

Droga
do spójności

Zmagania
z ciągłym ryzykiem

Dostęp do morza
zobowiązuje

PRZEGLĄD

Cena 10 zł (w tym 5% VAT)
nr 1 / 2014

SIŁ ZBROJNYCH

W O J S K O W Y I N S T Y T U T W Y D A W N I C Z Y



ISSN 2353-1975

POLSKA KWARTALNIK PRZEGLĄD
ZBROJNA BELLONA SIŁ ZBROJNYCH

MOCNO TRZYMAMY SIĘ RZECZYWISTOŚCI

PUBLIKACJE O TEMATYCE WOJSKOWEJ

WYDZIAŁ MARKETINGU I REKLAMY
WWW.POLSKA-ZBROJNA.PL



wiw
WOJSKOWY INSTYTUT
WYDAWNICZY



Szanowni Czytelnicy!



WOJSKOWY INSTYTUT
WYDAWNICZY
Aleje Jerozolimskie 97
00-909 Warszawa
tel.: CA MON 845 385, 845 685
faks: 845 503
e-mail: psz@zbrojni.pl

Wojciech Kiss-Orski

Redaktor naczelny:
WOJCIECH KISS-ORSKI
tel.: +48 22 684 02 22,
CA MON 840 222
e-mail: wko@zbrojni.pl

Redaktor wydawniczy:
JOANNA ROCHOWICZ
tel.: +48 22 684 52 30,
CA MON 845 290

Redaktor prowadzący:
płk rez. dr JAN BRZOZOWSKI
tel.: +48 22 684 51 86
CA MON 845 186

Opracowanie redakcyjne:
MARYLA JANOWSKA
KATARZYNA KOCON
BARBARA SZYMAŃSKA

Opracowanie graficzne:
WYDZIAŁ SKŁADU
KOMPUTEROWEGO I GRAFIKI WIW

Kolportaż i reklamacje:
TOPOLOGISTIC
tel.: 22 389 65 87
kom.: 500 259 909
faks: 22 301 86 61
email: biuro@toplogistic.pl
www.toplogistic.pl
Druk: ARTDRUK
ul. Napoleona 4, 05-230 Kobyłka
www.artdruk.com
Nakład: 5000 egz.

Zdjęcie na okładce:
K. WILEWSKI, M. KLUCZYŃSKI, D. FIGAJ



„Przegląd Morski”, „Przegląd Wojsk Lądowych” i „Przegląd Sił Powietrznych”, czasopiśma wydawane od 85 lat, jak wiele innych, przechodziły liczne zmiany i przeobrażenia. Ostatnio Czytelnicy dostawali do rąk trzy kwartalniki, każdy poświęcony innemu rodzajowi sił zbrojnych. Dzisiaj jednak obowiązuje idea łączenia, która jest wymogiem współczesnego pola walki i pozostaje w zgodzie z dostosowywaniem naszych struktur i standardów do obowiązujących w państwach sojuszu północnoatlantyckiego. W odpowiedzi na tę potrzebę podjęliśmy decyzję, aby połączyć te wydawnictwa w jeden dwumiesięcznik – „Przegląd Sił Zbrojnych”.

„Armie podlegają ciągłym zmianom będącym efektem nowych wyzwań, nowych doświadczeń, nowych potrzeb”. To zdanie generała Mirosława Różańskiego z artykułu otwierającego nasz dwumiesięcznik w zasadzie dobrze tłumaczy ideę powstania „Przeglądu Sił Zbrojnych”. Czasopismo jest nie tylko odpowiedzią na zrestrukturyzowany od 1 stycznia 2014 roku system dowodzenia polską armią, lecz także dostosowaniem do tych przemian polityki wydawniczej i obiegu informacyjnego propagowanego przez Wojskowy Instytut Wydawniczy.

„Przegląd Sił Zbrojnych” będzie dopełnieniem systemu powstałego w WIW-ie w roku 2012. Utworzyliśmy wówczas internetowy portal polska-zbrojna.pl, czyli gazetę codzienną, przedstawiającą informacje dotyczące najnowszych i „gorących” wydarzeń w Wojsku Polskim. Publicystycznym rozwinięciem tematyki zamieszczonej na portalu jest miesięcznik „Polska Zbrojna”, o ponad 90-letniej tradycji. Wydawniczą układankę zamyka „Kwartalnik Bellona”, którego jubileusz 95-lecia istnienia niedawno obchodziliśmy.

Dziś oddajemy Wam nowy „Przegląd Sił Zbrojnych”. Mam nadzieję, że jego formuła zyska Waszą aprobatę. Zachęci także do dzielenia się na jego łamach swoim doświadczeniem i wiedzą.

nr 1 / 2014

Spis treści



A. ROIK/CC DORSZ

21



U S N A V Y

WOJSKO NOWYCH CZASÓW

Gen. dyw. dr Mirosław Różański

8 DROGA DO SPÓJNOŚCI

KIERUNKI

Płk pil. Mirosław Jemielniak

14 ZMAGANIA Z CIĄGŁYM RYZYKIEM

Kmdr por. rez. Maksymilian Dura

21 O PROGRAMIE MODERNIZACJI MARYNARKI WOJENNEJ

Kmdr dr inż. Witold Kustra

28 DOSTĘP DO MORZA ZOBOWIĄZUJE

Płk dr hab. inż. Marek Kubiński

32 SKUTECZNE REAGOWANIE

Kpt. Przemysław Jaworski

35 MODERNIZACJA SZKOLENIA

SZKOLENIE

Ppłk Maciej Jędraszczyk

38 SKOKI DLA WYBRANYCH

Kpt. Leszek Drab

42 POSZUKIWANIE WŁASNYCH METOD

Kpt. Tomasz Pawłowski

46 ALGORYTMY PRZECIWLOTNIKÓW

Ppłk Jan Chwaleba

48 SZTUKA PLANOWANIA

Mjr Janusz Jaworski

50 PRZEWIDYWANIE ZAGROŻENIA

Kpt. Marcin Szlowski

55 ZAUTOMATYZOWANE SYSTEMY DOWODZENIA

DYDAKTYKA I METODYKA

Płk dypl. Zenon Brzuszek

58 PODRÓŻE KSZTAŁCĄ

Płk dypl. Cezary Janowski

62 INSTRUKTAŻ DO ZAJĘĆ

DOŚWIADCZENIA

Kmdr Mariusz Kościelski

64 WYZWANIA I PRAKTYKA

Ppłk pil. Leszek Błach

68 POD SKRZYDŁAMI ORLIKÓW

Por. Martyna Fedro-Samojedny

72 OFICER PRASOWY W MEDIACH

Mjr Marek Kruk

75 SZYBKO, ALE BEZPIECZNIE

PRAWO I DYSCYPLINA

Anna Szadkowska

80 ŻANDARMERIA WYMIERZA MANDAT

LOGISTYKA

Płk Krzysztof Marciniak

84 CZY SYSTEM DOGONIŁ CZAS?

Dariusz Mientkiewicz, Tomasz Nalepa,
Bogdan Wójtowicz

90 DYLEMATY OBRONNOŚCI

MILITARIA

Mjr dypl. Krzysztof Turski

96 NARZĘDZIA PRZYSZŁEGO POŁA WALKI

Ppłk dr Marek Depczyński

101 TRUDNA DRUGA MŁODOŚĆ

Kmdr ppor. Tomasz Witkiewicz

107 ATOMOWE WSPARCIE: PROJEKT ARIHANT

112 ZE ŚWIATA

WSPÓŁCZESNE ARMIE

Tadeusz Wróbel

118 W SŁUŻBIE JEJ KRÓLEWSKIEJ MOŚCI

Płk rez. Tomasz Lewczak

122 BRYTYJSKI SZWADRON

Tadeusz wróbel

128 ZASADNICZA DO ZMIANY

HISTORIA

Kmdr ppor. Piotr Adamczak

130 „PTASZKI” W KAMPANII WRZEŚNIOWEJ

Wawrzyniec Markowski

140 PIERWSZY NALOT

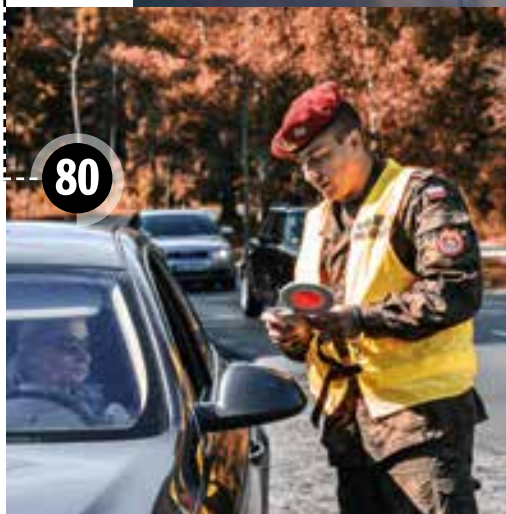
WODZOWIE, STRATEDZY, TAKTYCY

Płk dypl. w st. spocz. Zygmunt Czarnotta

144 ŻOŁNIERZ ZE SKALPELEM



B. BERA



S. GUZOWSKA



144

AMERYKAŃSKI **BEZZAŁOGOWY BOJOWY STATEK POWIETRZNY** (UCAV – UNMANNED COMBAT AERIAL VEHICLE) PRODUKOWANY PRZEZ FIRME **GENERAL ATOMICS AERONAUTICAL SYSTEMS** I UŻYWANY GŁÓWNIE PRZEZ SIŁY POWIETRZNE STANÓW ZJEDNOCZONYCH ORAZ ROYAL AIR FORCE.

MQ-9 JEST PIERWSZYM „MYŚLIWYM – ZABÓJCĄ” (HUNTER – KILLER).



MQ-9 REAPER



U S NAVY

Droga do spójności

NASZE DOŚWIADCZENIA Z OPERACJI POZA GRANICAMI KRAJU ORAZ Z ĆWICZEŃ OD DAWNA WSKAZYWAŁY, ŻE STRUKTURY SIŁ ZBROJNYCH CZASU POKOJU I WOJNY POWINNY BYĆ SPÓJNE.

Gen. dyw. dr **Mirosław Różański**



*A*rmie podlegają ciągłym zmianom będącym efektem nowych wyzwań, nowych doświadczeń, nowych potrzeb. Armia zmienia się albo pod wpływem doświadczeń wojennych, albo zmienia się siłą woli przełożonych dowódców, aby była lepszym i sprawniejszym narzędziem na czas wojny albo innej potrzeby kryzysowej, powiedział prezydent Bronisław Komorowski podczas uroczystości podpisania ustawy regulującej reformę systemu kierowania i dowodzenia naszej armii, która odbyła się 22 lipca 2013 roku w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego (SGWP). Podkreślił również, że wprowadzane zmiany dostosują system dowodzenia do realnych potrzeb, możliwości i zadań stojących przed Siłami Zbrojnymi RP. Jako jeden z argumentów, przemawiających za koniecznością dokonania przeobrażeń, przytaczał możliwość osiągnięcia spójności polskiego systemu dowodzenia z systemem natowskim oraz dostosowania struktury dowódczej do przekształceń sił zbrojnych w postaci ich profesjonalizacji oraz ograniczenia liczebności. Nie są to jednak plany, które powstały w ciągu roku czy choćby dwóch. Potrzebę zmian prezydent Komorowski postulował już wcześniej – za czasów rządu Jerzego Buzka, gdy przedstawiał swój sześciolletni plan modernizacji polskiej armii. Niektóre z owych założeń są realizowane dzisiaj.

GRZECH NIEWYDOLNOŚCI

Wielokrotnie słyszałem od moich kolegów żołnierzy, w tym i dowódców, że funkcjonujący system dowodzenia jest niewydolny, a kompetencje poszczególnych dowódców się dublują itp. Za każdym razem, gdy formowaliśmy kolejne zmiany polskich kontyngentów wojskowych (PKW) wysyłanych do Iraku, Czadu czy Afganistanu, przewracaliśmy wszystko w jednostkach

wojskowych do góry nogami. Dzieliliśmy brygadę na dwa odrębne etaty – ten, który się szkolił zgodnie z przeznaczeniem, oraz ten przygotowujący się do operacji poza granicami kraju. Nowe naliczenia, migracje ludzi między jednostkami, poszukiwanie specjalistów – to tylko niektóre z pojawiających się wówczas problemów. Dlaczego zatem nie wyciągać wniosków ze współpracy w ramach NATO czy Unii Europejskiej? Czy nie byłoby łatwiej, jeśli okaże się to konieczne, współdziałać z partnerami z innych armii bez żadnych ograniczeń czy potrzeby wprowadzania zmian ad hoc? Czy nie byłoby prościej przygotowywać dowództwa i sztaby podczas pokoju w takiej samej obsadzie jak będą działać podczas wojny? Temu problemowi poświęciłem swój dezyderat nt. *Efektywność działań polskich kontyngentów wojskowych tworzonych z etatowych jednostek w operacjach ekspedycyjnych.*

W 2011 roku, kiedy u podnóża Hindukuszu służyli żołnierze IX zmiany PKW w Afganistanie, przeprowadzono operację pod kryptonimem „Spider”. Wówczas to polscy żołnierze oraz afgańscy wojskowi i policjanci, wspierani przez koalicyjne śmigłowce transportowe CH-47 Chinook, poszukiwali rebeliantów we wskazanym wcześniej rejonie. Współdziałali także z żołnierzami ze zgrupowania sił specjalnych, a polski dowódca miał do dyspozycji uzbrojonego w pociski kierowane bezzałogowego Predatora. Nie jest to odosobniony przypadek. Przeciwdziałanie współczesnym zagrożeniom będzie wymagać współdziałania małych, mobilnych oddziałów oraz użycia środków będących w dyspozycji różnych rodzajów sił zbrojnych. Dlatego kolejnym argumentem przemawiającym za zmianami jest ułatwienie szkolenia i dowodzenia w systemie połączonym. Dowództwo niemające ograniczeń, odnoszących się do po-

szczególnej kompetencji dowódców rodzajów sił zbrojnych (RSZ), łatwiej i elastyczniej będzie zarządzać ich potencjałem w razie kryzysu lub wojny oraz planować przedsięwzięcia szkoleniowe w czasie pokoju.

Zapowiedź zmian w systemie dowodzenia pojawiła się 8 listopada 2011 roku, kiedy to na podstawie artykułu 5 punkt 1 ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej¹ prezydent Bronisław Komorowski określił główne kierunki rozwoju sił zbrojnych oraz ich przygotowań do obrony państwa w latach 2013–2022. Zgodnie z jego postanowieniem, oprócz rozwoju zdolności operacyjnych i obrony powietrznej, jednym z priorytetów było przygotowanie reformy systemu kierowania i dowodzenia SZRP. Główne jej założenia to przekształcenie Sztabu Generalnego Wojska Polskiego w organ planowania, doradztwa strategicznego i nadzoru nad funkcjonowaniem sił zbrojnych, a także zintegrowanie obecnie funkcjonujących organów dowodzenia w dwa dowództwa strategiczne odpowiedzialne za dowodzenie bieżące i operacyjne.

SZTAB JAKO THINK TANK

Szczegółowe kierunki przebudowy i modernizacji SZRP w latach 2013–2018 określił także Rząd RP. Na tej podstawie minister obrony narodowej Tomasz Siemoniak opracował konkretne wytyczne. Ogólną koncepcją oraz nakreśleniem ram reformy zajął się specjalnie do tego powołany zespół pod kierownictwem radcy MON Waldemara Skrzypczaka, a jego prace kontynuował Zespół ds. Nowego Systemu Kierowania i Dowodzenia SZRP oraz nadzorujący jego działania pełnomocnik MON ds. wdrażania nowego systemu zarządzania, kierowania i dowodzenia SZRP. Planowane zmiany zostały ujęte w dokumencie *Model 2013*, a wprowadzenie ich w życie umożliwia ustawa o zmianie ustawy o urzędzie ministra obrony narodowej.

Reguluje ona kwestie związane z rozdzieleniem trzech zasadniczych zadań w Wojsku Polskim: planowania strategicznego oraz dowodzenia bieżącego i operacyjnego. Dotychczas wszystkie realizował Sztab Generalny WP. Prowadził bowiem politykę kadrową, kierował żołnierzy do udziału w zagranicznych operacjach, decydował o zakupie sprzętu, zajmował się szkoleniem itp. Według proponowanych rozwiązań szef Sztabu Generalnego WP zostanie bezpośrednim doradcą ministra obrony narodowej w sprawach związanych z obronnością państwa, a także będzie odpowiadał za planowanie i programowanie rozwoju oraz użycia sił zbrojnych. W jego kompetencji pozostanie również reprezentowanie Polski w organach kolegialnych organizacji międzynarodowych, zwłaszcza w komitetach wojskowych NATO i Unii Europejskiej, które wydają zalecenia i opinie w sprawach wojskowych.

Zgodnie z zapisami artykułu 26 *Konstytucji RP* oraz zadaniami, jakie stoją przed Siłami Zbrojnymi

RP, ich przeznaczeniem jest ochrona granic państwa, do czego muszą się przygotowywać. Jest to proces złożony, realizowany na każdym poziomie: od strategicznego po taktyczny.

Wszystko będzie miało swój początek w *think tanku* polskiej armii, czyli w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego, który wejdzie w skład urzędu ministra obrony narodowej. Tam zostaną opracowane koncepcje oraz plany ćwiczeń, które umożliwią realizację zadań przez Dowództwo Operacyjne i Generalne oraz inne instytucje podległe ministrowi obrony narodowej. Sztab Generalny przygotowuje strategiczną grę obronną (SGO), która posłuży przede wszystkim do usprawnienia funkcjonowania centralnych organów kierowania obroną państwa. Bezpieczeństwo narodo- we trzeba bowiem rozumieć nie tylko jako powinność wojska, lecz także jako obowiązek całego kraju.

Siły zbrojne są jego kluczowym elementem oraz gwarantem przestrzegania konstytucyjnych praw. Wiele jednak zależy od gospodarki, ekonomii czy stabilności energetycznej. SGO pozwoli zrewidować sprawność i jakość wykonywania zadań przez organa administracji publicznej na rzecz obronności państwa, zwłaszcza w obliczu kryzysu lub wojny.

Dokumenty i dyrektywy opracowane na poziomie strategicznym posłużą ustaleniu przedsięwzięć szkoleniowych na poziomie operacyjnym i taktycznym. SGWP określi zasadnicze kierunki szkolenia dowódców, sztabów i wojsk. Odpowiedzialny będzie również za przygotowanie i wdrożenie dokumentów doktrynalnych. Ponadto będzie sprawował w imieniu ministra obrony narodowej nadzór nad funkcjonowaniem Centrum Doktryn i Szkolenia Sił Zbrojnych.

Szef Sztabu Generalnego natomiast ma osobiście doradzać szefowi resortu w sprawach obronności państwa oraz nadzoru nad ogólną i operacyjną działalnością SZ. Zajmie się problematyką osiągania zdolności operacyjnych przez siły zbrojne oraz planowaniem ich rozwoju w kolejnych latach. W ramach tych działań SGWP będzie skupiał w sobie funkcje organizatora systemów funkcjonalnych. Jego zadaniem będzie także przygotowanie koncepcji oraz planu rozwoju zdolności operacyjnych w ramach danego systemu funkcjonalnego. Ponadto będzie współuczestniczył w planowaniu potrzeb rzeczowych oraz w rozwoju i modernizacji sprzętu wojskowego.

ZWIĘKSZENIE ZDOLNOŚCI DOWODZENIA

Reforma systemu dowodzenia wzmocni rolę Dowództwa Operacyjnego Sił Zbrojnych. Na mocy ustawy o zmianie ustawy o urzędzie ministra obrony narodowej z 21 czerwca 2013 roku² zostanie ono prze-transformowane w Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych (DORSZ). Zmiany będą dotyczyły głównie zwiększenia zdolności do dowodzenia

¹ DzU 2012 r. nr 0 poz. 461.

² DzU 2013 r. nr 0 poz. 852.

1.

Oprócz prowadzenia walki obronnej Dowództwo Operacyjne będzie odgrywać wiodącą rolę w procesie stabilizacji sytuacji międzynarodowej oraz w operacjach reagowania kryzysowego i humanitarnych.

REFORMA SYSTEMU DOWODZENIA TO SZKOLENIA I PRZYGOTOWYWANIA WOJSKA

w operacjach połączonych podczas wojny, kryzysu lub udziału w operacji prowadzonej pod egidą sojusznicych organizacji. Służyć temu będzie przejęcie w podporządkowanie dwóch bardzo ważnych narzędzi, czyli Centrum Operacji Morskich w Gdyni, działającego obecnie w Dowództwie Marynarki Wojennej, oraz Centrum Operacji Powietrznych w Warszawie z Dowództwa Sił Powietrznych. Mają one ogromny potencjał, a podporządkowanie ich DORSZ pozwoli na uzyskanie efektu synergii działań ich sił i środków. Prowadząc konsultacje społeczne na temat założeń reformy systemu kierowania i dowodzenia, słyszeliśmy często zarzuty, że okrętami znajdującymi się w portach w Gdyni czy Świnoujściu będzie dowodził ktoś w Warszawie. Jak to będzie wyglądało w praktyce? Otóż, w Dowództwie Generalnym RSZ powstanie Inspektorat MW, który będzie odpowiedzialny między innymi za organizację i prowadzenie szkolenia. Będzie też pełnił funkcję gestora sprzętu i uzbrojenia. Nie wyobrażam sobie jednak, by podczas walki obronnej lub wykonywania zadań w ramach na przykład Stałego Zespołu Sił Obrony Przeciwninowej NATO okrętami nie dowodzący z Gdyni, a konkretnie z Centrum Operacji Morskich.

Dlatego właśnie DORSZ integruje w swojej strukturze wszystkie najważniejsze elementy dowodzenia operacyjnego w SZRP.

W ramach przygotowywania operacji obronnej Dowództwo Operacyjne będzie uszczegóławiać opracowane w SGWP plany reagowania obronnego państwa. Ustali, kto i w jaki sposób wykona dane zadanie. Natomiast, uwzględniając możliwe zagrożenia oraz specyfikę zaangażowania w konkretny konflikt czy kryzys, DORSZ będzie definiować określone zdolności, wymagania oraz czas i miejsce ich osiągnięcia. Wsparcia w tym zakresie będzie udzielał SGWP, który jako organizator systemów funkcjonalnych ma decydować o możliwościach ich pozyskania. Natomiast dowódca generalny RSZ będzie odpowiadać za osiągnięcie przez wojska określonej zdolności. Weryfikacja przygotowania sił i środków oraz zgrywanie dowództw będzie odbywało się podczas cyklicznych ćwiczeń dowódczo-sztabowych, szkieletowych czy wspomaganych komputerowo. Ponadto Centrum Operacji Powietrznych i Centrum Operacji Morskich będą aktywnie uczestniczyć w codziennym szkoleniu jednostek podległych Dowództwu Generalnemu RSZ (DGRSZ) na podobnych zasadach, jakie obowiązują

2.

Przeciwdziałanie współczesnym zagrożeniom będzie wymagać współdziałania małych, mobilnych oddziałów oraz użycia środków będących w dyspozycji różnych rodzajów sił zbrojnych.

PRZEDE WSZYSTKIM REFORMA PROCESU DO DZIAŁANIA ZGODNIE Z JEGO PRZEZNACZENIEM

obecnie we współdziałaniu między centrami i rodzajami sił zbrojnych. Niemniej współdziałanie będzie odbywać się na niższym szczeblu: związek taktyczny – centra.

Oprócz prowadzenia walki obronnej Dowództwo Operacyjne będzie odgrywać wiodącą rolę w procesie stabilizacji sytuacji międzynarodowej oraz w operacjach reagowania kryzysowego i humanitarnych. W ramach przygotowania jednostek ekspedycyjnych, takich jak polskie kontyngenty wojskowe, określi ich skład oraz zdolności, jakie powinny zdobyć. Oczywiście będą to dane niezbędne dowódcy generalnemu, który zajmie się przygotowaniem sił i środków zgodnie ze specyfikacją DORSZ. Na zakończenie procesu szkolenia, podobnie jak obecnie, zostanie przeprowadzona certyfikacja weryfikująca osiągnięte zdolności operacyjne. Jeśli misja będzie prowadzona niezależnie od innych wojsk przez komponent wydzielony z Sił Zbrojnych RP, wówczas DORSZ będzie dowodziło operacyjnie podporządkowanymi pododdziałami lub oddziałami. Jeżeli jednak nasze działania będą częścią większej operacji, i w ramach jej prowadzenia zostaniemy podporządkowani dowództwu międzynarodowemu, wtedy kie-

rownictwo narodowe obejmie kontrolę jedynie nad sprawami administracyjnymi, personalnymi i logistycznymi.

Wsparcie bezpieczeństwa wewnętrznego oraz pomoc społeczeństwu jest także ważnym aspektem działalności Dowództwa Operacyjnego. W ramach reformy przejmie ono zadania resortowego Centrum Zarządzania Kryzysowego i będzie prowadzić całodobowe dyżury integrujące środowisko informacyjne. Będzie dowodzić wojskowymi zgrupowaniami zadaniowymi wydzielonymi do zwalczania skutków klęsk żywiołowych lub im przeciwdziałania. Sprawność funkcjonowania takich doraźnie formowanych zespołów została już sprawdzona podczas powodzi w maju i czerwcu 2010 roku. Powołano wówczas Wojskowe Zgrupowanie Ratownicze składające się głównie z żołnierzy wojsk inżynieryjnych, które niosło pomoc w walce z wielką wodą, zwłaszcza na terenach województw lubuskiego i dolnośląskiego. Dzięki takiemu rozwiązaniu będzie można reagować znacznie szybciej niż dotychczas. Zanim jeszcze wpłyną oficjalne wnioski wojewodów o pomoc i wydane zostaną formalne rozkazy, będzie można zainicjować określone działania. Dotychczas wywoływa-

to to wiele dyskusji i niepotrzebnych nerwów, a czas jest przecież kluczowym aspektem w tego typu akcjach. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej podpisał nowelizację ustawy o modernizacji technicznej i finansowaniu sił zbrojnych³, która ma zagwarantować między innymi środki potrzebne na program obrony przeciwrakietowej. Oczywiście odpowiednie zarządzanie tym potencjałem jest równie ważne jak fakt jego posiadania, dlatego dowódca operacyjny, w imieniu ministra obrony narodowej, będzie wykonywał zadania związane z obroną powietrzną i przeciwrakietową.

Organem wykonawczym, integrującym działania prowadzone na lądzie, wodzie i w powietrzu, stanie się Połączone Centrum Operacyjne (Joint Operation Center – JOC). Będzie funkcjonować siedem dni w tygodniu w ramach dobowych dyżurów.

NOWA STRUKTURA RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH

Sygnowana przez zwierzchnika sił zbrojnych ustawa o zmianie ustawy o urzędzie ministra obrony narodowej wnosi najwięcej zmian w rodzajach sił zbrojnych. Zgodnie z nowymi regulacjami do kompetencji działającego od 1 stycznia 2014 roku Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych będzie należało szkolenie dowództw i sztabów, wojsk i rezerw osobowych oraz kształcenie zawodowe. Będzie ono pełnić funkcję gestora sprzętu, czyli wskazywać, który, o jakich walorach i specyfice będzie niezbędny konkretnej grupie żołnierzy, aby osiągnęła wskazane zdolności operacyjne.

W jego strukturze znajdują się dowództwo i sztab oraz inspektoraty: Wojsk Lądowych, Marynarki Wojennej, Sił Powietrznych i Wojsk Specjalnych, a także rodzajów wojsk oraz szkolenia. DGRSZ będą podlegały Inspektorat Systemów Informacyjnych oraz Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych, a także dywizje, flotylle, skrzydła, samodzielne brygady i centra szkolenia.

Pododdziały wsparcia i zabezpieczenia działań mają natomiast wejść w podporządkowanie związków taktycznych. Przemawia za tym rozwiązaniem potrzeba wzmocnienia i zwiększenia ich samodzielności w działaniach połączonych. Poza tym dzięki temu zmniejszy się liczba jednostek bezpośrednio podległych dowódcy generalnemu.

STRATEGICZNA TRIADA

Już w *Metodyce szkolenia kawalerii z 1937 roku* możemy przeczytać, że najważniejsze jest wyszkolenie bojowe. Ta dewiza będzie przyświecać również nowo powstałemu dowództwu. W osiągnięciu nadrzędnego celu – zorganizowanie procesu przygotowania sił i środków oraz ich wydzielenie do prowadzenia operacji zgodnie z planem opracowanym przez Dowództwo Operacyjne RSZ – zostanie zaangażowana strategiczna

triada, tj. SGWP, DGRSZ i DORSZ. Na podstawie dokumentów planistycznych oraz wniosków ze strategicznej gry obronnej, prowadzonej przez Sztab Generalny Wojska Polskiego, Dowództwo Operacyjne będzie opracowywać standardy oraz określać zdolności dla wydzielanych sił, a także organizować szkolenie oraz przygotowywać i zgrywać dowództwa przeznaczone do udziału w operacji. Dowództwo Generalne zajmie się natomiast osiągnięciem zdolności operacyjnych. Ponadto będzie uczestniczył w procesie opracowywania planów użycia sił zbrojnych w ramach planowanej operacji obronnej oraz reagowania kryzysowego. W jego kompetencjach leżą również zadania związane z utrzymaniem gotowości bojowej i mobilizacyjnej wojsk i rezerw.

Zwłaszcza przygotowanie rezerw wymaga nowego, świeżego spojrzenia. Nie można bowiem powielać starych schematów. Żołnierze uczestniczący dotychczas w tych szkoleniach nie znajdowali w nich niczego interesującego, a jednostki nie bardzo miały pomysł na zorganizowanie odpowiedniego procesu angażującego rezerwistów. Podczas planowania tych przedsięwzięć należy brać pod uwagę postęp technologiczny, zmiany pokoleniowe oraz doświadczenia z udziału w operacjach prowadzonych poza granicami kraju i ćwiczeń.

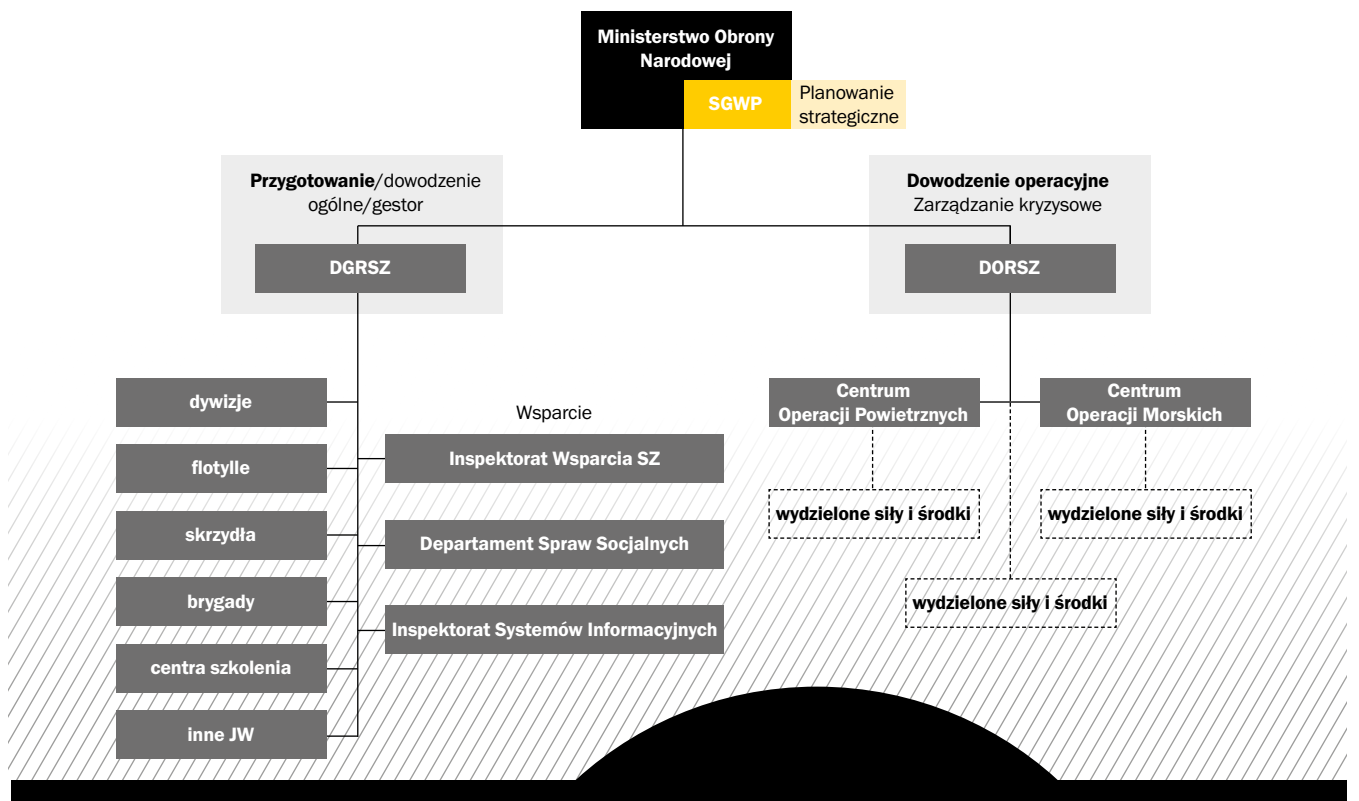
Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych również będzie odgrywało wiodącą rolę w procesie szkolenia wojsk wydzielanych do udziału w ramach operacji stabilizacyjnych, reagowania kryzysowego oraz humanitarnych. Oczywiście po zakończeniu danego etapu szkolenia Dowództwo Operacyjne RSZ dokona tzw. certyfikacji, czyli sprawdzenia opanowanych zdolności oraz gotowości do podjęcia działań. W kolejnym etapie pododdziały zostaną oddane w podporządkowanie DORSZ, a zadaniem dowódcy generalnego będzie utrzymywanie rezerw w gotowości do uzupełnienia wydzielonych sił i środków.

WZMOCNIENIE SZCZEBŁA TAKTYCZNEGO

Wraz z reformowaniem dowodzenia siłami zbrojnymi na poziomie operacyjno-strategicznym uporządkowano strukturę dowódcze na szczeblu taktycznym. Od dawna wnioski z operacji poza granicami kraju oraz z ćwiczeń wskazywały, że struktury czasu pokoju i wojny powinny być tożsame lub spójne. Ponadto nasze doświadczenia z tych operacji od dawna sugerowały konieczność dostosowania struktur sztabowych do standardów NATO.

W sztabach powstanie komórka zajmująca się analizą współczesnych konfliktów zbrojnych. Środowisko bojowe bowiem przestało pełnić rolę jedynej i najważniejszego elementu działań. W dobie dynamicznego rozwoju technologii teleinformatycznych i internetu oraz szerokiego dostępu do mass mediów bardzo ważnym czynnikiem stała się informacja.

³ DzU 2013 nr 0 poz.496.



Opracowanie własne

Wspomniana komórka (działań niekinetycznych) będzie wykonywała zadania z zakresu działań informacyjnych (Information Operations – INFOOPS), działań psychologicznych (Psychological Operations – PSYOPS), a także współpracy cywilno-wojskowej (Civil Military Co-operation – CIMIC).

Podział tych komórek będzie tożsamy na wszystkich szczeblach dowodzenia – od Dowództwa Generalnego RSZ po batalion. Sztaby oddziałów i związków taktycznych zostaną podzielone na trzy zasadnicze piony odpowiadające za prowadzenie działań, ich wsparcie i zabezpieczenie. Ich struktura odpowiada sojusznikom. Nie trzeba będzie już szukać odpowiedników danych funkcji czy wyznaczać kogoś do pełnienia tymczasowych obowiązków, o których może mieć lakoniczne pojęcie.

