne i obejmują takie działania, które będą prowadzone w celu zabezpieczenia (wsparcia) realizacji głównych zadań przez siły powietrzne, ale również pozostałe komponenty połączonych sił w operacjach. Zadania lotnictwa wsparcia ukierunkowane będą na prowadzenie działań w ramach:

---

<sup>44</sup> ATP-34B, Tactical Air Support for Maritime Operations (TASMO), NATO MAS 1996

<sup>45</sup> JP 3-04, Doctrine for Joint Maritime Operations (Air), Washington 1991.

1. obserwacji i rozpoznania przestrzeni powietrznej – Air Reconnaissance and Surveillance (ASR). Działania te polegać będą na zbiorze wszystkich informacji dotyczących składu, rozmieszczenia i charakteru operacji sił przeciwnika, pogody i warunków terenowych w obszarze, gdzie będą wykonywane zadania. Obserwacja powietrzna powinna być prowadzona przez rozpoznawcze statki powietrzne (rozpoznanie radioelektroniczne i fotograficzne), samoloty systemu wczesnego wykrywania – Airborne Early Warning (AEW), samoloty połączonego systemu obserwacji – określania obiektów uderzeń i rozpoznania – Joint Surveillance, Targeting and Reconnaissance System (JSTARS), morskie samoloty patrolowe – Maritime Patrol Aircraft (MPA) oraz bezzałogowe statki powietrzne – Unmanned Aerial Vehicles (UAVs). Reagowanie kryzysowe poszerzyło zakres powyższych działań o rozpoznanie obszarów klęsk żywiołowych, tak jak to miało miejsce w czasie powodzi w Polsce i Niemczech w 1997 r. To właśnie lotnictwo wojskowe rozpoznawało obszary zalane przez Odrę i było pomocne w wypracowaniu szeregu decyzji przez sztaby kryzysowe.
2. kierowania i dowodzenia z powietrza (Airborne – Command and Control) zgodnie z współczesnymi założeniami użycia lotnictwa obejmuje wykorzystywanie samolotów wczesnego ostrzegania systemu AWACS – Airborne Early Warning (AEW), połączonego systemu obserwacji, określania obiektów uderzeń i rozpoznania (JSTARS) oraz powietrznych stanowisk dowodzenia pola walki – Airborne Battlefield Command and Control Centre (ABCCC) do dowodzenia siłami powietrznymi realizującymi działania ofensywne jak i defensywne w operacji połączonej;
3. walki elektronicznej – Electronic Warfare (EW), prowadzonej w celu maskowania własnych działań w spektrum elektromagnetycznym oraz uniemożliwienia lub zmniejszenia możliwości prowadzenia działań przez przeciwnika, drogą zakłócania pracy jego systemów łączności dowodzenia wojskami, rozpoznania i kierowania ogniem;
4. transportu powietrznego – Airlift (strategiczny – Strategic Airlift i taktyczny – Tactical Airlift), który gwarantuje komponentom sojuszniczych sił połączonych szybkie dostarczanie ludzi, sprzętu i zaopatrzenia lub ewakuację z rejonu działań bojowych. Transport wojskowy wykorzystywany jest także często do niesienia pomocy humanitarnej, zwalczania skutków klęsk żywiołowych i katastrof przemysłowych. Można zaryzykować stwierdzenie, że zwłaszcza w czasie pokoju lotnictwo transportowe z racji ilości zadań realizowanych na korzyść środowiska

cywilnego jest bardziej cywilne niż wojskowe. Warto też wspomnieć o akcji serce profesora Religi w której zasadniczą rolę odegrała szybkość transportu oferowana przez wojskowe samoloty transportowe.

5. tankowania w powietrzu – Air to Air Refuelling (AAR), które przyczynia się do zwiększania rozmachu działań powietrznych realizowanych w ramach operacji połączonych poprzez powiększanie potencjału, zwiększanie zasięgu oddziaływania, długotrwałości realizacji wielu zadań, elastyczności, mobilności, a tym samym umożliwia użycie lotnictwa i koncentrowanie go w miejscu i czasie najbardziej potrzebnym;
6. specjalnych działań powietrznych – Special Air Operations, które są działaniami powietrznymi prowadzonymi przez specjalnie zorganizowane, wyszkolone i wyposażone siły w celu osiągnięcia wojskowych, politycznych, ekonomicznych lub psychologicznych celów przy pomocy niekonwencjonalnych środków militarnych;
7. poszukiwania i ratownictwa – Search and Rescue (SAR) oraz bojowego poszukiwania i ratownictwa – Combat Search and Rescue (CSAR) obejmujących wykorzystanie zarówno samolotów jak i śmigłowców, wyspecjalizowanych zespołów i sprzętu w celu poszukiwania i ratowania personelu będącego w niebezpieczeństwie na ziemi lub na morzu. To z reguły siły powietrzne każdego państwa są zasadniczym komponentem narodowych systemów ratownictwa lotniczego i to lotnicy wojskowi pełnią nieustanne dyżury aby nieść pomoc, gdy zachodzi taka potrzeba<sup>46</sup>.

Reasumując, współczesne lotnictwo wojskowe odgrywa znaczącą rolę nie tylko w klasycznych operacjach militarnych, ale również w szerokim spektrum działań reagowania kryzysowego wykraczających poza dotychczas sformułowane klasyczne zadania sił zbrojnych. Na podstawie doświadczeń dotychczasowych operacji zbrojnych można przyjąć, że lotnictwo wojskowe w klasycznych konfliktach zbrojnych nadal tworzyć będzie dogodne warunki działań dla wszystkich komponentów sił wojskowych realizujących szeroką gamę zadań, z których podstawowym pozostanie opanowanie przestrzeni powietrznej. Przygotowania do działań w ramach klasycznego konfliktu zbrojnego będą kształtowały doktrynę, koncepcje użycia, organizację i wyposażenie lotnictwa wojskowego.

Tym niemniej można zaryzykować twierdzenie, że przyszłość lotnictwa wojskowego w dającej się przewidzieć przyszłości determinować będą przede wszystkim szeroko rozumiane działania reagowania kryzysowego. Potrzeba wykraczania poza stricte militarne zadania o

---

<sup>46</sup> J. Karpowicz, E. Cieślak, W. Marud, op. cit.

charakterze ogniowym, ścisła koordynacja działań z partnerami cywilnymi i przejmowanie zadań dotychczas charakterystycznych dla organów policji. Charakteryzujące lotnictwo wojskowe możliwości bojowe, dzięki którym jest ono uznawane za kluczowy komponent sił zbrojnych, przyczynią się do utrwalenia jego znaczącej pozycji w działaniach reagowania kryzysowego prowadzonych w wymiarze powietrzno-lądowym lub powietrzno-lądowo-morskim.

Najbliższa przyszłość w obszarze użycia lotnictwa wojskowego będzie niewątpliwie powiązana z udziałem w operacjach połączonych z innymi rodzajami sił zbrojnych. Operacjom powietrznym będzie towarzyszyło powszechne użycie powietrznych systemów dowodzenie lotnictwem i systemów rozpoznawczo-uderzeniowych typu „JSTARS” i „AWACS”. Prowadzenie operacji powietrznych będzie w coraz szerszym stopniu wspierane systemami kosmicznymi. Należy w tym obszarze uwzględniać użycie informacji pozyskiwanych poprzez satelitarne systemy rozpoznawcze i powszechne użycie satelitów telekomunikacyjnych do przesyłania i transmisji różnorodnych danych między sztabami sił powietrznych i między ośrodkami dowodzenia, a jednostkami wykonawczymi sił powietrznych. Wiele przesłanek wskazuje na to, że w skład systemów walki sił powietrznych wejdą szerokim frontem bezzałogowe statki powietrzne zabezpieczające ośrodki planowania działań w aktualne informacje o sytuacji operacyjno-taktycznej, a nawet włączane do ugrupowań taktycznych w celu wykrywania i wskazywania celów zgrupowaniom uderzeniowym. Wyposażenie lotnictwa sił powietrznych będzie coraz szerszym frontem opanowywane przez platformy posiadające cechy utrudnionej wykrywalności i wysokiej manewrowości. Będą one wyposażane w lotnicze środki bojowe dalekiego zasięgu i dużej precyzji trafienia w cel.

Dalsza przyszłość lotnictwa sił powietrznych to prawdopodobnie działanie w środowisku asymetrycznym w wielu płaszczyznach. Asymetria będzie zapewne obejmowała dążenie do uzyskania już w początkowym okresie konfliktu przewagi zarówno ilościowej jak i jakościowej (technologicznej) nad przeciwnikiem. Podstawą działań lotnictwa sił powietrznych będzie dążenie do uzyskania przewagi informacyjnej nad potencjalnym przeciwnikiem. Przewaga tego typu będzie pozyskiwana na długo przed rozpoczęciem działań bojowych. Lotnictwo będzie przygotowywane pod względem technicznym i logistycznym do zaangażowania w konflikty o skali globalnej, wykraczającej poza granice sojuszy militarnych

i poszczególnych państw. Stąd podstawowym wymaganiem stawianym siłom powietrznym będzie posiadanie zdolności określanej jako globalna mobilność<sup>47</sup>.

Wymienionym parametrom lotnictwa wojskowego będą niewątpliwie towarzyszyły takie właściwości, jak wielozadaniowość lotnictwa, duża precyzja i siła uderzeń lotniczych. Lotnictwo będzie brało udział w obronie przeciwrakietowej rozumianej jako przeciwdziałanie uderzeniom rakiet balistycznych ziemia-ziemia (woda) oraz kosmos-ziemia. Nieodłącznym komponentem wszelkich działań lotnictwa będzie wszechstronne ich wspieranie przez systemy logistyczne, WRE oraz dyskretnej transmisji danych w sieciach sił powietrznych i innych rodzajów sił zbrojnych. Ich celem będzie dążenie do utrudnienia przeciwnikowi wykrycia zamiarów sił własnych, precyzyjne zidentyfikowanie obiektów uderzeń, zapewnienie niezakłóconego dotarcia sił uderzeniowych w rejon celów, precyzyjne użycie uzbrojenia i zabezpieczenie bezpiecznego powrotu znad terytorium przeciwnika. Naczelną zasadą użycia lotnictwa w działaniach zbrojnych będzie dążenie do minimalizowania strat własnych i eliminacja tzw. efektów niepożądanych towarzyszących błędom podczas atakowania sił przeciwnika.

#### **Literatura:**

1. AAP-15F, Glossary of Abbreviations Used in NATO Documents, NATO MAS 1999.
2. AAP-6(2000)PL, Słownik terminów i definicji NATO, Warszawa 2001.
3. AIRCENT Manual Number 80-6. Tactical Employment, Ramstein 1996.
4. AIRNORTH Air Interoperability Handbook, Ramstein 2000.
5. AJP-01B, Allied Joint Doctrine, NATO MAS 2000.
6. AJP-3, Allied Joint Operations, 3rd Study Draft, NATO MAS 2000.
7. ATP-27C (AJP-3.3.2), Air Interdiction and Close Air Support, NATO MAS 1999.
8. ATP-33C (AJP-3.3), Joint Air and Space Operations Doctrine, Ratification Draft, NATO MAS 1999.
9. ATP-34B, Tactical Air Support for Maritime Operations (TASMO), NATO MAS 1996.
10. ATP-40C (AJP-3.3.5), Doctrine for Airspace Control in Times of Crisis and War, NATO MAS 2001.
11. ATP-42B, Counter Air Operations, NATO MAS 1992.
12. JP 3-04, Doctrine for Joint Maritime Operations (Air), Washington 1991.

---

<sup>47</sup> R. A. Mason, Przyszłość sił powietrznych. Koncepcja zadań operacyjnych, (w:) „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej”, 1999 nr 1.

13. Karpowicz J., Cieślak E., Marud W., Podstawy taktyki lotnictwa Sił Powietrznych, AON, Warszawa 2002.
14. Karpowicz J., Militarny aspekt wsparcia operacji pokojowych, (w:) „Myśl Wojskowa”, 2000 nr 3 (608).
15. Maślak Z., Kozłowski K., Krawczyk P., Podstawy użycia lotnictwa myśliwskiego, AON, Warszawa 2002.
16. Mason R. A., Przyszłość sił powietrznych. Koncepcja zadań operacyjnych, (w:) „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej”, 1999 nr 1.
17. Zabłocki E., Współczesne siły powietrzne, AON, Warszawa 1999.



## **PERSPEKTYWY LOTNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ**

Zapewnienie bezpieczeństwa narodowego jest i pozostanie dla Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej zadaniem o najwyższym znaczeniu, którego realizacja wymusza wykorzystanie, w razie potrzeby, całego posiadanego zasobu sił i środków będących w dyspozycji państwa, w tym lotnictwa Marynarki Wojennej.

Decyzje polityczne w sprawie wprowadzenia Polski do rozszerzonego obszaru wspólnego bezpieczeństwa w Europie wymagały podjęcia kompleksowych działań dostosowujących system obronny, w tym głównie Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, do funkcjonowania w nowych warunkach. Wiązało się to z potrzebą opracowania długofalowego, co najmniej kilkunastoletniego, programu działań dostosowawczych oraz modernizacji strukturalnej, funkcjonalnej i technicznej Sił Zbrojnych, którego celem byłoby stworzenie warunków stopniowego dostosowania Sił Zbrojnych RP do aktualnych i perspektywicznych potrzeb obronnych.

Wraz z osiągnięciem członkostwa w NATO, lotnictwo MW systematycznie i konsekwentnie doskonali swoje zdolności w celu sprostania w większości nieprzewidywalnym zagrożeniom trudnym do przewidzenia co do czasu, wymiaru i zasięgu. Ich charakter wymusza konsolidację wysiłków w wymiarze europejskim, jak i transatlantyckim. Jako członek NATO dysponujemy solidnymi gwarancjami bezpieczeństwa, zaś członkostwo w Unii Europejskiej przyczyni się do ich wzmocnienia.

Realizacja rozwoju i zadań bieżącego funkcjonowania ukierunkowane były na rozwijaniu w SZ RP w tym w MW niezbędnych zdolności do prowadzenia wspólnych z Sojuszem i państwami koalicji operacji i misji pokojowych, przyspieszeniu procesu ich przebudowy strukturalnej i stworzeniu warunków do modernizacji technicznej.

Stan sił lotniczych Marynarki Wojennej jest wypadkową oraz kompromisem pomiędzy założeniami planistycznymi uwzględniającymi podjęte zobowiązania sojusznicze w ramach PCC, celów Sił Zbrojnych NATO oraz wymagań długoterminowych dla RP, a możliwościami ekonomicznymi (kondycją ekonomiczną), państwa w tym realizacji zadań ponadplanowych.

W ślad za postępującą przebudową strukturalną wojsk i modernizacją poprawiać się będzie interoperacyjność z sojuszniczymi siłami zbrojnymi, zapewniając uzyskanie zdolności koniecznych do udziału we wspólnych operacjach.

Kierunki rozwoju lotnictwa MW powinny być spójne ze strategią bezpieczeństwa i wojskową Rzeczypospolitej Polskiej oraz z kierunkami rozwoju sztuki wojennej. W tym kontekście ważne wydaje się sformułowanie uwarunkowań i kryteriów pozwalających wkomponować i charakteryzować rolę lotnictwa MW w wojnie i operacji.

Obecnie i przyszłościową podstawową formą prowadzenia operacji są operacje połączone. Na ich tle można określić rolę lotnictwa MW w osiągnięciu celów operacji oraz zakres zadań tych sił w relacji z innymi rodzajami sił zbrojnych. Znajduje to odzwierciedlenie w najnowszych pracach traktujących o operacjach połączonych. Z tego względu kryterium to jako jedno z wielu musi uwzględniać miejsce operacji, czy na własnym terytorium czy poza własnym terytorium.

Siły lotnicze Marynarki Wojennej, ich wielkość, organizacja, rozmieszczenie i wyposażenie są systematycznie dostosowywane do zmieniających się potrzeb obronnych oraz możliwości i warunków społeczno-ekonomicznych państwa polskiego.

Konieczność uwzględnienia aspektów wynikających z zobowiązań sojuszniczych spowodowała, że zgodnie z „Programem ...” główny wysiłek lotnictwa MW skierowany zostanie m.in. na doprowadzenie ich, do pełnej interoperacyjności z NATO i osiągnięcie przez tę część sił zbrojnych standardów Sojuszu w zakresie uzbrojenia, wyposażenia, mobilności i możliwości realizacji zadań w różnych warunkach głównie w wymiarze narodowym.

W wyniku takiego założenia dążyć się będzie do uproszczenia struktur oraz ich dostosowywanie do wypełniania nowych misji i zadań stojących przed lotnictwem MW. Podporządkowana temu celowi jest również polityka kadrowa SZ RP, której założenia tj. wprowadzenie tożsamości stopnia z zajmowanym stanowiskiem, a także zrównanie wielkości naboru kadr z wielkością planowanych zwolnień - ma na celu zrównanie stanu etatowego ze stanem ewidencyjnym. Aby zminimalizować skutki społeczne powyższego rozwiązania nastąpi stopniowy wzrost uzawodowienia w kolejnych latach.

Perspektywy lotnictwa Marynarki Wojennej, w tym zmiany strukturalno-organizacyjne w lotnictwie MW, zostały oparte na następujących przesłankach:

Morze Bałtyckie, w aktualnej sytuacji politycznej, straciło na znaczeniu jako teatr ewentualnego konfliktu zbrojnego. Nie widzi się zatem uzasadnionych przesłanek do rozwoju

lotnictwa sił morskich ponad racjonalne potrzeby związane z reprezentowaniem polskich sił morskich w akwenie Morza Bałtyckiego i poza nim.

Dominującą tendencją reform wprowadzanych w Siłach Zbrojnych RP jest zmniejszanie ich liczebności, ograniczanie struktur i pozbywanie się zbędnej infrastruktury, umożliwiając w ten sposób pozyskanie środków na modernizację techniczną i wyposażanie w najnowsze systemy uzbrojenia, dowodzenia i kierowania walką oraz zwiększenie stopnia uzawodowienia.

Stosownie do perspektywy dalszej stabilizacji dobrosąsiedzkich stosunków w regionie Morza Bałtyckiego oraz minimalizacji zagrożenia konfliktem zbrojnym, Lotnictwo Marynarki Wojennej powinno zostać poddane restrukturyzacji doskonalącej jego zdolności skutecznego prowadzenia działań, głównie w wymiarze narodowym.

Zakładamy, że lotnictwo Marynarki Wojennej skupi się na lotnictwie patrolowo-rozpoznawczym, z możliwością zwalczania okrętów podwodnych i nawodnych oraz lotnictwie śmigłowym ukierunkowanym na zwalczanie okrętów podwodnych oraz SAR.