W związku z planowanymi zmianami dowództwa jednostek szczebla taktycznego zostaną wzmocnione między innymi osobami z rozformowywanych dowództw rodzajów sił zbrojnych.

Novum w jednostkach będzie etatowy element taktycznego centrum operacyjnego. Rozwiązanie to było testowane w jednostkach wojskowych jednej z dywizji i się sprawdziło. Pozwala sprawniej organizować proces szkolenia oraz reagować na jakiegokolwiek jego zaburzenia. Omawiane zmiany mają

WRAZ Z REFORMOWANIEM DOWODZENIA SIŁAMI ZBROJNYMI NA POZIOMIE OPERACYJNO-STRATEGICZNYM PLANUJE SIĘ UPORZĄDKOWAĆ STRUKTURĘ DOWÓDCZE NA SZCZEBLU TAKTYCZNYM

znacznie ułatwić współdziałanie z jednostkami różnych rodzajów sił zbrojnych w ramach operacji połączonych.

Reforma systemu dowodzenia to przede wszystkim reforma procesu szkolenia i przygotowywania wojska do działania zgodnie z jego przeznaczeniem. ■

Autor był dowódcą 17 WBZ, dowódcą BGB VIII zmiany PKW Irak, dowódcą 11 BK Panc, dyrektorem Departamentu Strategii i Planowania Obronnego, pełnomocnikiem MON ds. NSZKID SZRP, dowódcą Grupy Operacyjnej DG RSZ.

Zmagania z ciągłym ryzykiem

WRAZ Z ROZWOJEM TECHNIKI LOTNICZEJ LATANIE JEST CORAZ BARDZIEJ BEZPIECZNE. MIMO TO **WYPADKI NADAL SIĘ ZDARZAJĄ**. NASUWA SIĘ WIĘC PYTANIE: DLACZEGO JEST ICH TAK DUŻO I CZY MOŻNA ICH UNIKNAĆ?

Płk pil. **Mirosław Jemielniak**



Autor jest szefem
Bezpieczeństwa
Lotów w Dowództwie
Generalnym Rodzajów
Sił Zbrojnych.

Pierwszy lot samolotem został wykonany 17 grudnia 1903 roku. Po pięciu latach od tego epokowego wydarzenia doszło do katastrofy lotniczej¹, w której zginął podporucznik Thomas E. Selfridge, a pilot, z którym wykonywał lot, Orvill Wright, doznał poważnych obrażeń ciała. Kilka lat później, w 1909 roku, zginęło trzech pilotów, a w 1913 roku już dwustu. Samoloty na początku ubiegłego stulecia były dalekie od doskonałości, a piloci niewiele wiedzieli na temat zjawisk fizycznych zachodzących podczas lotów.

Rozwój lotnictwa to czas dochodzenia do oczywistych dziś prawd. Trudno też mówić o systemowych błędach popełnianych w tamtym okresie. W latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku główną przyczyną wypadków i katastrof były konstrukcje statków powietrznych, określane jako czynnik techniczny. W latach siedemdziesiątych rolę się odwróciły na rzecz tak zwanego czynnika ludzkiego. I choć z czasem zmieniał się zakres odpowiedzialności załóg, a organizacja lotów nie zawsze nadążała za szybkim

rozwojem techniki lotniczej², to nadal za najślabsze ogniwo w łańcuchu zdarzeń lotniczych uważa się człowieka.

Z drugiej jednak strony, dobrze przygotowana załoga statku powietrznego zmniejsza prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia lotniczego w trudnych, czasami nieuniknionych sytuacjach. Odwoływanie się do przykładów z dziedziny lotnictwa cywilnego nie znaczy, że w lotnictwie wojskowym czy służbach porządku publicznego problemy są tożsame. Przed różnymi rodzajami lotnictwa są stawiane różne zadania do wykonania, dlatego inne będą szczegółowe strefy zagrożeń bezpieczeństwa lotów. Niezaprzeczalnie trzeba jednak czerpać z doświadczeń całego zbioru, jakim jest lotnictwo.

Aby przybliżyć zagadnienia związane z bezpieczeństwem lotów, artykuł podzielono na dwie części. W pierwszej przedstawiono krótki rys historyczny oraz podstawowe definicje, teorie występowania zdarzeń lotniczych³, a także rolę czynnika ludzkiego w bezpie-

¹ Katastrofa lotnicza – wypadek lotniczy, w którym członek załogi lub inna osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego poniosła śmierć, doznała obrażenia ciała ze skutkiem śmiertelnym lub została uznana za zaginioną, gdy akcja poszukiwawcza została zakończona. Definicje podstawowych terminów. *Instrukcja bezpieczeństwa lotów lotnictwa SZ RP*. Warszawa 2004, s. 9.

² Wypadek lotniczy – zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakkolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili opuszczenia pokładu statku powietrznego przez wszystkie osoby znajdujące się na nim oraz podczas którego jakkolwiek osoba doznała co najmniej poważnych obrażeń ciała lub statek powietrzny został uszkodzony, lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji albo statek powietrzny zaginął i nie został odnaleziony, a urzędowe jego poszukiwania zostały zakończone, lub statek powietrzny znajduje się w miejscu, do którego dostęp nie jest możliwy. *Instrukcja bezpieczeństwa lotów...*, op.cit., s. 11.

³ Zdarzenie lotnicze – wypadek lub incydent lotniczy. Zdarzenia lotnicze ze względu na ich skutek dzielimy na kategorie, rodzaje i klasy. *Instrukcja bezpieczeństwa lotów...*, op.cit., s. 12.

**Samolot
C-295M CASA**

Źródło: ICAO Elementy systemu bezpieczeństwa lotów.



ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA



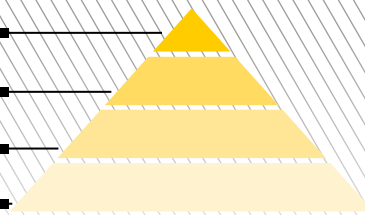
2.

1 wypadek
(ze skutkiem śmiertelnym) ■

10 wypadków
(uszkodzenie ciała) ■

30 wypadków
(uszkodzenie sprzętu) ■

600 incydentów
lotniczych ■



PIRAMIDA HEINRICHA

Matematyczne oszacowanie prawdopodobieństwa wystąpienia katastrofy według ICAO

Piramida Heinricha pokazuje, jak ważne w lotnictwie są rzetelne informacje o zdarzeniach oraz odpowiednio zbudowane struktury bezpieczeństwa lotów, zdolne do prawidłowej i szybkiej analizy i wypracowania odpowiednich zaleceń.

czeństwie lotów, w drugiej – analizę stanu bezpieczeństwa lotów w Siłach Powietrznych w 2012 roku.

PODSTAWOWE DEFINICJE

Pojęcie bezpieczeństwa lotniczego (rys. 1) może mieć różne skojarzenia, takie jak:

- brak wypadków i poważnych incydentów – pogląd powszechnie reprezentowany przez podróżnych;
- brak zagrożeń, czyli czynników, które powodują lub mogą powodować szkody;
- postawa pracowników organizacji lotniczych w stosunku do niebezpiecznych działań i warunków;
- unikanie błędów;
- zgodność z przepisami⁴.

Z kolei w *Instrukcji bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP* bezpieczeństwo lotów zdefiniowano jako stan, w którym dowódca realizuje swoje zamierzenia, całkowicie kontrolując zagrożenia mogące wpływać na przebieg wykonywania zadań lotniczych.

Obie definicje określają bezpieczeństwo lotów jako możliwość całkowitej kontroli nad bezpiecznym wykonywaniem zadań lotniczych. Jednak *passus* z instrukcji wojskowej można odczytać tak, jakby jedna osoba, czyli dowódca, była odpowiedzialna za cały system bezpie-

czeństwa lotów w danej jednostce lotniczej. Taka interpretacja nie oddaje rzeczywistości i zwalnia z odpowiedzialności wiele innych osób, które powinny czuć się odpowiedzialne za prawidłowo funkcjonujący system bezpieczeństwa lotów. Za idealną można by uważać sytuację, w której cały personel Sił Powietrznych dba o bezpieczeństwo lotów i stara się przeciwdziałać negatywnym zjawiskom oraz minimalizować ryzyko.

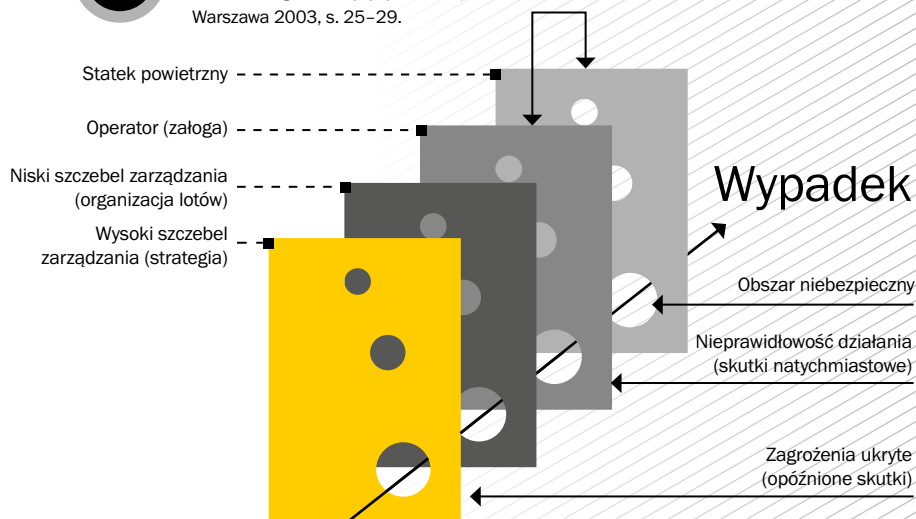
Wojciech Netkowski z Urzędu Lotnictwa Cywilnego napisał: *Teoretycy bezpieczeństwa lotów twierdzą, że najbardziej efektywnym działaniem jest profilaktyka, tak zwane pro-active. Jednak ci sami teoretycy doskonale wiedzą, że wypadków lotniczych nie da się uniknąć*⁵. W lotnictwie nie ma żadnej rzeczy absolutnie bezpiecznej i niemożliwe jest całkowite wyeliminowanie ryzyka. Całą energię należy poświęcić jednak na zmniejszanie go do najniższego racjonalnego poziomu. Nie można też stwarzać wrażenia, że cokolwiek by się zrobiło, to wypadki były i będą, co mogłoby być wytłumaczeniem dla negocjowania czy lekceważenia prawa, zaleceń i reguł. Najbardziej wyrafinowana technika lotnicza, jak i coraz bardziej skomplikowane zadania i tak nie pozwolą na opracowanie wszystkich możliwych scenariuszy zagrożenia i dlatego każdy ele-

⁴ Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem. Urząd Lotnictwa Cywilnego 2009, s. 2-1.

⁵ W. Netkowski: *Znaczenie powypadkowych zaleceń profilaktycznych w zarządzaniu bezpieczeństwem lotów w świetle obszarów zagrożeń zidentyfikowanych w obowiązkowym systemie powiadomiania o zdarzeniach lotniczych*. W: *Bezpieczeństwo i niezawodność w lotnictwie*. T. I. Red. B. Jancelewicz. Toruń 2009.

3.

Źródło: O. Truszczyński: Czynniki ludzki w zdarzeniu lotniczym. „Polski Przegląd Medycyny Lotniczej” Warszawa 2003, s. 25–29.

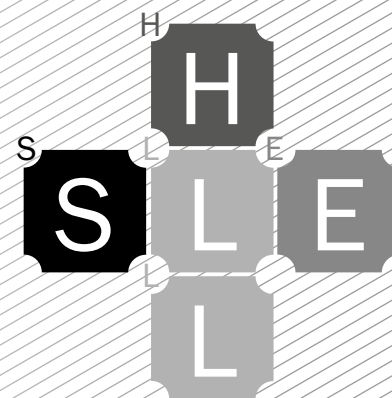


MODEL JAMESA REASONA

(Powstawanie wypadków lotniczych)



MODEL SHELL 4.



Nazwa modelu – SHELL – pochodzi od pierwszych liter składników jego środowiska:

- oprogramowanie (S) – ang. Software
 - procedury, szkolenia, wsparcie itp.;
- sprzęt (H) – ang. Hardware
 - maszyny i wyposażenie;
- środowisko (E) – ang. Environment
 - kontekst operacyjny, w którym funkcjonuje system L-H-S;
- czynnik ludzki (L) – ang. Liveware
 - ludzie w miejscu pracy.

Źródło: <http://aviationknowledge.wikidot.com/>

ment systemu bezpieczeństwa lotów powinien być ciągle doskonalony i usprawniany.

Ważny jest też system zgłaszania i badania zdarzeń lotniczych oraz opracowywanie działań profilaktycznych. Zmienić się musi, i powoli już się zmienia, myślenie o zapobieganiu wypadkom lotniczym. Ważniejsza jest bowiem odpowiedź na pytania: dlaczego i jak, niż: co i kto? Krajowe regulacje prawne nie ułatwiają rozwoju systemu zgłaszania informacji o zdarzeniach lotniczych. Uruchomiony w ostatnich latach w lotnictwie cywilnym i wojskowym program *Just Culture*, czyli dobrowolnego raportowania o zdarzeniach lotniczych (Reporting Cultur) bez ponoszenia kar, ma swoje poparcie w doktrynie Unii Europejskiej. Stanowi ona, że bez uszczerbku dla przepisów prawa karnego państwa członkowskie powstrzymują się od wszczynania postępowań w odniesieniu do popełnionych nieumyślnie zdarzeń lotniczych, o których dowiedziały się tylko dlatego, że zostały zgłoszone zgodnie z krajowym programem obowiązkowego zgłaszania, co jednak nie dotyczy przypadków rażącego niedbalstwa⁶.

Polskie prawo lotnicze⁷ nie jest już jednak tak łaskawe. Artykuł 212 pkt 1 ustawy stanowi: *kto, wykonując lot przy użyciu statku powietrznego:*

a) *narusza przepisy dotyczące ruchu lotniczego obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa,*

b) *przekracza granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków zezwolenia,*

c) *narusza wydane na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy, zakazy lub ograniczenia lotów w polskiej przestrzeni powietrznej wprowadzone ze względu na konieczność wojskową lub bezpieczeństwo publiczne,*

d) *wbrew art. 122 ustawy nie stosuje się do poleceń organów państwa, w którym lot się odbywa, a także poleceń otrzymanych od jego państwowego statku powietrznego, nakazujących lądowanie na wskazanym lotnisku lub inne postępowanie załogi, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.*

W punkcie 2 z kolei zapisano: *jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.*

Takie regulacje prawne artykułu 212 ustawy *Prawo lotnicze*, w zakresie, w jakim ustanawia ona odpowiedzialność karną załóg lotniczych za naruszenie zasad ruchu lotniczego, teoretycznie wykluczają zgłaszanie takich zdarzeń zarówno w ramach obowiązkowego, jak i dobrowolnego systemu.

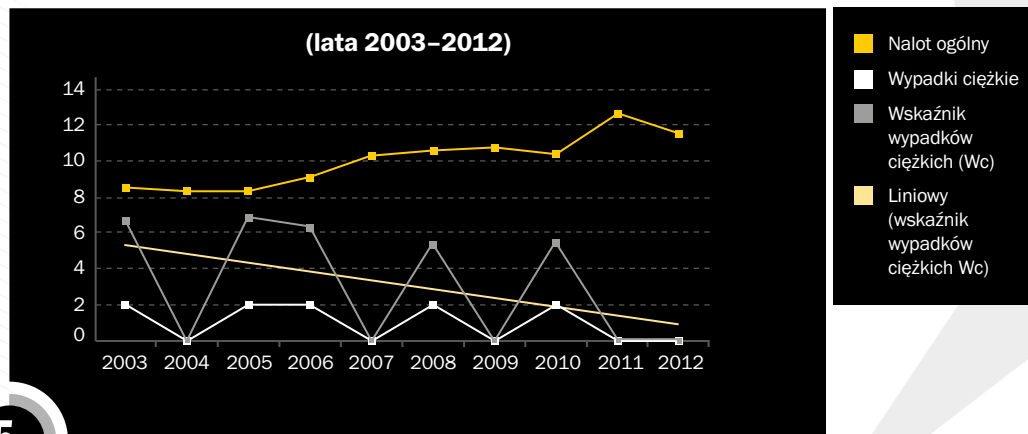
PIRAMIDA HEINRICHA

Stworzono ją pierwotnie na potrzeby bezpieczeństwa pracy, szybko jednak znalazła zastosowanie w badaniu prawdopodobieństwa wystąpienia wypad-

⁶ Dyrektywa UE 2003/42; regulacje European Aviation Safety Agency (EASA) – artykuł 16 Rozporządzenia bazowego EASA (216/2008)

⁷ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze*. DzU 2012 nr 0, poz. 933.

WSKAŹNIK WYPADKÓW CIĘŻKICH W SIŁACH POWIETRZNYCH



Opracowanie Oddziału
Bezpieczeństwa Lotów
Sił Powietrznych.

5.

ków lotniczych (rys. 2). Na każdy wypadek (szczyt piramidy) składają się liczne błędy i uchybienia w organizacji lotów i przestrzegania procedur, których zatrzymanie na wczesnym etapie mogłoby zapobiec tragicznemu zdarzeniu. Nieprzerwanie łańcucha błędów i uchybień prędzej lub później doprowadzi do poważnego incydentu lub wypadku. Prawidłowa analiza powinna się zaczynać od podstawy piramidy i opierać na liczbie zgłoszonych zdarzeń. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization – ICAO) matematycznie oszacowała, przy jakiej liczbie zdarzeń klasy: incydent, wypadek, wypadek ciężki, powstanie katastrofy będzie najbardziej prawdopodobne.

MODEL SZWAJCARSKIEGO SERA

Profesor psychologii James Reason, zajmujący się szeroko pojętą teorią bezpieczeństwa, twierdzi, że do wypadku dochodzi po zaistnieniu kilku sprzyjających czynników (rys. 3). Jeden element nie wystarczy.

Błędy w działaniach na wysokim i niskim szczeblu zarządzania skutkują z opóźnieniem i są zauważalne na ogół z perspektywy czasu. Tymczasem nieprawidłowości w pracy operatora lub statku powietrznego przynoszą natychmiastowe konsekwencje w postaci zdarzenia lotniczego. Model Jamesa Reasona, nazywany często modelem szwajcarskiego sera, zawiera otwory w plasterach, utożsamiane ze słabościami w poszczególnych częściach systemu. Są one stałe, o różnej wielkości, i znajdują się w różnych pozycjach. System jako całość generuje błędy, gdy wszystkie otwory w każdym z plasterów zrównają się i powstaje tak zwana trajektoria okazji do wypadku. Błąd pilota (poprawiony) czy poważna awaria sprzętu (zauważona) występujące osobno nie powinny doprowadzić do tragedii, ale mogą być aktywatorem do powstania kolejnych negatywnych zdarzeń.

Koncepcja Jamesa Reasona dowodzi, że wypadek jest sumą połączeń aktywatorów i warunków ukrytych.

CZŁOWIEK JAKO NAJSŁABSZE OGNIWO

Współczesne lotnictwo to przede wszystkim skomplikowana technika i zautomatyzowane systemy kierowania statkami powietrznymi. Pilot coraz częściej staje się operatorem, wręcz nadzorcą doskonałych systemowych rozwiązań technicznych. Gdy zaistnieje sytuacja odbiegająca od normy, otrzymuje zwykle akustyczny i wizualny sygnał, zobowiązujący do działania. Wydaje się, że takie rozwiązanie eliminuje ryzyko zdarzeń niemal całkowicie. Jednak światowe statystyki bezpieczeństwa lotów wskazują, że w 70 procentach wypadków lotniczych przyczyną jest pilot (załoga). Te same doskonałe systemy, prowadzące bezbłędnie samolot, dostarczają załodze w sytuacji innej niż zaprogramowana tak dużo informacji, że pod presją czasu nie zawsze podejmuje ona optymalne decyzje. Jest jeszcze gorzej, jeżeli na jedną informację nakładają się następne, zmieniające uwarunkowania.

Często po zaistnieniu zdarzeń lotniczych analizuje się doświadczenie załogi. W największej pod względem liczby ofiar katastrofie w lotnictwie cywilnym w 1977 roku na Teneryfie kapitanem załogi Boeinga 747 renomowanych linii KLM, który przyczynił się do katastrofy, był najbardziej doświadczony pilot w firmie.

W październiku 2009 roku załoga Airbusa A320 ze 144 pasażerami na pokładzie nie zareagowała na wezwania kontrolerów i minęła lotnisko lądowania o 240 kilometrów, gdyż była zajęta sprawami niezwiązanymi z lotem. Przyczyną zdarzenia okazała się zwykła nieuwaga. Piloci byli doświadczeni i mieli wszelkie uprawnienia.

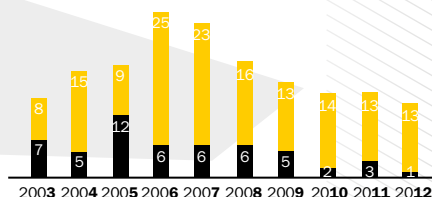
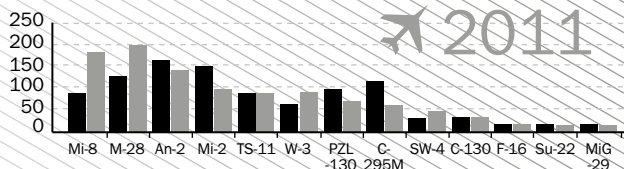
W lipcu 2013 roku Boeing 777-200ER linii Asiana Airlines rozbił się w San Francisco podczas podejścia do lądowania. Załogę stanowili piloci z nalotem ponad

ŚREDNI NALOT STATKU POWIETRZNEGO NA JEDNO ZDARZENIE LOTNICZE

✈ 2012
✈ 2011

Opracowanie Oddziału
Bezpieczeństwa Lotów
Sił Powietrznych

6.



WYPADKI I POWAŻNE INCYDENTY

Opracowanie Oddziału
Bezpieczeństwa Lotów
Sił Powietrznych

7.

✈ zależne ✈ niezależne

12 i 9 tysięcy godzin, ale jeden z nich na tym typie statku powietrznego miał nalatane zaledwie 43 godziny.

Można zapytać, czy powinno się zdarzyć, że załoga, która przestrzega zasad eksploatacji statku powietrznego, wykonuje prawidłowo kartę podejścia i listy kontrolne, rozbije samolot? Może we współczesnym lotnictwie to właśnie znajomość praw i zasad oraz umiejętne wykorzystanie techniki lotniczej (wyposażenia kabiny) są najważniejsze, a doświadczenie należy umieścić dopiero na trzecim miejscu?

Elwin Edwards, teoretyk prowadzący badania w dziedzinie bezpieczeństwa, w 1972 roku opracował model do analizy działań człowieka (pilota, załogi) i jego interakcji z innymi elementami otaczającego go środowiska. Teorię tę zmodyfikował kilka lat później inny naukowiec – Frank Hawkins. W modelu (rys. 4) tym najważniejsze są relacje między pilotem (centrum Liveware) i czterema innymi elementami, a nie między tymi elementami. Są to zależności typu:

– czynnik ludzki – sprzęt (L–H). Relacja między człowiekiem a techniką (samolotem, osprzętem);

– czynnik ludzki – oprogramowanie (L–S). Relacja między człowiekiem a systemem wspierającym jego działania, takim jak oprogramowanie komputerów, listy kontrolne, publikacje, instrukcje itd.;

– czynnik ludzki – czynnik ludzki (L–L). Relacje pomiędzy pilotem a załogą, kontrolerami ruchu lotniczego, personelem technicznym. W tym mieszczą się również stosunki pracowników z zarządzającymi (dowódcami) oraz atmosfera w pracy;

– czynnik ludzki – środowisko (L–E). Relacje między środowiskiem wewnętrznym i zewnętrznym. Wewnętrzne – to miejsce pracy, jego oświetlenie, panujący tam hałas, temperatura. Zewnętrzne – to na przykład wi-

doczość, niebezpieczne zjawiska atmosferyczne. W omawianych środowiskach znajduje się również wypoczynek, sen, sytuacje finansowe itd., dlatego też powiedzenie, że pilot lata tak, jak żyje.

Przedstawiony model pokazuje złożoność działania człowieka w systemie bezpieczeństwa lotów. Istotne, by jego elementy pasowały do siebie. W praktyce wykorzystuje się też inne modele i teorie, na przykład model bezpieczeństwa lotów Teppa Haakonsona (wyznaczanie możliwości pilota w sytuacjach wykonywanego lotu), model Williama T. Singletona (optymalizacja bezpieczeństwa lotów), teorię Karla Marbeego (teoria pechowców), teorię P. Rippona (osobowość wypadkowicza).

BADANIE W TRZECH ETAPACH

Analiza stanu bezpieczeństwa lotów to proces polegający na badaniu cech i przyczynowości zaistniałych zdarzeń lotniczych oraz związków zachodzących między nimi w danej sytuacji szkoleniowej i przedziale czasu, mający na celu określenie możliwych zagrożeń i wypracowanie skutecznej profilaktyki. Analiza ma pokazać, jak kształtowano bezpieczeństwo lotów w procesie organizacji i realizacji zadań lotniczych. Wykonywanie analiz wynika z konieczności stałego rozpoznawania sytuacji poprzedzającej stawianie zadań lotniczych⁸.

Analizę tę przeprowadza się w co najmniej trzech etapach. W pierwszym bada się, co się zdarzyło, w drugim ustala główne strefy zagrożenia, w trzecim określa profilaktykę. Aby działania profilaktyczne były skuteczne, analiza stanu bezpieczeństwa lotów powinna być wykonywana z zachowaniem ciągłości i wykorzystaniem jednej z teorii bezpieczeństwa lotów. Szczegółową analizę bezpieczeństwa lotów często przedstawia się według

⁸ Instrukcja bezpieczeństwa..., op.cit., s. 36.

diagramu Kaoru Ishikawy⁹, określanego jako model 5 M. Analizuje się w nim poszczególne składowe:

- man (człowiek): selekcja (uwarunkowania psychofizyczne), zdolność do działania (umiejętności, odporność na stres), cechy osobowościowe;

- media (środowisko): brak zabezpieczenia przed zjawiskami naturalnymi, warunki klimatyczne (podstawa chmur, widzialność, temperatura, wiatr, opady), obszary operacyjne (warunki lokalne, aktywność ptaków, roślinność, przeszkody terenowe, pora doby), warunki pracy (współpraca załogi w kabinie, wibracje, hałas, zanieczyszczenia), infrastruktura lotniskowa (rodzaj i stan drogi startowej, nachylenie pasa, zanieczyszczenie pasa i dróg kołowania);

- machine (technika): konstrukcja (niezawodność statku powietrznego, jego osiągi i ergonomia), obsługa (dostępność czasu, narzędzi, części zapasowych), logistyka (zabezpieczenie w materiały eksploatacyjne, koszty utrzymania), dokumentacja techniczna (przejrzyste, jednoznaczne procedury, dostępność dokumentacji);

- mission (zadanie): cel realizacji zadania (jasno określony, zdefiniowany, możliwy do wykonania), wykonanie zadania jako rezultat wzajemnego oddziaływania elementów modelu;

- management (zarządzanie): efektywne zarządzanie personelem organizacji lotniczej, odpowiedni dobór kadr, jasne zasady awansowania, nacisk na naukę właściwych procedur obowiązujących w organizacji lotniczej.

BEZPIECZEŃSTWO LOTÓW W 2012 ROKU

Analiza statystyk dotyczących katastrof lotniczych w ostatnich dwudziestu latach w lotnictwie wojskowym wskazywała na duże prawdopodobieństwo zaistnienia w 2012 roku ciężkiego wypadku, nawet katastrofy. Taką koncepcję przedstawił w swoim wystąpieniu na 55 Konferencji Bezpieczeństwa Lotów profesor Jerzy Lewitowicz z Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych.

Poziom bezpieczeństwa lotów jest określany głównie na podstawie występowania najpoważniejszych zdarzeń lotniczych, to znaczy wypadków ciężkich, w których dochodzi do utraty zdrowia lub życia ludzi oraz całkowitego zniszczenia bądź uszkodzenia statku powietrznego w stopniu powodującym nieopłacalność remontu albo gdy statek powietrzny przepadł bez wieści lub znajduje się w miejsku, do którego dostęp jest niemożliwy. W ostatnich dwóch latach nie zanotowaliśmy w lotnictwie wojskowym wypadku ciężkiego, a linia wskaźnika wypadków ciężkich wykazuje tendencję poprawy bezpieczeństwa lotów (rys. 5). Wartość wskaźnika wypadków ciężkich w latach 2003–2012 wynosi 3,07 i jest najlepsza od lat. W 2012 roku Siły Powietrzne wykonały niemal wszystkie zadania szkoleniowe i osiągnęły nalot 42 524 godziny, co stanowiło 96,8 procent nalotu planowanego. Podczas szkolenia w powietrzu zaistniało 1275 zdarzeń lotniczych, w tym cztery wypadki lżejsze, dziesięć incydentów poważnych oraz 1261 incydentów (rys. 6). Nie doszło do zdarzeń typu wypadek ciężki.

Warto odnotować wręcz wzorowe działanie załóg w większości wypadków lżejszych. Aby to zilustrować, podam przykład zdarzenia z 1 lutego 2012 roku.

Załoga samolotu PZL-130 podjęła decyzję o lądowaniu awaryjnym po pięciu nieskutecznych próbach wypuszczenia podwozia. Maszyna podczas tego manewru została nieznacznie uszkodzona. Przyczyną zdarzenia była usterka techniczna, polegająca na niewłaściwej pracy trójpoziomego serworozdzielacza, który zablokował suwak sterujący w tulei.

Drugie zdarzenie również dotyczyło samolotu PZL-130. 1 sierpnia 2012 roku po nieudanych próbach wypuszczenia prawego podwozia załoga przygotowała się do lądowania awaryjnego bez niego. Na wysokości wyrównania wyłączyła silnik i wykonała lądowanie.

Miarą sprawności statku powietrznego jest jego średni nalot na jedno zdarzenie lotnicze. Odnotowano znaczny spadek tego wskaźnika na samolotach M-28 i śmigłowcach Mi-8, W-3 i SW-4. Obniżenie nalotu na jedno zdarzenie może świadczyć o dużej zawodności sprzętu lotniczego. Z drugiej jednak strony, może być dowodem wielkiego wysiłku personelu w identyfikowaniu zagrożeń dotyczących danego typu statku powietrznego (wzrost liczby incydentów) i natychmiastowym przeciwdziałaniu, co jest właściwym kierunkiem.

Wypracowanie coraz lepszych metod diagnostycznych w laboratoriach obiektywnej kontroli lotów pozwala w wielu wypadkach na wczesne zdiagnozowanie niesprawności statku powietrznego.

Większość zdarzeń lotniczych i niedomagań w działaniu wynika z psychiki człowieka i stopnia jego przygotowania do wykonania zadania. Jeśli jest ono niedostateczne, w działalności lotniczej taki stan prowadzi do naruszeń i zagrożeń bezpieczeństwa lotów. Dlatego też w ocenie stanu bezpieczeństwa lotów, ale i skuteczności działań profilaktycznych, ważnym wskaźnikiem jest zasygnalizowany na początku udział czynnika ludzkiego. W ubiegłym roku zanotowano tylko jedno poważne zdarzenie lotnicze tego typu, co świadczy o poprawie świadomości personelu lotniczego w kwestii bezpiecznej obsługi i eksploatacji sprzętu lotniczego oraz przestrzeganiu zasad i przepisów lotniczych (rys. 7).

Zarysowana tendencja poprawy w tej dziedzinie (zmniejszenie zdarzeń zależnych z 3 do 1) wskazuje na właściwie zastosowaną profilaktykę. Należy jednak dążyć do dalszego samodoskonalenia, aby eliminować z działalności lotniczej zdarzenia, których główną przyczyną jest człowiek.

Rok 2012 pod względem bezpieczeństwa lotów trzeba uznać za jeden z lepszych okresów w działalności lotniczej Sił Powietrznych. Uniknęliśmy najpoważniejszych zdarzeń lotniczych, czyli wypadków ciężkich. Poprawiono struktury bezpieczeństwa lotów, wdrożono kompleksowy system analizy i oceny bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP Turawa. Właściwie określano i skutecznie wprowadzono działania profilaktyczne. Dzięki temu osiągnęliśmy właśnie tak dobre wyniki. ■

⁹ http://pl.wikipedia.org/wiki/Diagram_Ishikawy#Istota_metod_diagramu_Ishikawy. 3.09.2013.

O programie modernizacji Marynarki Wojennej

ROZWÓJ MARYNARKI WOJENNEJ WYMAGA KONSEKWENCJI W KONTYNUOWANIU ZMIAN, TAK BY STAŁA SIĘ ONA NIE TYLKO ISTOTNYM KOMPONENTEM NASZYCH SIŁ ZBROJNYCH, LECZ TAKŻE LICZĄCYM SIĘ PARTNEREM WŚRÓD POZOSTAŁYCH CZŁONKÓW SOJUSZU.

Kmdr por. rez. **Maksymilian Dura**

Okoliczności wprowadzenia do uzbrojenia Marynarki Wojennej RP nowych okrętów wiedziano od dawna. Przez ostatnie lata poszczególni ministrowie obrony narodowej zdawali się jednak problem ten bagatelizować, nie przedstawiając żadnego konkretnego planu jego rozwiązania. Co gorsza, również sami marynarze nie potrafili tego zrobić. Stali tylko na nierealnym stanowisku, że należy zachować istniejący stan rzeczy i jedynie wymieniać stare jednostki pływające na nowe.

Dopiero obecny szef resortu obrony Tomasz Siemoniak podjął kilka spektakularnych decyzji, w tym związanych z Marynarką Wojenną. Przede wszystkim postanowił budować nowe okręty, a nie reanimować stare. Dowodem było przerwanie planu pseudomodernizacji fregat typu Oliver Hazard Perry, która miała być przeprowadzona w Stanach Zjednoczonych. Tak naprawdę przedłużyłaby jedynie czas pływania tych okrętów, nie poprawiając ich przydatności we współczesnym konflikcie zbrojnym.

PROJEKT

Minister zapowiedział także, że przedstawi, wreszcie publicznie, konkretną koncepcję rozwoju Marynarki Wojennej z wstępnym harmonogramem wprowadzania zupełnie nowych jednostek pływających. Okazało się jednak, z czego prawdopodobnie T. Siemoniak nie zdawał sobie wtedy sprawy, że ani w Sztabie Generalnym WP, ani w Marynarce Wojennej nie potrafiono wówczas określić, czego nasz kraj potrzebuje i jak taki harmonogram miałby wyglądać. W marcu 2012 roku przekonaliśmy się, że obawy te, niestety, nie są bezzasadne.

23 listopada 2011 roku ówczesny wiceminister obrony narodowej Marcin Idzik zapowiedział, że Marynarka Wojenna będzie musiała na nowo określić, jakich okrętów potrzebuje. Wydawało się, że zadanie zostało postawione jasno i priorytetem będzie jego wykonanie. Tak też się stało. Jednak naruszono podstawową zasadę, że nie można planować wprowadzenia okrętów, których parametry nawet w zarysie nie zostały zdefiniowane, a więc których nie można wycenić. Dlaczego? Bo wtedy nie wiadomo, ile na daną inwestycję potrzeba pieniędzy. Jeżeli na przykład planowano się zmieścić w obiecanej na plan modernizacji Marynarki Wojennej sumie 900 milionów złotych (a więc ponad 200 milionów euro), to trzeba było przecież wiedzieć, co za to można kupić.

Ostatecznie pierwszy projekt koncepcji rozwoju Marynarki Wojennej RP przedstawiono w Gdyni pod koniec marca 2012 roku w obecności ministra obrony narodowej, szefa Sztabu Generalnego WP, dowódcy Marynarki Wojennej i szefa Zarządu Planowania Strategicznego SGWP. Od deklaracji wiceministra Idzika minęły więc aż cztery miesiące, ale jak się okazało, nie wystarczyły one ani na stworzenie gotowego i przemyślanego harmonogramu wprowadzenia nowych jednostek, ani nawet na określenie, jak one mają wyglądać.

Ekspertki odnieśli wówczas wrażenie, że minister obrony narodowej został wprowadzony w błąd, ponieważ przedstawiał gotowy do akceptacji produkt, który – jak się okazało – był tylko mało wnoszącą do sprawy prezentacją. Jedyne co w niej ustalono i czego się później trzymało – to liczba jednostek (trzy sztuki) każdej klasy okrętów bojowych, jakie mają w przyszłości zna-



Autor służył w Dowództwie Marynarki Wojennej. W 2010 roku przeszedł do rezerwy.



1.

Wizja niszczyтеля min
„Kormoran II”M
W
R
P

SMUTNE JEST TO, ŻE MARYNARZE BYLI GO RAKIET MANEWRUJĄCYCH NIE WYELIMINO

leżć się w wyposażeniu naszych sił morskich. Inne elementy planu traktowano już zupełnie dowolnie i później zmieniano kilkakrotnie.

PIERWSZE UŁOMNOŚCI

Do wad przedstawionej w marcu 2012 roku koncepcji należy zaliczyć przede wszystkim wprowadzenie do dotychczasowych planów Marynarki Wojennej zmian związanych tylko z ilością jednostek, a nie ich jakością. Postąpiono według zasady – jeżeli coś było kiedyś, to ma być w przyszłości. Przykładowo, jeżeli flota miała zbiornikowiec paliwowy, to zaplanowano nowy zbiornikowiec paliwowy; jeżeli dysponowała pływającą stacją demagnetyzacyjną, to zaplanowano budowę również takiej jednostki. Nie zastanawiano się natomiast, czy przy braku pieniędzy na okręty bojowe stać nas na powielanie struktury okrętowej z lat Układu Warszawskiego.

W nowej wizji Marynarki Wojennej odsuwano i wydłużano proces budowy nowych okrętów nawodnych. Nie szukano kompromisu między jak najszybszym, a więc tańszym, budowaniem okrętów, a nieco rozło-

żonym w czasie, ale dającym przez dłuższy okres zatrudnienie stoczniom. Dodatkowo w większości przypadków założono, że najpierw jakaś jednostka pływająca zostanie wycofana, a dopiero potem danej klasy wprowadzona.

Odsuwanie w czasie trudnych decyzji o wycofaniu niepotrzebnych okrętów spowodowało, że szkolenie będzie kontynuowane na jednostkach nieperspektywicznych i w specjalnościach bez przyszłości. Zdecydowano się na przykład na eksploatację okrętów transportowo-minowych typu Lublin aż do 2021 roku, mimo że później w ogóle nie planuje się wprowadzenia ich następców. Tymczasem, ze względu na wiek i zużycie, nie będzie możliwości, aby je w przyszłości sprzedać. Pozostanie tylko ich złomowanie albo jak w wypadku trałowców projektu 207 – zutylizowanie. Podane w koncepcji rozwoju Marynarki Wojennej daty wycofywania różnych jednostek pływających nie były więc wynikiem jakichś rewolucyjnych decyzji i przemyśleń, ale przewidywanego ich starzenia i zużycia.

W planie rozwoju Marynarki Wojennej RP nawet w zarysie nie podano, jakie jednostki pływające przewi-



Uzbrojenie przyszłych okrętów podwodnych Marynarki Wojennej powinno pozwolić na rażenie przeciwnika z głębiny wodnej.

2.

U
S
N
A
V
Y

TOWI NA USTĘPSTWA, BYLE WARUNEK DOTYCZĄCY WAŁ OKRĘTU PODWODNEGO TYPU 212/214

duje się dla naszych sił morskich. Jaka ma być ich wyporność czy najważniejsze uzbrojenie (oprócz niszczyciela min „Kormoran II” – fot. 1, którego parametry były już wcześniej opracowane).

Według założenia modernizacja Marynarki Wojennej w pierwszych latach ma przebiegać bezkosztowo. Finansowanie programów okrętowych zaplanowano na później. Wydatki zatem mają się w przyszłości kumulować, tak jakby Ministerstwo Obrony Narodowej liczyło w przyszłości na jakieś dodatkowe środki finansowe. Przy takim podejściu, przez pierwsze dwa lata programu modernizacji technicznej na nowe okręty nie wydano praktycznie nic z obiecanych Marynarce Wojennej 900 milionów złotych.

Wszystkie te niedociągnięcia zostały szybko wychwycone i skomentowane w mediach. Nie spowodowało to jednak opracowania chociażby najogólniejszych wymagań co do nowych okrętów. Stało się to jasne, gdy opublikowano pewne szczegóły dotyczące okrętów podwodnych oraz gdy w zaproszeniach do tak zwanych dialogów technicznych w odniesieniu do okrętu obrony wybrzeża (OOW) „Miecznik” i okrętu patrolowego

z funkcją zwalczania min „Czapla” zamieszczono w formie załączników wstępne założenia dotyczące tych jednostek.

Pierwszy zgrzyt między wymaganiami a potrzebami można było zauważyć przy wstępnym opisie okrętów podwodnych, jaki podano w 2012 roku. Mówiono bowiem tylko o typowych zadaniach, jakie mogą wykonywać te jednostki, na przykład o blokadzie morskich linii komunikacyjnych, przewozie żołnierzy wojsk specjalnych, minowaniu, rozpoznaniu. Nie wspomniano natomiast ani razu o możliwości przenoszenia rakiet manewrujących (fot. 2).

W Marynarce Wojennej unikano tego tematu jak ognia, chociaż była to szansa, by siłom morskim nadać nowe znaczenie, uzależniając od ich stanu sposób prowadzenia przez nasz kraj nie tylko polityki obronnej, ale i zagranicznej. Dzięki rakietom manewrującym okręty podwodne stałyby się bronią strategiczną i najważniejszym środkiem odstraszania potencjalnych agresorów.

Smutne jest to, że lobbując za okrętem niemieckim, marynarze byli gotowi na zmniejszenie roli sił morskich, byle warunek dotyczący rakiet manewrujących

Decyzji o tym, czy okręt ma mieć ślipy rufowy, czy nie, nie można uzależniać od dialogów technicznych.

3.



ARCH. AUTORA

JEST RZECZĄ BEZSPORNA, ŻE TO NIE OFERTY, ALE POTRZEBY POWINNY DECYDOWAĆ O TYM, JAKIE OKRĘTY SĄ NAM NIEZBĘDNE

nie wyeliminował *najlepszego dla MW okrętu podwodnego typu 212/214*. Wydawało się to o tyle dziwne, że Niemcy nigdy nie twierdzili, że na ich okrętach nie może być tego typu środków walki.

Na szczęście Ministerstwo Obrony Narodowej zareagowało na szum medialny i uzupełniło wymagania dotyczące nowych jednostek o możliwość ich wyposażenia w broń odstraszania. Zastrzeżono także, że ma być kupiony komplet, a więc okręt z raketami. Szkoda tylko, że nie wyjaśniono, dlaczego wcześniej nie wyspecyfikowano tego uzbrojenia w wymaganiach. Nie chodziło przecież o środki finansowe, ponieważ rakiety manewrujące dla jednostek nawodnych wcale nie kosztują więcej niż te przeznaczone dla okrętów podwodnych.

Gdy opublikowano wymagania stawiane „Miecznikowi” i „Czapli”, można było odnieść wrażenie, że opracowywali je ci sami „specjaliści”, którzy nie przewidywali raket manewrujących na okrętach podwodnych. Ministerstwo Obrony Narodowej od samego początku starało się nie upubliczniać nawet najbardziej ogólnych oczekiwań wobec okrętu obrony wybrzeża i patrolowego. Specjaliści szybko się jednak zorientowali, że nie wynikało to z tajności dokumentów, ale po prostu z powodu ich braku. Nikt też nie potrafił wyjaśnić, co oznaczają nazwy i kryptonimy jednostek, szczególnie w przypadku okrętu obrony wybrzeża, któ-

ry miał się stać najważniejszą jednostką nawodną i przejąć wszystkie dotychczasowe zadania sił uderzeniowych oraz zastąpić nigdy niezrealizowany program korwety „Gawron”.

Podczas wspomnianej już konferencji w Gdyni najpierw twierdzono, że – na podstawie wyliczeń średnich stanów Morza Bałtyckiego – zadania związane z obroną wybrzeża i patrolowe będą w stanie wykonywać jednostki o wyporności powyżej tysiąca ton. Później parametr ten zwiększał się z prezentacji na prezentację. Po miesiącu tłumaczono już, że okręt obrony wybrzeża powinien mieć wyporność od 1200 do 2000 ton, a po roku było to już do 2100 ton (w wymaganiach, jakie Inspektorat Uzbrojenia umieścił w związku z ogłoszeniem dialogu technicznego w sprawie nabycia nowych okrętów). Do dziś nie wiadomo, czym się kierowano, przedstawiając te wszystkie liczby. Tymczasem wyporność ma wielokrotnie mniejszy wpływ na cenę okrętu niż wyposażenie. Co więcej, wyposażenie kompaktowe, specjalnie opracowane dla małych jednostek, jest droższe niż w obudowach standardowych i o wiele bardziej skomplikowane w eksploatacji (problemy z naprawami, modernizacją, a nawet chłodzeniem). Tak więc wszyscy ci, którzy dążą do ograniczenia tonażu polskich okrętów, nie szukają oszczędności, ale przez swoją niewiedzę narażają nasz kraj na dodatkowe koszty.

Jest rzeczą bezsporną, że to nie oferty, ale potrzeby powinny decydować o tym, jakie okręty są nam niezbędne. Okazało się natomiast, że efektem dyskusji prowadzonych w czasie dialogów technicznych nie mają być warunki, na jakich potrzebne jednostki będą dostarczone, ale zaczęły być one traktowane jako źródło informacji o możliwych do zakupu rozwiązaniach. Powołanie się przy tym na przepisy nie jest żadnym argumentem, ponieważ żołnierze przepisy te sami stworzyli i, jak się teraz okazuje, nie po to, by było lepiej, ale by ułatwić sobie przygotowanie dokumentów potrzebnych do rozpoczęcia przetargów. Tymczasem cechy okrętów powinny wynikać z potrzeb operacyjnych, a nie być określane w czasie dialogów technicznych. Powinny więc być wyartykułowane jeszcze przed rozpoczęciem tych dialogów, a nawet przed umieszczeniem potrzebnej jednostki pływającej w planie zakupów. Jak się okazało, w przypadku „Miecznika” i „Czapli” nie zostały.

OKRĘT PATROLOWY

Kiedy przy ogłaszaniu zaproszeń do dialogów technicznych napisano ogólnie, czego one mają dotyczyć, okazało się, że zaplanowano kupienie okrętu, tylko w zasadzie nie wiedziano jakiego. Sprawa jest o tyle dziwna, że od 29 marca 2012 roku było dokładnie określone, co Marynarka Wojenna ma dostać i był czas, by zdecydować, co powinno się znaleźć na potrzebnych nam okrętach. Tymczasem w dokumencie zatwierdzonym 27 czerwca 2013 roku przez szefa Szefostwa Techniki Morskiej Inspektoratu Uzbrojenia były błędy, które nie powinny się tam znaleźć czternaście miesięcy po ogłoszeniu, że kupimy „Czaple”. Wyglądało to tak, jak by wymagania wobec tego typu okrętów przygotowywano w ostatniej chwili.

Dowodem na takie stwierdzenie jest na przykład nieumieszczenie ani wśród zadań głównych, ani dodatkowych, stawianych przed okrętem, zdolności do patrolowania, nadzorowania i ochrony morskich linii komunikacyjnych, do zwalczania terroryzmu, przemytu (w tym narkotyków, broni i materiałów radioaktywnych), piractwa, nielegalnej imigracji, do ochrony rybołówstwa, zwalczania skażeń czy usuwania skutków katastrof naturalnych – a więc najważniejszych i typowych zadań dla okrętu patrolowego. Ponadto wprowadzono wzajemnie wykluczające się oczekiwania dotyczące budowy kadłuba oraz wyposażenia zewnętrznego i wewnętrznego. Założono bowiem, że mają być one wykonane ze stali, ale równocześnie, że *materiały użyte do budowy kadłuba powinny gwarantować zminimalizowanie [...] skutecznej powierzchni odbicia (SPO) w pasmach radiolokacyjnych*. Tymczasem stal odbija, a nie pochłania promieniowanie elektromagnetyczne, zwiększając SPO, i dlatego albo się ją osłania materiałami lub farbami pochłaniającymi wspomniane promieniowanie, albo manipuluje się kształtem kadłuba, czego nie było w wymaganiach.

Błędy znalazły się również w opisie systemów bezzałogowych. Nakazano bowiem, by okręt miał zapewnioną zdolność do zdalnego sterowania tylko samobieżnymi

mi nawodnymi platformami przeciwnowymi (trałami samobieżnymi lub pojazdami holującymi sonary). Tymczasem powinien być również przygotowany do zdalnego sterowania autonomicznymi pojazdami podwodnymi (notabene umieszczono je w opisie elementów składowych podsystemu rozpoznawania torów wodnych i dna morskiego, który ma się znaleźć w wyposażeniu nowego patrolowca).

Niewątpliwym nieporozumieniem było założenie, że podsystem rozpoznawania torów wodnych i dna morskiego ma się opierać jedynie na autonomicznym pojeździe podwodnym. Tymczasem taki pojazd nie przekazuje informacji w czasie rzeczywistym, czyli wyniki obserwacji mogą być analizowane dopiero po podjęciu go z wody. W ten sposób okręt patrolowy, przechodząc przez niebezpieczny akwen, będzie się musiał poruszać „skokami”, czekając na sprawdzenie rejonu przez pojazd i później przesuwać się o spenetrowany przez niego odcinek. Jest to nie do przyjęcia w normalnych działaniach.

W specyfikacji pojawiło się wymaganie, by okręt miał możliwość przenoszenia i wykorzystania z pokładu bezzałogowych statków powietrznych (BSP). Rozumiem, że z uwagi na trudności z lądowaniem platform bezzałogowych o konstrukcji samolotu należy się spodziewać wykorzystywania na okrętach BSP pionowego startu i lądowania. Zapis ten może w przyszłości dostarczyć wiele problemów.

Najwięcej niedomówień we wstępnych wymaganiach dotyczyło systemu obserwacji technicznej okrętu. Niewątpliwie błędem było wyszczególnienie w „obowiązkowych” środkach obserwacji technicznej radaru nawigacyjnego pracującego w paśmie S z przystawką antykolizyjną oraz radaru nawigacyjnego z falą ciągłą w paśmie X. Tymczasem okręt powinien mieć zarówno radar nawigacyjny pracujący w paśmie X, jak i S. Radar na falę ciągłą nie jest radarem nawigacyjnym w myśl przepisów międzynarodowych i kosztuje kilka razy drożej.

W opisie podano, że radar nawigacyjny pracujący w paśmie S ma być z przystawką antykolizyjną. Tymczasem większość nowoczesnych radarów nawigacyjnych ma integralnie wbudowaną funkcję antykolizyjną ARPA i nie trzeba już przystawki. Nie zaznaczono natomiast, by nowe radary miały wbudowaną funkcję Navy, mimo że od kilku lat Marynarka Wojenna kupuje tylko takie stacje radiolokacyjne.

Błędnie także wyszczególniono, że transponder AIS R4 Class A ma być z funkcją Silent Mode. Zgodnie z polską normą obronną na okrętach należy montować taki transponder w wersji wojskowej – W-AIS. Funkcja Silent Mode jest tylko jedną z wielu, jaką on się charakteryzuje. W zaproszeniu do dialogu technicznego znalazł się nakaz, by okręt był wyposażony w radar trój-współrzędny do wykrywania celów powietrznych i nawodnych oraz radar kierowania uzbrojeniem. Tymczasem na jednostkach tego typu, pozbawionych rakietowych systemów przeciwlotniczych, można było z tego zrezygnować, istotnie obniżając koszty.

**NIEPEWNA
PRZYSZŁOŚĆ**
ZAŁOGOM
JEDNOSTEK
PŁYWAJĄCYCH NIE
PRZEDSTAWIONO
ROZWIĄZAŃ, JEŻELI
CHODZI O ICH
PRZYSZŁĄ SŁUŻBĘ,
MIMO ŻE
WIĘKSZOŚĆ Z NICH
NIE ZNAJDZIE
MIEJSCA
NA NOWYCH
OKRĘTACH.
PRZYKŁADOWO
- O ILE TRAŁOWCE
(NISZCZYCIELE MIN)
PROJ. 206FM BĘDĄ
ZASTĘPOWANE
PRZEZ NOWE
NISZCZYCIELE MIN,
TO TAKICH
NASTĘPCÓW NIE
PRZEWIDZIANO
DLA 17
TRAŁOWCÓW
PROJEKTU 207P/M

Nie ma natomiast mowy o urządzeniu zapytującym (interrogatorze) systemu radiolokacyjnego „swój – obcy” (IFF). Zgodnie z polskimi i natowskimi normami musi się ono znajdować na okrętach wyposażonych w radary bojowe, a okręt ma mieć radar 3D i kierowania uzbrojeniem.

W założeniach nie było wskazań co do sposobu niszczenia wykrytych min, jaki Marynarka Wojenna życzy sobie mieć na tej jednostce. W tym przypadku decyzję uzależniono od wyniku dialogu technicznego, podczas gdy powinna ona zależeć od sprzętu, jaki będzie zastosowany, nie tylko na niszczycielu min „Kormoran II”, lecz także na pozostałych okrętach.

Nijak się ma do specyfiki okrętów patrolowych ograniczone wyposażenie medyczne, które zapisano w wymaganiach. Spowoduje ono bowiem, że okręt nie będzie mógł wykonywać najważniejszych zadań stawianych okrętom patrolowym, a więc nieść pomocy humanitarnej i brać udziału w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych z udzielaniem pomocy osobom poszkodowanym.

Efektom powyższych błędów był źle przygotowany projekt kosztorysu, ponieważ oprócz brakujących i niepotrzebnych elementów systemu obserwacji technicznej, nie ma tam również wyszczególnionego całego podsystemu szybkiego rozpoznawania torów wodnych.

nie będzie mógł wykorzystywać swego uzbrojenia, przede wszystkim w operacjach sojuszniczych;

– wyposażeniu okrętu w jakąkolwiek stację hydroakustyczną, chociaż zwalczanie okrętów podwodnych jest jednym z jego najważniejszych zadań.

Niestety, uwagi odnoszą się nie tylko do systemu obserwacji technicznej. Wśród wymagań znalazł się niezrozumiały zapis, że wsparcie przez okręt obrony wybrzeża morskich zgrupowań zadaniowych ma dotyczyć tylko wykrywania i zwalczania celów nawodnych i podwodnych. Oznacza to, że raketowy system przeciwlotniczy okrętu ma służyć tylko do samoobrony, co jest znacznym ograniczeniem, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo konwojowanych statków, i marnotrawstwem, biorąc pod uwagę fakt, że system przeciwlotniczy ma być tylko średniego zasięgu (czy zatem może tworzyć „parasol” ochronny nad innymi jednostkami?).

Źle przygotowano projekt kosztorysu, ze względu na pominięcie elementów systemu obserwacji technicznej (radarów, sonarów, interrogatora systemu IFF i systemu W-AIS). Brakuje wymagań dotyczących niezbędnych elementów systemu naprowadzania BSP. Zapomniano o tym, by „Miecznik” miał odbiornik ostrzegawczy o promieniowaniu laserowym, mimo że nakazano, by

NIE PRZEPROWADZONO ANALIZY ODNOŚNIE DOŚWIADCZENIA OSTATNICH KONFLIKTÓW ARMATY, KTÓRYMI, OPRÓCZ WALKI Z CELAMI

Kosztorys opracowany w ten sposób nie pokaże rzeczywistych nakładów, jakie trzeba będzie ponieść na nowy okręt.

OKRĘT OBRONY WYBRZEŻA

Wymagania opublikowane w odniesieniu do „Miecznika” w niczym nie ustępowały temu, co zrobiono (a właściwie czego nie zrobiono) w przypadku „Czapli”. Co gorsza, były tak sformułowane, że ze względu na braki w systemie obserwacji technicznej nie pozwoliłyby na jego bojowe wykorzystanie.

Pominąwszy podobne jak u „Czapli” uwagi odnośnie do radarów nawigacyjnych, transpondera W-AIS i radaru z falą ciągłą, w przypadku „Miecznika” nie pomyślano o:

– „bojowym” radarze wykrywania celów nawodnych i powietrznych (który za to zaplanowano na „Czapli”). Bez tego radaru nie można wskazać celu dla systemu przeciwlotniczego średniego zasięgu;

– urządzeniu zapytującym (interrogatorze) „swój – obcy” systemu IFF, co oznacza, że „Miecznik”

był on wyposażony w cele pozorne (bez odbiornika nie wiadomo, kiedy należy ich użyć).

Założono także niemożliwe do zrealizowania oczekiwanie, by podsystem nawigacji okrętu pozwalał na automatyczne prowadzenie go z dowolnym systemem poszukiwania i niszczenia min morskich po zadanym profilu poszukiwania (przy dużej różnorodności istniejących systemów i braku decyzji, jaki będzie wykorzystywany w naszej Marynarce Wojennej). Nie ma mowy o tym, by na okręcie znajdowała się sala operacyjna, która pozwoliłaby działać przez założone 30 dni, oraz pomieszczenia, które można by łatwo zaadaptować na szpital lub izbę chorych. I wreszcie wprowadzono, podobnie jak w przypadku „Czapli”, wykluczające się wymagania, by kadłub oraz wyposażenie zewnętrzne i wewnętrzne były wykonane ze stali i jednocześnie, by materiały użyte do budowy kadłuba (a więc stal) gwarantowały zminimalizowanie skutecznej powierzchni odbicia (SPO) w pasmach radiolokacyjnych.

Przedstawione ułomności nie powinny się zdarzyć w zawczasu przygotowywanych dokumentach. Oczywiście

ście, zawsze mogą się pojawić pomyłki, „wklejki” czy chochliki drukarskie, ale eksperci z MON mieli na opracowanie wymagań ponad czternaście miesięcy!

PYTANIA BEZ ODPOWIEDZI

Od 29 marca 2012 roku było wystarczająco dużo czasu, by uściślić, co nam jest potrzebne. W najważniejszych sprawach decyzje te w żadnym przypadku nie powinny zależeć od dialogu technicznego, a więc od tego, czym się chwala firma.

Dobrym przykładem może być tutaj zastosowanie ślupów rufowych na okręcie patrolowym (fot. 3). Za takim rozwiązaniem będą oczywiście optowały stocznie Damen i DCNS, które się w takich rozwiązaniach specjalizują. Większość pozostałych będzie natomiast argumentowała, że lepsze są tradycyjne metody opuszczania łodzi abordażowo-inspekcyjnych do wody. Decyzji, jakie będą nasze okręty, nie trzeba więc było odkładać na czas „po dialogach technicznych”, ponieważ argumenty bezstronnych specjalistów można po prostu znaleźć w prasie fachowej.

Czternaście miesięcy to także czas wystarczający, by sobie odpowiedzieć, czy na wspomnianych okrętach mają być śmigłowce? Gdyby taką dyskusję podjęto, być może okazałoby się, że na okręty trzeba zakupić lepsze

Nie przeprowadzono analizy odnośnie do uzbrojenia artyleryjskiego. Doświadczenia z ostatnich konfliktów wyraźnie wskazują, że niezbędne są armaty, którymi – oprócz walki z celami morskimi – można by wspierać działania lądowe. Wystarczyłaby nawet armata kalibru 76 mm, ponieważ dla niej już proponuje się pomniejszoną wersję pocisków Vulcano oraz superszybka i wykonująca manewry w locie amunicję DART (Driven Ammunition Reduced Time of flight), która odległość pięciu kilometrów pokonuje w czasie krótszym niż pięć sekund. Armata większego kalibru wymaga jednak zastosowania odpowiedniego projektu i dlatego wymagania co do niej trzeba określić już na początku.

MGLISTA PRZYSZŁOŚĆ

Wizja rozwoju Marynarki Wojennej, przedstawiona 29 marca 2012 roku, oprócz swoich wad miała jedną zasadniczą zaletę – była realna. Należało się jej tylko trzymać, ale to, jak się okazało, w naszym kraju niestety nie jest możliwe. O samym podejściu do planów proponowanych przez ministra obrony narodowej może świadczyć fakt, że przez czternaście miesięcy nie przygotowano wymagań wobec uwzględnionych w nim okrętów. Dodatkowo każdy, kto mógł, wprowadzał do planu ministra swoje wizje, mieszając nie tylko w samym har-

DO UZBROJENIA ARTYLERYJSKIEGO. WYRAŹNIE WSKAZUJĄ, ŻE NIEZBĘDNE SĄ MORSKIMI, MOŻNA BY WSPIERAĆ DZIAŁANIA LĄDOWE

śmigłowce niż te, które są celem przetargu dla całych sił zbrojnych. Jednak nie znalazły się one w planie, podczas gdy bez oporu wprowadzono do niego trzy morskie samoloty patrolowe.

Nie odpowiedziano sobie również na pytanie, jaki system raketowy będzie na „Mieczniku”. Decyzja ta bowiem wpływa na budowę okrętu i sposób jego wykorzystania w przyszłości. W systemach raketowych są potrzebne radary kierowania uzbrojeniem lub odpowiednie radary obserwacyjne, ale za to bardzo precyzyjne i trudne do zakłócenia.

Nie przeanalizowano, jaka powinna być maksymalna prędkość okrętów. W dzisiejszych czasach duża prędkość wcale nie musi oznaczać dobrego okrętu, ponieważ o zwycięstwie decyduje informacja. Wolniejszy okręt jest natomiast zarówno tańszy w budowie, jak i w eksploatacji. Cały czas zapomina się, że mniejszych jednostek (na przykład przemytników lub piratów) i tak się nie dogoni dużym okrętem. Tymczasem wymagania jeżeli chodzi o prędkość okrętu można zmniejszyć, na przykład mając na pokładzie śmigłowce.

monogramie, ale co gorsza, dokładając do niego nowe zadania.

Można było jeszcze zrozumieć, że w trosce o swoje interesy Sztab Generalny WP dołożył do tego planu drugi nadbrzeżny dywizjon raketowy (albo tylko niektóre jego elementy). Nie dziwi też (w złym tego słowa znaczeniu), że przemysł doprowadził do rozpoczęcia postępowania dotyczącego zintegrowanego systemu ochrony sił morskich (ZSOSM), mającego zapewnić ochronę siłom morskim w portach, na redach i kotwiskach, chociaż z góry było wiadomo, że siły zbrojne nie są w stanie tego projektu zrealizować.

Dlaczego jednak w Marynarce Wojennej był realizowany poza planem modernizacji technicznej projekt zakupu trzech samolotów patrolowych C-295M, kiedy wiadomo, że na Bałtyku ich wykorzystanie w czasie ewentualnego konfliktu jest niemożliwe? Tego zrozumieć nie sposób.

W tej całej sprawie jedno stało się jasne. Braku okrętów nie można już tłumaczyć tylko zbyt małymi środkami finansowymi. ■

Dostęp do morza zobowiązuje

WYDARZENIA ROZGRYWAJĄCE SIĘ W OSTATNICH LATACH WOKÓŁ MARYNARKI WOJENNEJ ORAZ SPRAW DOTYCZĄCYCH DOSTĘPU DO MORZA PRZYWODZĄ NA MYŚL STWIERDZENIE: NA CO POLAKOWI MORZE, KIEDY SIEJE I ORZE?

Kmdr dr inż. **Witold Kustra**



Autor jest kierownikiem Zakładu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Narodowego na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Obrony Narodowej.

W listopadzie 2013 roku obchodziliśmy 95. rocznicę utworzenia Marynarki Wojennej¹. Powstanie tego rodzaju sił zbrojnych było niewątpliwie podyktowane faktem powrotu Polski nad Bałtyk po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku. Lata obecności Marynarki Wojennej na polskim Wybrzeżu opisano już wielokrotnie na kartach historii i nie trzeba nikogo przekonywać o męstwie i ofiarności ludzi pełniących zaszczytną służbę pod białą-czerwoną banderą. Spoglądając dziś przez pryzmat wydarzeń z ostatnich kilku lat rozgrywających się wokół Marynarki Wojennej oraz spraw dotyczących dostępu do morza, można zauważyć, że nasza postawa bliska jest stwierdzeniu: *Na co Polakowi morze, kiedy sieje i orze?*². Kwestie odnoszące się do morza podejmują wąskie grono tych, którzy z różnych powodów je ukochali i chcą się nim zajmować, czy to zawodowo, czy hobbystycznie, i którym jednocześnie coraz trudniej jest przebić się z wdrażaniem rozwiązań systemowych, mających wpłynąć na rozkwit gospodarki morskiej.

Od zarania dziejów położenie geograficzne determinowało możliwość powstania cywilizacji. Rozwój ludzkości nadal zależy od środowiska naturalnego,

które zapewnia warunki do powiększania potencjału oraz rozwoju ekonomicznego³. Korzystny klimat, liczne bogactwa naturalne, sprzyjające położenie w stosunku do ciągów komunikacyjnych – czy to lądowych, czy rzecznych – zawsze stanowiły o pozycji państwa. A jeśli jeszcze potrafi ono wykorzystać te atuty, dodatkowo wpływa to na jego siłę.

Chcąc stworzyć sprawnie funkcjonujący system bezpieczeństwa państwa, w tym bezpieczeństwa morskiego, należy brać pod uwagę potencjał kraju. O jego morskim potencjale decyduje kilka elementów, przede wszystkim geografia. Morza i oceany stanowią dwie trzecie powierzchni Ziemi, a uwzględniając Ocean Lodowaty, powierzchnia obszarów wodnych sięga aż trzech czwartych naszego globu. Polskie obszary morskie, obejmujące morze terytorialne wraz z wodami wewnętrznymi oraz wyłączną strefą ekonomiczną, stanowią 12,5% powierzchni w odniesieniu do terytorium całego kraju, natomiast długość granicy morskiej wynosi 524 km, co stanowi 14,8% ogółu granic Rzeczypospolitej Polskiej⁴. Ponadto należy wspomnieć, że – jako kraj członkowski Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego – jesteśmy współwłaścicielem działki na Oceanie Spo-

¹ 28 listopada 1918 roku na mocy dekretu marszałka Józefa Piłsudskiego została powołana marynarka polska.

² Cytat ze sztuki „Flisacy”.

³ L. Moczulski: *Geopolityka. Potęga w czasie i przestrzeni*. Warszawa 1999, s. 5.

⁴ *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*. Warszawa 2007, s. 90.

kojnym o powierzchni 75 tys. km², gdzie znajdują się koncentracje manganowe⁵ o szacunkowej wartości 40 miliardów USD.

POLITYKA MORSKA

Kolejnym czynnikiem determinującym potencjał morski państwa jest jego polityka morska. W ogólnym rozumieniu polityka jest świadomym, planowym i zamierzonym działaniem człowieka, zmierzającym do osiągnięcia założonego celu z wykorzystaniem wszystkich dostępnych zasobów i środków. Zatem polityka morska to całokształt aktywności państwa, począwszy od elit politycznych, przez władzę ustawodawczą i wykonawczą, kończąc na obywatelu – zmierzającej do realizacji zamierzeń i czynności pozwalających na pełne wykorzystanie nadmorskiego położenia kraju przez zaangażowanie w takich dziedzinach, jak: polityczna, gospodarcza (ekonomiczna), społeczna i militarna (utożsamiana ze sferą obroną).

Spośród licznych opracowań teoretycznych oraz opartych na doświadczeniach praktyków w dziedzinie gospodarki morskiej na szczególną uwagę zasługuje definicja polityki morskiej sformułowana przez Z. Sutowskiego. Według niego: *jest to działanie czynników państwowych lub ponadpaństwowych zmierzających do wykorzystania szans, jakie stwarza nadmorskie położenie kraju*⁶. Stwierdzić zatem należy, że właściwie rozumiana i realizowana polityka morska odnosi się do aktywności państwa w dziedzinie militarnej, gospodarczej, politycznej oraz społeczno-kulturowej. Podstawowym jej zadaniem jest wyznaczenie strategicznych celów i dalekosiężnych kierunków działania związanych z wielowymiarowym wykorzystaniem nadmorskiego położenia kraju.

W obszarze politycznym aktywność państwa powinna uwzględniać międzynarodowe środowisko oraz jego wpływ na kształtowanie polityki wewnętrznej kraju. Do otoczenia politycznego naszego kraju niewątpliwie trzeba zaliczyć przynależność do Unii Europejskiej, która kreuje politykę w odniesieniu do Morza Bałtyckiego, oraz do NATO, które jest sojuszem morskim.

Polityka morska przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo morskie państwa. Należy przy tym rozróżnić dwa pojęcia: „bezpieczeństwo morskie” oraz „bezpieczeństwo morskie państwa”. Pierwsze z nich odnosi się do różnych form aktywności człowieka na morzu: żegluga, rybołówstwo itp. Natomiast drugie należy rozumieć jako podejmowanie działań w postaci zaangażowania militarnych i pozamilitarnych struktur państwowych oraz społecznych, a także sektora pry-

⁵ Ze względu na olbrzymie koszty badań Polska działa w ramach konsorcjum – Interoceanmetal Joint Organization (www.iom.gov.pl) z siedzibą w Szczecinie, zrzeszającego takie kraje, jak: Czechy, Polska, Rosja, Słowacja, Bułgaria i Kuba.

⁶ Z. Sutowski: *Jaki okręt i jak uzbrojony*. „Przegląd Morski” 1999 nr 6.

⁷ *Zrównoważony rozwój to taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. „Prawo ochrony środowiska”. DzU 2001 nr 62 poz. 627, art. 3, ust. 50.*



NIEZMIENNA REGUŁA

POŁOŻENIE NADMORSKIE KRAJU STWARZA SZCZEGÓLNA SZANSĘ ROZWOJU ZARÓWNO CYWILIZACYJNEGO, GOSPODARCZEGO, JAK I KULTUROWEGO. WYRAŻA SIĘ TO W:

- stosowaniu transportu morskiego, który jest najtańszym i do tego masowym narzędziem wymiany handlowej między kontynentami;
- tworzeniu i rozwoju gałęzi przemysłu zajmującej się produkcją morskich środków transportu;
- korzystaniu przez każdego obywatela z dostępu do morza w celach wypoczynku i rekreacji;
- bogaceniu społeczeństwa w wyniku eksploatacji zasobów ożywionych i nieożywionych morza.

[K. Luks: *Pozamilitarne aspekty obrony Polski na morzu*. „Przegląd Morski” 1999 nr 10, s. 17–30]

watnego do tworzenia warunków zapewniających osiąganie celów politycznych oraz gwarantujących zrównoważony rozwój⁷. Tak definiowane bezpieczeństwo podkreśla znaczenie ekologicznych aspektów rozwoju państwa, niemniej w ujęciu nauk o bezpieczeństwie na pierwszy plan wysuwa się jego zdolność do podejmowania wyzwań, wykorzystywania szans i minimalizowania zagrożeń występujących w środowisku bezpieczeństwa, zapewniając tym samym zdolność państwa do ochrony jego interesów uznawanych za żywotne zgodnie z wolą narodu.

Na podstawie *Konstytucji RP* definiowane są żywotne interesy narodowe. *Strategia bezpieczeństwa narodowego* uszczegóławia je oraz cele strategiczne w odniesieniu do systemu bezpieczeństwa narodowego. Można jednak odczuć niedosyt, jeżeli chodzi o precyzowanie interesów narodowych w odniesieniu do polityki morskiej i bezpieczeństwa morskiego państwa.