Lotnictwo MW powinno być zatem mniejsze, ale nowocześniejsze, przynoszące oszczędności przeznaczane na modernizację sił pływających i prace badawczo- rozwojowe.

W zakresie pokojowego funkcjonowania SZ RP przewiduje się:

- doskonalenie struktury wewnętrznej jednostek lotniczych MW poprzez ich lepsze ukompletowanie stanem osobowym, nowoczesnym uzbrojeniem i sprzętem wojskowym oraz środkami bojowymi i materiałowymi. Znaczący wysiłek organizacyjny i materiałowy skierować na rozwój elementów wsparcia i zabezpieczenia;
- współdziałanie w usuwaniu skutków katastrof i klęsk żywiołowych;
- przeciwdziałanie atakom terrorystycznym na terenie kraju;
- doskonalenie wielodyscyplinarnych umiejętności stanów osobowych sił zbrojnych;
- zwiększenie możliwości rozpoznania z powietrza morskiej sytuacji nawodnej i podwodnej.

Do końca 2010 r. przewiduje się przeprowadzenie zmian strukturalno-organizacyjnych ukierunkowanych na dostosowanie struktury lotnictwa Marynarki Wojennej do przyszłych potrzeb Sił Zbrojnych RP.

Do końca 2004 r. Lotnictwo Marynarki Wojennej powinno zostać zorganizowane w pułk lotnictwa posiadający trzy eskadry lotnicze, dwie bazy lotnicze oraz dwie baterie

przeciwlotnicze. W przypadku podjęcia decyzji o bazowaniu na dwóch lotniskach stałych należałoby stosownie do tego dostosować strukturę baz lotniczych.

Rozpoczęte sukcesywne wycofywanie przestarzałego sprzętu będącego na wyposażeniu Lotnictwa Marynarki Wojennej spowoduje w najbliższych latach zmniejszenie ilości statków powietrznych.

Przewiduje się, że w 2004 r. na wyposażeniu Pułku Lotnictwa Marynarki Wojennej znajdować się będzie około 45 samolotów i śmigłowców. Wsparcie lotnicze, przez samoloty wielozadaniowe, na korzyść MW realizować będzie lotnictwo WLOP.

Uważamy, że należy dążyć do ograniczenia ilości typów samolotów np.: powinien być jeden typ samolotu patrolowego stanowiącego platformę samolotu patrolowo-rozpoznawczego oraz dwa typy śmigłowców – jeden cięższy – do ZOP i SAR i drugi lżejszy do operowania z okrętów do realizacji ZOP i SAR (w ogólnej ilości statków powietrznych optymalna struktura powinna wynosić: 10-12 samolotów patrolowych oraz 10-12 śmigłowców cięższych i 10-12 śmigłowców typu lekkiego).

W przyszłości istnieje inny wariant przebudowy struktury lotnictwa MW z możliwością tworzenia 2-3 baz lotniczych MW o funkcjach łączących bazę i eskadry lotniczej z jednoczesnym uproszczeniem struktury dowodzenia lotnictwem Marynarki Wojennej.

\* \* \*

Przedstawione wyżej kierunki świadczą, że Sztab Generalny WP, posiada wizję wariantową rozwoju lotnictwa MW. Jednakże jaka struktura organizacyjna lotnictwa MW będzie przyjęta, wyniknie z gier decyzyjnych w Sztabie Generalnym WP, z udziałem Dowództwa MW, w ramach rozpatrywania struktur organizacyjnych tego rodzaju wojsk, do ujęcia w opracowywanym „Programie rozwoju SZ RP w latach 2005-2010”.

Siły lotnictwa MW muszą w przyszłości być w stanie wносить stały i widoczny wkład w skali narodowej i sojuszniczej. Oznacza to utrzymanie różnorodności opcji działań kryzysowych i zdolności do obrony kraju i obszaru Sojuszu. Dlatego też istnieje potrzeba poprawy posiadania broni precyzyjnego rażenia i środków rozpoznania radioelektronicznego i termowizyjnego, co powinno odzwierciedlić się w planach modernizacyjnych SZ RP w latach następnych.

Ponadto, po 2010 r. należy rozpatrzyć możliwość wprowadzenia do lotnictwa MW bezpilotowych środków rozpoznania (BSR), zdolnych do działania na akwenach morskich oraz zwiększyć środki na wydatki majątkowe w SZ RP, co wynika z ustawy. Kierunek więc został określony.

## **ZBIOROWY PORTRET NASZEJ MARYNARKI**

W czerwcu Marynarka Wojenna otrzymała na swoje doroczne święto, a poniekąd i na swoje, przypadające w listopadzie 85. urodziny, jakże miły prezent wydany drukiem album „Marynarka Wojenna”<sup>48</sup>, z blisko 350. kolorowymi zdjęciami ukazującymi jej aktualne oblicze. Można powiedzieć, że oto mamy swoisty zbiorowy portret naszej Marynarki Wojennej A.D. 2003.

Autorem albumu jest Marian Kluczyński, znany fotoreporter, także piszący dziennikarz (przez szereg lat członek zespołu redagującego pismo MW „Bandera”). Przygotował on zestaw świetnie dobranych zdjęć, a wydawca gdyńskie Przedsiębiorstwo Promocyjne EFFECT – Władysław Żelazny, sprawił im gustowną edytorską oprawę. Sfinalizowanie prac nad albumem stało się możliwe dzięki sponsorskiemu wsparciu ze strony kilkunastu firm i instytucji współpracujących, bądź tylko sympatyzujących z Marynarką Wojenną.

Wielu ludzi z Marynarki Wojennej znajdzie w albumie swoje zdjęcie, a jeśli nie swoje, to zapewne kolegów, podwładnych czy przełożonych. Odnajdzie podobizny okrętów, śmigłowców, samolotów, także obsługiwanych urządzeń technicznych i uzbrojenia oraz znajome morskie i portowe pejzaże. Ponadto znajdzie dziesiątki scen – migawek z codziennej służby marynarskiej.

Takim jak ja, starszym panom, którzy już od ładnych paru lat pozostają poza MW, w stanie spoczynku, również rezerwistom, daje możliwość poznania istotnych zmian narzuconych Marynarce przez wymogi mijającego czasu.

M. Kluczyński przyzwyczał nas nie tylko do fotografii strictly reporterskich – merytorycznie trafnych, technicznie bezbłędnych, ale i do fotografii o wysokich walorach artystycznych. Takie wszak dotąd publikował w czasopiśmie – zwłaszcza w „Banderze” – w książkach, kalendarzach, na pocztówkach (wielu serii), takie prezentował na wystawach swojej twórczości.

Cenną miarą uznania dla jego talentu jest II nagroda za fotogram „Start rakiety” z pokładu ORP „Metalowiec”, przyznana w konkursie zdjęć o tematyce morskiej, rozpisany

---

<sup>48</sup> M. Kluczyński, Marynarka Wojenna – Polish Navy, album ze zdjęciami, wyd. Przedsiębiorstwo Promocyjne EFFECT – Władysław Żelazny, Gdynia 2003, wydanie I, 176 stron.

niedawno przez redakcję renomowanego amerykańskiego miesięcznika „Proceedings”. Dodam, że do udziału w tymże konkursie stanęło 200 fotografików z różnych stron świata. Nagrodzony fotogram znalazł się, a jakże, w albumie „Marynarka Wojenna”. Gdy się nań patrzy, zadziwia reporterskim refleksem autora i dynamizmem obrazu.

Na pełne ekspresji zdjęcia napotyka się w albumie co parę stron. Zwrócić chciałbym uwagę na kilka z nich:

- strona 2 – maszerujący marynarze z Kompanii Reprezentacyjnej Marynarki Wojennej;
- strona 30 – ORP „Warszawa” wystrzeliwuje raketowe bomby głębinowe;
- strony 50-51 – zespół okrętów w szyku torowym;
- strony 60-61 – likwidowanie zapór minowych przez ORP „Kraków”;
- strony 72-73 – grupa specjalna płetwonurków w akcji;
- strony 86-87 – przekazywanie rozbitka z okrętu na pokład śmigłowca;
- strony 116-117 – „Anakonda” osiada na powierzchni wody. Wydaje się, że ruch zatrzymany został w każdym kadrze jakby tylko na mgnienie oka i że zaraz ożyje.

Marian Kluczyński okazał się nie lada romantykiem! Wręcz malarsko piękne jest zdjęcie na stronie 24: ORP „Orzeł” „idzie” po rozzłoconym promieniami jesiennego słońca morzu. W podobnym stylu utrzymane są zdjęcia na stronach 4-5, 64-65 i 78. Urzeka też lirycznym nastrojem fotogram zamieszczony na stronach 104-105 - „Wodnikowi” ustępuje z drogi kuter rybacki. Na morzu panuje sztil. W gładkiej toni odbijają się, lekko drgając, sylwetki obu jednostek. Rój mew nad wodą. Tylko romantyk mógł coś takiego uwiecznić na kliszy.

Ozdobę albumu stanowią zdjęcia kilku dziewcząt, które zafascynowane służbą na morzu, zaciągnęły się do Marynarki Wojennej RP. Uroda tychże panien oraz elegancja ich mundurów sprawiają, że zdjęcia na stronach 136-137 czynią wrażenie wyjętych ze zmilitaryzowanego żurnalu mody lub reprodukcji kadrów morskiego filmu fabularnego.

Album zamykają fotki typowo reporterskie, wykonane podczas wspólnych ćwiczeń sojuszniczych flot, świąt wojskowych, uroczystości religijnych, promocji oficerów, występów artystycznych, festynów, zawodów sportowych etc. Na wieczną rzeczy pamiątkę.

Tekst „słowa wstępnego”, pióra Janusza Walczaka, podpisy pod zdjęciami, jak również tytuł albumu, są w dwóch językach – polskim i angielskim. Ułatwić to niewątpliwie może naszym sojusznikom z NATO, jak i różnym osobom z innych krajów, lepsze poznanie Marynarki Wojennej RP - Polish Navy.

Dostrzeżona przeze mnie niezgodność treści podpisu pod jednym ze zdjęć z oglądem rzeczywistości, a także powtórzenie tego samego zdjęcia na dwóch różnych stronach, nie pomniejszają w żadnym razie walorów albumu.



## **KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ ROK 2003**

### **STYCZEŃ**

#### **2**

W jednostkach Marynarki Wojennej odbyła się inauguracja nowego roku szkoleniowego. Na okrętach w Gdyni, Helu, Kołobrzegu i Świnoujściu podniesiono galeę banderową. Dowódcy jednostek na uroczystych zbiórkach przedstawili zasadnicze zadania postawione MW na 2003 r.

W Marynarce Wojennej w 2003 r. zaplanowano udział w ponad 300 manewrach krajowych i międzynarodowych, ćwiczeniach i treningach dowódczo-sztabowych w kraju i zagranicą oraz wejście kolejnych okrętów do Sił Natychmiastowego Reagowania NATO. W kraju odbędą się ponad 160 ćwiczeń na szczeblu taktycznym. Jednostki MW uczestniczyć będą w 50 manewrach wraz z siłami morskimi państw NATO i Partnerstwa dla Pokoju. Ponad 90 ćwiczeń dowódczo-sztabowych i treningów odbędą oficerowie sztabów oraz obsady stanowisk dowodzenia. Odbędzie się 12 zagranicznych rejsów połączonych z ćwiczeniami typu „PASSEX” oraz kilkaset międzynarodowych konferencji planistycznych, seminariów, spotkań i konferencji grup roboczych. Największymi manewrami międzynarodowymi z udziałem MW RP będzie ćwiczenie „BALTOPS”. Do najważniejszych należą: „Blue Game”, „Baltic Porpoise”, „Open Spirit”, „Cooperative Baltic Eye” i „SQUADEX” oraz krajowe ćwiczenie „Murena”.

Do Stałego Zespołu Obrony Przeciwminowej NATO (Mine Counter Measure Forces North - MCM FORNORTH) wejdzie kolejny polski niszczyciel min „Flaming”. Na początku roku fregata raketowa „Gen. Kazimierz Pułaski” weźmie udział w ćwiczeniach stałego zespołu sił okrętowych NATO (Standing Naval Forces Atlantic – STANAVFORLANT), po których przejdzie do Wielkiej Brytanii, gdzie odbędzie cykl szkoleniowo-egzaminacyjny przed wejściem w skład Sił Natychmiastowego Reagowania NATO.

#### **10**

W Marynarce Wojennej odbyło się pierwsze w tym roku posiedzenie Rady SAR. Podsumowano działalność systemu Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w nowych strukturach, które funkcjonują od 01 stycznia 2002 r. Oceniono stan prac nad udoskonaleniem systemu ratownictwa, dotychczasowe współdziałanie wszystkich jego elementów oraz omówiono plan pracy Rady SAR na 2003 r. Podczas podsumowania funkcjonowania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w pierwszym roku działalności, Rada SAR nie

wniosła zastrzeżeń co do realizacji procedur ratowniczych podczas ubiegłorocznych akcji poszukiwania i ratowania życia na morzu. Podsumowano stan prac nad utworzeniem systemu zwalczania zanieczyszczeń na morzu oraz rozmawiano o problemach udoskonalania procedur ratowniczych.

W sytuacji nasilającego się ruchu turystyczno-sportowego na morzu zwiększyła się liczba akcji ratowania życia windsurferów, żeglarzy i pletwonurków. Dlatego podczas prac Rady SAR dużo uwagi poświęcono wprowadzeniu udoskonalonych rozwiązań, aby zapewnić jak największe bezpieczeństwo pływania jednostkom sportowym.

## 26

Po 200 dniach działań w ramach operacji „Trwała Wolność” do kraju powróciła pierwsza załoga okrętu wsparcia logistycznego „Kontradmiral Xawery Czernicki”. Okręt, już z nową załogą, nadal operuje w rejonie Zatoki Perskiej w składzie V Floty Stanów Zjednoczonych. W bazie morskiej w Świnoujściu odbyło się powitanie marynarzy powracających z Zatoki Perskiej.

ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki” 10 lipca 2002 r. opuścił port wojenny w Świnoujściu i wypłynął w rejon Zatoki Perskiej. Wspólnie z jednostkami z innych państw koalicji antyterrorystycznej operował w składzie V Floty Stanów Zjednoczonych. Okręt wykonuje zadania wsparcia, zabezpieczenia i ochrony jednostek uderzeniowych V Floty US Navy oraz okrętów innych bander uczestniczących w operacji „Enduring Freedom”. Pierwszą, ponad 40-osobową załogą dowodził kpt. mar. Grzegorz Okuljar. ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki” operuje w działaniach międzynarodowych grup taktycznych, w trudnych warunkach operacyjnych, nawigacyjnych, hydrometeorologicznych i technicznych. Załoga realizowała wszystkie zadania działając w rejonie, gdzie istnieje wysokie prawdopodobieństwo ataków terrorystycznych. Marynarze zostali wysoko ocenieni przez Dowództwo 5 Floty USA, a okręt sprawdził się na trudnych wodach Zatoki Perskiej. 21 grudnia 2002 r. załoga przeprowadziła akcję ratowania marynarzy cywilnego statku bandery irańskiej, który uległ uszkodzeniu podczas sztormu na Zatoce Perskiej i ostatecznie zatonął. Uratowano wszystkich dziewięciu marynarzy irańskich.

Misja okrętu z pierwszą załogą przewidywana była na okres 6 miesięcy. W kraju gotowa do rotacji pozostawała kolejna załoga. Władze państwa podjęły decyzję o przedłużeniu udziału okrętu w operacji „Trwała Wolność”. W rejon operacji przetransportowana została druga kilkudziesięcioosobowa załoga, która przejęła okręt i rozpoczęła kontynuowanie zadań kilka dni temu. Zmianą dowodził kmdr ppor. Jacek Rogalski, z 2 dywizjonu okrętów transportowo-minowych w Świnoujściu.

Do bazy Marynarki Wojennej w Gdyni-Oksywiu wszedł stały zespół okrętów Sił Natychmiastowego Reagowania NATO – STANAVFORLANT, w celu przygotowania do wspólnych ćwiczeń zespołu STANAVFORLANT, z polskimi okrętami i lotnictwem morskim. Międzynarodowe siły przeprowadzą operację poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych, operacje pokojowe, monitoring sytuacji nawodnej i powietrznej, niszczenie celów nawodnych oraz powietrznych.

## LUTY

### 3

Z wizytą w Marynarce Wojennej przebywał ambasador Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w Polsce Michael Pakenham. Wizyta rozpoczęła się od spotkania z dowódcą Marynarki Wojennej adm. floty Ryszardem Łukasikiem. Ambasador przebywał również w bazie morskiej w Gdyni, gdzie zwiedził okręty 3 Flotyli Okrętów.

### 3-9

Na Bałtyku odbyły się manewry Sił Natychmiastowego Reagowania NATO. Ich głównymi elementami były: osłona szlaków komunikacyjnych przed atakami okrętów podwodnych i lotnictwa morskiego, prowadzenie operacji pokojowych, strzelania artyleryjskie do celów nawodnych oraz działania w trudnych warunkach. W ćwiczeniu uczestniczył Stały Zespół Morski NATO na Atlantyku, w składzie którego operowały fregata rakietowa Gen. Kazimierz Pułaski", okręt podwodny Orzeł" oraz śmigłowce i samoloty lotnictwa morskiego Polski i Niemiec. Trzon sił nawodnych stanowiły fregaty rakietowe typu „Oliver Hazard Perry”: amerykańska „Halyburton", hiszpańska „Victoria" i polska. W składzie sił nawodnych operowały także niemieckie okręty rakietowe typu „143A” - „Hermelin", „Zobel", „Nerz" i typu „143B” - „Seadler", z okrętem bazą typu „404” - „Donau". Zadaniem sił nawodnych było wykrycie i zniszczenie okrętu podwodnego oraz obrona przed atakami samolotów. Okręty przeprowadziły operację poszukiwania okrętów podwodnych wykorzystując stacje hydrolokacyjne oraz komputerowe zestawy analizy danych sonarów. Współdziałały ze śmigłowcami zwalczania okrętów podwodnych „Mi-14 PŁ” z Bazy Lotniczej w Darłowie, które przeprowadziły poszukiwania z powietrza. Okręty przeprowadziły także strzelania artyleryjskie do celów nawodnych. Zadaniem załogi ORP „Orzeł" było uchylenie się przed wykryciem i wypracowanie pozycji do przeprowadzenia ataków torpedowych. „Orzeł" miał działać tak, aby sparaliżować działania jednostek nawodnych. Scenariusz ćwiczenia zakładał również, że zespół STANAVFORLANT zostanie

zaatakowany z powietrza przez niemieckie samoloty typu „Tornado”. Działania sił uderzeniowych zabezpieczały jednostki pomocnicze i logistyczne: niemiecki okręt baza „Donau” oraz okręt ratowniczy „Lech” i holownik „H-8”.