Za żywotne interesy narodowe na obszarach morskich należy uznać ochronę i obronę nienaruszalności polskiej granicy morskiej oraz tworzenie dogod-

nych warunków do korzystania z obszarów morskich, zarówno w celach gospodarczych, jak i rekreacyjnych⁸. Za akweny o żywotnym znaczeniu dla państwa należy uznać morze terytorialne oraz wyłączną strefę ekonomiczną.

Ważne interesy narodowe na obszarach morskich to rozwój gospodarki morskiej, zapewniający zdolność do postępu cywilizacyjnego społeczeństwa i kraju przez wdrażanie nowych technologii i innowacyjności⁹. Ze względu na geograficzne rozmieszczenie bogactw naturalnych (ropa naftowa, gaz ziemny, rudy żelaza i inne), których import przyczyni się do wzrostu gospodarczego i rozwoju społeczeństwa, ważne akweny są to te rejony, z których będziemy sprowadzać surowce, a także te, przez które będą szlaki komunikacyjne.

Do istotnych interesów narodowych trzeba także zaliczyć aktywne zaangażowanie w działalność organizacji międzynarodowych – zarówno polityczno-gospodarczych, jak i polityczno-militarnych¹⁰. Dlatego za akweny istotne z punktu widzenia uczestnictwa w sojuszach, koalicjach lub związkach należy uznać też te niejednokrotnie wykraczające poza morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną na Bałtyku.

ROLA MARYNARKI WOJENNEJ

Marynarka Wojenna RP zgodnie z przyjętą doktryną obronną jest przeznaczona do zapewnienia bezpieczeństwa od strony morza oraz do ochrony interesów kraju na morzu¹¹. Zatem jej działalność wpisuje się w podane interesy narodowe na obszarach morskich.

W tym celu w swojej codziennej działalności realizuje wiele przedsięwzięć, które noszą miano zadań operacyjnych¹². Należą do nich między innymi:

- wykonywanie zadań wynikających z polskiej morskiej racji stanu (zapewnienie swobody transportu morskiego, utrzymanie bezpieczeństwa żegluga na szlakach komunikacyjnych, demonstrowanie bandery);

- zapewnienie wczesnego wykrycia zagrożeń bezpieczeństwa państwa od strony morza;

- prowadzenie szkolenia bojowego jednostek oraz przygotowywanie sił do wykonywania zadań w czasie zagrożenia i wojny;

- utrzymanie wysokiej gotowości bojowej i mobilizacyjnej do osłony operacyjnej morskiej granicy państwa oraz polskich obszarów morskich;

- wsparcie Straży Granicznej w ochronie morskiej granicy państwowej i polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej;

- udział w ratowaniu życia w polskiej strefie ratownictwa SAR (Search and Rescue), w tym załóg samolotów i śmigłowców;

- zapewnienie bezpieczeństwa żegluga na polskich obszarach morskich;

- demonstrowanie obecności w morskiej strefie zainteresowania państwa;

- udział w ochronie ekologicznej polskich obszarów morskich;

- utrzymywanie gotowości do udziału w operacjach pokojowych organizacji międzynarodowych oraz uczestniczenie w programie „Partnerstwo dla pokoju”, a także we współpracy bilateralnej i multilateralnej z siłami morskimi innych państw;

- zwalczanie sił przeciwnika w strefie obrony Marynarki Wojennej oraz udział w obronie przeciwdessantowej wybrzeża morskiego we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych.

Ten zakres zadań został rozszerzony o przedsięwzięcia związane z ochroną znajdujących się w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ) państwowych obiektów gospodarczych (platformy wiertnicze, kabel elektryczny Szwecja – Polska) oraz z obroną własnych jednostek brzegowych.

Z chwilą przystąpienia Polski do sojuszu północnoatlantyckiego i włączenia sił zbrojnych do sojuszniczego systemu bezpieczeństwa zadania Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej uległy znacznej modyfikacji¹³. Do najważniejszych należy zaliczyć¹⁴:

⁸ Za żywotne interesy narodowe Rzeczypospolitej Polskiej uznaje się wszelką aktywność związaną z zapewnieniem przetrwania państwa i jego obywateli. Obejmują one potrzebę zachowania niepodległości i suwerenności państwa, jego integralności terytorialnej i nienaruszalności granic, zapewnienia bezpieczeństwa obywateli, praw człowieka i podstawowych wolności, a także umacniania demokratycznego porządku politycznego. Ich realizacja to bezwzględny priorytet polskiej polityki bezpieczeństwa. *Strategia bezpieczeństwa narodowego*. Warszawa 2007, s. 4.

⁹ Do ważnych interesów narodowych Polski należy zagwarantowanie trwałego i zrównoważonego rozwoju cywilizacyjnego oraz gospodarczego kraju, stworzenie warunków do wzrostu dobrobytu społeczeństwa, do rozwoju nauki i techniki oraz do należytej ochrony dziedzictwa narodowego i tożsamości narodowej, a także środowiska naturalnego. *Ibidem*, s. 5.

¹⁰ Inne istotne interesy narodowe Polski są związane z dążeniem do zapewnienia silnej pozycji międzynarodowej państwa oraz możliwości skutecznego promowania polskich interesów na arenie międzynarodowej. Do istotnych interesów należy również umacnianie zdolności działania i skuteczności najważniejszych instytucji międzynarodowych, w których Polska uczestniczy, jak również rozwój stosunków międzynarodowych opartych na poszanowaniu prawa oraz efektywnej współpracy wielostronnej zgodnie z celami i zasadami określonymi w Kartie Narodów Zjednoczonych. *Ibidem*, s. 5.

¹¹ *Strategia obronności Rzeczypospolitej Polskiej*. Warszawa 2009, s. 21.

¹² <http://www.mw.mil.pl/index.php?akcja=zadop>, 2013.08/.

¹³ J. Pawłowski et. al. *Doświadczenia i wnioski z użycia sił morskich jako narzędzia budowy europejskiej przestrzeni bezpieczeństwa*. Praca naukowo-badawcza. AON, Warszawa 2007, s. 87–98.

¹⁴ <http://www.mw.mil.pl/index.php?akcja=zadsoj>, 2013.08/.



POLITYKA MORSKA POWINNA ODNOSIĆ SIĘ MIĘDZY INNYMI DO TAKICH ASPEKTÓW, JAK:

- aspiracje polityczne, militarne i gospodarcze państwa;
- obrona i ochrona granic morskich;
- poziom zagrożeń (militarnych, politycznych, ekonomicznych, ekologicznych, naturalnych);
- przynależność do międzynarodowych organizacji morskich oraz aktywne zaangażowanie w ich działalność;
- transport morski;
- przemysł stoczniowy;
- eksploracja zasobów ożywionych i nieożywionych z obszarów morskich;
- szkolnictwo morskie i edukacja morska społeczeństwa;
- turystyka i rekreacja.

– zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na liniach komunikacji morskiej przechodzących wzdłuż strefy obrony Marynarki Wojennej;

– zagwarantowanie systematycznego monitorowania sytuacji morskiej w strefie obrony i w rejonach przyległych samodzielnie oraz we współdziałaniu z siłami morskimi nadbałtyckich państw NATO;

– zachowanie ciągłości funkcjonowania systemu ratownictwa morskiego w polskiej strefie odpowiedzialności SAR zgodnie z normami międzynarodowymi oraz natowskimi;

– utrzymanie w gotowości sił i środków zdolnych do natychmiastowego reagowania w sytuacji wystąpienia incydentów na morzu lub przeciwdziałania nagłym zagrożeniom w strefie obrony do czasu rozwinięcia sił sojuszu;

– wydzielenie określonych sił okrętowych i lotnictwa morskiego do wielonarodowego zgrupowania morskich sił reagowania NATO.

NOWE WYZWANIA

Przed Marynarką Wojenną, oprócz zadań militarnych, coraz częściej stoją zadania związane z wypełnianiem funkcji o charakterze policyjnym i dyplomatycznym¹⁵, mające na celu utrzymanie obowiązującego porządku prawnego i pokoju na morzu.

Do najistotniejszych zadań o charakterze policyjnym Marynarki Wojennej należą:

– ochrona instalacji gospodarczych i wojskowych rozmieszczonych w granicach narodowych obszarów morskich oraz rejonów o szczególnym znaczeniu dla żeglugi przed działaniami o charakterze terrorystycznym;

– ochrona żeglugi handlowej w obrębie polskich obszarów morskich i poza nimi;

– nadzorowanie ruchu jednostek obcych bander na polskich obszarach morskich;

– wydzielanie okrętów do nadzorowania i kontroli ruchu jednostek uznanych za podejrzane;

– transportowanie i wysadzanie grup inspekcyjno-kontrolnych (inspekcyjno-abordażowych) oraz zabezpieczanie ich działań na pokładach podejrzanych jednostek;

– podejmowanie działań pościgowo interwencyjnych według prawa pościgu na morzu pełnym do granic wód terytorialnych państw innych;

– przeciwdziałanie przestępczości zorganizowanej na obszarach morskich.

Jako podsumowanie można wyrazić nadzieję, że pytanie o konieczność posiadania Marynarki Wojennej już nie będzie zasadniczą kwestią. Jest to bowiem bezdyskusyjna sprawa. Otwarty pozostaje natomiast problem, jaką marynarką powinniśmy dysponować. Dlatego warto zadać pytanie nie o to, czy potrzebna jest Polsce flota wojenna, lecz jaka powinna być. ■

¹⁵ A. Makowski: *Sily morskie współczesnego państwa*. Gdynia 2000, s. 161–162; W. Czarniecki, M. Respendowska: *Marynarka wojenna w systemie obronności RP*. „Przegląd Morski” 2002 nr 11, s. 14–25.

Skuteczne reagowanie

PODSTAWĄ KONCEPCJI POWIETRZNO-LĄDOWEGO WYMIARU DZIAŁAŃ TAKTYCZNYCH JEST UŻYCIĘ ŚMIGŁOWCÓW LUB SAMOLOTÓW, POZWALAJĄCE ZWIĘKSZYĆ SIŁĘ OGNIĄ ORAZ RUCHLIWOŚĆ PODODDZIAŁÓW WOJSK LĄDOWYCH.

Płk dr hab. inż. **Marek Kubiński**



Autor jest dyrektorem Instytutu Strategii na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Obrony Narodowej.

Nowe uwarunkowania oraz wyzwania, przed jakimi stanęły nasze wojska lądowe, wymagają odmiennego spojrzenia między innymi na problematykę dotyczącą powietrzno-lądowych działań taktycznych¹. Na stosowną weryfikację czekają dotychczasowe poglądy oraz zapisy regulaminowe i instrukcyjne.

PIERWSZE KROKI

Przewartościowania zachodzące na współczesnym polu walki powodują konieczność modyfikowania za-

dań oraz organizacji poszczególnych komponentów sił zbrojnych, w tym wojsk aeromobilnych. W nowych uwarunkowaniach polityczno-militarnych nasze siły zbrojne muszą być zdolne do osiągnięcia założonego celu w każdej sytuacji. Za zasadne należy zatem uznać utworzenie brygady lotnictwa wojsk lądowych. Jej głównym przeznaczeniem byłoby: wsparcie związków taktycznych i oddziałów na polu walki, zabezpieczenie dowodzenia, wykonywanie zadań transportowo-łącznikowych, prowadzenie rozpoznania, korygo-

¹ Prezentowany materiał zawiera poglądy autora na problematykę przygotowania i prowadzenia działań taktycznych w wymiarze powietrzno-lądowym. Należy go traktować jako głos w dyskusji nad możliwymi kierunkami zmian w teorii taktyki.

BARTOSZ BERA, RAFAŁ MNIEDŁO



R. MNIEDŁO

Komponenty aeromobilne w początkowym okresie konfliktu zbrojnego mogą brać udział w planowym opóźnieniu uderzenia przez zgrupowania lądowe przeciwnika.

wanie ognia artylerii, zapewnienie przerzutu grup specjalnych i desantów taktycznych oraz realizowanie zadań związanych z poszukiwaniem i ratownictwem w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych. Ponadto utrzymanie sił i środków w gotowości do użycia w sytuacji wystąpienia zagrożeń niemilitarnych.

Należy zakładać, że takie rozwiązanie organizacyjne zwiększy rangę i efektywność działań aeromobilnych, definiowanych zazwyczaj jako wykonywanie manewru na polu walki z użyciem statków powietrznych.

SEDNO SPRAWY

Zasadniczym celem działań aeromobilnych jest zwiększenie możliwości bojowych wojsk zmechanizowanych i pancernych. Przeniesienie walki w głąb ugrupowania przeciwnika (tworzenie nowych jej ognisk) pozwoli na szybkie reagowanie na całej szerokości i głębokości pasa (rejonu) działania oraz wspieranie wojsk na lądzie w przejściu inicjatywy i uzyskaniu swobody w walce.

Do działań aeromobilnych zalicza się wszelkie działania powietrznoszurmowe (desantowo-szurmowe), powietrznodesantowe oraz lotnictwa wojsk lądowych, zmierzające do prowadzenia walki lądowej.

Wojska aeromobilne, podobnie jak każdy rodzaj wojsk, prowadzą działania samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami wojsk i sił zbrojnych, a także w ramach sojuszniczych operacji połączonych.

Obrońca, zmierzając do zmniejszenia tempa działań zaczepnych przeciwnika, planuje różnorodne przedsięwzięcia. Do sukcesu prowadzi nie tylko możliwość natychmiastowej reakcji, lecz również zdolność do podjęcia aktywnych działań w toku całej operacji obronnej, co wiąże się z wykonywaniem zwrotów zaczepnych w sprzyjających warunkach.

W celu zwiększenia skuteczności tego typu działań podjęto decyzję o przeformowaniu 6 Brygady Desantowo-Szurmowej w nowy jakościowo związek taktyczny – 6 Brygadę Powietrznodesantową. Utworzenie 1 Brygady Lotnictwa Wojsk Lądowych miało z kolei na celu wypełnienie luki w przypadku prowadzenia działań o charakterze aeromobilnym, a także zapewnienie możliwości nie tylko szybkiego podjęcia efektywnych działań, lecz również tworzenia wspomnianych ognisk walki w głębi ugrupowania bojowego przeciwnika.

Należy oczekiwać dalszego szybkiego rozwoju pododdziałów aeromobilnych, w tym kawalerii powietrznej. Jest to związane z wprowadzaniem nowych typów uzbrojenia, które mają zapewnić im większą manewrowość, siłę ognia i odporność na uderzenia przeciwnika.

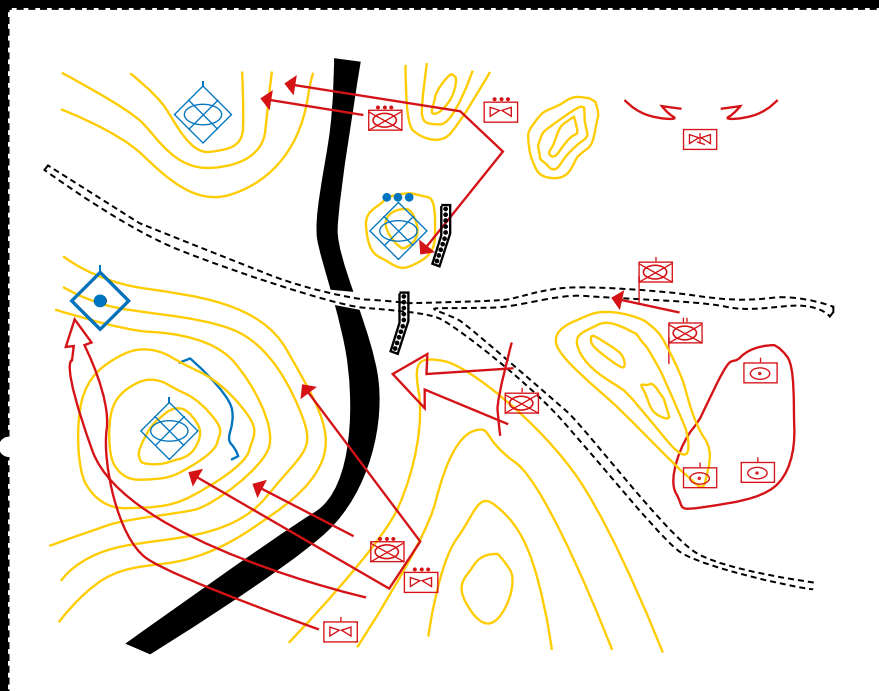
Na podstawie wizji przyszłego pola walki oraz charakterystyki działań operacyjnych można przedstawić główne przeznaczenie wojsk aeromobilnych w operacji i walce. Z przeprowadzonych analiz i doświadczeń historycznych wynika, że wojska te, dążąc do uzyska-

NALEŻY OCZEKIWAĆ DALSZEGO SZYBKIEGO ROZWOJU PODODDZIAŁÓW AEROMOBILNYCH, W TYM SIŁ KAWALERII POWIETRZNEJ. JEST TO ZWIĄZANE Z WPROWADZANIEM NOWYCH TYPÓW UZBROJENIA, KTÓRE MAJĄ ZAPEWNIĆ WIĘKSZĄ MANEWROWOŚĆ, SIŁĘ OGNIĄ I ODPORNOŚĆ NA UDERZENIA PRZECIWNIKA

RADOSŁAW GRUŻLEWSKI



UŻYCI PODODDZIAŁÓW AEROMOBILNYCH W WALCE (WARIANT)



Opracowanie własne

DO PODSTAWOWYCH ZADAŃ BRYGADY LOTNICTWA WOJSK LĄDOWYCH NALEŻY: PROWADZENIE OGNIEM, ROZPOZNANIE I OBSERWACJA, KIEROWANIE OGNIEM, ZABEZPIECZENIE DOWODZENIA, ZAPEWNIENIE TRANSPORTU POWIETRZNEGO, MINOWANIE Z POWIETRZA, WALKA ELEKTRONICZNA

nia pożądanego efektów, powinny maksymalnie wykorzystywać swoje możliwości manewrowe i siłę ognia, jak również współdziałać z lotnictwem (myśliwskim i uderzeniowym), z ogólnowojskowymi związkami taktycznymi (oddziałami) oraz z siłami prowadzącymi działania nieregularne na terenach opanowanych przez przeciwnika (rys.).

W ramach działań obronnych ich zadania mogą ogniskować się na wsparciu wojsk broniących rejonów kluczowych, wykonujących zwroty zaczepne oraz walczących w okrążeniu.

Szczególną rolę wojska aeromobilne mogą odgrywać w początkowym okresie wojny. W fazie działań operacyjnych powinny się skupić na osłonie mobilizacyjnego i operacyjnego rozwinięcia sił zbrojnych. W tym celu mogą prowadzić działania opóźniające i obronne.

Lotnictwo wojsk lądowych natomiast realizuje przedsięwzięcia związane z rozpoznaniem, wsparciem ogniowym i zabezpieczeniem manewru. W zależności od charakteru wykonywanych zadań prowadzi działania samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami wojsk. Składa się z oddziałów i pododdziałów śmigłowców różnego przeznaczenia wraz z ich organicznymi pododdziałami zabezpieczenia. Cechuje je: duża mobilność, elastyczność, szybkość wykonywania zadań oraz możliwość uzyskiwania zaskoczenia.

Zadania ogniowe (szczególnie ważne) obejmują zwalczanie celów pancernych i opancerzonych, siły

żywej, śmigłowców i innych obiektów pola walki. Mogą być wykonywane przez lotnictwo wojsk lądowych samodzielnie bądź wspólnie z innymi rodzajami wojsk lub sił zbrojnych. W zależności od sytuacji pododdział tego lotnictwa może wydzielić siły do wsparcia komponentów ogólnowojskowych. Mogą one być także włączone w skład zgrupowań tworzących do wykonania określonych zadań.

ZGODNIE Z PRZEZNACZENIEM

Komponenty aeromobilne w początkowym okresie konfliktu zbrojnego mogą brać udział w planowym opóźnieniu uderzenia przez zgrupowania lądowe przeciwnika. Działania takie mają na celu zyskanie na czasie po to, by wprowadzić kolejne siły niezbędne do skutecznego przeciwdziałania prowadzonemu natarciu. Zadania pododdziałów aeromobilnych mogą być zróżnicowane w zależności od fazy rozwoju stosunków międzynarodowych (pokój, kryzys, konflikt zbrojny) oraz prowadzenia działań w układzie narodowym czy też sojuszniczym. Zróżnicowanie to wymaga odpowiedniego, wielowariantowego ich przygotowania oraz uwzględnienia ich możliwości bojowych.

Podsumowując, można stwierdzić, że powodzenie w walce zależy w dużej mierze od sprawnego uchwycenia ważnych obiektów, a struktury organizacyjne i wyposażenie pododdziałów aeromobilnych predysponują je do wykonywania takich zadań. ■

Modernizacja szkolenia

TECHNOLOGIE, KTÓRE W PRZYSZŁOŚCI TRAFIĄ DO **WOJSK OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ**, BĘDĄ NA TYLE ZAAWANSOWANE, ŻE DOTYCHCZASOWY SYSTEM SZKOLENIA ŻOŁNIERZY MOŻE NIE ZAPEWNIĆ ICH WŁAŚCIWEGO PRZYGOTOWANIA DO OBSŁUGI NOWOCZESNEGO SPRZĘTU.

Kpt. Przemysław Jaworski

Planowana modernizacja wojsk obrony przeciwlotniczej (OPL) nie ogranicza się wyłącznie do rozwiązania dylematów dotyczących wyboru i zakupu nowoczesnego zestawu raketowego. Koniecznie należy zadać sobie pytanie, jak jesteśmy przygotowani do wdrożenia sprzętu, którego stopień zaawansowania pod względem technicznym kilkakrotnie przewyższa eksploatowane obecnie zestawy produkcji radzieckiej, poddawane jedynie mniejszym bądź większym modernizacjom? Szczególną uwagę należy zwrócić na dostosowanie procesu szkolenia do wymagań pozyskanego sprzętu. I to nie tylko dlatego, żeby zapewnić jego właściwą eksploatację czy prawidłową obsługę techniczną, lecz także maksymalnie skrócić czas odzwierciedlenia zdolności bojowej. Obecnie, podczas użytkowania sprzętu w dużym stopniu wyeksploatowanego, daje o sobie znać nieodpowiednie przygotowanie techniczne żołnierzy. Brak zaplecza szkoleniowego oraz specjalistów, jakimi byli chorążowie po specjalistycznych szkołach, prowadzi do coraz mniejszej świadomości technicznej obsług. Zwiększająca się liczba uszkodzeń jest spowodowana nie tylko wiekiem zestawów raketowych.

DOBRE WZORCE

Obserwacje i wnioski z rotacyjnych szkoleń prowadzonych w baterii Patriot, która była rozmieszczona w naszym kraju, wskazują, że nowoczesny pod względem technologicznym sprzęt również nie jest niez-

wodny, a częstość uszkodzeń nie mniejsza niż w przypadku starszych typów uzbrojenia. Istotny wpływ ma na to bez wątpienia stopień skomplikowania nowoczesnej techniki. Różnica polega jedynie na sposobie, w jaki wojsko amerykańskie radziło sobie z tym problemem. Pomijając fakt zaopatrzenia pododdziałów w wystarczający zestaw części zamiennych, interesujący jest sam system szkolenia. Po długim okresie eksploatacji zauważono, że nie jest możliwe wyszkolenie wszystkich żołnierzy na poziomie, który zapewni wysoką jakość obsługi technicznej. Uwzględniając ten fakt, zróżnicowano dostęp do informacji technicznej dla żołnierzy pododdziałów OPL. W baterii Patriot główną rolę w przypadku zabezpieczenia technicznego odgrywają chorążowie, odpowiednio dobrani oraz przeszkoleni na dziewięciomiesięcznym kursie. Są to żołnierze, którzy w czasie wcześniejszej służby wykazali się umiejętnościami technicznymi oraz uzyskali pozytywne opinie przełożonych.

Kurs dla techników obejmuje wiadomości nie tylko dotyczące budowy zestawu, lecz także elektroniki, elektrotechniki oraz automatyki. Opanowują oni wiedzę na temat bojowego wykorzystania zestawu oraz jego możliwości i ograniczeń. Podczas służby w pododdziale trafiają do plutonu zabezpieczenia, w którym zajmują się planowaniem i bieżącym nadzorowaniem eksploatacji sprzętu oraz wykonują wszelkie naprawy przekraczające możliwości obsług. Funkcyjni obsług są przygotowani w centrach szkolenia na kursach



Autor jest inżynierem w Zespole Nadzoru Technicznego 3 Warszawskiej Brygady Raketowej Obrony Powietrznej.

trwających trzy miesiące. Przyswajają podstawową wiedzę na temat zestawu oraz metodą musztry bojowej uczą się właściwego przygotowania sprzętu do pracy (zwijania i rozwijania). Kurs kończy się egzaminem. Po jego pozytywnym zaliczeniu trafiają oni do jednostek, gdzie po podjęciu służby cyklicznie są oceniani (ewaluacja). Ciekawe jest to, że przełożeni nowo przybyłych żołnierzy sporządzają sprawozdania dotyczące stopnia ich przygotowania do wykonywania obowiązków na określonym stanowisku. Ponieważ podstawą oceny placówki prowadzącej kurs są osoby, które go ukończyły, ośrodki szkoleniowe starają się w związku z tym utrzymywać wysoki poziom.

CZERPANIE Z DOŚWIADCZEŃ

Należy od razu zaznaczyć, że wprowadzenie takiego rozwiązania nie jest możliwe w Wojsku Polskim. Ze względu bowiem na uzawodowienie armii rotacja żołnierzy jest dokonywana dość rzadko i nie byłoby opłacalne organizowanie kursów dla żołnierzy mających służyć w jednostkach raketowych OPL. Problemem jest również przygotowanie teoretyczne żołnierzy mających pełnić bądź już pełniących funkcje związane z zabezpieczeniem technicznym sprzętu wojskowego. Nie tylko na podstawie obserwacji poczynionych w baterii Patriot, także jako inżynier od początku służby zajmujący się techniką wojskową, skłaniałbym się do częściowego wykorzystania systemu amerykańskiego, lecz z uwzględnieniem specyfiki naszej armii. Celowe byłoby zastanowienie się nad ograniczeniem w pododdziałach liczby stanowisk technicznych na rzecz wyspecjalizowanych pododdziałów zajmujących się zabezpieczeniem technicznym. Technologie mające w przyszłości trafić do wojsk OPL będą na tyle zaawansowane, że szkolenie w dotychczasowym wymiarze godzin nie zapewni właściwego poziomu profesjonalizmu żołnierzy oraz – co się z tym wiąże – osiągnięcia wysokiej niezawodności eksploatowanego sprzętu.

Kursy dla techników powinny obejmować kompleksową wiedzę teoretyczną, dotyczącą budowy i zasad działania zestawu. Przeznaczone byłyby dla żołnierzy mających przynajmniej intuicję techniczną oraz pozytywnie opiniowanych przez przełożonych. Skierowanie niewłaściwych żołnierzy na szkolenie może w przyszłości powodować wysokie koszty związane z późniejszym serwisowaniem sprzętu. Już w tej chwili są one bardzo duże, a w przypadku pozyskania skomplikowanego sprzętu mogą się okazać zasadniczym obciążeniem dla budżetu armii.

Nie jesteśmy jednak gorzej wyszkoleni niż amerykańscy żołnierze pełniący funkcje techniczne. Nawet wśród nich wielokrotnie zauważono działanie, które świadczyło o brakach w wiedzy technicznej. Mimo rozmów z technnikami, które wskazywały na to, że są właściwie przygotowani do pełnienia obowiązków, ich postępowanie w razie wystąpienia uszkodzenia bywało niejednokrotnie zastanawiające, zwłaszcza że zestaw Patriot PAC-3 ma rozbudowane systemy automatycznej lokalizacji uszkodzeń.



K. KRZYSZTOF WILEWSKI

DO WPROWADZENIA BYĆ PRZYGOTOWANE

Wykrywanie usterek w nowoczesnym systemie, jakim jest ostatnia wersja zestawu Patriot, polega najczęściej na podłączeniu komputera serwisowego z odpowiednim oprogramowaniem, który po przeprowadzeniu testów wskazuje z dość dużą dokładnością uszkodzony element. Nie zawsze jednak było to możliwe w związku ze stopniem skomplikowania układów oraz licznie występującymi pętlami sprzężeń zwrotnych. Właśnie wtedy dało się zauważyć niedobory w wiedzy technicznej żołnierzy, na skutek czego obsługi wykonywały wiele niepotrzebnych czynności.

Wiedzy tej nie brakuje naszym żołnierzom. Natomiast przedmiotem zainteresowania zmianami w systemie szkolenia powinno być odpowiednie przygotowanie podoficerów, którzy będą pełnili funkcje techników w pododdziałach OPL.

Uważam, że lepiej mieć dobrze przygotowanych kilku żołnierzy jako techników i specjalistów, którzy poprawnie przygotowują sprzęt do pracy, niż wielu przeszkolonych, którzy jednak nie unikną błędów i doprowadzą do znacznego zwiększenia kosztów jego eksploatacji.

W mojej opinii, w celu właściwego przygotowania systemu szkolenia należałoby przede wszystkim:

Niezawodność techniczna sprzętu jest jednym z warunków jego skutecznego wykorzystanie w walce.

ARTUR WISŁO

NOWEGO SPRZĘTU WOJSKO POLSKIE MUSI JESZCZE PRZED JEGO POZYSKANIEM

- przeanalizować możliwości istniejącego systemu szkolnictwa wojskowego;
- zastanowić się nad powrotem do szkolenia techników specjalistów w odpowiednio przygotowanych do tego centrach szkolenia;
- ograniczyć liczbę techników na rzecz jakości ich przygotowania;
- kierować na specjalistyczne kursy wyselekcjonowanych podoficerów, których wiedza i umiejętności praktyczne będą gwarancją osiągnięcia zakładanych celów szkoleniowych;
- wydłużyć czas prowadzenia kursów, by nie tylko przekazać dane dotyczące nowego sprzętu, lecz także uzupełnić wiedzę teoretyczną, pozwalającą na lepsze zrozumienie zasad jego działania;
- w trakcie szkoleń zapoznawać żołnierzy z nowoczesnymi przyrządami pomiarowymi, które będą mieć do dyspozycji;
- zapewnić prawidłową współpracę centrów szkolenia z poddziałami, do których będą kierowani ich absolwenci, w celu dostosowania procesu szkolenia do realnych potrzeb, a także elastycznego dopasowania programu, zwłaszcza w pierwszej fazie wprowadzania nowych zestawów do eksploatacji;

- poddawać żołnierzy weryfikacji pod kątem ich pracy w służbach technicznych;
- w programach kursów dla osób funkcyjnych i operatorów uwzględniać wiedzę niezbędną do właściwego przygotowania eksploatowanych urządzeń do pracy, a także zasady bezpieczeństwa oraz wykonywania obsługi bieżącej sprzętu; pozostałe czynności powinny być wykonywane przez specjalistów.

Tylko odpowiednie przygotowanie kadry technicznej zapewni ekonomiczną eksploatację oraz gotowość bojową jednostek wyposażonych w zaawansowany technicznie sprzęt. Jest to tak samo ważne jak prawidłowe wyszkolenie kadry zajmującej stanowiska w sztabach oraz osób odpowiedzialnych za kierowanie walką zarówno w pododdziałach, jak i związkach taktycznych. Nie należy zapominać również o zapewnieniu środków technicznych i materiałowych potrzebnych do utrzymania sprzętu na określonym poziomie gotowości bojowej. Pominięcie tych zagadnień przyniesie negatywne skutki w procesie technicznej modernizacji armii, natomiast ich uwzględnienie jest, w mojej opinii, jednym z kroków, który należy zrobić, by osiągnąć założone cele. ■

Skoki dla wybranych

JUŻ NIEDŁUGO ŻOŁNIERZE Z JEDNOSTEK WOJSK LĄDOWYCH BĘDĄ MOGLI UKOŃCZYĆ SZKOLENIE PRZYGOTOWUJĄCE DO WYKONYWANIA SKOKÓW ZE SPADOCHRONAMI TAKTYCZNYMI Z WOLNYM SYSTEMEM OTWARCIA, W TYM TECHNIKĄ HALO/HAHO.

Ppłk **Maciej Jędraszczyk**



Autor jest szefem Wydziału Spadochronowo-Desantowego Zarządu Wojsk Aeromobilnych i Zmotoryzowanych Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

Hałas czterech silników. Odczuwalne zimno. Prze-strzeń i wysokość ukryte w ciemności. Kilkuosobowy zespół stoi na otwartej rampie samolotu w gotowości do skoku. Objuczeni spadochronami, bronią, aparaturą tlenową, nawigacyjną, noktowizorami, zasobnikami ze sprzętem, w hełmach i specjalnych kombinezonach poruszają się trochę niezgrabnie. Zielone światło. Sygnał instruktora. Jako pierwszy z pokładu „schodzi” zasobnik towarowy. Zastosowany system pozwoli otworzyć jego spadochron na bezpiecznej dla skoczków wysokości, następnie kontynuować lot z dostosowaniem do prędkości i tempa opadania skoczków zespołu. Żołnierze zespołu skaczą jeden po drugim w równych odstępach czasu. Po kilku sekundach szybują na otwartych spadochronach w kierunku celu oddalonego o kilkadziesiąt kilometrów. Wyposażeni w sprzęt nawigacyjny i noktowizory precyzyjnie wylądowują w wyznaczonym miejscu. To wstęp do dalszego działania... Fragment scenariusza filmowego? Powieści? Sprawozdanie ze szkolenia jednostek specjalnych? Nie, tak będzie wkrótce wyglądało szkolenie żołnierzy pododdziałów rozpoznawczych i zabezpieczenia desantowania niektórych jednostek Wojsk Lądowych.

Charakterystyczne dla wojskowych skoków HALO/HAHO i związanych z tym późniejszych działań bojowych jest, między innymi: wykonywanie skoków w nocy, przeloty na duże odległości, 6–12-osobowy skład zespołu, czasem konieczność wykorzystania spadochronu typu tandem do przerzutu specjalisty, gotowość do podjęcia walki bezpośrednio po wylądowaniu, wyposażenie każdego z żołnierzy w indywidualny zasobnik, konieczność zaopatrywania zespołu przez cały czas trwania misji. Planowane operacje są coraz dłuższe, ze-

społy mogą być przerzucane w odległe miejsca, na przykład do Afryki, Azji, na Bliski Wschód, gdzie panują ekstremalne warunki (góry, pustynie itp.). Jednocześnie krótszy jest czas przeznaczony na trening, statki powietrze są coraz mniej dostępne, a systemy oraz ich obsługa i eksploatacja – bardziej złożone.

W pododdziałach pojawiają się kobiety, zmieniają się budowa i masa naszego ciała. Jednostki Wojsk Specjalnych mają w swoich strukturach etatowe pododdziały wykonujące skoki metodą HALO/HAHO oraz sprzęt specjalistyczny. W jednostkach Wojsk Lądowych do skoków wykonywanych tą techniką podczas zadań związanych z przerzutem etatowych pododdziałów rozpoznawczych lub grup zabezpieczenia desantowania mogą być wykorzystane pododdziały 6 Brygady Powietrznodesantowej (6 BPD) oraz 2 i 9 Pułku Rozpoznawczego. Jest to możliwe, gdy spełni się kilka warunków dotyczących, między innymi, opracowania programu szkolenia i przygotowania niezbędnej liczby instruktorów, doboru żołnierzy odpowiadających warunkom uczestnictwa w szkoleniu (badania psychologiczne i w komorze niskich ciśnień), wyposażenia jednostek w odpowiedni sprzęt, zapewnienia dostępności statków powietrznych na etapie szkolenia i treningu do podtrzymania zdolności, możliwości treningu w symulatorze skoków (tunelu aerodynamicznym) itd.

ŻELAZNA KONDYCJA

Prace związane z osiągnięciem przez pododdziały rozpoznawcze i grupy zabezpieczenia desantowania zdolności do wykonywania skoków techniką HALO/HAHO są prowadzone kilkoma sposobami. Instruktorzy spadochronowi z Ośrodka Szkolenia Aeromobilno-Spado-

**NAJTRUDNIEJSZY RODZAJ
WOJSKOWYCH SKOKÓW
SPADOCHRONOWYCH WYMAGA
NIE TYLKO NAJLEPIEJ
WYSZKOLONYCH
ŻOŁNIERZY,
LECZ TAKŻE
NAJLEPSZEGO
SPRZĘTU**



ARCH. M. JĘDRASZCZYK



Technika HALO

2



1

Kombinezon zaprojektowano tak, aby sprostać wszystkim wymaganiom użytkownika i zapewnić ochronę przed ekstremalnie niskimi temperaturami podczas skoków.

Spadochron gwarantuje najlepsze osiągi i komfort w szybowaniu.



Aparatura tlenowa jest lekka i bezpieczna w użyciu.

WYSOKO – NISKO

Skok techniką HALO (High Altitude – Low Opening) oznacza skok wykonywany z dużej wysokości w połączeniu z otwarciem czaszy spadochronu na małej wysokości. Obowiązujący w Siłach Zbrojnych RP *Regulamin wykonywania skoków spadochronowych i desantowania* określa skoki z dużej wysokości jako skoki wykonywane z wysokości powyżej 4000 metrów.

Skok metodą HAHO (High Altitude – High Opening) oznacza skok wykonywany z dużej wysokości w połączeniu z otwarciem spadochronu na dużej wysokości i przelotem do miejsca lądowania. Skoczkowie wykonujący tego rodzaju skoki muszą być wyposażeni, między innymi, w aparaturę tlenową (indywidualną i zespołową, zabieraną przez grupę na pokład statku powietrznego), przyrządy nawigacyjne oraz specjalne ubiory chroniące przed wpływem panujących na tej wysokości niskich temperatur.

chronowego (OSA-S) 25 Brygady Kawalerii Powietrznej (BKPow) w Leźnicy Wielkiej, przy współpracy przedstawicieli 6 BPD i 2 Pułku Rozpoznawczego, opracowali model szkolenia żołnierzy wykonujących skoki ze spadochronami taktycznymi z wolnym systemem otwarcia, w tym techniką HALO/HAHO. Uzupełniono go programem i metodyką szkolenia, które w dużym stopniu są oparte, między innymi, na doświadczeniach z kursów i ćwiczeń poza granicami kraju (USA, Hiszpania) oraz seminariów na temat przerzutu pododdziałów specjalnych i rozpoznawczych, a także sprzętu sposobem spadochronowym techniką HALO/HAHO (Hiszpania, Francja, USA) lub przekazanych podczas wspólnego szkolenia z jednostkami Wojsk Specjalnych.

Wszystcy wytypowani w jednostkach Wojsk Łądowych żołnierze mają zaliczone badania lekarskie w komorze niskich ciśnień oraz specjalistyczne badania psychologiczne. Wykonanie skoku z wysokości 10 tysięcy metrów, z pełnym wyposażeniem, w nocy i przelot w kilkusobowej grupie na dystansie kilkunastu kilometrów lub otwarcie spadochronu po kilkudziesięciu sekundach wolnego spadania, lądowanie w wyznaczonym rejonie, gotowość podjęcia natychmiastowego działania – wszystko to wymaga żelaznej kondycji fizycznej i ponadprzeciętnej odporności psychicznej.

LICZY SIĘ JAKOŚĆ

Najtrudniejszy rodzaj wojskowych skoków spadochronowych wymaga nie tylko najlepiej wyszkolonych

żołnierzy, ale również najlepszego sprzętu, takiego jak:

– spadochrony (fot. 1), które są łatwe w użyciu oraz wyjątkowo funkcjonalne, gwarantują najlepsze osiągi i komfort w szybowaniu, możliwość transportu ciężkiego ładunku i różnych sposobów jego mocowania, a jednocześnie są ciche, łatwe w sterowaniu i bezpieczne podczas lądowania (eliminacja przeciągnięcia);

– kombinezony (fot. 2), zaprojektowane tak, aby sprostać wszystkim wymaganiom użytkownika i zapewnić ochronę przed ekstremalnie niskimi temperaturami podczas skoków, a jednocześnie wentylację, ergonomiczny dostęp do otworów i kieszeni oraz maksymalną swobodę ruchu;

– aparatura tlenowa: indywidualna – lekka, łatwa i bezpieczna w użyciu, kompatybilna z maską tlenową i hełmem, zapewniająca pojemność tlenu do najbardziej ekstremalnych misji; zespołowa – do magazynowania i dystrybucji tlenu na pokładzie samolotu, łatwa i bezpieczna w obsłudze;

– aparatura nawigacyjna, lekka i niezawodna, odporna na zakłócenia, łatwa w obsłudze i działająca w każdych warunkach;

– zasobniki towarowe przystosowane do różnych systemów otwarcia spadochronu, samodzielnego lub sterowanego lotu i precyzyjnego lądowania w wyznaczonym punkcie, a ponadto dostosowujące się do prędkości i tempa opadania skoczków zespołu.

Ułatwieniem w szkoleniu będzie funkcjonujący w Leźnicy Wielkiej symulator skoków spadochronowych

wych (tunel aerodynamiczny). Jego lokalizacja nie jest przypadkowa, gdyż od 2008 roku funkcjonuje tam Ośrodek Szkolenia Aeromobilno-Spadochronowego 25 Brygady Kawalerii Powietrznej, który prowadzi szkolenie spadochronowo-desantowe (skoczków, instruktorów, żołnierzy pododdziałów rozpoznawczych, personelu latającego i innych specjalistów) na potrzeby jednostek Wojsk Lądowych, Wojsk Specjalnych, a także Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Lądowych. Symulator będzie stosowany w szkoleniu żołnierzy w ramach kursów szkoleniowych oraz treningu. Będą korzystały z niego w równej mierze zarówno wszystkie jednostki Wojsk Lądowych, jak i pozostałych rodzajów sił zbrojnych – Wojsk Specjalnych, Sił Powietrznych i Marynarki Wojennej, prowadzące szkolenie spadochronowe. Z szacunkowych danych wynika, że w symulatorze rocznie będzie się szkolić około 900 żołnierzy.

Urządzenie zapewni możliwość szkolenia i treningu pojedynczego żołnierza oraz grupy rozpoznawczej lub specjalnej do wykonywania zadania w warunkach bojowych z pełnym wyposażeniem (broń, zasobnik, aparatura tlenowa i przyrządy nawigacyjne), z pasażerem, a także z wykorzystaniem gogli noktowizyjnych. Do prowadzenia takiego szkolenia nie są dziś przygotowani instruktorzy, nie ma także przystosowanych obiektów cywilnych. Z państw należących do NATO tylko armie Stanów Zjednoczonych, Turcji oraz Hiszpanii mają tunele aerodynamiczne z odpowiednio przygotowaną do szkolenia kadrą instruktorską. Spadochroniarze pozostałych armii ćwiczą w obiektach cywilnych, a szkolenie zaawansowane odbywają w wymienionych krajach.

Dla nikogo nie jest tajemnicą, że trening w symulatorze to tańszy, bardziej efektywny i bezpieczniejszy sposób przygotowania żołnierzy do wykonywania skoków spadochronowych w warunkach bojowych niż szkolenie z wykorzystaniem samolotów i śmigłowców. Nie bez znaczenia jest możliwość rejestracji cyfrowej, co ułatwia analizę błędów popełnianych przez żołnierzy. Planowane jest zwiększenie liczby szkolenych żołnierzy oraz częstotliwości treningów. Oczywiście sam tunel nie zastąpi skoków spadochronowych, może być jedynie wstępem i uzupełnieniem w długim procesie przygotowania skoczka, z pewnością pozwoli jednak skrócić ten okres, zwiększy także bezpieczeństwo w początkowym etapie szkolenia w powietrzu.

Budowę symulatora skoków w Leźnicy Wielkiej rozpoczęto w lipcu 2012 roku, a 9 sierpnia wmurowano akt erekcyjny. Jego główne rozwiązania technologiczne (wytworzenie siły ciągu powietrza, konstrukcja i zespół sterowania-kontroli, silniki) są takie, jak działających od kilku lat odpowiedników w Pradze (Czechy) i Liptowskim Mikulaszu (Słowacja). Zastosowany w nim system czterech wentylatorów wytwarzających ruch powietrza w komorze treningowej ma również zabezpieczenie przed niekontrolowanym wyłączeniem siły ciągu powietrza w komorze roboczej i „zerwaniem” strug powietrza utrzymujących trenującego. Przed oddaniem symulatora do użytku wyszkolono jego personel – in-

struktorów i techników. Prawie dwumiesięczne szkolenie instruktorów z OSA-S przeprowadzili w tunelu na Słowacji doświadczeni instruktorzy z Wielkiej Brytanii, Hiszpanii i Czech. Wyszkolono ich także w „lataniu” z oporządzeniem i wyposażeniem wojskowym w różnych zestawieniach i konfiguracjach.

ELEMENTY SZKOLENIA

Szkolenie w symulatorze żołnierzy z jednostek poszczególnych rodzajów sił zbrojnych rozpoczęło się na początku 2014 roku. Dla żołnierzy pododdziałów rozpoznawczych i zabezpieczenia desantowania jednostek Wojsk Lądowych zakłada ono, między innymi:

- szkolenie podstawowe, zakończone uzyskaniem tytułu skoczka spadochronowego. Żołnierze wykonują pięć skoków ze spadochronem desantowym grupy A (np. AD-95) w dzień i w nocy, z wyposażeniem i bez, z wysokości do 700 metrów;

- przeszkolenie na spadochron desantowy grupy B (np. AD-2000), obejmuje wykonanie do 30 skoków w dzień i w nocy, pojedynczo i w grupach 2–3-osobowych, skoki z samoczynnym i kombinowanym systemem otwarcia, z wyposażeniem i bez, z wysokości do 4000 metrów;

- przeszkolenie na spadochron desantowy grupy C (np. SOV), w jego ramach wykonanie do 30 skoków w dzień i w nocy, w grupach 6–8-osobowych, skoki z wolnym systemem otwarcia, z wyposażeniem i bez, z wysokości do 4000 metrów, oraz pięć godzin szkolenia w symulatorze skoków;

- szkolenie ze spadochronem desantowym grupy C, w jego ramach wykonanie do 30 skoków w dzień i w nocy, w grupach 6–8-osobowych, skoki z wolnym systemem otwarcia, z pełnym wyposażeniem indywidualnym i aparaturą tlenową, z wysokości do 8000 metrów, przeloty oraz lądowanie w terenie przygodnym oraz pięć godzin szkolenia w symulatorze skoków.

Nie licząc skoków spadochronowych w jednostkach oraz godzin treningu w symulatorze, przygotowanie żołnierza wymaga wykonania przez niego około stu skoków i minimum dwóch lat szkolenia. Podobnie jest w jednostkach armii sojusznicych, na przykład w niemieckiej, holenderskiej czy portugalskiej.

Wszystkie te czynniki trzeba uwzględnić w czasie doboru, szkolenia oraz wyposażenia w nowoczesny sprzęt pododdziałów przeznaczonych do wykonywania skoków techniką HALO/HAHO. Po kilkunastu latach prób z różnym sprzętem, koncepcjami szkolenia, po wyłączeniu z Wojsk Lądowych i Marynarki Wojennej jednostek specjalnych, opracowano, z wykorzystaniem dostępnej wiedzy, własny model szkolenia żołnierzy wykonujących skoki ze spadochronami taktycznymi z wolnym systemem otwarcia, w tym skoki techniką HALO/HAHO. Szkolenie i doskonalenie wybranego modelu będzie trwało kilka lat. Pomogą w nim zaangażowanie, umiejętne planowanie przedsięwzięć oraz konsekwencja w działaniu oficerów i podoficerów, instruktorów spadochronowych, a także specjalistów zabezpieczenia desantowania. To kolejny krok w nowoczesne siły zbrojne. ■

HALO/HAHO
NAJTRUDNIEJSZY
RODZAJ
WOJSKOWYCH
SKOKÓW
SPADOCHRO-
NOWYCH WYMAGA
NIE TYLKO
NAJLEPIEJ
WYSZKOLONYCH
ŻOŁNIERZY,
ALE RÓWNIEŻ
NAJLEPSZEGO
SPRZĘTU

Poszukiwanie własnych metod

OPANOWANIE DO PERFEKCJI UMIEJĘTNOŚCI POSŁUGIWANIA SIĘ SPRZĘTEM I UZBROJENIEM BĘDĄCYM W WYPOSAŻENIU PODODDZIAŁÓW DAJE GWARANCJĘ OPTIMALNEGO WYKORZYSTANIA GO W WALCE.

Kpt. **Leszek Drab**



Autor jest dowódcą baterii dywizjonu przeciwlotniczego 10 Brygady Kawalerii Pancernej.

Ograniczone limity środków materiałowych zmuszają do poszukiwania nowatorskich metod, które pozwolą osiągnąć zakładany poziom wyszkolenia. Nie bez znaczenia jest także wprowadzanie nowych programów szkolenia. Przykładem są *Program szkolenia pododdziałów zawodowych wojsk obrony przeciwlotniczej* (sygn. DWŁad wewn. 205/2013) oraz *Program strzelań wojsk obrony przeciwlotniczej* (tom II: *Strzelania artylerijsko-rakietowe*), które pozwolą dostosować system przygotowania obsługi ZSU23-4 MP Biała do obecnych uwarunkowań. Wspomniane programy pozwalają na systematyczne przygotowanie pododdziału do wykonywania zadań zarówno w kraju, jak i poza jego granicami. Nie określono w nich liczby godzin potrzebnej na omówienie poszczególnych tematów, co umożliwia dowódcy elastyczny ich podział odpowiednio do poziomu wyszkolenia pododdziału.

PROGRAMOWE TREŚCI

Szkolenie pododdziałów zawodowych wojsk obrony przeciwlotniczej obejmuje trzyletni cykl podzielony na dwa etapy:

- I – szkolenie trwające 24 miesiące,
- II – wykonywanie zadań przez kolejne 12 miesięcy.

W etapie I wyróżnia się dwa okresy, każdy w wymiarze 12 miesięcy. W pierwszym główną uwagę skupia się na doskonaleniu indywidualnych umiejętności, szkoleniu zespołowym oraz zgraniu do szczelności plutonu. Drugi to szkolenie zgrzywające pododdziału (bateria, dywizjon) lub przygotowanie do wykonywania zadań poza granicami kraju.

Podczas szkolenia obsług ZSU 23-4 MP Biała należy skupić się na pierwszym okresie, który obejmuje:

- doskonalenie indywidualnych umiejętności specjalistycznych żołnierzy (czas szkolenia określa dowódca pododdziału) z wykorzystaniem urządzeń treningowych oraz w uzasadnionych sytuacjach sprzętu bojowego; utrzymanie sprawności fizycznej; udział w kursach szkoleniowych, doskonalących i kwalifikacyjnych oraz uzupełnianie stanów osobowych pododdziałów, jeżeli nastąpiły wykruszenia;

- zgrywanie drużyny i obsługi, którego czas określa dowódca pododdziału z uwzględnieniem szkolenia poligonowego, oraz ocenę poziomu ich wyszkolenia;
- obsługiwanie uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Do przedmiotów szczególnie ważnych dla właściwego wyszkolenia i przygotowania obsług, zaliczamy:

- taktykę, która integruje pozostałe przedmioty oraz działy szkolenia. W jej ramach przerabia się następujące zagadnienia:

- a) przygotowanie sprzętu do strzelania, wybór i urządzenie stanowiska ogniowego;
- b) odpieranie uderzenia przeciwnika powietrznego w różnych sytuacjach;
- c) wykonywanie czynności podczas osłony przeciwlotniczej we wszystkich rodzajach działań bojowych;
- f) przygotowanie uzbrojenia i sprzętu wojskowego do pokonania przeszkody wodnej oraz praktyczne działanie;
- g) ewakuacja członków obsługi z zatopionego sprzętu.



ZSU23-4 MP Biała

W SZKOLENIU GŁÓWNA ROLĘ ODGRYWAJĄ DOWÓDCY PLUTONÓW I OBSŁUGI W ZALEŻNOŚCI OD OKRESU SZKOLENIA STOPNIUJĄ TRUDNOŚCI, PRZYGOTOWUJĄC TYM SAMYM ŻOŁNIERZY DO WYKONYWANIA ZADAŃ BOJOWYCH

- Pracę bojową przy sprzęcie. Pozwala ona sprawdzić opanowanie wiedzy na temat budowy i eksploatacji uzbrojenia i sprzętu. Obejmuje zasady strzelania i działania zautomatyzowanego zestawu w systemie kierowania ogniem, ocenę jego gotowości bojowej oraz obowiązki osób funkcyjnych.

- Szkolenie ogniowe, przygotowujące do prowadzenia celnego ognia z broni etatowej oraz uzbrojenia wozu bojowego. Jednym ze sposobów osiągnięcia w tym perfekcji są strzelania szkolne w warunkach zbliżonych do panujących na polu walki.

Szkolenie ogniowe powinno łączyć ćwiczenia przygotowawcze do strzelań szkolnych, ćwiczenia w obserwacji, szkolenie z wykorzystaniem urządzeń szkolno-treningowych, a także pogłębianie znajomości zasad strzelania i budowy uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz wykonywanie czynności według określonych norm szkoleniowych.

- Budowę i eksploatację uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Opanowanie tej tematyki zapewni właściwe użytkowanie uzbrojenia i sprzętu, co z kolei wpłynie na należyte wykonanie zadań taktyczno-ogniowych zgodnie z normami szkoleniowymi. W nowym programie liczbę godzin poświęconych tej dziedzinie zwiększono z 48 do 77 w pierwszym roku szkolenia.

DOBRCZE PRZYGOTOWANI

Po zakończeniu szkolenia indywidualnego należy przeprowadzić sprawdzian pozwalający ocenić poziom opanowania przez żołnierzy niezbędnych umiejętności oraz określić ich przydatność do wyko-

nywania zadań w zespole. Jego organizatorem powinien być dowódca plutonu, natomiast za przebieg odpowiedzialni są dowódcy drużyn i wyznaczeni instruktorzy.

Sprawdzian powinien obejmować:

- umiejętność wykonywania czynności związanych z przygotowaniem sprzętu do marszu, jego prowadzeniem oraz przejściem zestawu w położenie bojowe;
- znajomość zasad prowadzenia pracy bojowej przy sprzęcie, w tym przeprowadzenia podstawowych kontroli;
- opanowanie zasad obsługi sprzętu technicznego i uzbrojenia, zapewniających jego poprawne użytkowanie.

Po zakończeniu zgrzywania obsługi organizowane są zawody użyteczno-bojowe, sprawdzające zgranie pododdziału, a także stopień realizacji i opanowania materiału z pozostałych przedmiotów zawartych w programie szkolenia. Powinny one być przeprowadzone w trakcie szkolenia poligonowego lub – jeśli brak takich możliwości – na przykoszarowym placu ćwiczeń w warunkach dziennych i nocnych. Ich celem jest wykazanie stopnia opanowania praktycznych umiejętności z przedmiotów szkolenia bojowego oraz z wybranych ze szkolenia logistycznego. Powinny także umożliwić poszczególnym obsłudgom wykazanie się inicjatywą, umiejętnością pracy w zespole oraz wysokim poziomem wyszkolenia.

Sprawdzian poziomu wyszkolenia należy organizować podczas zajęć taktycznych. Ocenie podlega również dowódca drużyny (załogi/obsługi) pod kątem pla-

nowania, organizowania i dowodzenia drużyną (załogą lub obsługą) w trakcie wykonywania zadań.

ORGANIZACJA STRZELAŃ

W początkowej fazie szkolenia obsługi należy prowadzić strzelania szkolne z wykorzystaniem urządzeń treningowych bez amunicji bojowej. O liczbie strzelań decyduje przełożony danego szczebla zgodnie z zakresem odpowiedzialności szkoleniowej. Strzelania szkolne dzielą się na treningowe i zaliczeniowe.

Strzelania treningowe mają pomóc żołnierzom obsługi w opanowaniu odpowiednich nawyków oraz w doskonaleniu wykonywania pracy bojowej. Najistotniejszym ich aspektem jest zgrywanie obsług podczas zajęć programowych.

Strzelania szkolne zaliczeniowe prowadzi się w celu sprawdzenia poziomu wyszkolenia obsług zgodnie z programem szkolenia oraz strzelań. Uzyskane wyniki wlicza się do oceny ogólnej wyszkolenia bojowego.

Po zaliczeniu strzelań szkolnych można przejść do bojowych, które dzieli się na: przygotowawcze, zaliczeniowe, sytuacyjne (realizowane w ramach przygotowania pododdziału do udziału w operacji poza granicami kraju, wariant II) oraz doświadczalne.

Przed planowanymi strzelaniami bojowymi przeprowadza się dopuszczający do nich sprawdzian z wiedzy teoretycznej i praktycznej.

Wiedza teoretyczna powinna dotyczyć: budowy i eksploatacji sprzętu (fot.), zasad strzelania, zadań ogniowych wykonywanych w ramach strzelań bojowych oraz zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ośrodku szkolenia poligonowego.

Wiedza praktyczna obejmuje natomiast znajomość zasad pracy bojowej oraz obsługi technicznej sprzętu.

Jeżeli stan uzbrojenia i sprzętu wojskowego nie budzi zastrzeżeń oraz uzyskano oceny pozytywne ze sprawdzianu opanowania wymienionych zagadnień, można przystąpić do zaliczeniowych strzelań bojowych. W czasie przygotowania pododdziałów do udziału w nich wszystkie zadania mogą

winna przekraczać 50 procent całej liczby strzelań zaplanowanych w danym okresie zgrywania, z uwzględnieniem przydzielonego limitu zużycia środków bojowych i materiałowych.

Zgodnie z nowym programem szkolenia w ramach zgrywania obsług można prowadzić:

- strzelanie bojowe przygotowawcze:
 - nr 1P – do celu naziemnego,
 - nr 2P – do wolno lecącego celu powietrznego,
 - nr 3P – do bezzałogowego obiektu powietrznego,
 - nr 5P – do celu nawodnego,
- strzelanie bojowe zaliczeniowe:
 - nr 6 – do ruchomego celu naziemnego,
 - nr 7R – do nagle pojawiającego się śmigłowca bojowego,
 - nr 8R – do wolno lecącego celu powietrznego,
 - nr 9R – do zbliżającego się nisko lecącego środka napadu powietrznego (SNP),
 - nr 10R – do oddalającego się ŚNP,
 - nr 11R – do oddalającego się bezzałogowego obiektu powietrznego.

ELASTYCZNA STRUKTURA

Obowiązujący program szkolenia, a także program strzelań pozwalają dowódcy na dobór odpowiedniej tematyki oraz liczby godzin na jej przerobienie. Takie podejście powinno wyzwolić w żołnierzach inicjatywę działania, a także poczucie pełnej odpowiedzialności za wykonanie zadań.

Struktura programowa jest na tyle elastyczna, że umożliwi skrócenie pierwszego etapu szkolenia do niezbędnego minimum i przystąpienie do zgrywania obsługi (rys.).

W NOWYM PROGRAMIE liczbę godzin poświęconych budowie i eksploatacji sprzętu wojskowego zwiększono **z 48 do 77** w pierwszym roku szkolenia

Jeżeli stan uzbrojenia i sprzętu wojskowego nie budzi zastrzeżeń oraz uzyskano oceny pozytywne ze sprawdzianu, można przystąpić do zaliczeniowych strzelań bojowych.

1.

być wykonywane jako bojowe przygotowawcze. Liczbę strzelających zestawów oraz ilość amunicji (rakiet) przypadającej na zestaw określa kierownik strzelania. Dopuszcza się prowadzenie strzelań bojowych przygotowawczych przewidzianych w kolejnym okresie zgrywania z takim zastrzeżeniem, że ich liczba nie po-



Warunkiem dopuszczenia do strzelań bojowych jest posiadanie przez osoby funkcyjne kwalifikacji oraz uprawnień do obsługi sprzętu wojskowego.

2.

NOWA STRUKTURA SZKOLENIA OBSŁUGI

ETAP I – SZKOLENIE

ETAP II – REALIZACJA ZADAŃ

1 okres szkolenia
12 miesięcy2 okres szkolenia
12 miesięcy

12 miesięcy

szkolenie indywidualne

szkolenie zgrzywające drużyny i plutonu

szkolenie zgrzywające baterie i dywizjonu

szkolenie podtrzymujące zdolność i gotowość do działania

zawody użyteczno-bojowe drużyn

zajęcia taktyczno-specjalne plutonu (pętla taktyczno-ogniowa)

przygotowanie do realizacji zadań poza granicami kraju

realizacja zadań poza granicami kraju

ćwiczenia taktyczno-specjalne baterii

ćwiczenia taktyczno-specjalne (TKO) dywizjonu

ćwiczenia CPX/LIVEX sprawdzające PKW

udział w ćwiczeniach taktycznych przełożonego, sojusznicznych i międzynarodowych

szkolenie poligonowe

szkolenie poligonowe

szkolenie poligonowe

szkolenie poligonowe

szkolenie poligonowe

szkolenie poligonowe

szkolenie poligonowe

szkolenie poligonowe

Roczne obsługiwane UISW

Roczne obsługiwane UISW

Roczne obsługiwane UISW

URLOPY

URLOPY

URLOPY

(w tym po powrocie z misji)

Obowiązujący program szkolenia, a także program strzelań pozwalają dowódcy na dobór odpowiedniej tematyki oraz liczby godzin.

3.

Jednak żadne narzędzia, pomocne w opracowaniu i organizowaniu zajęć, nie zastąpią doświadczenia. By osiągnąć sukces, każdy z dowódców, zamiast korzystać z szablonów, powinien poszukiwać własnych metod. Istotną rolę odgrywa tu wymiana doświadczeń, na przykład podczas zajęć grupowych czy też instruktorско-metodycznych.

Przygotowanie pod względem technicznym obsług ZSU 23-4MP Biała do strzelań bojowych powinno być wspólnym celem dowódców poszczególnych

szczebli. Sukces zależy głównie od uświadomienia sobie, jaką rolę odgrywa przełożony w wykonaniu zadania. Pod względem organizacji szkolenie to nie powinno odbiegać od programowego, realizowanego codziennie. Dobrze, jeżeli jest kontynuacją cyklu zgrzywania systemu walki, a nie staje się nadzwyczajnym przedsięwzięciem. Przy czym działalność szkoleniowa zależy głównie od osobistego przygotowania dowódców, a także od chęci podwładnego do osiągnięcia założonych celów.

Przedstawione programy szkolenia oraz strzelań mogą podpowiedzieć dowódcom, jak wyszkolić pododdziały, by właściwie wykonywały najbardziej skomplikowane zadania bojowe na polu walki. ■

Algorytmy przeciwlotników

STRZELANIE I KIEROWANIE OGNIEM TO JEDEN Z WAŻNIEJSZYCH PRZEDMIOTÓW SZKOLENIA BOJOWEGO W PODODDZIAŁACH PRZECIWLOTNICZYCH WYPOSAŻONYCH W ZSU-23-4MP.

Kpt. **Tomasz Pawłowski**



Autor jest dowódcą baterii w dywizjonie przeciwlotniczym 1 Brygady Pancерnej.

W pododdziałach przeciwlotniczych Wojsk Lądowych, wyposażonych w przeciwlotnicze samobieżne zestawy artyleryjsko-rakietowe ZSU-23-4MP, szkolenie w warunkach poligonowych przeprowadza się zarówno w dzień, jak i w nocy (zgodnie z *Programem szkolenia pododdziałów zawodowych Wojsk Obrony Przeciwlotniczej, Programem strzelań Wojsk Obrony Przeciwlotniczej, część II – strzelania artyleryjsko-rakietowe*, a także z instrukcją *Przeciwlotniczy samobieżny zestaw artyleryjsko-rakietowy ZSU-23-4MP*). Kierowanie ogniem w czasie strzelania może się odbywać, w zależności od szczebla, z wykorzystaniem zautomatyzowanego systemu dowodzenia i kierowania ogniem (ZSyDiKO) Łowcza-Rega lub technicznych środków łączności.

Wysoki poziom wyszkolenia obsługa oraz sprawność i właściwe skonfigurowanie wszystkich elementów systemu kierowania ogniem pozwalają na wspomaganie dowódcy w trakcie wypracowywania decyzji dotyczącej podziału celów, a w reżimie automatycznym nawet całkowite zastąpienie go. Zautomatyzowany system dowodzenia i kierowania ogniem umożliwia bowiem:

- odbiór, zobrazowanie i przekazywanie danych z lub do nadrzędnych lub podległych szczebli dowodzenia;
- bieżące monitorowanie stanu uzbrojenia i gotowości bojowej pododdziałów ogniowych;
- komputerową analizę zagrożenia i możliwości obrony przeciwlotniczej, prowadzącą do wypracowania optymalnych decyzji o użyciu środków ogniowych;
- stawianie zadań pododdziałom, obsłudze zestawów oraz odbiór i analizę wyników ich działań.

Niezmodernizowane stacje radiolokacyjne NUR-21 nie są kompatybilne z systemem Łowcza-Rega i nie da-

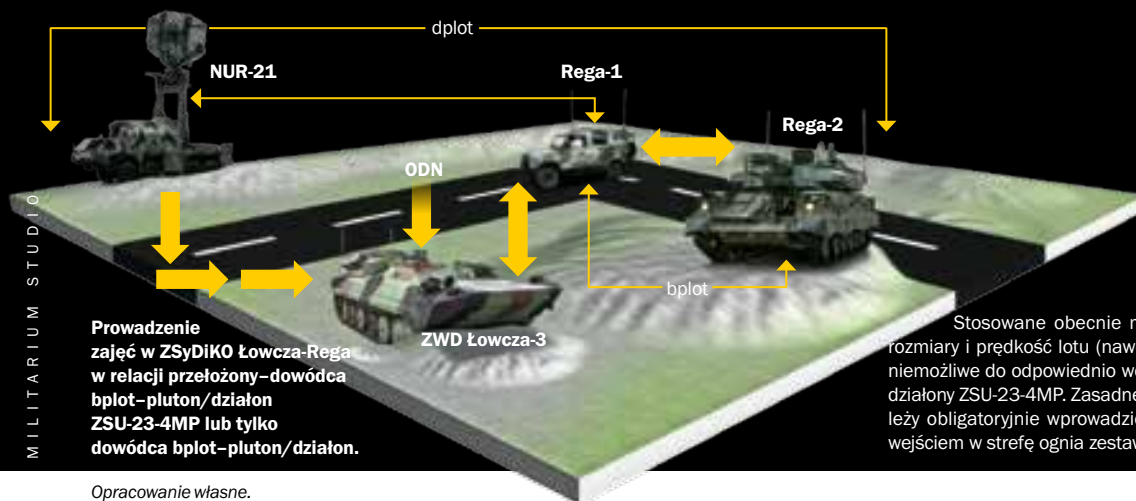
ją możliwości pełnego zobrazowania sytuacji powietrznej. Dlatego w czasie strzelań bojowych kierowanie ogniem odbywa się z wykorzystaniem technicznych środków łączności (rys.). Dowódca (kierownik strzelania, strzelający) kieruje ogniem w sposób scentralizowany. Dzięki temu możliwa jest szybka reakcja na zmiany sytuacji powietrznej przez wybór odpowiedniego sposobu strzelania i rodzaju ognia. Kierujący ogniem wydaje komendy – wyznacza pododdział do strzelania, wskazuje cel lub określa sektor odpowiedzialności, podaje rozkaz o zniszczeniu celu i przerwaniu ognia.

PRAKTYCZNE WSKAZÓWKI

W wypadku strzelań bojowych z ZSU-23-4MP do celów naziemnych podstawowym sposobem jest strzelanie z użyciem systemu kierowania ogniem (SKO). Aby możliwe było strzelanie z ujemnymi kątami podniesienia, transporter należy ustawić na terenie pochyłym w kierunku celu naziemnego. Dotyczy to także strzelań do nagle pojawiających się śmigłowców bojowych i celów nawodnych.

Sposób ten jest także zalecany przez producenta w trakcie strzelania do celów powietrznych. Z doświadczenia wynika jednak, że bardzo często system kierowania ogniem, jaki ma zestaw ZSU-23-4MP, przy obecnie stosowanych imitatorach celów, nie pozwala na prowadzenie celnego ognia. Cel jest często gubiony przez głowicę śledzącą, gdyż imitatorów celu powietrznego (ICP) nie wyposaża się w odbijacze laserowe lub źródła promieniowania ciepłego, co z kolei nie daje pożądanych efektów działalności ogniowej.

Ważne jest, by działony były gotowe do strzelań bojowych bez użycia SKO, dlatego często symuluje się cał-



Prowadzenie zajęć w ZSyDiKO Łowcza-Rega w relacji przełożony-dowódca bplot-pluton/działon ZSU-23-4MP lub tylko dowódca bplot-pluton/działon.

Stosowane obecnie modele samolotów, ze względu na rozmiary i prędkość lotu (nawet do 150 km/h), bardzo często są niemożliwe do odpowiednio wczesnego wykrycia przez strzelające działony ZSU-23-4MP. Zasadne staje się zatem pytanie, czy nie należy obowiązkowo wprowadzić chwilowej sygnalizacji celu przed wejściem w strefę ognia zestawu, na przykład dymem.

Opracowanie własne.

kowite jego uszkodzenie i dowódca (kierownik strzelania) podejmuje decyzję o strzelaniu za pomocą optycznego celownika rakursowego. Tego typu utrudnienia dla dobrze wyszkolonych działonów nie są problemem. Do niedawna dla działonów ZSU-23-4MP w czasie strzelania bojowych był nim brak startów rakiet Grom lub zbyt późne ich starty. Producent zestawu, po analizie wcześniejszych strzelania, zalecił prowadzić je w trybie szkolnym. Dywizjon Przeciwlotniczy 1 BPanc. wdrożył te zalecenia w czasie strzelania bojowych w 2013 roku. Decyzja okazała się trafna i problemy ze startem rakiet zostały skutecznie wyeliminowane.

W warunkach garnizonowych szkolenie z użyciem środków bojowych nie jest możliwe. Zautomatyzowany system dowodzenia i kierowania ogniem Łowcza-Rega daje możliwości, po wybraniu odpowiedniego reżimu pracy systemu, ćwiczenia i zgrzywania pododdziału w kierowaniu ogniem dzięki symulowanym sytuacjom powietrznym. Często pododdziały przeciwlotnicze tuż przed wyjazdem na zgrupowania poligonowe odbywają szkolenia w ramach zgrupowań przedpoligonowych na lotniskach Sił Powietrznych i Wojsk Lądowych. Tam dywizjon może w pełni rozwinąć zautomatyzowany system dowodzenia i kierowania ogniem Łowcza-Rega. Możliwy jest wtedy trening na szczeblu dywizjonu, baterii oraz na przykład plutonów ZSU-23-4MP w kierowaniu ogniem do celów realnych. Można ćwiczyć przesyłanie: informacji o obiektach powietrznych z dołączoną decyzją o ich zwalczaniu, informacji taktycznej oraz o działaniach lotnictwa własnego, komend umiejscowionych oraz tekstowych oraz odbiór informacji o rezultatach prowadzonej pracy bojowej oraz stanie sił i środków.