## 6

Uroczystość wręczenia „Złotego Kompas” odbyła się 10 lutego na pokładzie ORP „Błyskawica”. Do nagrody nominowanych było piętnaście osób i instytucji działających na rzecz rozwoju polskich sił morskich. Wśród nominowanych był Wydział Elektroniki i Automatyki Politechniki Gdańskiej, specjaliści z dziedzin wojskowych, nautycznych i hydrograficznych, pracownicy naukowcy i inżynierowie z zakładów produkcyjnych oraz historycy. Po posiedzeniu kapituły „Złotego Kompas” nagrodę główną przyznano Stocznicy Marynarki Wojennej w Gdyni za projekt modernizacji i przystosowanie do standardów NATO trzech niszczycieli min „Mewa”, „Czajka” i „Flaming”, które zostały skierowane do międzynarodowych zespołów obrony przeciwminowej NATO Sił Natychmiastowego Reagowania. Kapituła przyznała także dwa wyróżnienia: redakcji czasopisma wojskowego „Raport” za promocję rozwoju sił morskich na swoich łamach oraz Jarosławowi Ciślakowi – autorowi wielu specjalistycznych opracowań na temat Marynarki Wojennej publikowanych w kraju i za granicą. Specjalne wyróżnienie otrzymała załoga niszczyciela min ORP „Mewa”, która od października do grudnia ubiegłego roku operowała w składzie zespołu obrony przeciwminowej Sił Natychmiastowego Reagowania NATO.

## 7

Marynarka Wojenna wycofała z eksploatacji dwa okręty rakietowe „Puck” i „Darłowo” z 31 dywizjonu okrętów rakietowych. Ich załogi trafiły na fregaty rakietowe typu „Oliver Hazard Perry”, okręty rakietowe oraz do grup organizacyjnych nowobudowanych jednostek. Uroczystość opuszczenia bandery odbyła się w porcie wojennym w Gdyni-Oksywiu. W ceremonii udział wzięły załogi, a także marynarze, którzy wcześniej służyli na tych okrętach. Uroczystość opuszczenia bandery odbyła się w asyście kompanii reprezentacyjnej MW, a bandery wojenne trafiły do Muzeum Marynarki Wojennej. Po wycofaniu z eksploatacji okręty zostały przekazane Agencji Mienia Wojskowego.

## 25

W Klubie Marynarki Wojennej „Riwiera” w Gdyni odbyło się seminarium naukowe na temat: „Historia i nowe wyzwania przed służbą hydrograficzną XXI wieku”, które zorganizowało Biuro Hydrograficzne MW w 83 rocznicę funkcjonowania polskiej służby hydrograficznej. W seminarium uczestniczyli specjaliści Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, uczelni morskich, Instytutu Morskiego, Instytutu Meteorologii i Gospodarki

Wodnej, urzędów morskich i przedsiębiorstw dostarczających wyposażenie do badań hydrograficznych. W przerwach obrad prezentowane były najnowsze osiągnięcia techniczne w dziedzinie nawigacji i hydrografii.

## 27

W Marynarce Wojennej przebywała prezydent Republiki Łotwy Vaira Vike-Freiberga. Uroczyste powitanie odbyło się w Bazie Lotniczej MW w Siemirowicach. Prezydent Łotwy złożyła kwiaty na cmentarzu w Kępie Kaszubskiej, gdzie spoczywa Konstantin Ćakste - przywódca łotewskiego ruchu oporu podczas okupacji niemieckiej. W Gdyni, pod Pomnikiem Ofiar Grudnia 1970, również odbyła się uroczystość złożenia kwiatów. Delegacja łotewska z panią prezydent, ministrem obrony narodowej Łotwy Girtsem Valdisem Kristovskisem i dowódcą łotewskiej marynarki wojennej kmdr. Ilmarsem Lešinskisem złożyła wizytę w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Przedstawiono prezentację na temat organizacji, zadań oraz kierunków rozwoju polskich sił morskich. Następnie delegacja łotewska przebywała w Bazie Morskiej w Gdyni-Oksywiu. Marynarka Wojenna zaprezentowała pięć okrętów spośród ponad czterdziestu jednostek na co dzień współdziałających w ramach sił sojuszniczych NATO – fregatę raketową Gen. Kazimierz Pułaski", niszczyciel min Mewa", okręty podwodne Orzeł" i Sokół" oraz okręt ratowniczy Lech".

## MARZEC

### 4

Certyfikat jakości kształcenia Komisji Akredytacyjnej Uczelni Technicznych został przyznany Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. AMW jest jedyną w Polsce uczelnią wojskową, która otrzymała certyfikat komisji. Komisja akredytacyjna oceniała uczelnie wyższe prowadzące kierunki: automatyka i robotyka, architektura i urbanistyka, elektrotechnika, elektronika i telekomunikacja, informatyka, mechanika i budowa maszyn. Uznanie komisji zdobył Wydział Mechaniczno-Elektryczny AMW, który prowadzi kierunek mechanika i budowa maszyn. Kierunek ten mają w Polsce 24 uczelnie wyższe, z których akredytację uzyskały dotąd Akademia Marynarki Wojennej, Akademia Górniczo-Hutnicza, Politechnika Śląska i Politechnika Wrocławska. Akademia Marynarki Wojennej posiada także certyfikat jakości ISO 9001 w zakresie kształcenia kadr morskich, który otrzymała w listopadzie 2001 r.

### 11

W gdyńskim Urzędzie Morskim odbyło się podpisanie umowy na 2003 r. o współpracy Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej i Urzędu Morskiego. Jej głównym

celem jest bezpieczeństwo żeglugi i efektywność funkcjonowania systemu oznakowania nawigacyjnego. Obie instytucje prowadzą wymianę specjalistycznych informacji oraz wyników badań, przekazują doświadczenia i materiały, a także powołują wspólne zespoły robocze. Biuro Hydrograficzne MW oraz Urząd Morski w Gdyni będą rozszerzać udostępnianie wyników badań, pomiarów nawigacyjnych, hydrograficznych, informacji nautycznych, planowanych zmian w oznakowaniu nawigacyjnym oraz danych niezbędnych do uaktualniania map i publikacji nautycznych. Ponadto BHMW udostępni elektroniczne mapy nawigacyjne.

## 12

Minęły cztery lata członkostwa Polski w Sojuszu Północnoatlantyckim. Dla Marynarki Wojennej ostatnie 48 miesięcy to udział w ponad 150 międzynarodowych manewrach na morzu, w powietrzu i na lądzie. Ponad 1 000 razy polscy marynarze uczestniczyli w ćwiczeniach sztabów i grupach roboczych NATO. Polskie okręty weszły w skład zespołów Sił Natychmiastowego Reagowania sojuszu, uczestniczyły we wszystkich manewrach NATO na Bałtyku, ćwiczeniach na Morzu Północnym, Norweskim, na Atlantyku i w Cieśninach Bałtyckich. Wzmocniono siły uderzeniowe, flotę podwodną, unowocześniono jednostki obrony przeciwminowej, transportowo-minowe, ratownicze, systemy obserwacji i łączności oraz specjalistyczne jednostki brzegowe. W czwartą rocznicę wejścia Polski do NATO, we wszystkich bazach morskich i lotniczych MW uroczysto podniesiono flagi NATO i Marynarki Wojennej. Z tej okazji w Bazie Lotniczej MW w Siemirowicach odbył się uroczysty koncert.

Na co dzień, razem z siłami NATO współdziała ponad 40 polskich okrętów sił szybkiego i natychmiastowego reagowania NATO. Są to fregaty rakietowe, okręty rakietowe, korwety zwalczania okrętów podwodnych, trałowce, niszczyciele min, okręty transportowo-minowe, ratownicze, hydrograficzne, a także wszystkie maszyny lotnictwa morskiego, specjalistyczne jednostki przeciwchemiczne, saperskie, przeciwlotnicze, obsady stanowisk dowodzenia, systemów obserwacji i łączności. W Marynarce Wojennej utworzono Centrum Operacji Morskich będące w strukturach dowodzenia NATO.

W procesie unowocześniania floty i dostosowywania do standardów NATO do służby w Marynarce Wojennej weszły dwie fregaty rakietowe typu „Oliver Hazard Perry” – „Gen. Kazimierz Pułaski” i „Gen. Tadeusz Kościuszko”, dwa okręty podwodne „Sokół” i „Sęp”, okręt wsparcia logistycznego „Kontradmiral Xawery Czernicki”, rozpoczęto budowę korwety wielozadaniowej w Stoczni Marynarki Wojennej oraz prace projektowe nowego niszczyciela min „Kormoran”. Całkowicie zmodernizowano trzy niszczyciele min „Mewa”, „Czajka” i



„Flaming”, dwa okręty ratownicze „Lech” i „Piast”, unowocześniono okręt podwodny „Orzeł”, okręty transportowo-minowe, a w trakcie modernizacji są okręty rakietowe typu „Orkan”. Do służby w lotnictwie morskim weszły nowe samoloty typu „Bryza” w wersji patrolowej, transportowo-desantowej, medycznej i monitoringu ekologicznego, nowe śmigłowce ratownicze „Anakonda”, transportowe „Mi-17/Mi-8” i zmodernizowane śmigłowce zwalczania okrętów podwodnych „Mi-14 PŁ” oraz śmigłowce typu „Kaman”, operujące z pokładów fregat rakietowych. Do eksploatacji wprowadzono nowoczesne systemy obserwacji i łączności, systemy dowodzenia i specjalistyczne wyposażenie jednostek brzegowych. Unowocześniono system logistyczny baz morskich i lotniczych, tak aby spełniały standardy NATO.

### 13-14

Minęło 75 lat od utworzenia Centralnej Składnicy Marynarki Wojennej. To największa baza logistyczna polskich sił morskich. Dla upamiętnienia 75 lat działalności, 13 marca w kinoteatrze „Grom” w Gdyni-Oksywiu odbył się uroczysty koncert Orkiestry Reprezentacyjnej MW, a 14 marca w Centralnej Składnicy Marynarki Wojennej - uroczysta zbiórka marynarzy i pracowników jednostki. W uroczystości 75-lecia udział wzięło Dowództwo Marynarki Wojennej, lokalne władze oraz przedstawiciele Rodziny Katyńskiej.

Główne zadania Centralnej Składnicy MW to zaopatrywanie jednostek MW w sprzęt techniczno-okrętowy, ratowniczy, uzbrojenie, urządzenia techniczne oraz materiały eksploatacyjne. Prowadzone są naprawy i legalizacje sprzętu dla potrzeb MW. Powstała 15 marca 1928 r. w Modlinie. W jej strukturze funkcjonowały magazyny: techniczny, broni i amunicji, broni podwodnej, łączności, hydrograficzny oraz służby mundurowej. W początkowym okresie składnica była centralną bazą zaopatrzeniową polskiej floty. Po zakończeniu II wojny światowej pełniła funkcje zakładów broni podwodnej, a z upływem czasu i wraz z rozwijającą się strukturą Marynarki Wojennej zbudowano kompleks logistyczny tworzący ostatecznie Centralną Składnicę Marynarki Wojennej. Tym samym odziedziczyła tradycje przedwojennej Centralnej Składnicy Marynarki Wojennej z Modlina. W 1994 r. jednostce uroczystie wręczono sztandar wojskowy. W latach 1995-1996 dwukrotnie zdobyła miano najlepszej jednostki logistycznej Marynarki Wojennej. Od 1993 r. patronem Centralnej Składnicy Marynarki Wojennej jest kontradmirał Kawery Czernicki - twórca i promotor polskiego przemysłu okrętowego - zamordowany przez NKWD w lesie katyńskim.



Odbyło się polsko-duńskie ćwiczenie ratownictwa morskiego na wodach Bałtyku Południowego. Polski okręt ratowniczy „Maćko” i duński „Romo” przeprowadziły operację ratowania życia na morzu i udzielania pomocy uszkodzonym jednostkom. Ćwiczenie było jednym z elementów stałej współpracy polskich i duńskich sił morskich. Scenariusz manewrów zakładał, że załogi musiały w tym samym czasie prowadzić walkę z pożarem na okręcie, udzielać sobie pomocy w usuwaniu uszkodzeń i ratować życie rannych marynarzy. Z pokładów okrętów operowały grupy ratownictwa morskiego wyspecjalizowane w gaszeniu pożarów i walce z przebiciami podwodnej części kadłuba. Pomoc medyczną dla rannych marynarzy przeprowadziły okrętowe grupy ratownictwa medycznego.

## KWIECIEŃ

### 3-4

Marynarka Wojenna wycofała ze służby pięć jednostek pomocniczych - dwa holowniki i trzy kutry. Uroczystości opuszczenia bandery odbyły się w bazie morskiej w Helu 03 kwietnia, a w Świnoujściu 04 kwietnia. Wycofywane jednostki to: z 8 FOW - holownik „H-20”, kuter hydrograficzny „K-1” oraz kuter „M-28”, który był jednostką zabezpieczenia dla grup płetwonurków minerów; z 9 FOW – holownik „H-12” i kuter zabezpieczenia grup płetwonurków minerów „M-2”.

### 4

W Marynarce Wojennej przebywał prezydent Republiki Czech Vaclav Klaus. Uroczyste powitanie odbyło się na lotnisku w Rębiechowie w asyście honorowej Marynarki Wojennej. Delegacja czeska uczestniczyła w ceremonii złożenia kwiatów pod Pomnikiem Stoczniovców w Gdańsku, a następnie prezydent Vaclav Klaus złożył wieniec pod Pomnikiem Obrońców Westerplatte. Na pokładzie ORP „Orkan” delegacja czeska przeszła do portu wojennego w Gdyni-Oksywiu, gdzie prezydent Czech spotkał się z załogą okrętu podwodnego „Orzeł” i fregaty rakietowej „Gen. Kazimierz Pułaski”.

\*

Minęło 40 lat od powstania Bazy Technicznej Marynarki Wojennej. W ramach uroczystości rocznicowych zobaczyć można było wystawę fotograficzną: „Historia bazy w obiektywie” oraz występy Zespołu Estradowego MW „Flotylla” i zespołu Bazy Technicznej MW „Namiar”. Uroczystości rozpoczęły się apelem i odczytaniem rozkazów okolicznościowych. Przedstawiono także odczyt pt. „Historia i rozwój Bazy Technicznej Marynarki Wojennej”.

Baza Techniczna MW została powołana 04 kwietnia 1963 r. w Helu jako 3 Składnica Broni Podwodnej. 01 sierpnia 1971 r. w związku z postawieniem nowych zadań zmieniono strukturę jednostki, która została przemianowana na Bazę Techniczną MW, a pod koniec 1972 r. przeniesiona do Gdyni-Demptowa. W ciągu 40 lat działalności Baza Techniczna MW dwa razy uzyskała tytuł Przodującego Oddziału Brzegowego Marynarki Wojennej, raz – Przodującego Oddziału Logistycznego Marynarki Wojennej oraz kilkakrotnie miana Przodującego Oddziału Logistycznego lub Brzegowego 3 Flotyli Okrętów.

#### **14**

25 tysięcy niewypałów w ponad 1 200 akcjach rozminowania wykryły i zniszczyły patrole saperские dowodzone przez por. mar. Marcina Kuźmę, z 8 batalionu saperów MW w Dziwnowie i st. bsmt. Benedykta Plichtę, z 43 batalionu saperów MW w Helu. Za szczególne dokonania i poświęcenie obaj zostali wyróżnieni przez ministra obrony Jerzego Szmajdzińskiego. Uroczystość odbyła w Ministerstwie Obrony Narodowej w obecności kierownictwa MON i dowódców sił zbrojnych.

#### **14-18**

ORP „Gen. Kazimierz Pułaski” uczestniczył w ćwiczeniach akcji embarga w Cieśninach Bałtyckich. Trasa rejsu o długości 1 300 mil morskich przebiegała przez Bałtyk Południowy. Operacja obejmowała kontrolę jednostek, egzekwowanie na morzu międzynarodowych postanowień, monitoring sytuacji nawodnej i powietrznej. Wykonanie zadania utrudniały samoloty lotnictwa morskiego Niemiec. Scenariusz manewrów zakładał także zwalczanie celów nawodnych, ewakuację rozbitków z zagrożonych akwenów, pomoc uszkodzonym jednostkom i obronę przeciwwawaryjną. W cieśninach Kattegat i Skagerrak okręt współdziałał z jednostkami duńskimi.

#### **15-17**

Na Bałtyku Południowym trwało międzynarodowe ćwiczenie obrony przeciwwminowej MCM SQNEX z udziałem okrętów z Łotwy, Estonii, Litwy i Polski. Manewry zorganizowane pod auspicjami Partnerstwa dla Pokoju były kolejnym etapem przygotowania sił morskich państw nadbałtyckich do działań według procedur NATO. Ćwiczenie zakładało operowanie w rejonie zagrożonym obecnością min morskich. Okręty musiały rozpoznać obiekty i przeprowadzić operację ich zniszczenia, aby przygotować bezpieczne tory wodne dla zespołu jednostek uderzeniowych i transportowych. Okręty przeprowadzały trałowania kontaktowe i nie kontaktowe, poszukiwanie i niszczenie min morskich za pomocą pojazdów podwodnych oraz operacje łamania zagród minowych. Wszystkie elementy manewrów przeprowadzone zostały według procedur NATO.

## 20-21

Okolo 3 tys. marynarzy spędziło Święta Wielkanocne na służbie. W portach wojennych w Gdyni, Helu, Kołobrzegu i Świnoujściu dyżury pełniły załogi okrętu rakietowego „Górnik”, trałowców „Gardno” i „Gopło”, okrętów ratowniczych „Gniewko” i „Maćko”, jednostki zwalczania okrętów podwodnych i holowników. W bazach lotniczych Marynarki Wojennej w Gdyni, Darłowie i Siemirowicach Wielkanoc na służbie spędziło sześć załóg śmigłowców ratowniczych „Anakonda” i „Mi-14PS”, samolotów patrolowych „M-28 Bryza” oraz personel zabezpieczenia technicznego. W jednostkach przeciwchemicznych oraz grupach rozminowania i unieszkodliwiania materiałów niebezpiecznych, w gotowości do działań były drużyny przeciwchemiczne oraz patrole rozminowania. Na wszystkich okrętach, w jednostkach lotniczych, brzegowych, inżynieryjnych oraz ośrodkach szkoleniowych pozostały obsady wacht i służb dyżurnych, dyżurny personel medyczny oraz plutony alarmowe. Pracowały wszystkie systemy obserwacji brzegowej, dozoru, dyżurne służby operacyjne koordynujące wszystkie aspekty działalności Marynarki Wojennej i służby ratownicze.

## 22

Odbyła się uroczystość wręczenia sztandaru dla 43 Batalionu Saperów Marynarki Wojennej. Fundatorem sztandaru jest Fundacja „Fundusz Obrony Narodowej” i „Społeczny Komitet Fundatorów Sztandaru”, a rodzicami chrzestnymi sztandaru: Edwin Jóskowiak – dowódca jednostki w latach 1971-1980 oraz Katarzyna Narkowicz – małżonka burmistrza Jastarni. Program uroczystości przewidywał: uroczystość nadania sztandaru, pokaz sprzętu saperskiego, otwarcie nowego ambulatorium oraz spotkanie z weteranami i kombatanami.

43 Batalion Saperów powstał w 1969 r. Stacjonuje na Półwyspie Helskim w miejscowości Hel-Bór i wchodzi w skład 9 FOW. Głównym zadaniem batalionu jest zabezpieczenie inżynieryjne działań sił 9 FOW, między innymi tworzenie zapór inżynieryjnych, wykrywanie i likwidacja niewybuchów, utrzymywanie infrastruktury baz morskich, organizacja punktów poboru i oczyszczania wody, likwidacja zniszczeń i rozpoznanie inżynieryjne sił przeciwnika. Marynarze batalionu uczestniczyli m.in. w usuwaniu zatoru lodowego na Motławie (w 1976 r.), likwidowali skutki powodzi w Kuźnicy (1982 r.), w Helu (1999 r.), w Gdańsku (2001 r.), budowali mosty w Gołubiu, Krokowej, Pucku i molo w Juracie. W 1994 r. usuwali skutki wybuchu gazu w wieżowcu w Gdańsku, a także wyburzali zabudowania na Ołowiance. Przeprowadzili tysiące akcji rozminowywania unieszkodliwiając ponad milion różnego typu niewypałów i niewybuchów. Tylko w 2002 r. uczestniczyli w 236 akcjach rozminowania i zniszczyli 48 629 niewybuchów, a także ponad

20 razy gasili pożary lasów na Półwyspie Helskim. Zbudowali w Helu pomnik Obrońcom Helu i skansen uzbrojenia.

### 23

Niszczyciel min Czajka" z 9 FOW opuścił port w Helu udając się w skład stałego Zespołu Obrony Przeciwminowej NATO MCM FORNORTH. ORP „Czajka” operowała w składzie zespołu do 10 lipca. To drugi polski okręt w MCM FORNORTH.

### 25

W porcie Ronne na Bornholmie rozpoczęły się międzynarodowe ćwiczenia ratownictwa morskiego „SAREX 2003”. Ich główne założenia to poszukiwanie, ratowanie i ewakuacja rozbitków na morzu, gaszenie pożarów i udzielanie pomocy uszkodzonym jednostkom. Uczestniczyło w nich dziesięć okrętów ratownictwa morskiego i dwa śmigłowce z Danii, Estonii, Litwy, Łotwy i Polski, które operowały na wodach duńskich w rejonie wyspy Bornholm. W ćwiczeniu uczestniczył ORP „Zbyszko” (8 FOW), śmigłowiec ratowniczy „Anakonda” (Baza Lotnicza w Gdyni Babich Dołach), brzegowe grupy ratownictwa (port wojenny w Kołobrzegu) oraz obsady dyżurnych służb ratowniczych MW. Manewry zakończyły się 02 maja.

### 26

Korweta zwalczania okrętów podwodnych „Kaszub” opuściła port w Helu i rozpoczęła rejs na Ocean Atlantyki. Polski okręt reprezentował Polskę podczas międzynarodowych obchodów 60 rocznicy Bitwy o Atlantyk organizowanych w Wielkiej Brytanii. Na Atlantyku wziął udział w polsko-francuskich manewrach „PASSEX”, w zwalczaniu okrętów podwodnych, prowadzeniu embarga i ratowania życia na morzu. Do kraju powrócił 19 maja. Trasa rejsu przebiegała przez Bałtyk, Cieśniny Bałtyckie, Morze Północne, Irlandzkie, Celtyckie oraz Atlantyk. Załoga pod dowództwem kpt. mar. Jacka Kosińskiego pokonała około 3 500 mil morskich.

### 28

Oficerowie odpowiedzialni w jednostkach Marynarki Wojennej za wychowanie i sprawy społeczne oraz dowódcy jednostek spotkali się z wiceministrem odpowiedzialnym w MON za sprawy społeczne Maciejem Górskim. Spotkanie na temat roli i znaczenia służby wychowawczej odbyło się w Garnizonowym Klubie Oficerskim w Gdyni-Oksywiu. Podczas spotkania omawiane były wnioski, sprecyzowane podczas pierwszej części dyskusji z udziałem dyrektora Departamentu Wychowania i Promocji Obronności Krzysztofa Sikory. Minister Górski odwiedził również kilka jednostek MW w Ustce, Siemirowicach, Helu, Gdyni Babich Dołach i Oksywiu.

\*

Polskie niszczyciele min „Mewa” i „Czajka”, ten ostatni w ramach zespołu Sił Natychmiastowego Reagowania NATO oraz okręt transportowo-minowy „Poznań” wzięły udział w manewrach NATO „Blue Game 2003”. Ćwiczenie odbyło się na wodach Cieśnin Bałtyckich i Bałtyku Południowego. Przez trzy tygodnie polskie okręty wspólnie z jednostkami 8 państw NATO operowały w składzie międzynarodowych grup taktycznych. Manewry rozpoczęły w niemieckiej bazie morskiej w Kilonii i trwały do 16 maja. Baza morska w Świnoujściu podczas manewrów spełniała funkcję bazy awaryjnej, medycznej i zaopatrzeniowej. W ćwiczeniu uczestniczyło 45 okrętów i lotnictwo morskie z Danii, Francji, Kanady, Królestwa Niderlandów, Niemiec, Norwegii, Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii oraz Polski, a także zespół obrony przeciwminowej Sił Natychmiastowego Reagowania NATO.

## 29

Minęła 17. rocznica podniesienia bandery na okręcie podwodnym „Orzeł”. W tym czasie okręt przebył 57 tys. mil morskich, w tym 21 tys. w zanurzeniu, wziął udział w ponad 100 manewrach krajowych i 20 międzynarodowych. Z tej okazji marynarze okrętów podwodnych spotkali się podczas uroczystej zbiórki. Ogłoszono również wyniki rywalizacji załóg i jednostek brzegowych o miano „Najlepszego Pododdziału w Marynarce Wojennej”. W kategorii okrętów powyżej 400 ton wyporności najwyższe noty uzyskała załoga ORP „Orzeł”.

## MAJ

### 1

Żeglarze z całego kraju zainaugurowali kolejny sezon żeglarski. Centralna inauguracja odbyła się w Jacht Klubie Marynarki Wojennej „Kotwica” w Gdyni. Z tej okazji na wodach Zatoki Gdańskiej rozegrane zostały regaty o Puchar Prezesa Polskiego Związku Żeglarskiego, Puchar Prezesa Pomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego oraz o Puchar Komandora Jacht Klubu Marynarki Wojennej. Już 45. raz w swojej historii, sezon żeglarski rozpoczął Jacht Klubu Marynarki Wojennej.

W regatach na Zatoce Gdańskiej inaugurujących sezon żeglarski wzięło udział 21 jachtów w dwóch klasach. Na pokładach było prawie dwustu żeglarzy. W klasie jachtów IMS pierwsze miejsce zdobył s/y „Klif” pod dowództwem kapitana Pawła Hryniewicza z AKM AZS w Gdańsku. W klasie WWMW najlepszy był „Hetman” pod dowództwem kapitana Jędrzeja Czajkowskiego (JKMW „Kotwica”). Puchar otrzymał również najlepszy w

klasyfikacji jacht dwumasztowy s/y „Komandor II” pod dowództwem kapitana Andrzeja Załuckiego (JKMW „Kotwica”) Przy silnym wietrze żeglowali również młodzi adepci sztuki ze szkoły żeglarskiej przy JKMW „Kotwica” w klasie Optymist. We wszystkich trzech biegach zwyciężył 11-letni Jarek Goździk.

### 3-4

Okręt wsparcia logistycznego „Kontradmiral Xawery Czernicki” przeprowadził dwie akcje ratownicze na Zatoce Perskiej. 03 maja załoga okrętu odebrała sygnał wzywania pomocy z irackiego kutra rybackiego połowiącego na Zatoce Perskiej. Jeden z rybaków doznał groźnego zakażenia ręki i musiał natychmiast przejść zabieg medyczny, aby nie doszło do amputacji kończyny. Chorego irackiego rybaka przetransportowano na polski okręt, gdzie lekarz okrętowy przeprowadził zabieg oczyszczając ropiejącą ranę. Chorego rybaka opatrzono i podano antybiotyki. Po dwóch godzinach załoga przetransportowała chorego z powrotem na kuter rybacki. Dzień później okręt odebrał kolejny sygnał wzywania pomocy, który pochodził z cywilnego statku z iracką załogą, stojącego na kotwicy na Zatoce Perskiej. Na jednostce jeden z irackich marynarzy doznał urazu nogi. Lekarz okrętowy z ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki” udzielił mu pierwszej pomocy medycznej.

### 5-7

Wizytę w MW złożył inspektor generalny marynarki wojennej Szwecji kadm. Jörgena Ericsson. Uroczystość powitania odbędzie się przed Dowództwem Marynarki Wojennej. W asyście honorowej kompanii i Orkiestry Reprezentacyjnej MW powitał go dowódca MW adm. floty Ryszard Łukasik. Kadm. Ericsson zapoznał się ze strukturą i zadaniami polskich sił morskich, szkoleniem załóg okrętów i samolotów, a także planami rozwoju MW. Odwiedził Centrum Operacji Morskich, gdzie zaprezentowano wyposażenie, zadania oraz system dowodzenia siłami okrętowymi i lotniczymi MW. Po południu w Akademii Marynarki Wojennej zapoznał się z systemem szkolenia studentów, zobaczył gabinety dydaktyczne i symulatory nawigacyjne. 06 maja kontradmiral Jörgen Ericsson odwiedził Brygadę Lotnictwa MW, gdzie zaprezentowane zostały samoloty typu „Bryza”, ze szwedzkim systemem radarowym dozoru ekologicznego oraz śmigłowce lotnictwa morskiego. Następnie spotkał się z załogami okrętu podwodnego, ratowniczego oraz fregaty rakietowej w 3 Flotyli Okrętów. 07 maja odwiedził przedsiębiorstwa i ośrodki przemysłowe produkujące na rzecz sił morskich, które ściśle współpracują ze szwedzkimi przedsiębiorcami: DGT, Radmor, Centrum Techniki Morskiej oraz Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni.

### 8-9



W Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni odbyła się ogólnopolska konferencja naukowa poświęcona edukacji w procesie integracji europejskiej. Naukowcy z dziesięciu uczelni wyższych z całej Polski rozmawiali o wyzwaniach i zadaniach systemów kształcenia w przededniu wejścia naszego kraju do Unii Europejskiej. Konferencja rozpoczęła się od dyskusji plenarnej, w której uczestniczyło trzydziestu naukowców z Uniwersytetu Gdańskiego, Białostockiego, Szczecińskiego, Rzeszowskiego, Poznańskiego, Wrocławskiego i Opolskiego, a także z Politechniki Częstochowskiej, Szkoły Głównej Handlowej, Ministerstwa Obrony Narodowej i Akademii Marynarki Wojennej. Po zakończeniu obrad plenarnych naukowcy rozmawiali w czterech grupach dyskusyjnych obejmujących tematykę filozoficzno-kulturową, edukacyjno-społeczną, pedagogiczną oraz ekonomiczną i wojskową.

### 13

Podkomisja parlamentarna pracująca nad Ustawą o Pracach Podwodnych zapoznała się z systemem szkolenia nurków i pletwonurków MW, wyposażeniem nurkowym i zakresem prac podwodnych wykonywanych przez specjalistyczne jednostki MW. Parlamentarzystom zaprezentowano pokaz prac podwodnych, nurkowanie w sprzęcie nurka klasycznego oraz podwodne cięcie i spawanie elementów kadłuba. W Akademii Marynarki Wojennej członkowie Komisji zapoznali się z opiniami specjalistów od technologii prac podwodnych. Podkomisja parlamentarna spotkała się ze specjalistami z okrętu ratowniczego „Lech”, który odnalazł i wydobył ciała nurków, którzy zaginęli podczas penetracji wraku statku „Goia”, 21 kwietnia, 22 mil morskich na północ od Rozewia. Interesował ich przebieg akcji poszukiwawczej i system zabezpieczenia tego typu działań w MW.

### 13-15

Na Bałtyku trwało międzynarodowe ćwiczenie ratownictwa morskiego „Cooperative Baltic Eye 2003” z udziałem sił morskich Danii, Niemiec, Polski, Szwecji i Wielkiej Brytanii. Międzynarodowe służby ratownicze ćwiczyły prowadzenie akcji poszukiwania i ratowania życia na morzu po katastrofach lotniczych.

### 22-23

Marynarka Wojenna podsumowała działalność racjonalizatorską prowadzoną w ubiegłym roku. Podsumowanie było częścią konferencji naukowej poświęconej twórczości technicznej w świetle unormowań prawnych. Konferencja rozpoczęła się 22 maja w sali konferencyjnej Klubu Marynarki Wojennej w Gdyni-Oksywiu. Organizatorem konferencji była Komisja ds. Wynalazczości Marynarki Wojennej. Składała się z trzech bloków tematycznych:

1. Twórczość techniczna w ujęciu obowiązującego prawa;



2. Funkcjonowanie działalności innowacyjnej w państwie i resorcie Obrony Narodowej na gruncie nowego prawa własności przemysłowej i przepisów resortowych;
3. Podsumowanie działalności racjonalizatorskiej w Marynarce Wojennej jako istotnego czynnika stymulującego jej funkcjonowanie w rocznicę 85-lecia Marynarki Wojennej.

Obrady obejmowały sesję referatów, w której uczestniczyli naukowcy z Urzędu Patentowego RP, Sztabu Generalnego WP, Marynarki Wojennej, wojsk lotniczych i wojsk lądowych, Wojewódzkiego Klubu Techniki i Racjonalizacji, Polskiego Związku Stowarzyszeń Wynalazców i Racjonalizatorów, Pomorskiej Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych, redakcji fachowych czasopism wojskowych oraz stoczni. Uczestnicy konferencji zapoznali się z nowoczesnymi rozwiązaniami technicznymi zastosowanymi na okrętach 3 FO oraz 9 FO W.

W Marynarce Wojennej w 2002 r. opracowano ponad 190 projektów i rozwiązań wynalazczo-racjonalizatorskich, z czego 177 z nich już zastosowano w polskich siłach morskich. Ich wartość użytkowa to 3,5 miliona złotych. W ostatnim roku w przygotowaniu projektów wynalazczych pracowało 275 specjalistów różnych szczebli Marynarki Wojennej.

Co roku Marynarka Wojenna wysyła na konkurs ogólnopolski trzy najlepsze projekty. W tym roku jest to projekt „Analizator jakości energii elektrycznej wytwarzanej w zestawach zasilania elektrycznego” opracowany przez kmdr. ppor. Karola Listewnika z Akademii Marynarki Wojennej. Umożliwia on precyzyjne określenie jakości energii elektrycznej wytwarzanej w zespołach prądotwórczych. Zaletą projektu jest możliwość jego ciągłej rozbudowy. Analizator jakości energii został już zastosowany, przynosząc korzyści ekonomiczne około 300 000 złotych. Dwa pozostałe dotyczą udoskonalenia min morskich oraz zastosowania nowych rozwiązań w systemie łączności mobilnej – ich wartość to około 1 milion zł.

## 26-30

Samolot patrolowy MW M-28 „Bryza” wziął udział w polsko-francuskim ćwiczeniu lotnictwa morskiego. Operował wspólnie z francuską maszyną typu „Atlantic” z francuskiej bazy lotniczej w Lorient. Załoga „Bryzy” przeprowadziła serię lotów patrolowych nad Atlantykiem. Główne zadanie to prowadzenie operacji poszukiwania, wykrywania i identyfikacji celów nawodnych. Parametry wykrytych jednostek oraz pozostałe dane wypracowywane przez systemy samolotu były transmitowane do naziemnych systemów dowodzenia. Podczas ćwiczenia odbyła się częściowa wymiana załóg.

W Marynarce Wojennej przebywał prezydent Republiki Tadżykistanu Emomali Rahmonov. Polskie siły morskie zaprezentowały dwa spośród ponad czterdziestu okrętów operujących w ramach Sił Szybkiego Reagowania Sojuszu Północnoatlantyckiego. W programie wizyty w Trójmieście zaplanowano spotkanie z władzami rządowymi i samorządowymi województwa pomorskiego oraz zwiedzanie zabytków Gdańska. Prezydent Tadżykistanu złożył wizytę w Bazie Marynarki Wojennej w Gdyni-Oksywiu. Z Gdańska przyплыł na pokładzie motorówki dowódcy MW „M-1” Zaprezentowano mu okręt podwodny „Orzeł” oraz fregatę rakietową „Gen. Tadeusz Kościuszko”.

### **27-30**

Na Bałtyku Południowym, wzdłuż całego polskiego Wybrzeża, trwały największe i najważniejsze w 2003 r. ćwiczenia Marynarki Wojennej „Murena-2003”. Ich zadaniem było sprawdzenie zgrania i wyszkolenia poszczególnych elementów polskich sił morskich. W ćwiczeniach brały udział wszystkie jednostki morskie, lądowe i lotnicze MW. Podczas manewrów wystrzelono trzy typy rakiet, użyto bomb głębinowych, artylerii okrętowej i innych typów uzbrojenia.

W manewrach brało udział ponad 30 okrętów bojowych, pomocniczych i specjalnych, 12 samolotów i śmigłowców, prawie 100 pojazdów mechanicznych i około 2 000 marynarzy. Ćwiczyły wszystkie szczeble dowodzenia i systemy informacji bojowej. Okręty wystrzeliły dwa typy rakiet przeciwokrętowych i ponad dwadzieścia rakiet imitacji celów powietrznych. Zespoły okrętowe ćwiczyły zwalczanie celów podwodnych, obronę przeciwlotniczą i sytuacje awaryjne. Lotnictwo poszukiwało okręty podwodne, a jednostki brzegowe zabezpieczały działania na morzu i w powietrzu.