Treningi kierowania ogniem odbywają się również w systemie planszeto-fonicznym. Podgrywana sytuacja powietrzna zostaje naniesiona na planszet WD 2001. Dowódca baterii przez techniczne środki łączności kieruje ogniem, wskazując kierunki zagrożone i cele dla konkretnych pododdziałów. Używa się wtedy zasadniczych komend: „Poszukiwać”, „Śledzić cel”, „Obserwować cel”, „Zniszczyć cel”. Dowódca kontroluje wykonanie zadań ogniowych na podstawie meldunków podwładnych. Każdy meldunek, zdarzenie ma swoje odzwierciedlenie w *Dzienniku działań*. Jeżeli warunki terenowe i przestrzenne na to pozwalają, w trakcie takich zajęć używa się ślepej amunicji przeciwlotniczej i środków pozorujących oddziaływanie środków napadu

powietrznego (ŚNP), na przykład naboju sygnałowych kalibru 26 mm ze spadochronem.

Profesjonalne przygotowanie działonów ZSU-23-4MP do wykonania zadań bojowych wymaga efektywnego wykorzystania środków materiałowo-technicznych w trakcie szkolenia na poligonie i w garnizonie. Optymalnym zabezpieczeniem szkolenia i treningów są imitatory celów powietrznych wyposażone (lub nie) w źródło promieniowania cieplnego. Stosowanie tego typu celów powietrznych daje pełne możliwości poszukiwania, śledzenia i naprowadzania armat oraz zespołu kontenerów startowych na cel różnymi sposobami pracy ZSU-23-4MP. Niestety, wciąż niewiele pododdziałów może w ten sposób zabezpieczać proces szkolenia.

CEL: PROFESJONALIZM

Strzelanie i kierowanie ogniem to jeden z ważniejszych przedmiotów szkolenia bojowego. Z jednej strony jest on powiązany ze strzelaniami bojowymi, z drugiej przygotowuje pododdziały (działony) ZSU-23-4MP do wykonania tych zadań. W warunkach poligonowych nie ma większych ograniczeń w realizacji zajęć z tego przedmiotu, jednak w garnizonie odczuwa się brak urządzenia treningowego, które ułatwiłoby przygotowanie obsługi zestawu do wykonywania zadań ogniowych.

By zwiększyć skuteczność szkolenia, dowódcy wszystkich szczebli dowodzenia powinni wprowadzać elementy współzawodnictwa, a także dążyć do utrzymywania wysokiego poziomu samodyscypliny szkoleniowej podwładnych. Dopuszczalne jest omawianie nowych tematów niezawartych w programie szkolenia. To niewątpliwie zapewni osiągnięcie pełnej gotowości do realizacji zadań.

Optymalne dobranie tematów zajęć i celów szkoleniowych sprawi, że żołnierze działonów i pododdziałów posiadają wymagane umiejętności w:

- zwalczaniu celów powietrznych w różnych warunkach sytuacji powietrznej i elektronicznej;
- zwalczaniu celów naziemnych zgodnie z możliwościami bojowymi zestawu;
- wykorzystywaniu zautomatyzowanego i planszeto-fonicznego systemu kierowania ogniem;
- współdziałaniu z pododdziałami i oddziałami obrony przeciwlotniczej innych rodzajów sił zbrojnych oraz przełożonego i sąsiadów podczas odpierania uderzeń przeciwnika powietrznego. ■

Sztuka planowania

PRZYGOTOWANIE DO WYPEŁNIANIA ZADAŃ NA POLU WALKI TO **PROCES DŁUGOTRWAŁY**, A ZAJĘCIA NA POLIGONIE STANOWIĄ TYLKO JEGO CZĘŚĆ.

Ppłk **Jan Chwaleba**



Autor jest dowódcą dywizjonu przeciwlotniczego 8 Pułku Przeciwlotniczego.

Szkolenie wojsk to celowa, planowa i systematyczna działalność dowódców wszystkich szczebli dowodzenia, ukierunkowana na kształtowanie wysokich walorów bojowych i moralnych żołnierzy, uzyskanie niezbędnego zakresu wiedzy, nawyków i umiejętności działania w czasie pokoju oraz w warunkach zagrożenia bezpieczeństwa państwa lub wojny – tak mówi Doktryna szkolenia SZRP DD/7 (A). Definicja ta nakłada na każdego dowódcę obowiązek należytego przygotowania do walki podwładnych oraz wymusza wzorową jego organizację i wysoki poziom w warunkach zbliżonych do tych, jakie mogą zaistnieć na polu walki.

Zasadnicze dokumenty, które normują planowanie, organizowanie i realizację szkolenia w dywizjonie przeciwlotniczym, to: *Program szkolenia pododdziałów zawodowych wojsk obrony przeciwlotniczej, Instrukcja o działalności szkoleniowo-metodycznej, Organizacja szkolenia dowództw i sztabów w Siłach Zbrojnych RP (DD/7.1), Instrukcja o przygotowaniu i prowadzeniu ćwiczeń z dowództwami, sztabami i wojskami w Siłach Zbrojnych RP (DD/7.1.1), Instrukcja o planowaniu i rozliczaniu działalności bieżącej w Siłach Zbrojnych RP, Zasady strzelania i praca bojowa baterii rakiet przeciwlotniczych OSA-AK oraz Tymczasowy zbiór norm szkoleniowych dla żołnierzy i pododdziałów wojsk obrony przeciwlotniczej Wojsk Lądowych.*

Dowódca dywizjonu za podstawę planowania przyjmuje: zadanie główne dywizjonu i jego przeznaczenie bojowe, rozkaz dowódcy pułku, plan zasadniczych przedsięwzięć pułku, program szkolenia, założone cele, przydzielone limity zużycia środków bojowych i mate-

riałowych oraz technicznego zabezpieczenia szkolenia, wnioski z oceny realizacji zadań w minionym cyklu szkolenia (rys.). Planowanie roczne, zgodnie z przyjętym modelem, zakłada opracowanie planu zasadniczych przedsięwzięć, decyzji do szkolenia na rok – stosownie do otrzymanego zadania i diagramów szkolenia.

Decyzja do działalności szkoleniowej, jeden z podstawowych dokumentów opracowywanych przez sztab i zaakceptowanych przez dowódcę dywizjonu przeciwlotniczego, zawiera wnioski z oceny działalności szkoleniowej, myśl przewodnią, zadania szkoleniowe wykonywane na szczeblu dywizjonu, zadania szkoleniowe dla pododdziałów, przydział obiektów szkoleniowych oraz materiałowe zabezpieczenie szkolenia.

Zadaniem dowódcy dywizjonu, jako głównego decydującego o planowaniu i organizowaniu szkolenia, jest stworzenie podwładnym warunków do wykonania zadań oraz osiągnięcia celów szkoleniowych. W ramach planowania miesięcznego, zgodnie z przyjętym modelem, opracowuje się ramowy plan szkolenia.

W miejscu stałej dyslokacji (MSD) w tygodniu szkoleniowym pododdział szkoli się cztery dni po siedem godzin lekcyjnych – na podstawie tematyki zawartej w programie. W piątym dniu tematykę dobiera dowódca pododdziału, zgodnie z jego oceną uzyskanych efektów. W tym dniu odbywa się także trening obrony przed bronią masowego rażenia (OPBMR). W trakcie szkolenia należy pamiętać o następujących zasadach:

- raz w ciągu roku powinno się przeznaczyć czas na: obsługiwane roczne (OR), w dwóch zaplanowanych terminach po trzy tygodnie (nie mniej niż 24 dni



ALGORYTM

(wypracowania decyzji do szkolenia dowódcy dywizjonu)

Prawidłowo przeprowadzone planowanie, właściwie zrozumiane zadanie, zdefiniowana myśl przewodnia oraz cele są podstawą szkolenia.

- koncepcja szkolenia dywizjonu (która zawiera zadanie główne);
- bojowe przeznaczenie pododdziału;
- rozkaz szkoleniowy przełożonego;
- programy szkolenia;
- przydzielone środki materiałowo-techniczne;
- wnioski z oceny stopnia realizacji zadań w poprzednim roku;
- potrzeby i możliwości wykorzystania innych niż poligony obiektów szkoleniowych



Planowanie to projektowanie i zestawianie w ustalonym porządku określonych – co do treści, formy, wykonawcy, miejsca, terminu – przedsięwzięć i czynności, zapewniających pełną, sprawną i harmonijną realizację programów oraz decyzji i rozkazów.

Źródło: Program szkolenia pododdziałów zawodowych wojsk obrony przeciwlotniczej. DWLąd Wewn. 205/2013.

szkoleniowe), i na wykorzystanie urlopu wypoczynkowego;

- dwa razy w kwartale powinno się odbyć szkolenie pododdziałów dotyczące osiągania gotowości do podjęcia działań – w ramach godzin przeznaczonych na szkolenie w dniu gotowości bojowej i mobilizacyjnej (nie mniej niż siedem godzin);
- trzy razy w miesiącu należy przeznaczyć jeden dzień (siedem godzin lekcyjnych) na zadania związane z obsługą uzbrojenia i sprzętu wojskowego w ramach dnia technicznego, dwie godziny na realizację tematów z przedmiotu „kształcenie obywatelskie” oraz trzy godziny na przedmiot „profilaktyka i dyscyplina wojskowa” (w tym godzina na omówienie dyscypliny w pododdziale). Oprócz tego w ramach treningu powszechnego ostrzegania i alarmowania planuje się i przeprowadza „dzień zagrożenia skażeniami”;
- cztery razy w tygodniu – nie mniej niż cztery godziny – trzeba przeznaczyć na wychowanie fizyczne.

Jest to najważniejszy etap w szkoleniu pododdziałów przeciwlotniczych wyposażonych w przeciwlotnicze raketowe wozy bojowe Osa (PRWB). Pododdział szkoli się sześć dni po dziesięć godzin lekcyjnych, zgodnie z tematyką zawartą w programie szkolenia.

Większość zajęć pododdziałów w warunkach poligonowych, w odróżnieniu od szkolenia w miejscu stałej dyslokacji, jest prowadzona z wykorzystaniem sprzętu bojowego. Pozwala to skonfrontować umiejętności zdobyte podczas szkolenia w MSD z wykorzystaniem urządzeń treningowych z pracą na spręcie bojowym w warunkach rzeczywistego oddziaływania lotnictwa.

Najistotniejszą cechą szkolenia poligonowego pododdziałów dywizjonu przeciwlotniczego wyposażonego w PRWB Osa jest wykonywanie zadań, których w miejscu stałej dyslokacji nie można przeprowadzić, czyli ćwiczeń z wojskami (we współpracy z osłanianym obiektem). Zalicza się do nich:

- raketowe strzelania bojowe do różnych imitatorów celów powietrznych;
- zajęcia z użyciem materiałów niebezpiecznych;
- pracę bojową prowadzoną przez obsługi stacji radiolokacyjnych i PRWB w warunkach oddziaływania lotnictwa;
- zgrywanie systemu dowodzenia i kierowania;
- pokonywanie różnego rodzaju przeszkód przez załogi PRWB Osa.

W szkoleniu wykorzystuje się środki bojowe, środki zabezpieczenia materiałowo-technicznego, urządzenia szkolno-treningowe, etatowe uzbrojenie i sprzęt dywizjonu. W dywizjonie przeciwlotniczym, wyposażonym w PRWB Osa, najczęściej używane urządzenia szkolno-treningowe to: 9F 632M do szkolenia z pracy bojowej, 2K 263 do nauki z budowy i funkcjonowania zestawu Osa, te znajdujące się na wozach zabezpieczenia technicznego MTO 9W210, do nauki i kontroli celowania typu TCW 97 KGP Cyklop oraz laserowe symulatory strzelań Czantoria 1. Wykorzystywanie ich w szkoleniu ma wiele zalet. Zmniejsza ryzyko uszkodzenia drogiego i nowoczesnego sprzętu bojowego w początkowym okresie szkolenia obsług, a także koszty samego szkolenia, gdyż umożliwia wielokrotne powtarzanie trenowanej czynności do perfekcyjnego jej opanowania. ■

Przewidywanie

OCENA ORAZ PROGNOZOWANIE DZIAŁAŃ PRZECIWNIKA POWIETRZNEGO JEST JEDNYM Z PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW PROCESU DECYZYJNEGO.

Mjr Janusz Jaworski



Autor jest szefem sekcji S-2 sztabu 15 Pułku Przeciwlotniczego.

Zagrożenie zgrupowań zadaniowych uderzeniami środków napadu powietrznego (ŚNP) wciąż wzrasta, co jest spowodowane nie tylko jakością uzbrojenia i właściwościami taktyczno-technicznymi samolotów i śmigłowców, lecz także coraz doskonalszą taktyką ich działania. Są różne sposoby wykonywania ataków, pokonywania i obezwładniania systemu obrony przeciwlotniczej (OPL), jak również wspólnego działania samolotów i śmigłowców. Wykrycie i zniszczenie przeciwnika powietrznego jest jednym z warunków uzyskania powodzenia w walce. Wnioski z oceny zagrożenia ze strony tego przeciwnika służą do ustalenia efektywnego wykorzystania

posiadanych sił i środków OPL, a tym samym do podjęcia właściwej decyzji dotyczącej ich użycia.

STOSOWANE METODY

Ocena przeciwnika powietrznego w pododdziałach OPL polega na analizie i przetwarzaniu informacji o nim, określeniu jego możliwości bojowych oraz najbardziej prawdopodobnego celu, czasu i sposobu działania. Służą temu następujące metody:

– pojemnościowa, polegająca na określeniu przyszłego zagrożenia powietrznego na podstawie ustalenia zamiarów przeciwnika, jego potencjału, rozmieszczenia sił oraz sposobów wykonywania

zagrożenia

System kierowanych
rakiet ziemia – powietrze

2K12 KUB

A. ZAKRZEWSKI

uderzeń. Podstawowym etapem oceny przeciwnika powietrznego w przypadku zastosowania tej metody jest określenie jego potencjału oraz zdolności bojowych. Na podstawie sprecyzowanych możliwości ŚNP oraz porównania ich z celem działania przeciwnika powietrznego oficerowie sekcji rozpoznania mogą opracować ogólny model jego działania;

– „od obiektu”, sprowadzająca się do przewidywania sposobu działania przeciwnika za pomocą kalkulacji dotyczących ŚNP niezbędnych do zniszczenia lub obezwładnienia osłanianych obiektów. Metoda ta jest szczególnie przydatna, gdy sekcja rozpoznania ma wyznaczone konkretne obiekty do osłony;

– normatywna, polegająca na wnioskowaniu zagrożenia powietrznego jedynie na podstawie znajomości norm wsparcia pododdziałów i oddziałów lądowych przeciwnika przez jego siły powietrzne oraz wykorzystania opracowanych jeszcze w okresie pokoju doktrynalnych wzorców działania wojsk przeciwnika.

Oficerowie sekcji rozpoznania często stosują model uniwersalny, który wymaga jednak wcześniejszego ustalenia problemów do rozwiązania. W tym celu należy przyjąć standardową listę pytań.

– Jakie istnieje zagrożenie mojego obiektu uderzeniami z powietrza z użyciem samolotów, śmigłowców, bezzałogowych statków powietrznych, raket skrzydlatych lub innych ŚNP?

– Które elementy mojego ugrupowania są szczególnie narażone na ataki ŚNP przeciwnika i z czego to wynika?

– Które jednostki lub elementy ugrupowania bojowego są szczególnie narażone na ataki z powietrza?

– Jak będą działać samoloty, śmigłowce i bezzałogowe statki powietrzne (BSP) oraz jakie mogą zadać straty?

– Jaki będzie profil ich lotu oraz sposoby ataku na poszczególne elementy ugrupowania bojowego?

– Jakie sposoby działania ŚNP były dotychczas preferowane przez przeciwnika?

– Czy będzie on prowadził w moim rejonie lub pasie działania powietrznodesantowe lub specjalne, połączone z przerzutem wojsk drogą powietrzną?

– Jaka jest przewidywana skala działań powietrznosturmowych i desantowych?

– Jaki może być zakres tego rodzaju działań i na jaką głębokość mogą być prowadzone?

– Gdzie znajdują się rejonu stanowisk startowych wyrzutni raket i BSP gotowych do użycia?

– Jaki jest promień taktycznego działania środków napadu powietrznego przeciwnika?

– Czy środki te mają możliwości tankowania w powietrzu?

– Kiedy i gdzie może nastąpić atak samolotów, śmigłowców, BSP i raket skrzydlatych przeciwnika?

– Na jakiej wysokości będą one podchodziły do obiektów rażenia oraz wykonywały ataki i wychodziły z rejonu celu?

– Jakich lotniczych środków bojowych będą używały samoloty, śmigłowce i BSP?

– W jakiej odległości będą odpalane kierowane i niekierowane pociski raketowe oraz zrzucane bomby?

– Na jakim dystansie w stosunku do obiektu ataku samoloty i śmigłowce będą używały uzbrojenia pokładowego?

– W jaki sposób będą atakować samoloty, śmigłowce lub inne ŚNP?

– Jakich środków rozpoznania i walki elektronicznej używają ŚNP przeciwnika?

– Jakimi sposobami wykonywały dotychczas uderzenia ŚNP przeciwnika: pojedynczo, parami, małymi grupami lub ześrodkowane?

– Jak w przeszłości walczył przeciwnik powietrzny i jakie wnioski można wyciągnąć z jego ostatniego działania?¹.



SPOSÓB POSTĘPOWANIA

We wszystkich wymienionych metodach oceny przeciwnika można wyodrębnić te same elementy postępowania, które równają się odpowiedzi na następujące pytania.

– Co jest celem działania przeciwnika powietrznego?

– Jaka jest wielkość jego potencjału bojowego?

– Jaką taktykę zastosują środki napadu powietrznego?

Ocenę zagrożenia powietrznego należy rozpocząć od sprecyzowania celu działania przeciwnika w rejonie (pasie) prowadzonych działań bojowych. Trzeba przy tym uświadomić sobie rolę i miejsce osłanianych zgrupowań (obiektów) w ugrupowaniu przełożonego oraz cel działania przeciwnika naziemnego w stosunku do przyjętego ugrupowania. Pozwoli to na określenie obiektów, których rozpoznanie lub zniszczenie (obezwładnienie) spowoduje prawdopodobnie osiągnięcie przez przeciwnika sukcesu, a także na ustalenie czasu wykonania uderzeń.

Sprecyzowanie potencjału bojowego ŚNP działających w określonym rejonie (pasie) obejmuje ustalenie ich przynależności oraz typów, a także prawdopodobnej ich liczby użytej do uderzenia na poszczególne obiekty osłony, jak również zastosowanych środków ra-

Samobieżny przeciwlotniczy zestaw raketowy

– 9K33
OSA

¹ A. Radomski, K. Dobija: *Podręcznik przeciwlotnika*. AON, Warszawa 2009, s. 394.

EKRAN WYNIKÓW PROGRAMU „PROGNOZA WALKI OP”



Opracowanie własne

zenia. Ustalając przynależność i prawdopodobne ŚNP, należy wykorzystać informacje pochodzące od przełożonego oraz własne, dotyczące przeciwnika, z którym będzie prowadzona walka. Na podstawie analizy zadań przeciwnika powietrznego można założyć, że wykorzystana on głównie lotnictwo taktyczne, dysponujące określonymi typami środków napadu powietrznego. W razie braku danych od przełożonego o liczbie samolotów mogących oddziaływać w danym pasie (na kierunku), należy ustalić:

- liczbę i rodzaj obiektów, których wykluczenie z walki pozwoli przeciwnikowi powietrznemu na osiągnięcie celu;

- typy i wersje samolotów mogących oddziaływać na osłanianie obiekty, ich uzbrojenie i możliwości bojowe.

Dobór środka rażenia zależy od wielu czynników. Najważniejsze z nich to:

- stan środków rażenia, jakimi mogą dysponować ŚNP;

- rodzaje i typy ŚNP, które mogą być użyte;
- sposoby ataku;
- warunki wykonywania zadań.

Źródłem informacji o środkach rażenia przeciwnika może być rozpoznanie obrazowe i powietrzne oraz analiza dotychczasowych sposobów ich stosowania.

Określając taktykę działania ŚNP, należy brać pod uwagę:

- rodzaj atakowanego obiektu,
- typ środków napadu powietrznego,
- stosowane środki rażenia,
- warunki wykonywania ataku.

Samoloty najczęściej atakują następującymi sposobami:

- z lotu nurkowego – przede wszystkim podczas rażenia obiektów o małych wymiarach i z zastosowaniem wszystkich środków rażenia;

- z lotu poziomego – w razie ataku w niesprzyjających warunkach atmosferycznych, w czasie lotu na małej wysokości i uderzeń na cele powierzchniowe z wykorzystaniem głównie bomb i środków powierzchniowego rażenia;

- z lotu koszącego – podczas rażenia bombami napalmowymi i z zapalnikiem czasowym oraz bombami

hamowanymi (zasobnikami powierzchniowego rażenia), zwłaszcza przemieszczających się zgrupowań zadaniowych;

- z lotu wznoszącego – w sytuacji zrzutu bomb jądrowych oraz bomb o dużym wagomiarze.

Kierunek ataku środków napadu powietrznego będzie uzależniony głównie od:

- sposobu naprowadzania ich na cel,
- położenia pododdziałów przeciwlotniczych,
- terenu (rzeźby i pokrycia),
- pory doby,
- stosowanych środków rażenia.

Lotnictwo jest kierowane zazwyczaj do obiektu ataku przez naziemne punkty naprowadzania. W przypadku naprowadzania z punktów powietrznych należy się spodziewać dolotu z kierunku, który zapewnia minimalny czas przebywania ŚNP w strefach wykrywania i ognia środków OPL. W obu sytuacjach wymagana jest znajomość danych o aktualnym położeniu tych punktów. Można także określić kierunek dolotu ŚNP na podstawie położenia charakterystycznych przedmiotów terenowych (drogi, linie kolejowe, rzeki, miasta, wzgórze), wykorzystywanych przez przeciwnika powietrznego jako punkty orientacyjne. Atak od strony słońca może ograniczyć użycie lub wyeliminować z walki część środków OPL. Dlatego należy się liczyć z możliwością zmiany jego kierunku w miarę upływu czasu ze względu na inne położenie słońca w ciągu dnia – ze wschodniego rano, na południowy aż do zachodniego po południu.

Wysokość lotu środków napadu powietrznego jest uzależniona od możliwości środków OPL w rejonie osłanianych obiektów oraz od warunków atmosferycznych (wysokości dolnej podstawy chmur). Zazwyczaj będą one wykonywały zadania bojowe poniżej dolnej granicy chmur oraz na wysokości, na której środki OPL będą miały najmniejsze (utrudnione) możliwości oddziaływania.

WSPOMAGANIE KOMPUTEROWE

Przy ocenie przeciwnika powietrznego można wykorzystać komputerowe programy symulacyjne, takie jak:

- „Prognoza walki OP”,

EKRAN MENU DO WYBORU WARIANTU OBLICZEŃ OKREŚLONYCH WARTOŚCI

2.



Opracowanie własne

- „Prognoza strat zadanych przez ŚNP”,
- „Efektywność OP”.

Zostały one napisane przez byłego żołnierza 15 Pułku Przeciwlotniczego – ppłk. rez. Krzysztofa Nagrabskiego, przy współudziale wykładowcy AON ppłk. rez. dr. Adama Halamy. Umożliwiają wykonanie wielu obliczeń oraz symulacji ułatwiających pracę oficera rozpoznania w trakcie prognozowania zagrożenia powietrznego.

Wykorzystując program „Prognoza walki OP”, można porównać straty całkowite podczas prowadzenia działań ze stratami obliczonymi przez program. Pozwala to określić błędy popełnione w procesie prognozowania zagrożenia. Program ten wykaże ponadto, jak bardzo mylna była ocena tego zagrożenia. Za jego pomocą można obliczyć potencjał, stosunek sił i straty oraz graficznie zobrazować naloty, a także podsumować działalność ogniową środków OPL. Dane te pozwalają szybciej i łatwiej osiągnąć cel, jakim jest właściwa ocena zagrożenia z powietrza. Należy jednak zaznaczyć, że wynik obliczeń zależy od właściwego wprowadzenia danych wejściowych oraz ich dokładności.

Przyciski rozmieszczone u dołu ekranu umożliwiają wyświetlenie (rys. 1):

- obliczonych potencjałów i stosunku sił,
- następnych stron obliczonych potencjałów i stosunku sił,
- obliczonych strat,
- następnych stron obliczonych strat,
- podsumowania obliczeń,
- wniosków,
- graficznego zobrazowania obliczeń,
- legendy.

Ponadto możliwe jest wydrukowanie obliczeń oraz wyjście z programu.

Efekty obliczeń podawane są nie tylko w postaci suchych, matematycznych wyników, lecz również w formie graficznej: wykresów lub schematów. Jednocześnie program informuje, co należy zrobić, by stosunek potencjałów oraz wysokość strat zostały zmniejszone.

W programie „Prognoza strat zadanych przez ŚNP” po wprowadzeniu danych wyjściowych, dotyczących obiektów osłony, liczby samolotów przeciwnika oraz własnych kanałów celowania, można dokonać obliczeń pozwalających przyspieszyć proces prognozowania (rys. 2).

Trzeci program „Efektywność OP” – na podstawie danych o przeciwniku wprowadzonych przez oficera rozpoznania, a także o siłach własnych określonych przez oficera operacyjnego – pozwala ustalić efektywność systemu OPL oraz wskazuje, czy proces decyzyjny przebiegał właściwie.

Używany jest jeszcze stary program do obliczania zasięgu wykrywania stacji radiolokacyjnych na poszczególnych kierunkach, lecz ze względu na stare środowisko programowania posługiwanie się nim jest utrudnione.

NIEZASTĄPIONY CZŁOWIEK

Prawidłowe określenie przewidywanego działania przeciwnika powietrznego jest w pewnym stopniu tylko wróżeniem. Dlatego jedynie ci, którzy mają dużą wiedzę, mogą przewidzieć wynik zbliżony do faktycznego. Każdy oficer rozpoznania powinien wypracować własny algorytm oceny przeciwnika powietrznego na podstawie zdobytej wiedzy i doświadczenia. Nie ma bowiem jednego schematu określającego sposób wykonania związanych z tym czynności. Programy symulacyjne są przydatne, jednak nie wyręczą oficerów ze względu na konieczność interpretacji wyników. ■

Zautomatyzowane systemy dowodzenia

WOJSKA RAKIETOWE STANOWIĄ INTEGRALNĄ CZĘŚĆ SYSTEMU OBRONY POWIETRZNEJ, KTÓRA Z LOTNICTWEM, JEDNOSTKAMI RADIOTECHNICZNYMI ORAZ ROZPOZNANIA, WYKONUJE ZADANIA BOJOWE WE WSPÓLNYM ŚRODOWISKU.

Kpt. **Marcin Szlowski**

Wojska obrony przeciwlotniczej (OPL) osłaniają obiekty państwowe o znaczeniu strategicznym, ważne obiekty administracji państwowej, stanowiska dowodzenia, bazy lotnicze i inne wskazane przez przełożonych. Aktywne środki walki, wchodzące w skład wyposażenia jednostek, mogą oddziaływać na środki napadu powietrznego (ŚNP) na wysokości od kilku do kilkunastu tysięcy metrów. Zautomatyzowany system dowodzenia wojsk OPL jest pierwszym narzędziem walki, po które się sięga, gdy rozpoczynają się działania operacyjne i taktyczne pododdziałów przeciwlotniczych.

JEDNOLITE PLANOWANIE

Na etapie planowania system zautomatyzowany skraca czas potrzebny na opracowanie wariantów (scenariuszy) możliwych do przeprowadzenia w poszczególnych fazach operacji, które analizuje i wdraża do działania dowódca na stanowisku dowodzenia (SD). Do tego celu wykorzystuje się stanowiska komputerowe, na których osoby funkcyjne, odpowiedzialne za planowanie, rozmieszczają aktywne środki walki na wyznaczonych stanowiskach startowych. Wspomagają się przy tym mapami cyfrowymi i programami umożliwiającymi szybkie wyznaczanie kątów zakryć terenowych, uwzględniając parametry taktyczno-techniczne posiadanego uzbrojenia oraz narzędzi informatycznych, które pozwalają na przetwarzanie danych wejściowych do planowania i nanoszenia ich wyników na wspólną mapę cyfrową.

W przestrzeni powietrznej operuje się ujednoczonymi terminami, określającymi obszary oddziaływania lotnictwa oraz jednostek OPL, linie wyznaczające rubieże wykonywania zadań ogniowych i wiele innych bardzo istotnych stref i obszarów, w których właściwe poruszanie się wszystkich uczestników walki zapewnia bezpieczne funkcjonowanie – minimalizowanie strat własnych (Friendly Fire) – oraz efektywne wykorzystanie potencjału. Dlatego też zautomatyzowane systemy dowodzenia wojsk obrony przeciwlotniczej muszą umożliwiać odbieranie niezbędnych informacji o wymienionych elementach przestrzeni (środkach kontroli przestrzeni powietrznej) jako rozkazów przesyłanych przez przełożonego, dystrybuować je w niezbędnym stopniu do podległych jednostek, a także informować o wszelkich zmianach wprowadzonych przez przełożonych w formie zunifikowanych meldunków.

Wydawałoby się, że w tej sferze funkcjonowania stanowiska dowodzenia czas przetwarzania informacji nie jest tak istotny, jak w bezpośrednim kierowaniu ogniem aktywnych środków walki. Nic bardziej mylnego. Od czasu, w jakim zautomatyzowany system jest zdolny odebrać i przetworzyć informację z ośrodków kontroli przestrzeni powietrznej, zależy jak szybko obsługi bojowe dostosują oddziaływanie ogniowe do dynamicznej sytuacji w przestrzeni powietrznej. Dlatego też zautomatyzowane systemy dowodzenia powinny dysponować stanowiskami komputerowymi opartymi na stabilnych systemach operacyjnych oraz mieć dostęp do wspólnej bazy danych w czasie rzeczywistym.



Autor jest oficerem sekcji dowodzenia i łączności sztabu 3 Brygady Raketowej Obrony Powietrznej.



W przechwyceniu i niszczeniu obiektu w przestrzeni powietrznej obsługi bojowe wspomaga system zautomatyzowany.

Po zakończonym planowaniu działań, rozmieszczeniu jednostek na stanowiskach startowych i odebraniu dokumentów rozkazodawczych oraz przesłaniu przelozonym informacji w formie meldunków standaryzowanych, przychodzi czas, aby zorientować się w sytuacji w przestrzeni powietrznej. Informacje dotyczące położenia przestrzennego wszystkich obiektów w sąsiedztwie stanowiska dowodzenia wojsk obrony przeciwlotniczej oraz aktywnych środków walki pododdziałów OPL to najcenniejsze, czym dysponuje system zautomatyzowany.

Przed tego typu systemami stoją dwa zasadnicze zadania. Muszą zapewniać odbiór ujednoczonych informacji o sytuacji w przestrzeni powietrznej (Recognized Air Picture – RAP) i ich dystrybucję do podległych stanowisk – najczęściej z ośrodków kontroli i meldowania (Command and Reporting Centre – CRC) z zachowaniem reżimów niskich opóźnień. Muszą także odbierać informację o obiektach w przestrzeni powietrznej, pochodzącą z własnych źródeł radiolokacyjnych (Source Air Picture – SAP), i przekazywać ją bezpośrednio do podległych stanowisk, tworząc lokalną sytuację powietrzną (Local Air Picture – LAP).

DZIAŁANIA BOJOWE

W wykonywaniu zadania ogniowego – przechwycenia i niszczenia wybranego obiektu lub grupy obiektów w przestrzeni powietrznej – obsługi bojowe na stanowiskach kierowania walką wspomaga system zautomatyzowany. Do jego funkcji należy wizualizacja statusu

uzbrojenia dostępnego w danej chwili, sytuacji w przestrzeni powietrznej, graficzne odwzorowanie najważniejszych informacji o wskazanym celu oraz zobrazowanie w czasie rzeczywistym aktywności własnych środków rażenia.

Projektowane systemy wyposaża się także w zaawansowane narzędzia, wspomagające proces decyzyjny w jak najefektywniejszym wykorzystaniu potencjału ogniowego oraz minimalizowaniu strat własnych. Najczęściej rezultatem ich działania jest rekomendacja dotycząca sposobu, kolejności i czasu (momentu) oddziaływania na cel aktywnego środka walki. Jest to funkcja bardzo przydatna. Dzięki gruntownej analizie wszystkich zagrożeń ze strony środków napadu powietrznego i niemalże natychmiastowej rekomendacji kolejności ich zwalczania zwiększa poczucie bezpieczeństwa obsługi bojowych,

Kolejne wyzwanie dla systemów zautomatyzowanych to komunikowanie się z podległymi oraz nadrzędnymi stanowiskami dowodzenia i kierowania, a także z sojuszniczymi stanowiskami dowodzenia. Wykorzystuje się do tego wspólne dla wojsk własnych i sojuszniczych systemy informatyczne, których funkcjonowanie opiera się na standaryzowanych protokołach wymiany danych i urządzeniach telekomunikacyjnych. Niepodważalną zaletą tych zastosowań jest możliwość interakcji między różnymi przeciwlotniczymi zestawami raketowymi, a nawet z sojuszniczymi statkami powietrznymi, które mają własne stacje radiolokacyjne i mogą wprowadzać do wspólnego śro-

WYMIANA DOŚWIADCZEŃ

Niezwykle istotny jest udział w wielonarodowych spotkaniach, warsztatach i ćwiczeniach. Służą one wymianie doświadczeń, umożliwiają także dostosowanie i aktualizowanie istniejących procedur, co z kolei – w wypadku operacji połączonej – pozwoli na osiągnięcie w jak najkrótszym czasie zdolności do działania.



R. BACZYK

nej większości współczesnych urządzeń elektronicznych, tak i tutaj ważny jest minimalizm. Ograniczenie wielkości i wagi urządzeń to gwarancja większej manewrowości, oszczędności czasu potrzebnego na rozwijanie i zwijanie obiektów, a także mniejsze prawdopodobieństwo wykrycia przez obce optoelektroniczne systemy rozpoznawcze.

Należy jednak pamiętać, że najważniejszym elementem na stanowisku dowodzenia jest człowiek. Istotne jest więc stworzenie mu odpowiednich warunków pracy, na przykład dzięki zainstalowaniu urządzeń klimatyzacyjnych czy filtrowentylacyjnych.

Zautomatyzowane systemy dowodzenia wojsk obrony przeciwlotniczej muszą być urządzeniami wysoko zaawansowanymi technologicznie, o świadomie zdefiniowanych i wyselekcjonowanych parametrach, zapewniających współpracę wielu połączonych z nimi urządzeń, na rzecz wspólnego celu – obrony powietrznej.

Począwszy od wymogów taktycznych, takich jak wysoka mobilność, zdolność do pracy w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych, z jednoczesnym krótkim czasem odtwarzania zdolności bojowej po przemieszczeniu, odpornością na zakłócenia elektromagnetyczne, przez wysokie wymagania techniczne, takie jak wysoka przepustowość łączy transmisyjnych, interoperacyjność z systemami sojuszniczymi, wykorzystywanie przyjaznych dla użytkownika interfejsów graficznych, prostota w obsłudze, kończąc na czynnikach ekonomicznych, widzimy, że już początkowa próba zdefiniowania parametrów, które dałyby jednoznaczny obraz pożądanego na współczesnym polu walki zautomatyzowanego systemu dowodzenia, nastrocza niemałych problemów. Podobnie jak w wielu innych wypadkach, tak i tu dobór właściwego systemu, dostosowanego do współczesnych wymagań, jest sztuką kompromisu między jego najważniejszymi parametrami.

Zmieniający się charakter zagrożeń z powietrza, możliwość wykorzystania platform bezałogowych oraz innych podobnych statków powietrznych o bardzo małych skutecznych powierzchniach odbicia, a więc trudnych do wykrycia i oddziaływania, czy też rakiet balistycznych, wymusza nieprzerwany proces analizowania, a także dostosowywania istniejących rozwiązań do tego, co przyniesie przyszłość. Ważne, by już na etapie projektowania pamiętać o przeskoku generacyjnym, to znaczy nie stosować w nowych rozwiązaniach systemów poprzedniej generacji. ■

NAJWAŻNIEJSZYM ELEMENTEM

na stanowisku dowodzenia jest

człowiek.