### **27-28**

Po spotkaniu z prezydentem Aleksandrem Kwaśniewskim przedstawiciele wojskowi państw NATO przyjechali do Marynarki Wojennej, gdzie zaprezentowano im polskie okręty działające w Siłach Szybkiego Reagowania NATO oraz strukturę, zadania i plany rozwoju polskich sił morskich. Najważniejszym celem wizyty w Polsce było zaznajomienie narodowych przedstawicieli wojskowych z polityką obronności, bezpieczeństwa oraz zapoznanie z organizacją, stanem gotowości bojowej jednostek i sytuacją przemysłu obronnego. Głównymi tematami rozmów były działania polskich okrętów w składzie stałych zespołów Sił Natychmiastowego Reagowania NATO - MCM FORNORTH (obrony przeciwminowej) i STANAVFORLANT (okrętów uderzeniowych).

28 maja korpus narodowych przedstawicieli wojskowych państw NATO przebywał na pokładzie historycznego niszczyciela ORP „Błyskawica”, a następnie oficerowie popłynęli do

Bazy Marynarki Wojennej w Gdyni-Oksywiu, gdzie zaprezentowano im okręty podwodne „Sokół” i „Orzeł”, fregatę raketową „Gen. T. Kościuszko” oraz niszczyciela min ORP „Mewa”. Były to cztery spośród ponad czterdziestu polskich okrętów będących w gotowości do współpracy w ramach międzynarodowych sił NATO. Zaprezentowane zostały ich zadania, wyposażenie oraz efekty procesu unowocześnienia polskich sił morskich.

## 28-30

W Klubie Marynarki Wojennej w Gdyni-Oksywiu odbyła się konferencja naukowa „Morze w cywilizacji, kulturze i stosunkach międzynarodowych”. W konferencji uczestniczyło około 150 naukowców i specjalistów z Polski i Niemiec reprezentujących różne dyscypliny naukowe, m.in. z Akademii Marynarki Wojennej, Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Uniwersytetu Warszawskiego, Uniwersytetu Gdańskiego, Oddziału Towarzystwa Wiedzy Obronnej 3 Flotyli Okrętów, Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, Fundacji Misyjno-Charytatywnej im. Bł. Józefa z Szantungu, Fundacji Studiów Międzynarodowych, Instytutu Filozoficzno-Teologicznego w Sankt Augustin koło Bonn, Archidiecezji Elbląskiej i Archidiecezji Gdańskiej, Instytutu Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni, Chrześcijańskiej Szkoły Pod Żaglami oraz Polskich Linii Lotniczych LOT.

## CZERWIEC

### 2

Marynarka Wojenna zwyciężyła w Przeglądzie Form Scenicznych Wojska Polskiego. Udział wzięło 12 teatrów oraz 46 wokalistów i zespołów z wojsk lądowych, wojsk lotniczych i Marynarki Wojennej. Artyści prezentowali programy na scenie Zamku Kazimierzowskiego w Przemyślu. Grand Prix - statuetkę „Niedźwiedzia Przemyskiego” zdobył Teatr Tańca z Klubu Marynarki Wojennej w Gdyni-Oksywiu. Artyści zaprezentowali spektakl pt. „Karoma” w reżyserii Aleksandra Azarkevitcha. W kategorii wokalistów statuetkę „Niedźwiedzia Przemyskiego” zdobyła Monika Chodyna z Klubu w Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej w Ustce. Ponadto jury wyróżniło Michalinę Olkowską z Klubu Marynarki Wojennej „Riwiera” w Gdyni, Piotra Pancewicza z Klubu MW w Darłowie, Annę Kosek z Klubu MW w Gdyni Oksywiu oraz zespół wokalny „Morton” z Klubu MW w Darłowie.

### 2-6

Na Bałtyku u wybrzeży Szwecji Polska Marynarka Wojenna i siły morskie Królestwa Szwecji przeprowadziły manewry „Crown Eagle 2003” - ćwiczebną operację ratowania załogi zanurzonego okrętu podwodnego. W ćwiczeniu uczestniczyły dwa polskie okręty:

ratowniczy „Lech” i podwodny „Sokół” oraz szwedzki okręt ratowniczy „Belos”. Załogi przeprowadziły operację poszukiwania obiektów podwodnych, usuwania przeszkód uniemożliwiających dojście do wjazdu ratowniczego, ewakuacji załogi okrętu podwodnego leżącego na dnie, wentylacji przedziałów okrętu podwodnego oraz akcje udzielania pomocy medycznej.

#### 4-5

Gen. Michael W. Hagee, komendant piechoty morskiej Stanów Zjednoczonych był gościem Marynarki Wojennej. W Gdyni spotkał się z dowódcą MW oraz jego sztabem. Przedstawiono mu struktury oraz zasady funkcjonowania Marynarki Wojennej, poznał zadania operacyjne i strategiczne cele polskich sił morskich. W bazie morskiej w Gdyni był gościem kilku okrętów. W Akademii Marynarki Wojennej zainteresowany był systemem pozyskiwania i szkoleniem podchorążych oraz studentów. Zapoznał się z możliwościami lotnictwa morskiego, głównie transportowego i rozpoznawczego. Marynarka Wojenna przedstawiła kilka firm współpracujących i tworzących najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne dla sił morskich.

#### 10

W Senacie odbyło się uroczyste posiedzenie Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego, która przyjęła uchwałę z okazji 85-lecia Marynarki Wojennej. Posiedzeniu towarzyszyła wystawa malarstwa marynistycznego ze zbiorów Muzeum Marynarki Wojennej „Od wieków na Bałtyku”. W otwarciu wystawy uczestniczyli członkowie Senatu i goście związani z gospodarką morską oraz pracujący na rzecz idei Polski Morskiej. Podczas posiedzenia komisji pod hasłem „Marynarka Wojenna w 85 rocznicę powstania. Historia, tradycje, współczesne zadania” - wystąpienia wygłosili senatorowie oraz dowódca Marynarki Wojennej.

#### 11

W Marynarce Wojennej przebywał sekretarz Rady Bezpieczeństwa Federacji Rosji Władimir Ruszajło. Głównym tematem wizyty była współpraca sił morskich Polski i Rosji. Podczas pobytu w Gdyni spotkał się z dowódcą Marynarki Wojennej i jego sztabem. Przedstawione zostały prezentacje na temat zasad funkcjonowania i zadań polskich sił morskich. Władimir Ruszajło odwiedził załogi okrętu podwodnego „Orzeł” i fregaty rakietowej „Gen. Kazimierz Pułaski”.

#### 21

Manewry morskie „BALTOPS 2003” były największymi ćwiczeniami w Europie. W tym roku odbyły się z pierwszym w historii wspólnym desantem piechoty morskiej USA,

Rosji, Danii i Litwy. Przez dwa tygodnie 38 okrętów, 30 samolotów i śmigłowców z 12 państw ćwiczyło na Bałtyku prowadzenie międzynarodowej operacji pokojowej. 21 czerwca w Kilonii podsumowano i oceniono efekty „BALTOPS 2003”, który rozpoczął się w Polsce 05 czerwca. Do Gdyni weszło 38 okrętów Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Niemiec, Litwy, Łotwy, Polski, Rosji, Szwecji, Wielkiej Brytanii i USA. 09 czerwca, po zakończeniu fazy portowej, okręty opuściły port i rozpoczęły działania na morzu. Scenariusz manewrów zakładał przeprowadzenie międzynarodowej operacji utrzymania pokoju w obliczu narastającego kryzysu.

Polskie okręty weszły w skład grup taktycznych okrętów podwodnych, zespołu fregat i niszczycieli, okrętów obrony przeciwminowej i jednostek desantu. Okręty podwodne „Sęp”, niemiecki „U-29” i szwedzki „Haelsingland” symulowały działania mające na celu eskalację kryzysu. Nękały i atakowały linie komunikacyjne, transportowce i okręty osłony. W składzie sił osłony operowała polska fregata rakietowa „Gen. Tadeusz Kościuszko” (w grupie taktycznej z amerykańskim krążownikiem „Vella Gulf”, niemiecką fregatą „Lubeck” i rosyjskim niszczycielem „Nastojczywyj”). „Gen. T. Kościuszko” przeprowadził operację embarga na akwenach o dużej intensywności działań jednostek dostarczających uzbrojenie w rejon kryzysu. Okręt transportowo-minowy „Gniezno” dwukrotnie przeprowadził operację lądowania międzynarodowych sił pokojowych – na poligonie w Ustce oraz na Bornholmie. Z pokładu okrętu desantowane były pododdziały piechoty morskiej USA, Danii i Litwy.

Polskie śmigłowce „Mi 14 PŁ” przeprowadziły operację poszukiwania okrętów podwodnych, a śmigłowiec „Anakonda” uczestniczył w międzynarodowych akcjach ratowniczych na morzu. Działania okrętów zabezpieczały służby logistyczne baz morskich. W manewrach uczestniczyło ponad 500 polskich marynarzy.

## 20-21

Po raz dziesiąty „Hadar” okazał się najlepszym jachtem podczas 45 Regat o Puchar Dowódcy Marynarki Wojennej. W zawodach wystartowało kilkadziesiąt jachtów morskich i zatokowych oraz klasy „Optymist”. Jacht Klub Marynarki Wojennej reprezentowały jachty „Nauticus”, „Sekstant”, „Hadar”, „Dobosz” i „Kier” oraz jachty klasy „Optimist”.

## 23

W Akademii Marynarki Wojennej odbyła się uroczystość nadania godności doktora honoris causa marszałkowi Senatu prof. Longinowi Pastusiakowi za wybitne zasługi w budowie autorytetu Polskiej Marynarki. Uczelnia uhonorowała go za popularyzację tradycji polskiego oręcza na morzu, wspieranie Fundacji „O Dach dla Historii Marynarki Wojennej” oraz za osiągnięcia w rozwijaniu nauki i współpracy z wieloma światowymi uczelniami.

## 25-27

Pod patronatem honorowym prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego na terenie Międzynarodowych Targów Gdańskich odbyły się Bałtyckie Targi Militarne „Balt Military Expo 2003” oraz Targi Ratownictwa i Bezpieczeństwa „Safety 2003”, które były elementem obchodów Dni Morza. W drugim dniu targów główny wykonawca budowy korwety proj. „Gawron” dla Marynarki Wojennej podpisał trzy dokumenty będące elementami dalszej pracy nad konstruowaniem i wykonaniem okrętu.

## 26

Fregata raketowa „Gen. Kazimierz Pułaski” zgłoszona przez Polskę do Sił Natychmiastowego Reagowania NATO, opuściła Bazę Morską w Gdyni. Do 27 lipca okręt operował na Morzu Północnym i Atlantyku wspólnie z jednostkami innych państw sojuszu. Główne zadania załogi to wczesne wykrywanie symptomów zagrożeń z dala od macierzystych baz w kraju oraz osłona strategicznego transportu morskiego. ORP „Gen. Kazimierz Pułaski” ćwiczył wraz z okrętami z Niemiec, Wielkiej Brytanii, Danii i Holandii. Za Cieśninami Bałtyckimi polski okręt został zaatakowany przez niemieckie lotnictwo morskie. Samoloty uderzeniowe Tornado przeprowadziły serię ataków raketowych. Zadaniem okrętu było wczesne wykrycie lotnictwa i zniszczenie manewrujących rakiet przeciwokrętowych. Na wodach Atlantyku i Morza Północnego polski okręt przećwiczył operację osłony jednostek transportowych idących z pomocą dla zagrożonego państwa.

\*

W Gdyni podpisany został drugi kontrakt szkoleniowy pomiędzy siłami morskimi Łotwy, a polską Marynarką Wojenną. Jest to kolejny etap współpracy obu marynarek wojennych, który rozpoczął się od przekazania Łotwie w 1993 r. holownika redowego „H-18” wraz z wyposażeniem. Współpraca realizowana jest systematycznie podczas kontaktów roboczych i międzynarodowych ćwiczeń w ramach programu Partnerstwo dla Pokoju. W Polsce studiuje już jeden łotewski podchorąży. W tym roku, na podstawie podpisanego kontraktu rozpocznie naukę kolejny. Kontrakt podpisali dowódcy flot wojennych adm. floty Ryszard Łukasik i kmdr Ilmars Lesinskis.

## 27

Z Bazy Lotniczej MW w Gdyni Babich Dołach wystartował samolot patrolowy MW „M-28 Bryza 1R” dowodzony przez kpt. mar. pil. Tomasza Majewskiego. Samolot reprezentował polskie lotnictwo podczas międzynarodowych pokazów lotniczych „Royal Air Force Waddington International Air Show” w Waddington w Wielkiej Brytanii. Udział brało 79 maszyn z 13 krajów. Pokazy odbywały się w dniach 28-29 czerwca.



## 27-1

Dla uczestników walk w czasie II wojny światowej, kombatantów i weteranów, Marynarka Wojenna zorganizowała III Światowy Zjazd Marynarzy Polskich.

27 czerwca do Gdyni przyjechało 96 polskich marynarzy z Kanady, USA, Francji, Wielkiej Brytanii, Belgii, Danii, Hiszpanii i Szwecji oraz z Polski. Gościem honorowym był prezydent Aleksander Kwaśniewski.

## 28

Na pokładzie niszczyciela „Błyskawica” 66 absolwentów Akademii Marynarki Wojennej zostało promowanych do stopnia podporucznika marynarki. Po uroczystości, wspólnie z uczestnikami III Światowego Zjazdu Marynarzy Polskich złożyli kwiaty na Płycie Marynarza Polskiego oraz wzięli udział w spotkaniu pokoleń marynarskich. Spośród nowo promowanych oficerów 40 studiowało na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego, a 26 na Wydziale Mechaniczno-Elektrycznym. Najlepsze wyniki w nauce uzyskał pchor. Przemysław Teszka, który ukończył studia ze średnią 4,82.

## 29

W święto Marynarki Wojennej w jednostkach polskich sił morskich odbyły się uroczyste zbiórki, na okrętach podniesiono wielką gałę banderową. W portach Świnoujście i Hel można było zwiedzać okręty. W uroczystościach udział wzięli uczestnicy III Światowego Zjazdu Marynarzy Polskich. W porcie wojennym Gdynia odbyło się ekumeniczne nabożeństwo w intencji najstarszych polskich marynarzy i 85-lecia Marynarki Wojennej, a na skwerze Kościuszki w Gdyni uroczystość złożenia wieńców na Płycie Marynarza Polskiego. Zaprezentowano efekty budowy Muzeum Marynarki Wojennej. W Klubie MW „Riwiera” otwarto wystawę przedstawiającą 50-letni dorobek Muzeum MW. W kinoteatrze „Grom” w Gdyni-Oksywiu odbył się koncert galowy z okazji 85-lecia Marynarki Wojennej.

## LIPIEC

### 3-4

W Akademii Marynarki Wojennej odbyła się międzynarodowa konferencja naukowa „Aspekty bezpiecznej transformacji w krajach postkomunistycznych”. Ponad 40 naukowców z 19 państw analizowało problematykę bezpieczeństwa europejskiego w warunkach krajów Europy Środkowej, po transformacji ustrojowej. Uczestnikami konferencji byli politolodzy z Albanii, Bośni Hercegowiny, Czech, Kanady, Litwy, Łotwy, Macedonii, Polski, Rosji, Rumunii, Serbii, Słowacji, Stanów Zjednoczonych, Szwajcarii, Szwecji, Tunezji, Ukrainy,



Węgier i Wielkiej Brytanii. Organizatorem była Akademia Marynarki Wojennej i genewskie Centrum Polityki Bezpieczeństwa.

## 7

Załoga okrętu wsparcia logistycznego „Kontradmiral Xawery Czernicki” przeprowadziła na wodach Zatoki Perskiej akcję ratowania tonącego kutra rybackiego „Jomar” pod banderą Kuwejtu. Kuter znajdował się 3 mile morskie od polskiego okrętu, który brał udział w patrolu w składzie międzynarodowego zespołu okrętów. Uratowaną jednostkę wraz z 9-osobową załogą odholowano do ujścia rzeki Kaa.

## 8

Prezydent Aleksander Kwaśniewski wręczył nominacje profesorskie nauczycielom akademickim oraz pracownikom nauki i sztuki. Tytuł profesora nauk technicznych otrzymał m.in. kmdr prof. dr hab. inż. Leszek Piaseczny - szef Oddziału Naukowego Akademii Marynarki Wojennej. Kmdr Piaseczny prowadził badania naukowe w zakresie trwałości i niezawodności okrętowych systemów technicznych oraz optymalizacji systemów obsługi technicznej okrętów.

## 12

Gen. Tan Dato'Seri Mohd Zahidi bin Hj Zainuddin - szef sił obronnych Malezji był gościem Marynarki Wojennej. Przyjechał do Polski na zaproszenie szefa Sztabu Generalnego WP. Spotkał się również z ministrem obrony i rozmawiał na temat współpracy technicznej Malezji z Polską oraz możliwych kontraktów. Gen. odwiedził okręt podwodny „Orzeł” i fregatę rakietową „Generał Tadeusz Kościuszko”. W Brygadzie Lotniczej MW interesował się zastosowaniem samolotów „Bryza” oraz śmigłowców „Anakonda”.

## 15-16

Z oficjalną wizytą w Marynarce Wojennej przebywał adm. Robert Natter - dowódca Floty Stanów Zjednoczonych i dowódca sił morskich USA na Atlantyku. Spotkał się z dowódcą Marynarki Wojennej i zapoznał się ze strukturą i zadaniami, systemem szkolenia oraz programem rozwoju polskich sił morskich. Tematem rozmów była także charakterystyka polityczno-militarna regionu Morza Bałtyckiego. Admirał zwiedził Akademię Marynarki Wojennej i zapoznał się z bazą naukową oraz projektami badawczymi prowadzonymi w uczelni. Przebywał w porcie wojennym w Gdyni-Oksywiu, gdzie spotkał się z załogami fregaty rakietowej „Generał Tadeusz Kościuszko” i okrętu podwodnego „Orzeł”. Odwiedził również Bazę Lotniczą MW w Gdyni Babich Dołach i ośrodki przemysłowe zajmujące się produkcją na rzecz sił morskich.

## 18

Do kraju powrócił żaglowiec Marynarki Wojennej „Iskra”. Załoga okrętu reprezentowała Polskę na światowym zlocie żaglowców i okrętów L'Armada Rouen we Francji. 28 czerwca „Iskra” weszła do francuskiego portu Rouen, gdzie odbył się zlot. Udział brały 32 żaglowce oraz 12 okrętów z 16 państw europejskich, a także z Meksyku, Brazylii i Indonezji. Zlot zakończył się paradą na Sekwanie.

Z Francji „Iskra” popłynęła do Portsmouth w Wielkiej Brytanii. Tam zaokrętowała 26 harcerzy z Hufca „Warszawa”. W dniach 09-10 lipca „Iskra” wzięła udział w uroczystościach polonijnych w Londynie.

Na pokładzie „Iskry” do Polski powróciły pamiątki po polskich żołnierzach poległych podczas II wojny światowej poza granicami kraju, które dotąd stanowiły depozyty archiwalne brytyjskiego ministerstwa obrony. Pamiątki trafiły do Muzeum Wojska Polskiego oraz Muzeum Marynarki Wojennej.

Do Gdyni przybyło również 26 harcerzy Hufca „Warszawa” z Londynu w ramach rejsu „Do źródła”. W drogę do kraju zabrali swój historyczny sztandar, którego ojcem chrzestnym był gen. Władysław Anders.

Na pokładzie okrętu praktykę morską odbyli studenci I roku Wydziału Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego AMW.

## 18-20

W gdyńskim porcie zacumowała najnowsza fregata hinduskich sił morskich „Trishul” („F- 40”), druga z serii trzech jednostek proj. „1135.6”, zbudowana w technologii stealth. Okręt wszedł do służby 25 czerwca br. Wybudowany został w rosyjskiej stoczni i odbył dziewiczy rejs do Indii. Dowódca okrętu wraz z ambasadorem Indii spotkali się z przedstawicielem Dowództwa Marynarki Wojennej i władzami miasta. Zwiedzili port wojenny w Gdyni i okręty 3 Flotyli Okrętów. Ponadto odwiedzili Akademię Marynarki Wojennej w Gdyni i przebywali w lokalnych ośrodkach przemysłowych produkujących dla sił morskich. Hinduscy marynarze zwiedzali Trójmiasto oraz region kaszubski. Rozegrano mecz pomiędzy reprezentacjami Marynarki Wojennej, a załogą INS „Trishul” na stadionie WKS „Flota”.

## 18

Dowódca marynarki wojennej Republiki Indonezji adm. Bernard Kent Sondakh był gościem Marynarki Wojennej i zakładów przemysłowych na Wybrzeżu pracujących na rzecz Marynarki Wojennej. Dowódca indonezyjskich sił morskich spotkał się z dowódcą Marynarki Wojennej i zapoznał się z systemem szkolenia w Marynarce Wojennej, strukturą i zadaniami operacyjnymi polskich sił morskich a także kierunkami ich rozwoju i modernizacji. Rozmowy

dotyczyły również ogólnej charakterystyki basenu Morza Bałtyckiego. W porcie wojennym w Gdyni spotkał się z załogami fregaty „Generał Tadeusz Kościuszko” oraz niszczyciela min proj. „206 FM”. W Brygadzie Lotnictwa MW zaprezentowano mu statki powietrzne „Bryza” i „Anakonda”. Odwiedził również zakłady produkujące na rzecz polskich sił morskich.

## **SIERPIEŃ**

### **8**

Po 7 500 mil morskich żeglugi przez Bałtyk, Morze Północne, Atlantyk i Morze Śródziemne oraz ponad 1 000 godz. w morzu okręt szkolny „Wodnik” powrócił do macierzystego portu. ORP „Wodnik” opuścił port w Gdyni 23 czerwca br. i przez 7 tygodni na pokładzie okrętu praktykę astronomiczno-nawigacyjną przechodziło 64 studentów AMW. Celem praktyki było szkolenie w prowadzeniu nawigacji, eksploatacji okrętowych urządzeń nawigacyjnych, określaniu pływów i prądów morskich oraz w astronawigacji. Okręt zawinął do portów Gibraltar i La Valetta.

### **11**

Oddano do użytku nowe molo w Juracie, zbudowane przez inżynierów i marynarzy z 43 Batalionu Saperów MW. Budowę rozpoczęto jesienią 2001 r. Pierwszym etapem była rozbiórka starej niebezpiecznej konstrukcji. Zimą 2002 r. rozpoczęto budowę pierwszego odcinka liczącego około 150 m, który ukończono w czerwcu 2002 r. Po przerwie związanej z sezonem turystycznym prace kontynuowano jesienią 2002 r. Całość zakończono w czerwcu 2003 r. Molo jest konstrukcją złożoną z elementów drewnianych oraz ze słupów nośnych wykonanych z betonu. Konstrukcję wykonano na prośbę władz Jastarni, z materiałów dostarczonych przez gminę.

### **16-5**

ORP „Flaming” z 9 Flotylli Obrony Wybrzeża w Helu opuścił macierzysty port i dołączył do sił obrony przeciwminowej NATO MCM FORNORTH. Będzie operował na Atlantyku, Morzu Północnym i w Cieśninach Bałtyckich. Główne zadania jakie realizował to prowadzenie kompleksowych działań obrony przeciwminowej: trałowanie rozpoznawcze i kontrolne, niszczenie pól minowych, wytyczanie torów pływania w obrębie pól minowych, przeprowadzanie za trałami okrętów, zespołów i transportowców, stawianie min kotwicznych i dennych typu „MMD-2”, „MMD-1”, „OD”, „OS”, „JAM”, wykrywanie min kotwicznych i dennych, niszczenie min przy użyciu zdalnie sterowanego pojazdu podwodnego lub przez okrętowe grupy płetwonurków – minerów, wybieranie i podnoszenie min ćwiczebnych i prowadzenie rozpoznania minowego.

Z okazji święta Wojska Polskiego na okrętach MW podniesiona została wielka gala banderowa. Marynarka Wojenna oddała hołd poległym marynarzom w czasie uroczystości składania wieńców. Na pokładzie niszczyciela „Błyskawica” odbył się koncert Orkiestry Reprezentacyjnej MW.

Kompania Reprezentacyjna MW wzięła udział w uroczystościach przed Grobem Nieznanego Żołnierza w Warszawie, a zespoły artystyczne marynarzy wystąpiły z programem utworów marynistycznych na koncercie „Razem w Bezpiecznej Europie” w warszawskich Łazienkach.

W Warszawie prezydent Aleksander Kwaśniewski wręczył akty mianowania trzem oficerom na kolejne stopnie admirałskie. Awanse otrzymali: wiceadm. Jędrzej Czajkowski - zastępca dowódcy MW – na stopień admirała floty, kadm. Marek Brągoszewski - szef szkolenia MW – na stopień wiceadmirała i kadm. Tomasz Mathea - Sztab Generalny WP – na stopień wiceadmirała.

Dowódca Marynarki Wojennej wręczył nominacje i odznaczenia na ORP „Błyskawica”. Awanse do stopnia komandora otrzymało 4 oficerów, złote medale „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny” oraz „Za Zasługi dla Obronności Kraju” – 12 osób. Tego dnia awanse z rąk dowódców w jednostkach MW otrzymało 41 komandorów poruczników, 63 komandorów podporuczników, 100 kapitanów, 47 poruczników, 104 chorążych i 70 podoficerów. Nowo mianowani komandorowie złożyli kwiaty na Płycie Marynarza Polskiego. Po uroczystej nominacji nowo awansowani oficerowie wyszli w morze na motorówce „M-1” i na Zatoce Gdańskiej złożyli kwiaty ku czci poległych marynarzy.

#### 18-21

Samolot patrolowy MW „M-28 1R Bryza” brał udział w ćwiczeniach lotnictwa morskiego NATO w przestrzeni powietrznej Morza Północnego, z udziałem maszyn z USA, Niemiec i Danii. Głównymi zadaniami jakie wykonywał była walka radioelektroniczna, namierzanie celów i prowadzenie rozpoznania morskiego w warunkach zakłóceń.

#### 25

Potencjał lotniczy MW zwiększył się o dwie maszyny typu „Kaman SH-2G Super Seasprite”. Łącznie cztery śmigłowce „Kaman” operować będą z dwóch polskich fregat typu „Oliver Hazard Perry”. Przyłot do kraju dwóch kolejnych śmigłowców tego typu jest początkiem ostatniego etapu wdrażania tych maszyn do służby w MW. Maszyny przyleciały do Polski z niemieckiej bazy w Nordholz pilotowane przez polsko-amerykańskie załogi. Wylądowały w Bazie Lotniczej MW w Gdyni Babich Dołach.

Służby ratownicze MW i Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni prowadziły ćwiczenie ratowania życia na morzu wspólnie ze służbami ratowniczymi Rosji. W manewrach uczestniczył śmigłowiec ratowniczy MW „Anakonda”, rosyjskie maszyny „Ka-27 PS” oraz cywilne jednostki nawodne. Głównym celem służb ratowniczych Polski i Rosji było doskonalenie współpracy na granicy naszych stref odpowiedzialności ratowniczej. Śmigłowiec „Anakonda” otrzymał zadanie poszukiwania rozbitków w północno-wschodnim rejonie Zatoki Gdańskiej, na granicy stref odpowiedzialności Polski i Rosji. Załoga prowadziła operację podejmowania rozbitków różnymi technikami, wykorzystując m.in. opuszczane nosze i kosze ratownicze. Podczas realizacji zadań załogi śmigłowców i jednostek nawodnych współpracowały w doskonaleniu działań. W efekcie wspólne ćwiczenia jednostek ratowniczych i ośrodków kierowania w Gdyni i Kaliningradzie doskonalily również ich współpracę.

## WRZESIEŃ

### 6

Dwa morskie projekty prezentowane w kieleckim Salonie Przemysłu Obronnego zdobyły Nagrodę Ministra Obrony Narodowej i nagrodę targów - „Defender”. Nagroda Ministra Obrony Narodowej została przyznana Centrum Techniki Morskiej za Zautomatyzowane centrum nadawczo-odbiorcze. Jest to system wykorzystywany na okrętach MW, który zespala wszystkie środki łączności okrętowej i pozwala jednocześnie zarządzać łącznością satelitarną, radiową i modemową. Nagrodę targów kieleckich - „Defender” przyznano Systemowi wykrywania i śledzenia morskich celów nawodnych i podwodnych samolotu MW „Bryza”. System ten obejmuje m.in. podzespoły radarów, sonarów i magnetometrów do wykrywania zanurzonych okrętów podwodnych i jednostek nawodnych, określa parametry ich ruchu i dane potrzebne do prowadzenia działań bojowych.

### 8

W norweskiej bazie w Bergen uroczyście podniesiono biało-czerwoną banderę na kolejnym okręcie podwodnym typu „Kobben” (w norweskiej marynarce nosił nazwę „Svenner”). Jednostka otrzymała numer burtowy „296” i od tego dnia weszła w skład polskiej floty podwodnej.

Jest to czwarty okręt podwodny tego typu w polskich siłach morskich. Jego 17-osobowa załoga szkoliła się w Norwegii od sierpnia br. Dowodzenie okrętem objął kmdr ppor. Sławomir Wiśniewski. Podczas ceremonii przekazania okrętu podwodnego oraz

pierwszego podniesienia polskiej bandery na okręcie polskie siły morskie reprezentował będzie dowódca Marynarki Wojennej adm. floty Ryszard Łukasik, a stronę norweską – dowódca Królewskiej Marynarki Wojennej Norwegii – kadm. Jan Eirik Finseth.

## 10

ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki”, który przez ponad rok operował na Zatoce Perskiej w składzie międzynarodowych sił morskich operacji „Enduring Freedom” oraz „Iraqi Freedom”, powrócił do kraju. W Bazie Marynarki Wojennej w Świnoujściu odbyło się powitanie załogi okrętu.

10 lipca ub. roku ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki” opuścił macierzysty port i dołączył do grupy wsparcia V Floty Stanów Zjednoczonych na Zatoce Perskiej. Główne zadania okrętu były związane ze wsparciem logistycznym sił operacyjnych, kontrolą żeglugi oraz współpracą z jednostkami specjalnymi sił morskich. Na okręcie były zaokrętowane grupy uderzeniowe sił specjalnych US Navy i US Marines oraz piechoty morskiej i jednostek specjalnych marynarki wojennej Australii, które współpracowały z komandosami sekcji sił specjalnych polskiej Marynarki Wojennej „Formoza”.

Po rozpoczęciu operacji okręt prowadził również działania operacyjne samodzielnie z użyciem zespołów uderzeniowych komandosów Marynarki Wojennej oraz jako wsparcie lub platforma dla jednostek specjalnych US Navy. Był również bazą dla małych jednostek pływających i specjalnych różnych bander. Był w składzie eskorty pierwszego transportu humanitarnego do portu Umm Qasr wraz z okrętami brytyjskimi i australijskimi.

## 22

Delegacja brytyjskiego miasta Cowes odwiedziła okręt - muzeum „Błyskawica”. 67 lat temu w stoczni J. Samuel White & Co. w Cowes okręt został zwodowany, a podczas ataków lotnictwa niemieckiego w maju 1942 r. uratował to miasto przed zniszczeniem. W tym roku towarzystwo postanowiło kolejny raz wesprzeć remont okrętu. Wśród członków towarzystwa są osoby, których krewni pracowali przy budowie „Błyskawicy” oraz młodzież. Intencją towarzystwa jest wspieranie utrzymania okrętu jako muzeum i kultywowanie jego tradycji. Podczas pobytu w Polsce przedstawiciele brytyjskiego towarzystwa spotkali się z zarządem polskiego Towarzystwa Przyjaciół ORP „Błyskawica”, złożyli kwiaty na Westerplatte, odwiedzili Muzeum Hymnu Narodowego w Będolinie i Bazę Marynarki Wojennej w Helu. Byli gośćmi honorowymi wodowania książki o okręcie pt.: ORP „Błyskawica” – niszczyciel polskiej Marynarki Wojennej. Autorami publikacji są kmdr ppor. Sławomir Kudela, kmdr ppor. Jerzy Łubkowski oraz Marek Żak – autor zdjęć.

## 23



W Gdyni przebywała Senacka Komisja Ustawodawstwa i Praworządności. Obradowała w Klubie MW „Riwiera”. Obrady były połączone ze spotkaniem senatorów z sędziami Wojskowego Sądu Garnizonowego w Gdyni. Kolejnym punktem programu była wizyta w Bazie Marynarki Wojennej w Gdyni-Oksywiu, gdzie przygotowano prezentację systemu szkolenia i programu rozwoju Marynarki Wojennej, struktury i zadań oraz systemu zabezpieczenia logistycznego w siłach morskich. Parlamentarzyści spotkali się z załogami okrętu podwodnego „Sęp”, fregaty rakietowej „Gen. K. Pułaski” i okrętu ratowniczego „Lech”. W Akademii Marynarki Wojennej zaprezentowano specjalistyczne gabinety szkoleniowe, symulator broni podwodnej, nawigacyjny i kompleksowy symulator mostka nawigacyjnego.

## 24

W Brygadzie Lotnictwa MW odbyła się uroczystość wręczenia certyfikatów polskim załogom śmigłowców „Kaman SH 2G”. Wręczenie certyfikatów kończy proces przejścia czterech śmigłowców będących na wyposażeniu fregat rakietowych „Gen. K. Pułaski” i ORP „Gen. T. Kościuszko” подарowanych Polsce przez rząd USA. Ostatnim etapem transferu był przylot do kraju dwóch kolejnych śmigłowców pokładowych. 25 sierpnia br. amerykańskie certyfikaty otrzymały dwie polskie załogi, które odbyły pełne szkolenie w USA i w Polsce uzyskując I klasę oraz uprawnienia instruktorskie.

Dokumenty te nadają posiadaczom wszelkie uprawnienia do lotów i wykonywania zadań, w tym oblatywaczy oraz instruktorów dla kolejnych załóg. Certyfikaty wręczył ambasador USA w Polsce Christopher Hill. Wcześniej odbył lot z polską załogą. Certyfikaty dla kolejnych polskich załóg nadawać będzie dowódca Marynarki Wojennej.

## 26

Na pokładzie niszczyciela „Błyskawica” odbyła się uroczystość przekazania obowiązków dowódcy Marynarki Wojennej. Adm. floty Ryszard Łukasik dowodził Marynarką Wojenną w latach 1996-2003. Prezydent RP powołał go w skład Rady Bezpieczeństwa Narodowego. Po zakończeniu drugiej kadencji adm. floty Ryszard Łukasik przekazał z dniem 01 października 2003 r. obowiązki dowódcy MW adm. floty Romanowi Krzyżelewskiemu. W ceremonii udział wzięli: prezes Rady Ministrów Leszek Miller, minister obrony narodowej Jerzy Szmajdziński oraz szef Sztabu Generalnego WP gen. Czesław Piątas.

## 29

W Akademii Marynarki Wojennej odbyła się inauguracja roku akademickiego 2003/2004. Indeksy otrzymało 68 studentów, którzy rozpoczęli studia na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego oraz Mechaniczno-Elektrycznym. Nowy rok akademicki rozpoczął



się od wykładu inauguracyjnego nt. „Diagnostyka okrętowych turbinowych silników spalinowych”, który wygłosił kmdr prof. dr hab. inż. Adam Charchalis. Następnie podczas immatrykulacji studenci złożyli uroczyste ślubowanie. Komendant AMW kadm. Antoni Komorowski wręczył studentom indeksy. Podczas uroczystej inauguracji odbyło się także wręczenie nagród i wyróżnień za osiągnięcia naukowe i dydaktyczne. Oprócz podchorążych, studia zaoczne rozpoczną także studenci cywilni na kierunkach pedagogicznym, nawigacyjnym, mechaniczno-elektrycznym, a także w Instytucie Dowódczo-Sztabowym, w specjalności bezpieczeństwo państwa i współczesne stosunki międzynarodowe.

## **PAŹDZIERNIK**

### **1**

Pierwszy dzień na stanowisku dowódcy Marynarki Wojennej adm. floty Roman Krzyżelewski rozpoczął od udziału w ceremonii podniesienia flagi MW na maszcie przy siedzibie DMW w Gdyni. W jego kalendarzu zajęć na pierwszy dzień znalazła się m.in. wizyta w Akademii Marynarki Wojennej. 30 września adm. floty Ryszard Łukasik i adm. floty Roman Krzyżelewski podpisali protokół przekazania obowiązków dowódcy MW. W nocy z 30 września na 01 października, o północy, we wszystkich systemach dowodzenia MW, przesłana została informacja o objęciu dowodzenia przez nowego dowódcę.

### **6**

Po dwóch miesiącach działań w składzie międzynarodowego zespołu Sił Natychmiastowego Reagowania NATO do kraju powrócił niszczyciel min „Flaming”. W macierzystym porcie Hel jego załogę powitał dowódca Marynarki Wojennej adm. floty Roman Krzyżelewski. Załoga okrętu pokonała 4 750 mil morskich spędzając na morzu przeszło 800 godz. Okręt uczestniczył w operacjach przeciwminowych na Morzu Północnym oraz u wybrzeży Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, ćwiczył akcje zwalczania terroryzmu na morzu, niszczenia celów nawodnych i powietrznych, obrony przeciwwawaryjnej i operacje ratowania życia na morzu.