Istotne jest więc stworzenie mu odpowiednich warunków pracy

dowiska (cyberprzestrzeni) informacje o nowo wykrytych obiektach przeciwnika lub innych zagrożeniach.

Aby oddziaływać skutecznie, ale też i bezpiecznie, w dynamicznie zmieniającym się środowisku, jakim jest obszar przestrzeni powietrznej objętej konfliktem, zwłaszcza w pierwszych fazach operacji (intensywne działania zmierzające do wywalczenia przewagi i panowania w powietrzu), należy umożliwić jednoznaczne, zrozumiałe dla wszystkich użytkowników, oznaczenie poruszających się obiektów. Nowoczesne systemy zautomatyzowane zapewniają prowadzenie pracy bojowej, to znaczy przekazywanie informacji o obiektach, nadawanie im priorytetów w zwalczaniu, wskazując podległym aktywnym środkom walki obiekty do zniszczenia i kierowania ogniem, bez korzystania przy tym z urządzeń łączności fonicznej.

PODSTAWOWE WYMAGANIA

Jeśli weźmiemy pod uwagę najważniejsze zadania, łatwo wyciągnąć wnioski dotyczące środowiska, w którym będzie funkcjonować stanowisko dowodzenia wojsk obrony przeciwlotniczej. Trudno dostępny dla pojazdów mechanicznych teren, duża rozpiętość temperatur – od skrajnie niskich do bardzo wysokich, częsta zmiana dyslokacji, możliwość funkcjonowania w środowisku skażonym, to główne czynniki determinujące parametry taktyczno-techniczne kabin, a także platform są ulokowane systemy zautomatyzowane, a także platform do ich transportu. I dla nikogo nie będzie zaskoczeniem, że podobnie jak w wypadku zdecydowa-

M. KLUCZYŃSKI

Podróże kształcą

MIMO WPROWADZANIA CORAZ BARDZIEJ WYRAFINOWANYCH TECHNICZNIE ŚRODKÓW WALKI, **DOGLĘBNA ZNAJOMOŚĆ TERENU** WCIĄŻ MA WIELKIE ZNACZENIE W DZIAŁANIACH BOJOWYCH.

Płk dypl. **Zenon Brzuszek**



Autor jest zastępcą dowódcy 17 Brygady Zmechanizowanej.

Trudno przecenić rolę podróży historyczno-geograficznych w kształtowaniu wyobraźni operacyjno-taktycznej, umiejętności pracy w terenie, a nade wszystko ich wpływu na działanie wojsk. Niestety, tę formę szkolenia, zarówno w dokumentach doktrynalnych, jak i literaturze przedmiotu, opisano bardzo skromnie, a terminologia definiująca problematykę jest nieprecyzyjna i niejednoznaczna.

W instrukcji D.D.7.1.1.¹ podróż historyczno-geograficzna jest zdefiniowana jako forma szkolenia, polegająca na porównaniu (analizie) prowadzonych w przeszłości zbrojnych działań wojennych w określonym terenie z podjętymi przez szkolonych decyzjami. W *Instrukcji działalności szkoleniowo-metodycznej w SZ RP* natomiast, pod niemal identycznie brzmiącą definicją, kryje się podróż szkoleniowa². Wprawdzie w obowiązujących dokumentach podróż jest pojęciem ogólnym, obejmującym zarówno podróże studyjne, historyczno-wojskowe, geograficzno-wojskowe, jak i historyczno-geograficzne, jednak rodzi się pytanie, dlaczego w dokumentach doktrynalnych mówi się jedynie o jednej formie?

Nieco więcej miejsca temu przedsięwzięciu poświęca *Metodyka przygotowania i prowadzenia ćwiczeń przygotowawczych*, gdzie cel podróży jest definiowany jako obserwacja, badanie terenu w celu poszerzenia wiadomości o jego właściwościach operacyjno-taktycznych z punktu widzenia przyszłych działań lub zapoznanie uczestników szkolenia z przebiegiem walk, bitew czy operacji rozegranych na danym terenie w przeszłości³.

Należy podkreślić, że niekiedy podróże historyczno-geograficzne są błędnie utożsamiane ze studiami operacyjnymi czy terenowymi. Być może wynika to z faktu, że jedną z zalecanych metod zbierania informacji w ramach tego przedsięwzięcia, oprócz rekonosansu, studiowania materiałów specjalistycznych i ekspertyz, są podróże służbowe i wojskowo-historyczne. Rodzi się więc pytanie, jak rozumieć studia operacyjne i czym się one różnią od podróży historyczno-geograficznej? Ich celem jest pozyskanie informacji o terenie na potrzeby planowania użycia sił zbrojnych oraz przygotowania operacyjnego obszaru kraju – w aspekcie ocenianych zagrożeń militarnych i niemilitarnych⁴. Dlatego też, nieco upraszczając, możemy się pokusić o stwierdzenie, że jednym z celów podróży historyczno-geograficznej jest przygotowanie jej uczestników do prowadzenia studiów operacyjnych (terenowych) jako integralnej części planowania operacyjnego (taktycznego). Trzeba również podkreślić, że mało precyzyjne zapisy dokumentów doktrynalnych, charakteryzujące to przedsięwzięcie, nie stanowią istotnej przeszkody w jego metodycznym przygotowaniu i przeprowadzeniu.

SIEGANIE DO ŹRÓDEŁ

Potrzebę studiowania terenu przyszłych działań, jako warunku niezbędnego do osiągnięcia zwycięstwa, dostrzegali już w VI wieku p.n.e. chiński filozof Sun Tzu. Spośród pięciu elementów sztuki wojennej na pierwszym miejscu wymienił charakterystykę prze-

¹ *Instrukcja o przygotowaniu i prowadzeniu ćwiczeń z dowództwami, sztabami i wojskami w SZ RP DD/7.1.1 (A)*. Warszawa 2010, s. 16.

² *Instrukcja działalności szkoleniowo-metodycznej w SZ RP*. Warszawa 2010, s. 17.

³ *Metodyka przygotowania i przeprowadzenia ćwiczeń przygotowawczych (dowództw i sztabów)*. Warszawa 2007, s. 14.

⁴ *Instrukcja organizacji i prowadzenia studiów operacyjnych TZS w SZ RP*. Warszawa 2009, s. 5.

strzeni, na której odbywa się wojna⁵. Według niego rozkład sił wojskowych przypomina wodę, zaś na to, jak ona płynie, wpływa ukształtowanie terenu.

Do końca XVII wieku badanie środowiska geograficznego miało swoje wojenne przeznaczenie, ale było prowadzone doraźnie. Analizy obszaru przyszłych działań zwykle dokonywał wódz na podstawie informacji pochodzących z różnych źródeł. W późniejszych wiekach, z uwagi na rozmach prowadzonych działań oraz coraz bardziej skomplikowany charakter wojen, ocena jednego człowieka (wodza), sporządzana doraźnie, nie mogła być wystarczająca.

Studia terenowe, w dzisiejszym rozumieniu, jako jeden z elementów współczesnych podróży historyczno-geograficznych, narodziły się wraz z powstaniem sztabu generalnego w Prusach. Uznawany za jego twórcę podpułkownik Gerhard von Scharnhorst w 1805 roku przeprowadził pierwszą podróż polową w celu zbadań i oceny rejonów prawdopodobnych działań wojennych. Idea studiów terenu była kontynuowana przez następnego pokolenia oficerów sztabu generalnego i traktowana jako jeden z koniecznych etapów planowania operacyjnego i przygotowania obronnego państwa.

W Polsce okresu międzywojennego studiowanie obszaru, w czego wyniku powstawały plany operacyjne, zajmowało istotne miejsce. Pierwotnie wpisywało się w pojęcie studium terenowego, podróży polowej, wywiadu terenu oraz jego rozpoznania. Prowadzili je inspektorzy armii (generałowie do prac)⁶ wraz z oficerami swoich sztabów, jak również specjalnie wyznaczeni do tych zadań oficerowie Sztabu Głównego WP. Do studium włączano także specjalistów cywilnych. Ocena operacyjnego przygotowania terenu, urbanizacji, warunków demograficznych⁷ i ekonomicznych, infrastruktury komunikacyjnej itp., jakiej dokonywano, była podstawą do formułowania wniosków, dotyczących istotnych zagadnień związanych z przygotowaniem wojennym państwa, to znaczy dyslokacją oddziałów, mobilizacją i operacyjnym rozwinięciem wojsk, rozbudową fortyfikacyjną i niszczeniami. Wnioski te znajdowały swoje odzwierciedlenie w planach operacyjnych.

Z uwagi na fakt, że prowadzenie studium terenowego wymaga od organizatorów zarówno rozległej wiedzy operacyjno-taktycznej, znajomości historii wojen, jak i metodyki organizacji tego typu przedsięwzięć, zrodziła się potrzeba starannego przygotowania jej organizatorów. W dwudziestolecie międzywojennym taką funkcję spełniała Wyższa Szkoła Wojenna, gdzie, jak barwnie opisuje generał Józef Kuropieska⁸, studenci obu roczników często uczestniczyli w ćwiczeniach opartych całkowicie na założeniach historycznych, jak również brali udział w podróży polowych, operacyjnych i historycznych.

Tradycja podróży, jako formy kształcenia oficerów, została utrzymana po drugiej wojnie światowej, szczególnie w Akademii Sztabu Generalnego, a później w Akademii Obrony Narodowej. Jak wspomina generał Fryderyk Czekaj, oprócz zajęć teoretycznych w ASG prowadzono liczne ćwiczenia dowódczo-sztabowe i szkieletowe, w tym tak zwane ćwiczenia pociągowe, zwane potocznie „pociągówkami”. Polegały one na wykorzystaniu transportu kolejowego jako ruchomej bazy do ćwiczeń taktycznych i operacyjnych, połączonych z oceną operacyjną określonych rejonów Polski⁹.

ANALIZA I OCENA

Determinantami sposobu prowadzenia tej formy działalności szkoleniowej (szkoleniowo-metodycznej) są zarówno założone cele, jak i poziom merytorycznego przygotowania jej uczestników. Dlatego podróż organizowana na poziomie operacyjnym będzie nieco inna od tej prowadzonej na poziomie taktycznym, zaś ta przygotowana w AON będzie się różniła od podróży realizowanych w dowództwach i sztabach.

Uogólniając, możemy stwierdzić, że treścią tej formy szkolenia powinno być:

- analizowanie terenu i infrastruktury,
- doskonalenie umiejętności oceny położenia z jednoczesnym uwzględnieniem warunków terenowych,
- definiowanie historycznych problemów taktycznych i operacyjnych w dowiązaniu do terenu,
- doskonalenie umiejętności analizy i oceny wpływu terenu na prowadzenie działań,
- studia operacyjne terenu w aspekcie przyszłych działań.

Przytoczone treści bezwzględnie należy uzupełnić o jeszcze jeden aspekt – o poznanie historii i kultury rozpatrywanego obszaru kraju. To, w połączeniu z dobrze zorganizowanym studium bitwy (boju), spowoduje, że pewna część jej uczestników z większą ochotą będzie sięgać do literatury poświęconej historii wojen i wojskowości, co w konsekwencji pozwoli im lepiej i łatwiej zrozumieć współczesne zagadnienia sztuki operacyjnej i taktyki.

W trakcie organizowania i prowadzenia podróży, szczególnie na poziomie taktycznym, mogą się okazać przydatne następujące wskazówki.

1. W skład zespołu prowadzącego zajęcia należy włączyć specjalistów spoza jednostki, którzy reprezentują wysoki poziom wiedzy historycznej, taktycznej i geograficznej. Warto wcześniej, przed podróżą, przygotować merytorycznie jej uczestników do aktywnego udziału w przedsięwzięciu. Bierne uczestnictwo przynosi efekt połowiczny.

2. Warto zaplanować na jednym z punktów podróży, jako kontynuację prowadzonego studium bitwy (boju),

⁵ Sun Tzu: *Sztuka wojny*. Warszawa 1994, s. 51.

⁶ Inspektorzy armii byli przewidziani w czasach wojennych na ich dowódców.

⁷ W Polsce międzywojennej problemy ludnościowe były bardzo istotne ze względu na złożoną strukturę narodowościową.

⁸ J. Kuropieska: *Wspomnienia oficera sztabu 1934–1939*. Kraków 1984, s. 28–41.

⁹ F. Czekaj: (*Wspomnienia z wężymkiem cz.8 – Akademia Sztabu Generalnego*). „Echa Rzeszowa” 2011 nr 4, s. 5.

ćwiczenie grupowe (studyjne). W jego ramach uczestnicy na tle historycznej sytuacji operacyjno-taktycznej, uwzględniając aktualne uwarunkowania organizacyjno-operacyjne, przyjmują rolę dowódcy oddziału lub pododdziału. Tego typu przedsięwzięcie nakłada na zespół autorski dodatkowe zadania, jednak korzyści stąd płynące warte są podjętego trudu.

3. W wypadku każdego tak zwanego punktu pracy powinien być wyznaczony wykonawca wiodący (osoba odpowiedzialna).

4. Czas przemieszczenia między punktami pracy dobrze jest wykorzystać do omówienia na przykład ciekawostek historycznych i krajoznawczych występujących na trasie przejazdu.

5. Początkiem pracy na każdym punkcie powinna być orientacja topograficzna oraz taktyczna ocena terenu.

6. Przy omawianiu bojów i bitew warto korzystać z map historycznych, łatwo dostępnych na stronach internetowych (mogą być w formie elektronicznej).

7. Podróż trzeba poprzedzić szczegółowym rekonesansem.

Prowadzenie studium terenowego wymaga od organizatorów rozległej wiedzy operacyjno-taktycznej i znajomości historii wojen.

2.

1. PREKURSOR NOWOCZESNEJ KARTOGRAFII

Na ziemiach polskich pierwszą profesjonalną ocenę operacyjną obszaru przeprowadził Józef Naronowicz-Narowski. W latach 1660–1678, jako inżynier Prus Książęcych, wnosząc konieczność budowania twierdz na granicy państwa, opisał obszar pod względem hydrografii, zalesienia, rzeźby terenu, osadnictwa, komunikacji oraz rozmieszczenia obiektów historycznych.

[A. Czupryński: Wybrane zagadnienia genezy i ewolucji studiów operacyjnych, materiał z sympozjum naukowego nt. „Studia operacyjne rejonu operacyjnego”. Warszawa 2006, s. 8.]

MILITARIUM STUDIO

8. Każdy dzień podróży powinien się kończyć podsumowaniem z wszystkimi uczestnikami jego przebiegu.

9. Studium bitwy (boju) trzeba poprzedzić omówieniem ogólnej sytuacji operacyjnej (taktycznej), eksponując zasady sztuki wojennej w podjętych decyzjach.

10. Należy stworzyć możliwe wysoki komfort pracy dla uczestników podróży (zakwaterowanie, wyżywienie).

11. Najbardziej efektywny i realny czas podróży organizowanej na poziomie taktycznym wynosi od dwóch do czterech dni.

NIEZBĘDNA DOKUMENTACJA

W tym względzie, słusznie, pozostawiono dowódcom (szefom) dużą swobodę działania. Jako zasadniczy dokument do przeprowadzenia podróży zaleca się opracowanie metodyczne, którego zakres i formę określa

metodycznego, zweryfikowany w trakcie rekonesansu prowadzonego przez szefa zespołu autorskiego. Zaprojektowane opracowanie metodyczne stanowiło podstawę do przygotowania przez jej uczestników (dowódców batalionów, wyznaczonych oficerów sztabu brygady) przypisanych im punktów pracy oraz przeprowadzenia zajęć przygotowawczych (wykład i seminarium) przez zaproszonych z AON wykładowców. W związku z ćwiczeniami studyjnymi, planowanymi w jednym z punktów pracy, zespół autorski opracował niezbędne dokumenty dla ćwiczących (sytuacja wyjściowa oraz rozkaz bojowy). Dokumenty te w przybliżeniu odzwierciedlały położenie oraz zadania Wielkopolskiej Brygady Kawalerii, której działania analizowano w rejonie ćwiczeń

Ostatnim dokumentem, wydanym w sprawie podróży, był rozkaz organizacyjny dowódcy brygady, w którym przede wszystkim uregulowano zagadnienia zabez-

3. CENNE DOŚWIADCZENIA

NIEKIEDY POZORNIE MAŁO ISTOTNE ZAGADNIENIA PODRÓŻY MOGĄ SIĘ OKAZAĆ NIEZWYKLE PRZYDATNE W ŻYCIU.

Na przełomie lipca i sierpnia 2001 roku studenci drugiego roku Wydziału Wojsk Lądowych AON brali udział w podróży studyjnej na północno-wschodnim obszarze strategicznym, ze szczególnym uwzględnieniem podlaskiego i mazurskiego rejonu operacyjnego. Jednym z punktów podróży była wizyta w polskiej wsi Bohoniki, gdzie ćwiczący zostali zapoznani w miejscowym meczecie z kulturą i obyczajami wyznawców islamu. Jak się wkrótce okazało, była to dla wielu uczestników podróży wiedza, którą mogli później wykorzystać, wykonując zadania w Iraku, Afganistanie, Czadzie czy Kosowie.

NAJBARDZIEJ EFEKTYWNY CZAS PODRÓŻY ORGANIZOWANEJ NA POZIOMIE TAKTYCZNYM WYNOŚI OD DWÓCH DO CZTERECH DNI

kierownik podróży po uzgodnieniu z przełożonym¹⁰. Nie ma jednak potrzeby, by układ przygotowanych dokumentów znacznie odbiegał od tych, obowiązujących w innych formach szkolenia dowództw i sztabów, przy założeniu, że ich treści uwzględnią cel i rozmach podróży.

Przykładem mogą być dokumenty opracowane w ramach przygotowania podróży historyczno-geograficznej prowadzonej w 17 Wielkopolskiej Brygadzie Zmechanizowanej. W pierwszej kolejności wydano wtyczne oraz rozkaz dowódcy w sprawie przygotowania podróży. Na jego podstawie sporządzono projekt opracowania

pieczenia logistycznego. Podobnie jak w wypadku innych ćwiczeń, także i podróż historyczno-geograficzna podlega sprawozdawczości, ocenie i omówieniu. Wydaje się celowe, by omówienie wstępne (debatę na gorąco) prowadzić po każdym dniu podróży oraz w trakcie przemieszczenia z jednego punktu pracy na drugi. Sprawozdanie końcowe natomiast powinno być wynikiem pracy zbiorowej wszystkich uczestników, szczególnie w części dotyczącej wniosków i propozycji. Jego układ zaś powinien wynikać z celu przedsięwzięcia i poziomu uczestników.

Opracowanie metodyczne, wraz z mapą jako załącznikiem, stanowiło zasadniczy dokument niezbędny do sprawnego kierowania podróżą, jego uzupełnieniem natomiast były materiały (mapy, szkice, zdjęcia) opracowane przez wyznaczonych oficerów na potrzeby poszczególnych punktów pracy. ■

¹⁰ *Metodyka przygotowania i prowadzenia ćwiczeń...*, op.cit., s. 15.

Instruktaż do zajęć

UJEDNOLICENIE PROCESU SZKOLENIA WYMAGA OKREŚLONYCH WZORCÓW, KTÓRE SĄ PRZEDSTAWIANE W TRAKCIE PROWADZONYCH INSTRUKTAŻY NA POSZCZEGÓLNYCH SZCZEBLACH ORGANIZACYJNYCH.

Płk dypl. **Cezary Janowski**



Autor jest uczestnikiem Podyplomowych Studiów Polityki Obronnej w Akademii Obrony Narodowej.

Wdziałalności szkoleniowo-metodycznej i szkoleniowej instruktaż powinien być traktowany jako element systemu przygotowania i opracowania ćwiczeń, które pozwolą właściwie przygotować kadre do roli kierowników zajęć i instruktorów. Dlatego nie można lekceważyć jego znaczenia.

Odpowiedzi na pytania: czym jest instruktaż, w jaki sposób go przeprowadzić, jaki jest jego cel i w końcu, co powinien zawierać, stanowią bazę do rozpoczęcia procesu kreowania (reżyserowania) przyszłych zajęć, ich zarysu oraz treści. Dopiero gdy je poznamy, możemy rozpatrywać miejsce i rolę instruktażu w procesie szkolenia.

Instruktaż jest najprostszą formą działalności szkoleniowo-metodycznej, stosowaną w szkoleniu dowódców, sztabów i wojsk, a szczególnie w procesie przygotowania zajęć programowych¹. Z definicji tej wynika, że powinien być stosowany tylko w działalności szkoleniowo-metodycznej. Nie do końca jest to jednak prawdą. Przecież we wszystkich dziedzinach szkolenia instruktaż stanowi podstawę do przygotowania i ujednoczenia zajęć. Tematyka instruktaży dla organizatorów szkolenia lub kierowników zajęć będzie dużo szersza niż tych dla instruktorów (rys.).

Wybór metody prowadzenia instruktażu zależy od tego, komu będzie on udzielany. W związku z tym można wykorzystać metodę: dyrektywną, pokazową i kolegiąlną.

– Metoda dyrektywna (rozkazodawcza) – powinna być przede wszystkim używana w stosunku do instruktorów, którzy mają być wykonawcami już opracowanej koncepcji zajęć. Są oni zapoznawani między innymi z miejscem przeprowadzenia zajęć, formami i metodą ich realizacji, zabezpieczeniem materiałowym.

– Metoda pokazowa – zawiera przygotowane przez instruktorów oraz inne osoby funkcyjne „inscenizacje”, w jaki sposób należy realizować poszczególne zagadnienia. Uwzględnia omówienie zagadnień, których instruktaż dotyczy, oraz ostateczny przebieg zajęć. Jeśli instruktaż jest prowadzony z organizatorami szkolenia lub kierownikami zajęć, powinien zawierać elementy dyskusji, jako sposób przykucia uwagi odbiorców, uaktywnienia ich.

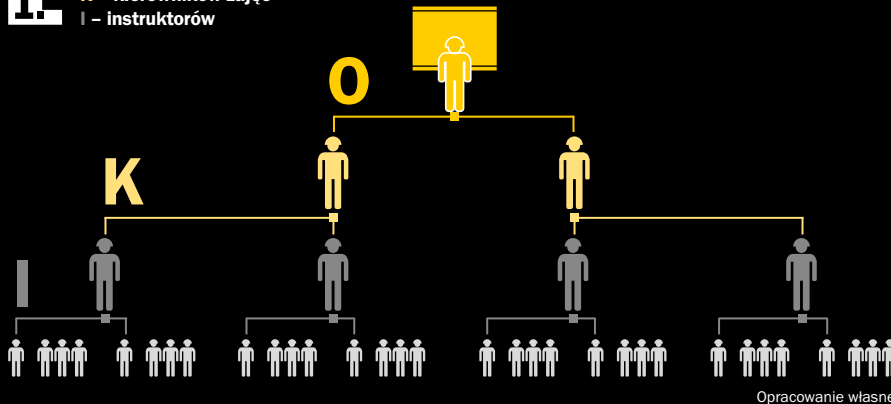
– Metoda kolegiąlna (aktywizująca) – w tym wypadku zaangażowanie uczestników instruktażu jest tym większe, im bogatsze są ich doświadczenia i wiedza. Mają oni możliwość między innymi prezentowania własnych rozwiązań i koncepcji prowadzenia szkolenia w kontekście nauczania oraz efektywniejszego wykorzystania elementów bazy szkoleniowej.

Bez względu na wybraną metodę, celem instruktażu jest przekazanie myśli przewodniej szkolenia, którą powinny się kierować poszczególne osoby funkcyjne w trakcie zajęć. Wyrażają to zasady: dowodzisz – szkolisz – odpowiadasz oraz zarządzania przez cele, które powinny być uwzględniane przy planowaniu

¹ Instrukcja o działalności szkoleniowo-metodycznej. Warszawa 2009, s. 19.

1 INSTRUKTAŻ DLA:

O – organizatorów szkolenia
K – kierowników zajęć
I – instruktorów



2 TRANSFER WIEDZY

Najtrudniejszą kwestią, związaną z instruktażem, jest umiejętność przekazania opracowanej i przyjętej do realizacji koncepcji szkolenia w ramach jednej struktury organizacyjnej.

Ma to znaczenie niezależnie od szczebla dowodzenia czy też okresu szkolenia. Stworzenie systemu przekazywania wiedzy w danej strukturze organizacyjnej (drużyna, pluton, kompania, batalion) będzie bardzo pomocne przy jego planowaniu, organizowaniu i realizacji. Pozwoli na jednoznaczne rozumienie założeń przyjętych do szkolenia na wszystkich szczeblach dowodzenia i przez wszystkie osoby funkcyjne oraz na osiąganie założonych celów.

OSOBY FUNKCYJNE PROCESU SZKOLENIA + INSTRUKTAŻ = EFEKTYWNE SZKOLENIE – OSIĄGANIE CELÓW

szkolenia². Myśl przewodnia musi być brana pod uwagę zarówno przy planowaniu i organizowaniu szkolenia, jak i w czasie bezpośredniego przygotowania zajęć.

Zgodnie z *Instrukcją o planowaniu i rozliczaniu działalności bieżącej w Siłach Zbrojnych RP*, planowanie szkolenia rozpoczyna się już na etapie opracowywania kluczowych przedsięwzięć, pozwalających zrealizować zadania stojące przed każdą komórką organizacyjną sił zbrojnych. Powinno być ono zainicjowane na przykład instruktażem, w którego ramach zostaną określone główne kierunki działalności, w tym również w szkoleniu. Dzięki temu planowanie będzie przebiegać w sposób płynny i jednoznaczny. Wszyscy jego uczestnicy będą świadomi postawionych celów i – co się z tym łączy – zostaną osiągnięte odpowiednie efekty.

Instruktaże powinny się odbywać na wszystkich etapach planowania, także na niższych szczeblach dowodzenia. Jest to bardzo ważne przy współczesnych warunkowaniach funkcjonowania naszych sił zbrojnych (planowanie budżetu zadaniowego czy długofalowego planowania szkolenia). Tak rozumiana istota instruktażu pozwala kreować jednolitą strategię szkolenia, w przywoływanej instrukcji zdefiniowaną jako: *metodyczne i merytoryczne przygotowanie dowódców (instruktorów) do pracy na punktach nauczania, wskazanie ich roli w czasie konkretnego zajęcia programowego. Udzielający instruktażu jest jednocześnie kierownikiem przyszłych*

*zajęć*³. Definicja ta ukazuje tylko część prawdy. A co z instruktażem, który prowadzi organizator szkolenia, czyli dowódca batalionu, jednostki? Nawet jeśli nie będzie on kierownikiem zajęć, będzie miał wpływ na przygotowanie podległych mu osób funkcyjnych.

Generalnie w ramach instruktażu należy:

- wskazać priorytety szkoleniowe;
- określić, jakie i kiedy należy przeprowadzić zajęcia metodyczne;
- dobrać formy i metody zajęć;
- omówić organizację i przebieg zajęć;
- zwrócić uwagę na warunki bezpieczeństwa;
- ustalić formę przeprowadzenia szkolenia dotyczącego poszczególnych zagadnień;
- pokazać sposób wykonania ważniejszych czy trudniejszych czynności szkoleniowych;
- ustalić sposoby wykorzystania elementów bazy szkoleniowej oraz pomocy szkoleniowych;
- sprawdzić wiedzę i umiejętności uczestników instruktażu.

W celu właściwego przygotowania zajęć można przeprowadzić kilka instruktaży i zorganizować szkolenie etapowo. W związku z tym należy wyodrębnić instruktaż: wstępny, główny, do zajęć itp. Pozwoli to na monitorowanie przygotowywania szkolenia, sprawdzenie wiedzy osób funkcyjnych i korygowanie scenariusza zajęć. ■

² Proces ten niczym się nie różni od planowania działań opisanego w DD 3.2.5.

³ *Instrukcja o działalności...*, op.cit.

Wyzwania i praktyka

**„STEADFAST JAZZ” – TO OSTATNIE Z SERII ĆWICZEŃ
SPRAWDZAJĄCYCH SIŁY ODPOWIEDZI NATO. DOTYCHCZAS
W CZTERNASTU KRAJACH PRZEPROWADZONO ICH SIEDEMNAŚCIE.**

Kmdr **Mariusz Kościelski**



Autor jest szefem Pionu Planowania Operacji w Centrum Operacji Morskich – Dowództwie Komponentu Morskiego.

Ćwiczenia „Steadfast Jazz '13” były niezwykle ważnym przedsięwzięciem, mającym pokazać nie tylko integralność sojuszu, lecz także zdolności kierowania przez międzynarodowy sztab zespołem zadaniowym zaokrętowanym na platformie dowodzenia. Służyły temu prawidłowa koordynacja działań na morzu i w powietrzu oraz sprawne systemy wspomaganie dowodzenia. Kluczowymi czynnikami były jednak przede wszystkim wzajemne zrozumienie oraz właściwy podział poszczególnych funkcji w sztabie, które umożliwiały również prawidłowy obieg informacji, niezmiernie istotnej w procesie podejmowania decyzji w zmieniającej się sytuacji operacyjnej. Załogi okrętów przeciwczyły także procedury współpracy w ramach zespołu, dotyczące manewrowania, obrony podczas przejścia morzem, utrzymywania łączności oraz prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych na morzu.

PRZYGOTOWANIE ĆWICZEŃ

W drugim kwartale 2012 roku, zgodnie z *NATO Military Training and Exercise Program 2013–2017* oraz na podstawie wytycznych *Exercise Steadfast Jazz 13 – Exercise Specification*, wydanych 25 czerwca 2012 roku przez SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe), przystąpiono do przygotowania ćwiczeń.

Ich celem było sprawdzenie umiejętności wykonywania przez siły sojuszu zadań związanych z wypełnianiem zobowiązań odnoszących się do wspólnej obrony, zgodnie z artykułem 5 *Traktatu Północnoatlantyckiego*, oraz ocena zdolności do działania Sił

Odpowiedzi NATO (NATO Response Force – NRF), a także certyfikacja natowskiego dowództwa sił połączonych (Allied Joint Force Command – JFC Brunssum) do dowodzenia tymi siłami w roku 2014.

Pierwszym etapem przygotowań była wstępna konferencja planistyczna (Initial Planning Conference – IPC), która odbyła się 28–30 sierpnia 2012 roku w JFC Brunssum w Holandii. Ustalono na niej, że w części praktycznej ćwiczeń na morzu (Maritime Livex) rolę dowództwa komponentu morskiego (Maritime Component Command – MCC) będzie odgrywać marynarka włoska (Italian Maritime Force – ITMARFOR). Jej przedstawiciel dał do zrozumienia, że udział w planowanym przedsięwzięciu takiego komponentu, jak Centrum Operacji Morskich¹, pełniącego funkcję dowództwa pośredniego (Intermediate Maritime Command) między dowódcą zespołu zadaniowego (Commander Task Group – CTG) na morzu a MCC, jest konieczny podczas praktycznej części ćwiczeń. Jego brak bowiem – w opinii przedstawicieli MCC, ITMARFOR i JFC Brunssum – uniemożliwi realizację Maritime Livex. Delegacja ITMARFOR tłumaczyła, że w tę część ćwiczeń zaangażowane są głównie siły Marynarki Wojennej RP, dlatego nasz kraj powinien odgrywać zasadniczą rolę w tym przedsięwzięciu oraz włożyć największy wysiłek intelektualny w jego przygotowanie.

Do czasu zorganizowania głównej konferencji planistycznej (Main Planning Conference – MPC), przeprowadzonej przez JFC Brunssum 22–24 stycznia 2013 roku na stanowisku dowodzenia (Static War Headquarters – SWHQ) w Linnich (Niemcy), siły i środki do

¹ Obecna nazwa to Centrum Operacji Morskich – Dowództwo Komponentu Morskiego.



Załoga holenderskiego okrętu dowodzenia komponentem morskim

1.

MARIAN KLUCZYŃSKI

ĆWICZĄCE SIŁY OSŁANIAŁY ŚRODKI TRANSPORTOWE PRZED ATAKAMI Z POWIETRZA ORAZ ATAKAMI OKRĘTÓW PODWODNYCH

Maritime Livex, oprócz Stałego Zespołu Obrony Przeciwminowej NATO Grupa 1 (Standing NATO Mine Countermeasures Group One – SNMCMG1), zgłosiły jedynie Holandia, Wielka Brytania, Włochy i Portugalia. Przy czym udział sił z dwóch ostatnich państw nie został ostatecznie potwierdzony. Ponadto żaden kraj nie zadeklarował chęci wydzielenia dowództwa, które podjęłoby się dowodzenia komponentem morskim podczas praktycznej części ćwiczeń. W związku z tym zapadła decyzja o zawieszeniu obrad w części dotyczącej Maritime Livex. Struktura dowodzenia pozostała zatem wciąż otwarta.

Ostatecznie dowódca JFCBS podjął decyzję o przeprowadzeniu części morskiej ćwiczeń, wyznaczając sojusznicze dowództwo komponentu morskiego (Allied Maritime Command – MARCOM) Northwood, odpowiedzialne za przygotowanie tego przedsięwzięcia. Jednym z jego elementów był sztab zespołu zadaniowego. W zaistniałej sytuacji strona polska podjęła zobowiązanie obsadzenia większości stanowisk, w tym dowódcy, szefa sztabu i oficera zespołu operacyjnego. W skład sztabu weszło 25 oficerów i podoficerów, w tym 18 osób personelu Marynarki Wojennej RP, przedstawicieli Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwa Komponentu Powietrznego, trzech marynarzy z Litwy oraz trzech z Włoch. Ponie-

waż Włosi odpowiadali w sojuszu w 2013 roku za sprawy związane z meteorologią (METOC), oficer o tej specjalności został wyznaczony do sztabu zespołu przez nadrzędne dowództwo.

Podczas trwających dwa dni (26–27 czerwca 2013 roku) warsztatów roboczych w Gdyni opracowano harmonogram działań podzielony na konkretne dni, następnie na poszczególne epizody taktyczne serii CASEX, ADEX, SURFEX, MISCEX oraz GUNEX (wykonanie strzelań artyleryjskich). Główny wysiłek skupiono na synchronizacji działań w przestrzeni morskiej i powietrznej. W czasie ich planowania, zwłaszcza epizodów dotyczących zwalczania okrętów podwodnych, brano pod uwagę intensywność żeglugi morskiej i rybołówstwa, przestrzeń powietrzną kraju i państw ościennych oraz wody terytorialne i międzynarodowe.

Rejon ćwiczeń obejmował poligony morskie MW RP oraz przestrzeń powietrzną nad nimi.

ZESPÓŁ ZADANIOWY

Okrętem flagowym zespołu była holenderska fregata dowodzenia i obrony powietrznej HNLMS „De Ruyter” (fot. 1,2). W jego skład weszły również włoski niszczyciel ITS „Cao Duilio”, polska fregata raketowa ORP „Generał Tadeusz Kościuszko” oraz Stały Zespół



2.

Okretem flagowym zespołu była holenderska fregata dowodzenia i obrony powietrznej HNLMS „De Ruyter”.



3.

Jedna z odpraw prowadzona przez dowódcę zespołu.

Obrony Przeciwminowej NATO Grupa 1 (SNMCMG1), który tworzyli: polski okręt dowodzenia siłami OPM (jednostka flagowa) ORP „Kontradmiral X. Czernicki” i pięć niszczycieli min: belgijski BNS „Narcis”, estoński ENS „Admiral Cowan”, niemiecki FGS „Dillingen”, holenderski HNLMS „Makkum” i norweski HNoMS „Rauma” (rys.). Na czas ćwiczeń dołączyły dwa inne niszczyciele min: ORP „Czajka” oraz brytyjski HMS „Ledbury”. W zespole działały również śmigłowce polskiej Marynarki Wojennej Mi-14PŁ i SH-2G, włoski śmigłowiec NH-90 oraz portugalski morski samolot patrolowy P-3C Orion.