### **6-8**

W Gdyni odbył się XXIV Kongres Europejskiego Stowarzyszenia Prasy Wojskowej (EMPA). W kongresie udział brało 60 dziennikarzy wojskowych i cywilnych z 12 krajów. Uczestnicy obrad dyskutowali na temat roli prasy wojskowej w kształtowaniu wizerunku sił zbrojnych i jej znaczeniu w procesie informowania opinii publicznej. Uczestnicy kongresu wzięli udział w uroczystym podniesieniu na maszt flagi EMPA oraz złożyli kwiaty na Płycie

Marynarza Polskiego. Na pokładzie okrętu muzeum „Błyskawica” spotkali się z dowódcą Marynarki Wojennej adm. floty Romanem Krzyżelewskim.

## 10

W porcie wojennym Gdynia odbyła się uroczystość ostatniego opuszczenia bandery na ORP „Wilk”. Po wycofaniu z eksploatacji okręt został przekazany Agencji Mienia Wojskowego. Zgodnie z tradycją bandery wojenne z ORP „Wilk” trafią do Muzeum Marynarki Wojennej. Bilans 16-letniej służby okrętu podwodnego „Wilk” pod białoczerwoną banderą to przebycie 47 tys. mil morskich, z czego 15 tys. pod wodą oraz wykonanie 626 zanurzeń. Okręt wybudowany został w 1964 r., a w skład polskich sił morskich wszedł w 1987 r. Uczestniczył w ćwiczeniach międzynarodowych wraz z jednostkami państw NATO jeszcze przed przystąpieniem Polski do sojuszu. Po raz pierwszy do manewrów „BALTOPS” okręt został zaproszony w 1992 r. Ponadto brał udział w takich manewrach, jak „Cooperative Poseidon”, „Baltic Porpoise” oraz ćwiczeniach typu „PASSEX”.

## 15

W Brygadzie Lotnictwa Marynarki Wojennej odbyła się konferencja naukowa zorganizowana przez Towarzystwo Wiedzy Obronnej na temat lotnictwa Marynarki Wojennej RP. Udział brali specjaliści lotnictwa z Marynarki Wojennej, Akademii Obrony Narodowej, Sztabu Generalnego WP, Uniwersytetu Rzeszowskiego i Muzeum Lotnictwa Polskiego. Podczas obrad przedstawiono referaty ukazujące genezę powstania lotnictwa Marynarki Wojennej, walki pilotów morskich podczas II wojny światowej oraz powojenny rozwój lotnictwa morskiego. Uczestnicy konferencji zapoznali się ze współczesną strukturą i zadaniami Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej, a także z koncepcjami i perspektywami rozwoju lotnictwa MW. Konferencji towarzyszyły wystawy, na których prezentowane były odznaczenia i medale, fotografie, znaczki pocztowe i literatura ukazująca historię oraz symbolikę lotnictwa morskiego.

## 17

Dowódca Marynarki Wojennej adm. floty Roman Krzyżelewski złożył wizytę w Niemczech. Celem wizyty były rozmowy na temat współpracy polskich i niemieckich sił morskich. Adm. floty Roman Krzyżelewski i wiceadm. Lutz Feldt – dowódca sił morskich Niemiec – byli również gośćmi honorowymi polsko-niemieckiego seminarium integracyjnego marynarzy w Berlinie.

\*

Do Gdyni weszła najnowsza fregata holenderska „De Ruyter”, która przechodziła testy przed wcieleniem do służby w siłach morskich. Jest to nowoczesna konstrukcja z najnowszą elektroniką, systemami uzbrojenia i dowodzenia. Załogę holenderskiego okrętu powitał dowódca fregaty rakietowej „Gen. K. Pułaski”, który był gospodarzem wizyty.

#### **20-23**

Na wodach duńskich okalających Bornholm odbyły się międzynarodowe ćwiczenia „SWEEPEX 2003”, w których uczestniczyły trałowce „Sarbsko” i „Resko”. Głównymi zadaniami załóg polskich okrętów były: obrona przeciwminowa, walka radioelektroniczna i obrona przed atakami z powietrza. W manewrach wzięły udział okręty sił morskich Niemiec, Wielkiej Brytanii, Holandii, Belgii, Norwegii, Danii, Litwy, Estonii, Łotwy i Polski.

#### **24**

W porcie wojennym Gdynia odbyła się uroczystość nadania imienia okrętowi podwodnemu o numerze burtowym „296”, który wieczorem 22 października przybył do Polski. Jednostka otrzymała imię „Bielik”. Matką chrzestną okrętu była Jolanta Banach – sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, jednocześnie małżonka oficera Marynarki Wojennej. Niespełna dwa miesiące wcześniej, w norweskiej bazie morskiej w Bergen, po raz pierwszy na okręcie podwodnym „296” podniesiono biało-czerwoną banderę. 14 października okręt opuścił wody norweskie i rozpoczął pierwszy rejs do kraju. Jest to czwarty okręt typu „Kobben” z serii pięciu jednostek podarowanych Polsce przez rząd Królestwa Norwegii.

#### **27**

W porcie wojennym Hel odbyła się uroczystość opuszczenia bandery na wycofanych z eksploatacji ścigaczach okrętów podwodnych „Zwrotny” i „Nieugięty” z 9 FOW. Okręty służyły pod biało-czerwoną banderą od ponad 30 lat. Łącznie przepłynęły 125 tys. mil morskich spędzając w morzu 4 800 dni. Tysiąc razy zrzuciły podczas ćwiczeń bomby głębinowe przeciw okrętom podwodnym. Wyszkoliło się na nich ponad 800 marynarzy. Ich bandery wojenne trafiły do Muzeum Marynarki Wojennej. Po wycofaniu z eksploatacji okręty zostały przekazane Agencji Mienia Wojskowego.

#### **27-29**

Pod hasłem „Potęga morza dla pokoju, dobrobytu i bezpieczeństwa” rozpoczęło się w Newport (USA) międzynarodowe sympozjum morskie. Polskę w obradach reprezentowali dowódca Marynarki Wojennej adm. floty Roman Krzyżelewski oraz kmdr Andrzej Felski – prorektor ds. dydaktycznych Akademii Marynarki Wojennej. W sympozjum „Seapower” uczestniczyło ponad 150 delegatów z 71 państw. Wśród uczestników byli dowódcy sił

morskich, straży granicznych, naukowcy i specjaliści spraw morskich. Organizatorem obrad była Wyższa Szkoła Sztuki Wojennej Marynarki Wojennej USA w Newport. Symposium „Seapower” organizowane jest w cyklu dwuletnim od 1969 r. Jego zasadniczym celem jest stworzenie forum wymiany doświadczeń dla dowódców marynarek wojennych, omówienie współczesnych wyzwań i rozszerzenie współpracy pomiędzy siłami morskimi.

### 30

Wizytę w Marynarce Wojennej złożył gen. Hans Jesper Helso – szef Sztabu Obrony Królestwa Danii. Na lotnisku w Gdyni Babich Dołach, w asyście kompanii honorowej i Orkiestry Reprezentacyjnej MW, powitał go zastępca dowódcy Marynarki Wojennej adm. floty Jędrzej Czajkowski. Po uroczystym powitaniu szef Sztabu Obrony Królestwa Danii przebywał w Akademii Marynarki Wojennej i Bazie Morskiej w Gdyni-Oksywiu. W uczelni zaprezentowano strukturę polskich sił morskich oraz zadania i programy szkolenia załóg okrętowych oraz możliwości szkoleniowe Akademii Marynarki Wojennej. W Bazie Morskiej spotkał się z załogami okrętu ratowniczego „Lech” oraz fregaty rakietowej ORP „Gen. Tadeusz Kościuszko”.

## LISTOPAD

### 7

W porcie wojennym Gdynia odbyła się uroczystość ostatniego opuszczenia bandery na okręcie podwodnym „Dzik”, ostatniej jednostce typu „Foxtrot” wycofanej ze służby w Marynarce Wojennej. Zgodnie z tradycją bandera wojenna z „Dzika” trafiła do Muzeum Marynarki Wojennej. Bilans 15-letniej służby okrętu podwodnego ORP „Dzik” pod białoczerwoną banderą to przebycie 43 tys. mil morskich, z czego 13,5 tys. pod wodą, a 583 mil morskich w zanurzeniu. Po wycofaniu z eksploatacji okręt został przekazany Agencji Mienia Wojskowego. ORP „Dzik” uczestniczył w ćwiczeniach międzynarodowych jeszcze przed przystąpieniem Polski do NATO. W 1996 r. operował w polsko–francuskich manewrach w zwalczaniu okrętów podwodnych, ćwiczył wspólnie z zespołem Sił Natychmiastowego Reagowania NATO, uczestniczył w ćwiczeniach „BALTOPS”, „Baltic Porpoise” oraz w serii ćwiczeń typu „PASSEX”.

### 7-11

W Marynarce Wojennej trwały obchody Narodowego Święta Niepodległości. 07 listopada odbyła się uroczysta dekoracja odznaczonych żołnierzy i pracowników cywilnych wojska w Salonie Kaprów na pokładzie okrętu-muzeum „Błyskawica”. Złożono kwiaty na Płycie Marynarza Polskiego. 10 listopada odbyła się uroczystość złożenia kwiatów na francuskim

cmentarzu wojskowym w Gdańsku, w asyście kompanii honorowej oraz Orkiestry Reprezentacyjnej Marynarki Wojennej, z udziałem ambasadora Republiki Francuskiej.

11 listopada wszystkie okręty podniosły wielką galę banderową. Odprawiona została msza św. w Kościele Garnizonowym w Sopocie, nabożeństwo ekumeniczne w Kościele Marynarki Wojennej w Gdyni oraz msza św. koncelebrowana przez metropolitę gdańskiego w kościele pw. Najświętszej Marii Panny w Gdyni w asyście kompanii honorowej i Orkiestry Reprezentacyjnej Marynarki Wojennej. Przy pomnikach i w miejscach pamięci narodowej wystawiono posterunki honorowe. Złożono kwiaty na mogiłach i płytach pamiątkowych Cmentarza Marynarki Wojennej w Gdyni, kwaterze mieszkańców Gdyni rozstrzelanych w Piaśnicy, cmentarzu wojennym w Gdyni Redłowie, Płycie Marynarza Polskiego i pod pomnikami żołnierzy Armii Krajowej i Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie w Gdyni oraz pod Pomnikiem Martyrologii Mieszkańców Sopotu. Odbył się też pokaz musztry paradnej Orkiestry Reprezentacyjnej Marynarki Wojennej na skwerze Kościuszki w Gdyni.

## SPIS TREŚCI ZA ROK 2003

### **POLITYKA I GOSPODARKA MORSKA**

Kmdr mgr Włodzimierz DERLACZ,

1. Terroryzm jako zagrożenie XXI wieku (1), nr 1, s. 3-12.
2. – cz. 2, Terroryzm jako zagrożenie XXI wieku, nr 2, s. 3-10.

Kmdr ppor. dr Piotr MICKIEWICZ,

3. Polska polityka morska w Sojuszu Północnoatlantyckim i z Unią Europejską, nr 6, s. 3-11.
4. Admirał floty Ryszard ŁUKASIK, Urodziny – Marynarka Wojenna RP wczoraj, dziś i jutro, nr 9, s. 3-15.

Prof. dr hab. Longin PASTUSIAK,

5. Świat u progu XXI wieku – chaos czy ład międzynarodowy, nr 11, s. 3-9.

Mgr Kamil ZAJĄCZKOWSKI,

6. Kanał Sueski – rola i znaczenie w stosunkach międzynarodowych, nr 11, s. 10-20.

### **MORSKA SZTUKA WOJENNA. SZTUKA OPERACYJNA I TAKTYKA**

Kmdr dr Bogusław BĄK,

7. Nowa struktura taktyki Marynarki Wojennej, nr 6, s. 12-17.

Kmdr dr Bogusław BĄK, kpt. mar. mgr inż. Witold KUSTRA,

8. Działania minowe i przeciwminowe w nowej taktyce Marynarki Wojennej, nr 9, s. 16-21.

Kmdr mgr inż. Czesław DYRCZ,

9. Marynarka wojenna a terroryzm, nr 3, s. 9-22.

Kadm. w st. spocz. Henryk PIETRASZKIEWICZ,

10. Myśl morska w opiniach kierownictwa Wojska Polskiego w latach 1945-1989, nr 3, s. 3-8.

Kmdr dr hab. Bogdan ZALEWSKI – prof. nadzw. AMW,

11. Koncepcje obrony Wybrzeża i plany rozwoju polskich sił morskich w latach 1950-1956, nr 11, s. 21-37.

Kmdr por. dr Mariusz ZIELIŃSKI,

12. Aspekty morskie działań połączonych (1), s. 13-19.
13. – cz. 2, Aspekty morskie działań połączonych, nr 2, s. 11-20.

### **OBRONA TERYTORIALNA**

Kmdr por. dr inż. Stanisław WASZKIEWICZ

14. Obrona terytorialna państw bałtyckich – Litwy, Łotwy i Estonii, nr 7-8, s. 3-18.

### **OCHRONA GRANICY MORSKIEJ**

Kmdr ppor. dr Ireneusz BIENIECKI,

15. Działalność funkcjonariuszy MOSG, nr 7-8, s. 81-90.
16. – , Bibliografia wybranych publikacji, nr 7-8, s. 118-126.

Kmdr por. mgr inż. Andrzej GAŁĘZIOWSKI,

17. Łączność, informatyka i obserwacja techniczna w ochronie granicy morskiej, nr 7-8, s. 52-62.

Kmdr por. dr Grzegorz GORYŃSKI,

18. MOSG na drodze do Unii Europejskiej, nr 7-8, s. 5-24.

Kmdr por. dr Tadeusz KANTAK,

19. Polska granica morska, nr 7-8, s. 25-32.

20. –, Jednostki pływające MOSG – próba klasyfikacji, nr 7-8, s. 33-42.

Kpt. mgr Jarosław KOWALSKI,

21. Logistyczne zabezpieczenie funkcjonowania MOSG, nr 7-8, s. 63-72.

Kmdr por. mgr Ryszard MICHALAK,

22. Działalność Wydziału Lotniczego MOSG, nr 7-8, s. 43-51.

Ppor. Jerzy PYKACZ,

23. Podkultury obyczajowe w służbach mundurowych, nr 7-8, s. 108-117.

Kmdr ppor. Zbigniew SULKOWSKI,

24. Motywy wyboru służby w Straży Granicznej, nr 7-8, s. 91-107.

Ppor. mgr Agnieszka SZALC,

25. Wybrane problemy działalności szkoleniowej MOSG w latach 2000-2002, nr 7-8, s. 73-80.

#### **DOWODZENIE, KIEROWANIE I ZARZĄDZANIE**

Kmdr mgr Włodzimierz DERLACZ,

26. Bezpieczeństwo przemysłowe jako element systemu ochrony informacji niejawnych, nr 3, s. 23-28.

#### **ZABEZPIECZENIE DZIAŁAŃ**

Kmdr ppor. dr Krzysztof JUREK,

27. Pojazdy podwodne jednorazowego użytku do zwalczania min, nr 6, s. 18-24.

Kmdr dr hab. inż. Stanisław KOŁACZYŃSKI, kpt. mar. mgr inż. Artur CYWIŃSKI,

28. Nie tylko akustyka, nr 3, s. 29-42.

#### **NAWIGACJA. HYDROGRAFIA**

Kpt. mar. mgr inż. Dariusz GRABIEC,

29. Elektroniczna mapa nawigacyjna i systemy zobrazowania map elektronicznych, nr 2, s. 21-34.

30. –, Nowe techniki i metody pomiaru batymetrycznego, nr 5, s. 3-13.

Kmdr mgr inż. Henryk NITNER,

31. Funkcje krajowego serwisu hydrograficznego, nr 1, s. 20-26.

32. –, XVI Międzynarodowa Konferencja Hydrograficzna, nr 2, s. 35-40.

#### **RATOWNICTWO MORSKIE**



Kmdr ppor. dr inż. Waldemar MIRONIUK, por. mar. mgr inż. Adam PAWLĘDZIO, kmdr por. dr inż. Ryszard WRÓBEL,  
**33.** Trener do walki z wodą, nr 5, s. 14-30.

Kpt. mar. mgr inż. Stanisław POLESZAK,  
**34.** Militarne aparaty nurkowe w Marynarce Wojennej, nr 4, s. 3-7.  
Inżyniera morska

Kmdr por. mgr inż. Karol ROLAK,  
**35.** Organizacja systemu zabezpieczenia (wsparcia) inżynieryjnego działań sił Marynarki wojennej, nr 1, s. 27-35.

### **LOGISTYKA. TECHNIKA I UZBROJENIE**

Kmdr por. mgr inż. Michał ADAMSKI, kmdr ppor. dr inż. Krzysztof KUBIAK, kmdr ppor. mgr inż. Mirosław CHMIELIŃSKI,  
**36.** Wybrane aspekty użycia okrętowego uzbrojenia artyleryjskiego w operacjach pokojowych, nr 7-8, s. 30-48.

Kmdr por. mgr inż. Wiktor BARTŁOMIEJCZYK, kmdr ppor. mgr inż. Mirosław CHMIELIŃSKI, kpt. mar. mgr inż. Artur CYWIŃSKI,  
**37.** Przykłady nowoczesnych konstrukcji okrętowych zestawów artyleryjskich, nr 9, s. 33-44.

Kmdr rez. dr inż. Stefan CZARNECKI – prof. nadzw. AMW,  
**38.** Zastosowanie odnawialnych źródeł energii, nr 6, s. 25-35.

Kmdr dr hab. Krzysztof FICOŃ – prof. nadzw. AMW,  
**39.** Logistyka wielonarodowych sił morskich NATO. System kierowania zabezpieczeniem logistycznym, nr 9, s. 22-32.

Kmdr ppor. mgr inż. Maciej NAŁĘCZ,  
**40.** Przyszłość AEGIS, nr 4, s. 8-17.  
**41.** –, Podwodna konkurencja, nr 7-8, s. 19-29.

Kmdr por. mgr inż. Jerzy SZUFLITA, kmdr ppor. mgr inż. Mirosław CHMIELIŃSKI, kpt. mar. mgr inż. Artur CYWIŃSKI,  
**42.** Nowoczesne konstrukcje morskiej amunicji artyleryjskiej, nr 6, s. 36-53.  
Medycyna morska

Kmdr ppor. dr n. med. Lesław KOLARZ,  
**43.** Diagnostyka rtg na pokładzie okrętu szpitalnego (3), nr 5, s. 31-36.

### **SZKOLENIE I WYCHOWANIE**

Kmdr prof. dr hab. inż. Andrzej FELSKI, kmdr dypl. Jacek WITKOWSKI,  
**44.** Oficer Marynarki Wojennej jako przywódca, nr 2, s. 41-50.

Kmdr ppor. w st. spocz. mgr Jerzy GUCKI,  
**45.** O szkoleniu załóg i ... nie tylko, nr 7-8, s. 63-65.

Kmdr mgr inż. Paweł GUSSMANN,

46. Eksperyment z klasami profilowanymi wojskowo w Marynarce Wojennej (1999-2001), nr 1, s. 36-48.

Kmdr ppor. dr Piotr MICKIEWICZ,

47. Szkolnictwo wojskowe według programu rozwoju sił zbrojnych (2003-2008), nr 3, s. 43-48.

Kmdr por. dr Marek SIKORSKI,

48. Ocena wiedzy i umiejętności kadry dowódczej, nr 4, s. 18-32.

49. –, Propozycje zmian w zakresie kształtowania umiejętności metodycznych kadry dowódczej, nr 7-8, s. 49-62.

Kmdr por. dr Bazyli PANASIUK,

50. Promocja zdrowia i higieny psychicznej, nr 5, s. 37-44.

### **SZKOLENIE BOJOWE I SPECJALISTYCZNE**

Kmdr dr hab. inż. Jerzy KULIŚ, kmdr w st. spocz. dr inż. Stanisław KURPIEL,

51. Rozwój trenerów broni podwodnej, nr 1, s. 49-54.

Kmdr ppor. mgr inż. Waldemar KUSIAK,

52. Planowanie i organizacja nurkowania dla celów militarnych, nr 5, s. 45-54.

### **PRAWO MORSKIE. OGÓLNA PROBLEMATYKA PRAWNA**

Kpt. mar. dr Dariusz BUGAJSKI,

53. Odpowiedzialność majątkowa żołnierzy, nr 2, s. 51-59.

54. –, Zderzenia okrętów w świetle kodeksu morskiego z 2001 r., nr 4, s. 33-41.

Kmdr por. rez. dr hab. Marek ILNICKI, kmdr ppor. dr Krzysztof KUBIAK,

55. „Antyterrorystyczne” zmiany w konwencji solas 1974, nr 7-8, s. 66-76.

Mgr Andrzej KOTECKI,

56. Ochrona dóbr kultury na czas wojny i pokoju – nowe przepisy międzynarodowe, nr 5, s. 55-62.

### **PEDAGOGIKA, PSYCHOLOGIA I SOCJOLOGIA WOJSKOWA**

Mgr Joanna GIERKOWSKA,

57. Zawód czy styl życia, nr 1, s. 55-69.

### **SIŁY MORSKIE INNYCH PAŃSTW**

Kmdr ppor. mgr inż. Zbigniew KOŁAKOWSKI,

58. Piechota morska w USA i wybranych krajach Europy (1), nr 4, s. 42-57.

Kmdr ppor. mgr inż. Maciej NAŁĘCZ,

59. Hiszpańskie fregaty „F-100”, nr 9, s. 45-54 .

Mgr inż. Andrzej NITKA,

60. Brytyjskie niszczyciele min typu „Sandown”, nr 1, s. 78-82 .

61. –, Brytyjskie zaopatrzeniowce typu „Fort Victoria”, nr 5, s. 76-79.

Kmdr ppor. dr Ryszard SZYNOWSKI,

**62.** Analiza porównawcza ćwiczeń Floty Bałtyckiej i wybranych państw Morza Bałtyckiego (1993-1999), nr 2, s. 60-73.

Kmdr por. dr Józef ZAWADZKI,

**63.** Morskie lotnictwo uderzeniowe Floty Bałtyckiej Federacji Rosyjskiej, nr 1, s. 70-77.

Kmdr por. dr Mariusz ZIELIŃSKI,

**64.** Okręty desantowe sił morskich republiki Federalnej Niemiec, nr 5, s. 63-75.

### **HISTORIA MORSKA**

Kmdr ppor. dr Grzegorz GORYŃSKI,

**65.** Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza, nr 7-8, s. 77-85.

**66.** –, cz. 2, Samodzielna Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza, nr 9, s. 55-69.

Dr Mariusz KARDAS,

**67.** Ratowanie działaczy politycznych i wojskowych na Wybrzeżu w 1939 r., nr 6, s. 65-72.

Kmdr w st. spocz. mgr inż. Jan PRZYBYLSKI,

**68.** Służyłem na ORP „Błyskawica”, nr 6, s. 73-85.

Kpt. mgr inż. Jacek SERAFIN,

**69.** ORP „Pomorzanin” i 18 Pułk Ułanów Pomorskich, nr 11, s. 52-57.

Dr Wojciech SKÓRA,

**70.** Niemiecka flota w świetle informacji polskiego wywiadu (listopad 1921 r.), nr 11, s. 38-51.

### **DZIEJE POWSZECHNE OREŻA MORSKIEGO**

Dr Mariusz KARDAS,

**71.** Ratowanie działaczy politycznych i wojskowych na Wybrzeżu w 1939 r., nr 6, s. 65-72.

Kmdr w st. spocz. mgr inż. Jan PRZYBYLSKI,

**72.** Służyłem na ORP „Błyskawica”, nr 6, s. 73-85.

### **MARYNARKA WOJENNA RP**

Kmdr ppor. mgr inż. Zbigniew KOŁAKOWSKI,

**73.** Piechota morska w MW RP (2), nr 6, s. 54-64.

### **POLSKA MARYNARKA WOJENNA 1918-1939**

Kpt. mar. Dariusz GRABIEC,

**74.** Szkolenie polskich specjalistów hydrografii morskiej, nr 11, s. 58-67.

Dr Andrzej OLEJKO,

**75.** Problemy techniczne z wodnosamolotami CANT Z-506 B dla Polski, nr 7-8, s. 86-94

### **POLSKA MARYNARKA WOJENNA 1939-1945**

Kmdr ppor. w st. spocz. mgr Jerzy GUCKI,

**76.** Czy ORP „Wilk” taranował U-boota, nr 2, s. 83-84.

Kpt. mar. mgr Mariusz KONARSKI,  
77. Plany KMW dotyczące lotnictwa morskiego (1943-1945), nr 1, s. 83-90.

Dr Jarosław TULISZKA,  
78. Pomocnicza Morska Służba Kobiet, nr 11, s. 68-74.

Mgr Jerzy ROMANOWICZ,  
79. Szkolenie specjalistów morskich w Armii Krajowej, nr 5, s. 80-96.

#### **POLSKA MARYNARKA WOJENNA PO 1945 ROKU**

Kmdr por. dr hab. Jerzy BĘDŹMIROWSKI prof. nadzw. AMW,  
80. Polityka kadrowa w Marynarce Wojennej w II połowie lat 50., nr 7-8, s. 95-108.  
81. – , cz. 2, Polityka kadrowa w Marynarce Wojennej w II połowie lat 50., nr 9, s. 70-81.

Kmdr ppor. dr Sławomir KUDELA,  
82. 15 Składnica Mundurowa Marynarki Wojennej

Plk w st. spocz. prof. dr hab. Adolf STACHULA,  
83. Rozwój organizacyjny Marynarki Wojennej (1945-1970), nr 3, s. 49-61.

Kmdr dr hab. Bogdan ZALEWSKI - prof. nadzw. AMW,  
84. Poglądy na rozwój i wykorzystanie sił Marynarki Wojennej w latach 1945-1949 (1), nr 1, s. 91-100.  
85. – , cz. 2, Poglądy na rozwój i wykorzystanie sił Marynarki Wojennej w latach 1945-1949, nr 2, s. 74-82.

#### **UPOWSZECHNIANIE TRADYCJI ORĘŻA MORSKIEGO CEREMONIAŁ I TRADYCJE MORSKIE**

Mgr inż. Andrzej NITKA,  
86. Powojenne wizyty zagranicznych okrętów w polskich portach 1953-1989, nr 3, s. 62-68.

#### **WSPOMNIENIA Z MARYNARKI WOJENNEJ**

Kmdr w st. spocz. mgr Ryszard MARKIEWICZ,  
87. Ostatni rejs „Iskry”, nr 3, s. 69-75.  
Kmdr w st. spocz. mgr inż. Stanisław WIELEBSKI,  
88. Z życia podwodników (3).. Pozdrowienia i chrzest w imieniu Neptuna, nr 1, s. 101-102.  
89. – , Z życia podwodników (4). Ciekawość kucharza, nr 2, s. 85-86.  
90. – , Oficerowie Marynarki Wojennej promocji 1953 roku, nr 4, s. 72-82.

#### **ŻEGLARSTWO**

St. chor. mar. mgr Ireneusz KAMIŃSKI,  
91. Sezon żeglarski 2002 na pokładzie „Astrolabium”, nr 2, s. 87-98.

#### **KONFERENCJE NAUKOWE**

#### **LOTNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ – HISTORIA, WSPÓŁCZESNOŚĆ I PERSPEKTYWY ROZWOJU**

Pplk mgr inż. Józef JARZĘBOWICZ,  
92. Perspektywy lotnictwa Marynarki Wojennej, nr 12, s. 51-54.  
Plk dr hab. pil. Janusz KARPOWICZ,

93. Lotnictwo sił powietrznych, koncepcje użycia, perspektywy rozwoju, nr 12, s. 37-50.

Kpt. mar. mgr Mariusz KONARSKI,

94. Londyński plan rozwoju lotnictwa morskiego, nr 12, s. 24-26.

Kmdr w st. spocz. prof. dr hab. Zdzisław MISZTAL,

95. Lotnictwo Marynarki Wojennej w latach 1945-1957, nr 12, s. 27-36.

Dr Andrzej OLEJKO,

96. Lotnictwo morskie II Rzeczypospolitej – zarys historii, nr 12, s. 10-23.

Kadm. pil. Zbigniew SMOLAREK,

97. Stan obecny i perspektywy lotnictwa morskiego, nr 12, s. 3-9.

## **LITERATURA I CZASOPISMIENICTWO MORSKIE**

### **RECENZJE I OMÓWIENIA**

Mgr Andrzej KOTECKI,

98. Wydawnictwa Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, nr 3, s. 76-87.

Kmdr ppor. dr Ireneusz BIENIECKI,

99. Problematyka wojskowa, morska i graniczna na łamach „Komunikatów Instytutu Bałtyckiego”, nr 1, s. 103-105.

100. –, Wspomnienia pograniczników II Rzeczypospolitej, nr 6, s. 86-87.

Kmdr dr Andrzej DRZEWIECKI,

101. „Generałowie i admirałowie III Rzeczypospolitej”, nr 3, s. 88-91.

102. –, „Mała flota bez mitów” – „nowe” spojrzenie na dzieje PMW, nr 4, s. 83-88.

Kmdr w st. spocz. Jerzy KOZIARSKI,

103. Zbiorowy portret naszej marynarki, nr 12, s. 55-56.

Kmdr por. rez. mgr Walter PATER,

104. Dzieje Westerplatte, nr 7-8, s. 109-116.

105. –, Bitwa pod Trafalgarem, nr 9, s. 82-87.

106. –, Wspomnienia Komandora Pławskiego, nr 11, s. 75-82.

### **INFORMACJE. KOMUNIKATY**

Kmdr ppor. dr inż. Krzysztof CZAPLEWSKI,

107. Rola nawigacji w działalności ludzkiej na morzu, nr 1, s. 106-107.

Prof. dr hab. Jerzy PRZYBYLSKI,

108. Profesor Longin Hieronim Pastusiak doktorem honoris causa AMW, nr 11, s. 83-86.

Kmdr por. dr Zbigniew WOJCIECHOWSKI,

109. VI Konferencja Polskiego Muzealnictwa Morskiego i Riecznego, nr 3, s. 92-94.

### **BIOGRAFISTYKA**

#### **BIOGRAFIE**

Kmdr por. w st. spocz. dr n. med. Kazimierz KACZMAREK, mgr Irana KACZMAREK,

115. Kmdr prof. dr med. Augustyn Kajetan Dolatkowski, doktor honoris causa WAM, nr 11, s. 87-91.

Kmdr w st. spocz. mgr inż. Stanisław WIELEBSKI,

**116.** Współtwórca polskiej Marynarki Wojennej prof. Aleksander Rylke, nr 7-8, s. 117-127.  
**117.** –, Kazimierz Leski, nr 9, s. 88-92.

#### **WSPOMNIENIA POŚMIERTNE**

**118.** Kmdr dr med. Bolesław Szwaczyk (1900-2002), nr 6, s. 88-92.

#### **NUMERY SPECJALNE**

Morski Oddział Straży Granicznej, nr 7-8.

**KRONIKA MARYNARKI WOJENNEJ**, nr 12, s. 57-91.

**SPIS TREŚCI ZA ROK 2003**, nr 12, s. 92-101.

**INDEKS AUTORÓW**, nr 12, s. 102-104.

## INDEKS AUTORÓW

ADAMSKI Michał, kmdr por. mgr inż.	- 36
BARTŁOMIEJCZYK Wiktor, kmdr por. mgr inż.	- 37
BAK Bogusław, kmdr dr	- 7, 8
BĘDŹMIROWSKI Jerzy, kmdr por. dr hab.	- 80, 81
BIENIECKI Ireneusz, kmdr ppor. dr	- 15, 16, 99, 100
BUGAJSKI Dariusz, kpt. mar. dr	- 53, 54
CHMIELIŃSKI Mirosław, kmdr ppor. mgr inż.	- 36, 37, 42
CYWIŃSKI Artur, kpt. mar. mgr inż.	- 28, 37, 42
CZAPLEWSKI Krzysztof, kmdr ppor. dr inż.	- 107
CZARNECKI Stefan, kmdr rez. dr inż.	- 38
DERLACZ Włodzimierz, kmdr mgr	- 1, 2, 26
DEGA Kazimierz, kmdr w st. spocz. prof. dr hab. med.	- 118
DRZEWIECKI Andrzej, kmdr dr	- 101, 102
DYRCZ Czesław, kmdr mgr inż.	- 9
FELSKI Andrzej, kmdr prof. dr hab. inż.	- 44
FICON Krzysztof, kmdr dr hab.	- 39
GAŁĘZIOWSKI Andrzej, kmdr por. mgr inż.	- 17
GIERKOWSKA Joanna, mgr	- 57
GORYŃSKI Grzegorz, kmdr por. dr	- 18, 65, 66
GRABIEC Dariusz, kpt. mar mgr inż.	- 29, 30, 74
GUCKI Jerzy, kmdr ppor. w st. spocz. mgr	- 45
GUSMANN Paweł, kmdr mgr inż.	- 46
ILNICKI Marek, kmdr por. rez. dr hab.	- 55
JARZĘBOWICZ Józef, ppłk mgr inż.	- 92
JUREK Krzysztof, kmdr ppor. dr	- 27
KACZMAREK Irena, mgr	- 115
KACZMAREK Kazimierz, kmdr ppor. w st. spocz. dr n.	- 115, 118

□



med.	
KAMIŃSKI Ireneusz, st. chor. mar. mgr	- 91
KANTAK Tadeusz, kmr por. dr	- 19, 20
KARDAS Mariusz, dr	- 67
KARPOWICZ Jarusz, płk dr hab. pil	- 93
KOLARZ Lesław, kmr ppor. dr n. med.	- 43
KOŁACZYŃSKI Stanisław, kmr dr hab. inż.	- 28
KOŁAKOWSKI Zbigniew, kmr ppor. mgr inż.	- 58, 73
KONARSKI Mariusz, kpt. mar. mgr	- 77, 94
KOTECKI Andrzej, mgr	- 56, 98
KOWALSKI Jarosław, kpt. mgr	- 21
KOZIARSKI Jerzy, kmr w st. spocz.	- 103
KUBIAK Krzysztof, kmr ppor. dr	- 36, 55
KUDELA Sławomir, kmr ppor. dr	- 82
KULIŚ Jerzy, kmr dr hab. inż.	- 51
KURPIEL Stanisław, kmr w st. spocz. dr inż.	- 51
KUSIAK Waldemar, kmr ppor. mgr inż.	- 52
KUSTRA Witold, kpt. mar. mgr inż.	- 8
ŁUKASIK Ryszard, admirał floty	- 4
MARKIEWICZ Ryszard, kmr w st. spocz. mgr	- 87
MICHALAK Ryszard, kmr por. mgr	- 22
MICKIEWICZ Piotr, kmr ppor. dr	- 3, 47
MISZTAŁ Zdzisław, kmr w st. spocz. prof. dr hab.	- 95
MIRONIUK Waldemar, kmr ppor. dr inż.	- 33
NAŁĘCZ Maciej, kmr ppor. mgr inż.	- 40, 41, 59
NITKA Andrzej, mgr inż.	- 60, 61, 86
NITNER Henryk, kmr mgr inż.	- 31, 32
OLEJKO Andrzej, dr	- 75, 96
PANASIUK Bazyli, kmr por. dr	- 50
PASTUSIAK Longin, prof. dr hab.	- 5
PATER Walter, kmr por. rez. mgr	- 104, 105, 106
PAWŁĘDZIO Adam, por. mar. mgr inż.	- 33
PIETRASZKIEWICZ Henryk, kadn. w st. spocz.	- 10

POLESZAK Stanisław, kpt. mar. mgr inż.	- 34
PRZYBYLSKI Jan, kmdr w st. spocz. mgr inż.	- 68
PRZYBYLSKI Jerzy, prof. dr hab.	- 108
PYKACZ Jerzy, ppor.	- 23
ROLAK Karol, kmdr por. mgr inż.	- 35
ROMANOWICZ Jerzy, mgr	- 79
SERAFIN Jacek, kpt. mgr inż.	- 69
SIKORSKI Marek, kmdr por. dr	- 48, 49
SKÓRA Wojciech, dr	- 70
SMOLAREK Zbigniew, kadm. pil.	- 97
STACHULA Adolf, płk w st. spocz. prof. dr hab.	- 83
SULKOWSKI Zbigniew, kmdr ppor.	- 24
SZALC Agnieszka, ppor. mgr	- 25
SZUFLITA Jerzy, kmdr por. mgr inż.	- 42
SZYNOWSKI Ryszard, kmdr ppor. dr	- 62
TULISZKA Jarosław, dr	- 78
WASZKIEWICZ Stanisław, kmdr por. dr inż.	- 14
WIELEBSKI Stanisław, kmdr w st. spocz. mgr inż.	- 88, 89, 90, 116, 117
WITKOWSKI Jacek, kmdr dypl.	- 44
WOJCIECHOWSKI Zbigniew, kmdr por. dr	- 109
WRÓBEL Ryszard, kmdr por. dr inż.	- 33
ZAJĄCZKOWSKI Kamil, mgr	- 6
ZALEWSKI Bogdan, kmdr dr hab.	- 11, 84, 85
ZAWADZKI Józef, kmdr por. dr	- 63
ZIELIŃSKI Mariusz, kmdr por. dr	- 12, 13, 64