Na podstawie wydanego przez MARCOM rozkazu operacyjnego, zawierającego zadania dla zespołu oraz delegację uprawnień – dowodzenia zespołem, a także poszczególne statusy operacyjne (Operational Status Unit – OPSTAT UNIT), przesłane przez zadeklarowane siły do zespołu zadaniowego 449.01 (TG 449.01), rozpoczęto opracowywanie dokumentacji bojowej dla tych sił.

Głównym dokumentem dowodzenia, sporządzonym przez sztab, było zarządzenie operacyjne (Operational General Matters – OPGEN), w którym zawarto ogólny zarys przeprowadzenia ćwiczeń z podaniem warunków bezpieczeństwa, zasad użycia sił (rules of engagement – ROE) oraz rejonów działania. Inne dokumenty opracowane przez sztab to instrukcje operacyjne (operational tasking – OPTASK), obejmu-

jące zadania związane z prowadzeniem obrony, a także dotyczące zabezpieczenia logistycznego oraz obiegu informacji bojowej (fot. 3).

ZGRANY ZESPÓŁ

Maritime Livex przeprowadzono między 28 października a 8 listopada 2013 roku w dwóch fazach: portowej w Gdyni oraz morskiej na Morzu Bałtyckim.

Faza portowa, trwająca do 1 listopada, była ostatnią częścią przygotowań do fazy morskiej ćwiczeń. Już pierwszego dnia odbyła się konferencja prasowa z udziałem dowódcy zespołu oraz dowódcy okrętu flagowego. W kolejnych dniach grupy specjalistów uczestniczyły w odprawach, w czasie których dokonywano ostatecznych uzgodnień. Natomiast dowódca wraz ze sztabem składał wizyty robocze na okrętach grupy zadaniowej. Fazę portową zakończyła konferencja przed wyjściem w morze (Pre Sail Conference – PSC), podczas której omówiono wszystkie szczegóły dotyczące wykonania zadań stojących przed załogami poszczególnych jednostek oraz wyjaśniono kwestie bezpieczeństwa. Okręty uzupełniły także swoje zapasy.

Faza morska ćwiczeń, trwająca od 2 do 8 listopada, polegała na osłonie szlaków żeglugowych i torów podejścia do portów. Zadaniem Zespołu Obrony Przeciwminowej było sprawdzenie wyznaczonych akwenów pod kątem występowania min morskich oraz in-

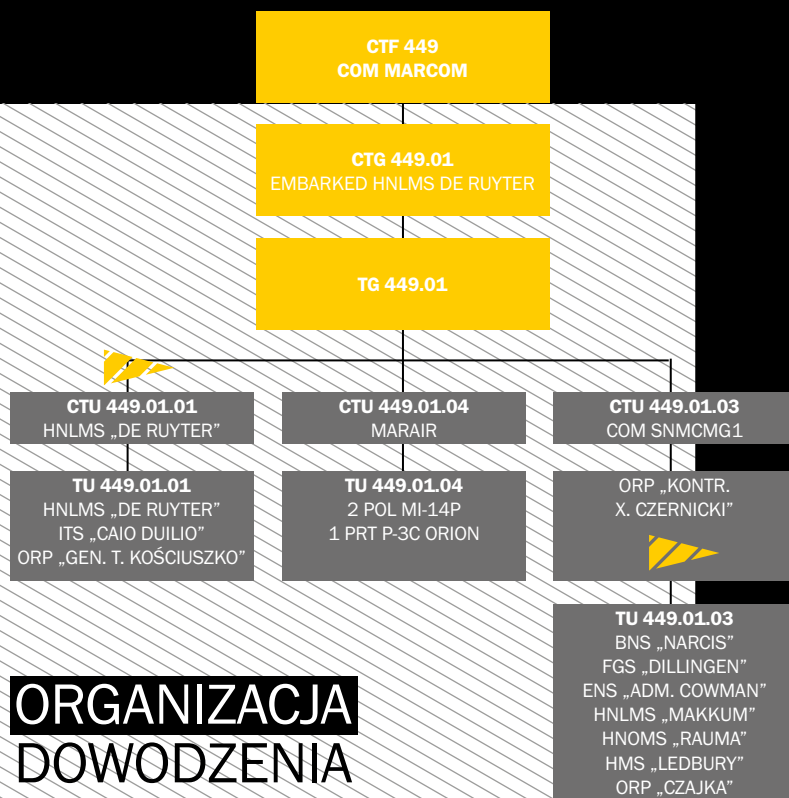
Rejon ćwiczeń obejmował poligony morskie MW RP oraz przestrzeń powietrzną nad nimi.

4.



MARIAN KLUCZYŃSKI

ORGANIZACJA DOWODZENIA KOMPONENTU MORSKIEGO



Opracowanie własne

nych obiektów, które mogłyby uniemożliwić prawidłowe funkcjonowanie transportu morskiego (fot. 4). Ćwiczące siły osłaniały środki transportowe przed atakami z powietrza oraz atakami okrętów podwodnych. Wykonano również strzelania artyleryjskie z armat małego i średniego kalibru.

Rolę przeciwnika na morzu, utrudniającego działania zespołowi zadaniowemu, powierzono załodze okrętu ORP „Sokół”. Ponadto ćwiczących miały za zadanie atakować polskie samoloty Su-22 i MiG-29 oraz brytyjski samolot DA-20, symulujący nie tylko samoloty, lecz również rakiety klasy powietrze-woda.

Okręty wyznaczone do pełnienia funkcji OCS (odpowiedzialne za przeprowadzenie poszczególnych epizodów) były zobowiązane do przygotowania i dystrybucji dokumentów wykonawczych w postaci rozkazów tabelarycznych (TABORD).

Pracę sztabu zorganizowano w systemie sprawozdawczo-meldunkowym oraz odpraw. Na podstawie meldunków otrzymywanych od podległych sił oraz wniosków z odprawy decyzyjnej opracowywano codziennie wytyczne dotyczące działań w kolejnym dniu (wytyczne i instrukcje koordynujące – directions & guidance). Obejmowały one zmiany odnoszące się do wykonywania zadań, czyli zmiany w harmonogramie działania (Schedule of Events – SOE), uwzględniające zarówno stan techniczny okrętów, jak i ich możliwości oraz panujące warunki hydrometeorolo-

giczne. Do MARCOM przesyłano sprawozdanie operacyjne (Assessment Report – ASSESSREP), zawierające wszystkie informacje o sposobie wykonywania zadań, jak również komentarz dowódcy zespołu na temat przebiegu poszczególnych epizodów ćwiczeń. Od podległych sił otrzymywano meldunek dobowy (DAILY SITREP) oraz zapotrzebowanie na użycie lotnictwa pokładowego (DOTAH FEEDER). Na podstawie tych danych przygotowywano kompleksowy dokument o działalności lotnictwa w kolejnym dniu (DOTAH) oraz przedstawiano tę działalność w formie tabeli programu lotów (FLYPRO).

Dowodzenie zespołem zadaniowym wymagało odpowiednich środków łączności i informatyki, w które był wyposażony okręt dowodzenia. Korzystano z sojuszniczej sieci NSWAN oraz z systemu przekazywania rozkazów i wiadomości (Military Message Handling System), jak również z radiowej sieci dowodzenia taktycznego.

POLAK POTRAFI

Dla mnie ćwiczenia te były nie tylko wyzwaniem, ale i ciekawym doświadczeniem. Umocniły mnie w przekonaniu, że dowodzenie to wiele zamierzeń, a dobrze zorganizowany i właściwie kierowany zespół sprosta każdemu zadaniu, pod warunkiem, że będzie wiedział nie jak zrobić, lecz co zrobić. Świadczyć to będzie o obdarzeniu go zaufaniem. ■

Pod skrzydłami

OD MAJA 2014 ROKU **POLSKIE MIG-I-29** PO RAZ PIĄTY BĘDĄ STRZEGLY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ ESTONII, ŁOTWY I LITWY. DLA NATO JEST TO JUŻ DWUNASTY ROK SŁUŻBY NAD TYMI NIEWIELKIMI, LECZ ISTOTNYMI STRATEGICZNIE PAŃSTWAMI.

Płk pil. Leszek Błach



Autor jest dowódcą 22 Bazy Lotnictwa Taktycznego.

Po wejściu do NATO Litwy, Łotwy i Estonii członkowie Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego zdecydowali o rozpoczęciu od marca 2004 roku operacji lotniczej „Baltic Air Policing”. Misja ta jest demonstracją sojuszniczej solidarności i zdolności do prowadzenia kolektywnej obrony. Zapewnia również jednolity poziom bezpieczeństwa państwom, które nie mają własnego lotnictwa bojowego. Wpisuje się ponadto w politykę sojuszu północnoatlantyckiego, szczególnie artykułu 5 traktatu waszyngtońskiego, mówiący o kolektywnej obronie i zapewnieniu integralności przestrzeni powietrznej NATO.

W listopadzie 2005 roku rząd Polski zdecydował o udziale w tej operacji naszych Sił Powietrznych. Ruszyły przygotowania do użycia pierwszego Polskiego

Kontyngentu Wojskowego Orlik, który rozpoczął służbę 1 stycznia 2006 roku.

AIR POLICING PO RAZ 29

Pierwsze misje Air Policing odbywały się w ramach trzymiesięcznych zmian, następne w czteromiesięcznych. Na początku 2012 roku Rada NATO podjęła decyzję o bezterminowym przedłużeniu misji ochrony przestrzeni powietrznej trzech państw nadbałtyckich. Od kwietnia 2012 roku pełnienie misji Air Policing po raz czwarty rozpoczęli piloci polscy. Zmianę dwudziestej dziewiątej z kolei rotacji wystawiła 22 Baza Lotnictwa Taktycznego uzupełniona o personel nawigatorski z Centrum Operacji Powietrznych, personel zabezpieczenia logistycznego, łączności i administracyjno-szta-

Orlików



1.

Piloci, przechwytyjąc samoloty, eskortowali je w bezpiecznej odległości od terytorium państw bałtyckich.



M. SZOPA (2)



B. BERA (2)



USTALENIA

2. Głównym dokumentem narodowym, regulującym udział PKW Orlik 4 w misji Air Policing w przestrzeni powietrznej Estonii, Litwy i Łotwy, było postanowienie prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 12 kwietnia 2012 roku. Określono w nim, ilu żołnierzy polskich może być użytych poza granicami naszego państwa. W roku 2006 w pierwszej misji Orlika wzięło udział około 70 żołnierzy, potem ich liczba wzrastała, lecz nigdy nie przekroczyła stu.



ZMIANY PKW ORLIK

3.

I – 1 stycznia – 31 marca 2006 r.
dowódca ppłk pil. Robert Cierniak

II – 15 marca – 30 czerwca 2008 r.
dowódca ppłk pil. Mariusz Białgo

III – 30 kwietnia – 1 września 2010 r.
dowódca ppłk pil. Robert Kozak

IV – 27 kwietnia – 31 sierpnia 2012 r.
dowódca ppłk pil. Leszek Błach

były wydzielony z innych jednostek Sił Powietrznych oraz żołnierzy z Żandarmerii Wojskowej. Dla jednostki z Malborka był to już drugi tego typu kontyngent.

Przygotowania do Air Policing rozpoczęły się wiele miesięcy wcześniej i poprzedzały je odpowiednie dokumenty normatywne, kompatybilne z równorzędnymi w siłach NATO.

PKW Orlik funkcjonuje na podstawie przepisów, które regulują działania naszych kontyngentów wojskowych w różnych rejonach konfliktów zbrojnych. Jednak służba w nim jest inna, przede wszystkim ze względu na charakter wykonywanych zadań. Odmienna jest współpraca, zarówno ze społecznością lokalną, jak i z naszymi sojusznikami z NATO. Orlik od początku był jednostką samodzielną, przeznaczoną do pełnienia dyżurów bojowych przez całą dobę siedem dni w tygodniu i nadzorowania przestrzeni powietrznej nad Litwą, Łotwą i Estonią.

LEPSZE WARUNKI SŁUŻBY

Lotnicy z 22 Bazy Lotnictwa Taktycznego w trakcie przygotowań do misji wykonywali program zgodny z cyklem szkolenia taktycznego na samolocie MiG-29. Niczym nie odbiegło ono od typowego szkolenia, jakie przechodzą na co dzień, przygotowując się do wykonywania zadań w kraju. Jedyną zmianą, jaką wprowadzono przed ostatnią misją, było przeszkolenie całego personelu z SERE (Survival – przetrwanie, Evasion – unikanie, Resistance – opór, Escape – ucieczka). Wymagały tego

przepisy, zgodnie z którymi każdy żołnierz biorący udział w operacjach poza granicami kraju obowiązkowo musi przed wyjazdem przejść taki kurs.

W kwietniu 2012 roku cały personel PKW Orlik 4 odbył szkolenie przygotowujące do pełnienia misji w rejonie państw nadbałtyckich. Do tego celu wykorzystano infrastrukturę 22 Bazy Lotnictwa Taktycznego. Przygotowania zakończyły ćwiczenia certyfikujące „Jastrząb”, po których wszyscy członkowie personelu latającego i zabezpieczającego uzyskali certyfikat do wykonania misji „Baltic Air Policing”. Po przebazowaniu drogą lądową i powietrzną sprzętu i ludzi rozpoczęły się przygotowania do przejścia przez PKW dyżuru bojowego. Gotowość osiągnięto 27 kwietnia 2012 roku i tego samego dnia PKW Orlik 4 został przekazany naczelnemu dowódcy Sojusznicznych Sił w Europie (Supreme Allied Commander Europe – SACEUR) w ramach dowodzenia sojuszniczego.

Pod względem operacyjnym w zintegrowanym systemie obrony powietrznej NATO (NATO Integrated Air Defense System – NATINADS) siły wykonujące zadania Air Policing podlegały 2 Centrum Operacji Powietrznych w Ueedem w Niemczech (Combined Air Operation Centre-2), które wchodzi w skład Dowództwa Komponentu Sił Powietrznych NATO (Component Command Air Headquarters w Ramstein). W systemie dowodzenia narodowego PKW Orlik 4 od 23 kwietnia 2012 roku był podporządkowany Dowództwu Operacyjnemu Sił Zbrojnych.

Ilość sprzętu zabezpieczającego była porównywalna z poprzednimi kontyngentami polskimi. Zadania wykonywano własnymi siłami, a także dzięki środkom udostępnionym na czas misji przez państwo–gospodarza (Host Nation Support), zgodnie z podpisanym ze stroną litewską porozumieniem technicznym (Technical Arrangement – TA). Dzięki niemu w połowie maja dostaliśmy od strony litewskiej cztery nowoczesne, lekkie hangary. Poprawiło to jakość i komfort pracy podczas przygotowywania samolotów do lotu i usuwania usterek sprzętu. Litwini zrobili również generalny remont dróg kołowania i płaszczyzn postojowych dla samolotów. Do służby we wszystkich PKW Orlik zawsze kierowano cztery samoloty MiG-29, z czego dwa były w ciągłej gotowości bojowej.

Podczas misji takich jak Orlik bardzo ważne są informacje o warunkach atmosferycznych na lotnisku bazowania, lotniskach zapasowych i w rejonie wykonywanych zadań. Przekazywało je lotniskowe biuro meteo i dyżurny meteorolog z sekcji zabezpieczenia meteorologicznego PKW. Jako jedna z nielicznych ekip wyznaczonych do misji Air Policing mieliśmy swoich navigatorów, którzy pełnili dyżury w CRC Karmelawa. Bardzo pomogli i odciążyli w codziennej pracy personel nawigatorski z Litwy, Łotwy i Estonii.

POZORNA RUTYNA

Jednym z zadań pilotów PKW Orlik było przechwytywanie statków powietrznych nad wodami neutralnymi. Pozornie może ono wyglądać jak zwykle rutynowe przechwycenie celu powietrznego. Każdy lot, jak również działania pilota w takim zadaniu, są inne i wymagają wiedzy oraz doświadczenia wyniesionych ze szkolenia. Różne są za każdym razem warunki meteorologiczne, odmienne typy przechwytywanych maszyn i powody, z jakich jest naruszana przestrzeń powietrzna. Z pozoru rutynowe działania mogą się przerodzić w bardzo poważną sytuację, szeroko komentowaną na całym świecie. To może być lot zwany RENEGADE, kiedy statek powietrzny może być użyty jako środek ataku terrorystycznego z powietrza.

Jeżeli przechwycony samolot zostałby uznany za niebezpieczny i podjęto decyzje o jego zestrzeleniu, to trzeba liczyć się z tym, że ratując życie jednych, możemy pozbawić go innych – wszystkich znajdujących się na pokładzie. Równie ważne jest ostrożne postępowanie podczas zbliżania się do określonego obiektu. Piloci nie mogą odnieść wrażenia, że naruszane jest bezpieczeństwo ich lub innych statków powietrznych przez nich eskortowanych. Dlatego podczas szkolenia naszych pilotów do tego rodzaju zadań bardzo rygorystycznie są przestrzegane przepisy międzynarodowe, narodowe i sojusznicze. Nieocenioną pomocą są opracowane wcześniej procedury, które mogliśmy wykorzystać podczas tych czterech miesięcy, wykonując loty treningowe „Tango Scramble” i bojowe „Alpha Scramble”. Zarówno jedne, jak i drugie były doskonałym sprawdzianem poziomu wyszkolenia naszych pilotów. Orlik 4, podobnie jak poprzednie dwa kontyngenty, wykonywał zadania wio-

sną i latem. Dzięki temu odbyliśmy więcej lotów treningowych i osiągnęliśmy nalot przekraczający 250 godzin. Warunki atmosferyczne sprzyjały również bezpiecznemu wykonywaniu zadań w misji „Alpha Scramble” i zdecydowanie zwiększyły ich liczbę w stosunku do tych w poprzednich kontyngentach.

Piloci, przechwytyując samoloty nad wodami międzynarodowymi, eskortowali je w bezpiecznej odległości od terytorium państw bałtyckich. Warto zaznaczyć, że ani razu żaden z nich nie naruszył lub nie starał się naruszyć granic ochraniających państw. Wśród przechwytywanych statków powietrznych były samoloty transportowe, rozpoznawcze, bombowe i myśliwskie, należące do naszego sąsiada z północy.

Do innych zadań wykonywanych w ramach lotów treningowych trzeba zaliczyć udział naszych samolotów, pilotów i personelu zabezpieczającego w ćwiczeniach „Rammstein Guard”, które odbywały się nad terytorium Litwy, Łotwy i Estonii. Ich zasadniczym celem było szkolenie wydzielonych sił i środków NATINADS w warunkach zakłóceń elektronicznych.

Kolejne, w jakich mieliśmy możliwość sprawdzenia swoich umiejętności, to zorganizowane przez Sojusznicze Połączone Dowództwo Powietrzne w Ramstein ćwiczenia „Baltic Region Training Event” XII (BRTE), które odbyły się od 29 do 30 maja 2012 roku. Było to szkolenie praktyczne załóg lotniczych we współdziałaniu z wysuniętymi navigatorami naprowadzania (FAC) oraz trenowanie przechwyceń w ramach misji Air Policing.

W ćwiczeniach tych wzięły udział dwa polskie MiG-i, dwa Tunderbolty A-10, tankowiec KC-135 z bazy w Ramstein, dwa francuskie Mirage 2000, łotewski śmigłowiec poszukiwawczo-ratowniczy oraz estoński L-39 Albatros. Zadaniem naszych samolotów było, między innymi, przechwycenie w łotewskiej przestrzeni powietrznej pary samolotów Mirage, potem zgłoszenie symulowanej awarii instalacji hydraulicznej.

Podczas służby w PKW mieliśmy możliwość uczestniczenia i reprezentowania zarówno Sił Powietrznych, jak i Sił Zbrojnych RP w wielu spotkaniach i uroczystościach, jakie odbywały się na terenie miasta, bazy lotniczej w Siauliai i stolicy Litwy Wilnie. Wielokrotnie gościliśmy przedstawicieli rządu litewskiego i armii, wizytowały nas wycieczki młodzieży szkolnej z miasta i regionu Siauliai.

W uznaniu za trud i profesjonalne wykonywanie zadań podczas misji PKW Orlik 4 kontyngent został laureatem „Błękitnych Skrzydeł 2012”, najwyższego honorowego wyróżnienia lotniczego w naszym kraju.

31 sierpnia 2012 roku, w czasie uroczystej zmiany przekazania dyżuru bojowego w ramach sojuszniczej misji nadzoru przestrzeni powietrznej Litwy, Łotwy i Estonii, symbolicznym przekazaniem klucza do nieba państw bałtyckich Polski Kontyngent Wojskowy Orlik 4 zakończył ponadczteromiesięczną służbę w misji Air Policing.

Od maja 2014 roku cztery polskie MiG-i-29 rozpoczną kolejną, czteromiesięczną misję o kryptonimie Orlik 5. W NATO będzie to 35 kontyngent Air Policing. ■

ORLIK 4
WYKONYWAŁ
ZADANIA WIOSNĄ
I LATEM. DZIĘKI
TEMU ODBYLIŚMY
WIĘCEJ LOTÓW
TRENINGOWYCH
I OSIĄGNIĘLIŚMY
NALOT
PRZEKRACZAJĄCY
250 GODZIN

Oficer prasowy w mediach

**WOJSKO NIE FUNKCJONUJE W PRÓŻNI. DLATEGO
WARTO ZAPREZENTOWAĆ ŚWIATU SWOJE OSIĄGNIĘCIA.**

Por. **Martyna Fedro-Samojedny**



Autorka jest oficerem prasowym w 17 Wielkopolskiej Brygadzie Zmechanizowanej.

Rozważania na temat działalności informacyjnej oraz roli oficera prasowego w jednostce wojskowej należałoby rozpocząć od przywołania pojęcia *reputacja* – słowa klucza naszych dalszych przemyśleń. Reputacja, według mnie, równa się ocenie. Nie tylko tej subiektywnej o nas samych, lecz także, a może przede wszystkim, ocenie nas przez innych.

Nas interesuje przede wszystkim ocena wojska przez otoczenie. Nieprzypadkowo mówi się: „jak nas widzą, tak nas piszą”. Istotą reputacji jest zatem to, co inni o nas sądzą. Jest to oczywiście wartość trudna do zmierzenia. Nie można jej określić tak jasno, jak podać chociażby liczbę wygranych bitew czy rannych żołnierzy.

KREOWANIE INFORMACJI

Z reputacją wiąże się wiarygodność, czyli to, jaki stopień zaufania mają w stosunku do nas podmioty z naszego otoczenia. Wiarygodność jest zatem podstawą, z której wynika reputacja. Wojsko nie może cieszyć się dobrą reputacją bez zaufania społecznego w stosunku do niego. Aby zatem ją mieć, na czym powinno nam, jako firmie, zależeć, trzeba być wiarygodnym. Jak jednak to osiągnąć, szczególnie przy niestannym zalewie informacji?

Dzisiaj, w dobie globalizacji oraz wszechobecnego Internetu, informacja może się rozchodzić z prędkością światła, a także być powielana nieskończoną ilość razy. *Powstaje nowa forma organizacji społecznej, społeczeństwo sieciowe lub telepatyczne, rozprzestrzeniające się na cały glob, tak jak dawniej przemysłowy kapitalizm oraz jego śmiertelny wróg, przemysłowy etatyzm*

(komunizm) czynił w XX wieku. Te medialne bezprze-strzenne i beczasowe kontakty, które tworzą specyficzną sferę informacyjną (wypełnione są różnymi informacjami w różnorodnej formie), za Teilhardem de Chardin można nazwać noosferą, sferą myślową¹.

W związku z tym każdy nasz ruch może być obserwowany i powszechnie komentowany. Jak twierdzi Nik Gowing, wieloletni brytyjski dziennikarz BBC, we współczesnym świecie tworzy się nowa sfera kreatorów – twórców informacji (information doers). Powoduje to, że właściwie cały globalny świat może w jednym momencie obserwować dany news. Twórcy informacji mogą, z wykorzystaniem nowoczesnych osiągnięć technologicznych, nie tylko przekazać zdjęcie, film, informację, lecz także swoje wrażenia na ten temat².

Z jednej strony niesamowicie otwiera to możliwości dostępu do informacji, z drugiej – stwarza zagrożenia. Przede wszystkim powoduje stan ograniczenia albo, w drastycznych przypadkach, braku kontroli nad informacjami trafiającymi do mediów.

W większości sytuacji zainteresowanie mediów, lub też nowoczesnych *information doers*, nie jest nam na rękę. Media przeszkadzają, wyciągają „brudy”, szukają sensacji, przekazują zniekształcone informacje. Jednak pojawiają się sytuacje, w których ich obecność jest potrzebna. Wojsko, jako ogromna firma, nie funkcjonuje w próżni, w oderwaniu od rzeczywistości. Dlatego warto od czasu do czasu zaprezentować światu swoje osiągnięcia, sukcesy i pokazać, na co są przeznaczane pieniądze podatników. Jednak, aby robić to skutecznie, trzeba, po pierwsze, mieć odpowiedni plan działania,

¹ T. Goban-Klas: *Wartki nurt mediów. Ku nowym formom społecznego życia informacji*. Kraków 2011, s. 78.

² N. Gowing: *Skyful of Lies' and Black Swans. The new tyranny of shifting information power in crises*. University of Oxford 2009, s. 13.

Aby wyjść do mediów, konieczna jest wiedza o tym, co się dzieje w jednostce, oraz o tym, co chcą i co mogą powiedzieć.

E. KORSÁK

OTWARTOŚĆ NA MEDIA POWINNA BYĆ PODSTAWOWĄ ZASADĄ W KOMUNIKOWANIU

po drugie – utrzymywać stałe kontakty z mediami. Takie, które umożliwią przekaz medialny, odpowiedni z naszego punktu widzenia. Wiemy już, że we współczesnym świecie jest to niesamowicie skomplikowane, ale nie niemożliwe. Nie chodzi oczywiście o pokazywanie informacji zniekształconej, przekłamanej lub nieprawdziwej. Chodzi o to, że każda szanująca się firma powinna mieć przygotowaną i realizowaną proaktywną politykę informacyjną.

Agencje PR-owskie od połowy lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku cieszą się niestabną popularnością. Wojsko zatem nie może pozostawać w tyle. I żołnierze zaczynają sobie z tego zdawać stopniowo sprawę. Kto by pomyślał, jeszcze kilka lat temu, że jednostka wojskowa może mieć stronę internetową, a dowódcy, ba, żołnierze, będą udzielali wywiadów. Kto by zakładał, że w ciągu ostatnich sześciu lat liczba etatowych oficerów prasowych zwiększy się pięciokrotnie.

Dlatego też konieczny jest opracowany solidny i konkretny plan działania.

Po pierwsze, należy przekonać nieprzekonanych. Istnieje jeszcze gros osób, które odcinają się od wojskowej polityki informacyjnej i zupełnie nie dostrzegają sensu jej kreowania. Otwartość na media, nietraktowanie ich jako wrogów, powinna być podstawową zasadą w komunikowaniu.

Podkreślam słowo *komunikowanie*, gdyż nie ma być to monolog. Czyli nie możemy założyć, że dziennikarz jest wrogiem, ale nie sądzmy też, że wszystko, co mu przekazemy, zostanie opublikowane w takiej formie, w jakiej byśmy tego oczekiwali.

Polski socjolog i medioznawca Tomasz Goban-Klas twierdzi, że we współczesnym świecie konieczna jest właśnie owa komunikacja, którą określa jako jedną z szans na podtrzymanie lub odtworzenie wiarygodności. Twierdzi, że konieczna jest *Reaktywacja public relations, w ich istotnym sensie, nie jako polityczny spin, czarna propaganda i marketing, lecz rzetelna komunikacja społeczna, solidny fundament rzeczywistej demokracji, także medialnej*³. Przytacza przy tym przykład policji amerykańskiej, gdzie przy sztabach funkcjonują oficerowie informacyjni. Jednym z ich zasadniczych działań jest właśnie komunikowanie z dziennikarzami: *Znają niebezpieczeństwo wprowadzania w błąd dziennikarzy, gdyż wówczas podważają wiarygodność instytucji publicznej. Przestrzegają zasad dobrego PR, nie manipulują dziennikarzami, ale utrzymują z nimi rzeczowe, wzajemne korzystne relacje*⁴. Właśnie z takich wzorców powinniśmy korzystać, by zapewnić nie tylko prawdziwość informacji, ale także to, na czym nam najbardziej zależy – dobry wizerunek, wiarygodność, reputację.

RZECZOWA WIEDZA

Aby wyjść do mediów, konieczna jest wiedza o tym, co się dzieje w jednostce oraz o tym, co chcą i co mogą powiedzieć. Klania się tutaj komunikowanie wewnętrzne. Jest to sprawa istotna z dwojakiego punktu widzenia. Po pierwsze, sami musimy mieć świadomość priorytetów, planów i zamierzeń. Po drugie, żołnierze muszą się dowiadywać, szczególnie o sytuacjach kryzysowych, od przełożonych, a nie z mediów. Brak ko-

³ T. Goban-Klas: *Wartki nurt mediów...*, op.cit., s. 536.

⁴ *Ibidem*, s. 383.

ISTOTNĄ SPRAWĄ
POWINNA
BYĆ JASNOŚĆ
KOMUNIKATU
PRZEZNACZONEGO
DLA MEDIÓW.
PRZECIĘTNY
CZYTELNIK
NIE ROZUMIE
SŁOWNICTWA
WOJSKOWEGO,
DLATEGO TAK
WAŻNE JEST, ABY
STAŁO SIĘ ONE
PROSTE I JASNE

munikowania wewnętrznego jest skutkiem niewłaściwego zarządzania, co może prowadzić do kryzysu.

W odniesieniu do aspektu pierwszego – konieczny jest udział oficera prasowego w odprawach codziennych, tygodniowych, a także – przede wszystkim – bezpośredni dostęp do dowódcy, czyli tego, który jest decydem we wszystkich sprawach. Oficer prasowy musi wiedzieć prawie wszystko. Jednak w tej sytuacji zasada działania powinno się stać postępowanie w myśl sentencji: *Wiem, co mówię, a nie mówię, tego co wiem*. Oficer prasowy powinien mieć jasno określony, sprecyzowany plan. Musi mieć krótkie przesłania oraz być przygotowany na pytania dziennikarzy. Również, a może przede wszystkim, na te niewygodne. Im częściej oficer prasowy będzie sam wychodził z inicjatywą do mediów, tym mniej „ataków” i sytuacji problemowych może się spodziewać. Po raz kolejny trzeba podkreślić: *dziennikarz nie jest wrogiem*. Dlatego oficer prasowy nie może się go bać. Z tego powodu niezwykle ważna jest obecność osoby, która weźmie odpowiedzialność za kontakty z mediami, a co się z tym łączy – za wizerunek oraz także po części za reputację jednostki.

Tylko takie podejście może zaowocować dobrze prowadzoną działalnością informacyjną. W jednostkach wojskowych na szczeblu oddziału nie ma sekcji prasowych. Jest jeden człowiek, o ile w ogóle jest, który odpowiada za wizerunek, marketing, działalność informacyjną oraz wszelkie czynności, które zwyczajowo wykonują rzecznicy prasowi oraz komórki marketingowe w instytucji cywilnej.

DBAŁOŚĆ O WIZERUNEK

Zgodnie ze strategią informowania i promocji obronności resortu obrony narodowej, oficerowie prasowi mają realizować aktywną politykę informacyjną. Wymaga to od nich kreatywności, pomysłu oraz możliwości dotarcia do szerokiego grona odbiorców.

Jednak, aby tak było, oprócz planu oficer musi mieć i pomysł. Taki, który jest interesujący, przyciągający uwagę, chwytliwy. Taki, który zainteresuje dziennikarza, zmusi go do drążenia tematu, do wykonania telefonu, do zadawania pytań. Oficer prasowy musi mieć pomysł, który najzwyczajniej w świecie się sprzedaje. W innym wypadku jego działania są bezzasadne. Nie ma sensu tworzyć informacji, komunikatów czy materiałów fotograficznych, które nie będą interesujące dla odbiorcy. Ten przekaz musi być tak skonstruowany, by „przeciętny zjadacz chleba” oderwał się od swoich codziennych obowiązków i zwrócił uwagę na to, co mamy do powiedzenia.

Bardzo dobrze obrazuje to Piotr Wereśniak, którego poproszono o przekazanie recepty na chwytliwy tekst, materiał czy scenariusz. Oto, co według niego jest jedną z najważniejszych zasad, które powinny przyświecać każdej pracy twórczej. *Nudzenie jest proste. Każdy to potrafi. [...] A nudy nie lubimy. Nuda wyjątkowo ludziom nie służy. Uciekamy od niej. Unikamy jej. Robimy*

wszystko, żeby nudno nie było. Tak jakoś jest już nasza ludzka natura skonstruowana, że nuda ewidentnie nie jest w cenie⁵. I o to właśnie chodzi – komunikat ma być ciekawy. Ale, żeby taki był, potrzebny jest pomysł. W ostatnich czasach bardzo dobrze sprzedają się materiały opatrzone szeroką relacją medialną: zdjęcia, filmiki. Odbiorcy potrzebują czegoś, co zobrazuje im tekst, którego bardzo często nie chce im się czytać. Oficerowie prasowi muszą nadążać za tymi trendami: wykorzystywać nowe technologie, nowe media, media społecznościowe oraz zasady, które rządzą światem społecznego przekazu. Pomijanie tych zmian zaowocuje medialnym niebytem. Nieostre zdjęcie, mało ciekawy klip czy nudny tekst nie zaistnieją. Szkoda więc czasu na ich produkcję.

WIARYGODNOŚĆ W CENIE

Sprawność i efektywność oficera prasowego zależy również od kontaktów, jakie wypracuje sobie wewnątrz jednostki. Znaczenie mają nie tylko kontakty z mediami, ale także z żołnierzami, dowódcami. To, czy materiał – komunikat prasowy – będzie dobry, zależy w dużej mierze od tego, co uda się „wydobyć” od uczestników, na przykład szkolenia. Czyli to, co opowie żołnierz, świadek danego wydarzenia. Jak twierdzi wielu dziennikarzy – oficer prasowy (rzecznik prasowy) jest dla nich ostatnim źródłem informacji. Tym, który przedstawia sytuację w sposób wygładzony, poprawny. Natomiast historia, którą opowiada uczestnik, staje się bardziej ciekawa i bardziej wiarygodna.

Druga strona medalu to ta, że „prasowiec” musi tę właściwą osobę znaleźć, poinstruować, ośmielić, skontaktować z dziennikarzem, a w finale autoryzować wypowiedź. Rzecznik staje się zatem swoistym łącznikiem między światem cywilnym a wojskowym. Oczywiście musi dbać o wiarygodność. Tylko taka osoba może liczyć na poprawne kontakty w środowisku wojskowym i dziennikarskim. Nie może zawieść zaufania ani jednych, ani drugich, a jest to balansowanie na cienkiej linii. Te dwa światy: wojskowy i cywilny, oczekują zupełnie czegoś innego i bardzo często nie zdają sobie sprawy z prawideł nimi rządzących. Zachowanie równowagi między nimi wymaga praktyki, doświadczenia i intuicji.

O cechach sprawnego oficera prasowego i sposobie jego działania można by rozważać w nieskończoność. Wachlarz tych przymiotów jest szeroki: od samodzielności i kreatywności, na ponoszeniu odpowiedzialności za czyny i słowa kończąc. Jednak zasadniczą kwestią powinno być takie działanie oficera prasowego, które będzie zapewniało dobrą reputację. Reputację, czyli ocenę, a ta powinna być jak najwyższa, jak najlepsza. Bo – jak cię widzą, tak cię piszą.

Wojsko otwiera się na media, ale to otwarcie powinno być przemyślane i sprecyzowane. Właśnie w przygotowaniu, następnie konsekwentnym kontynuowaniu tego precyzyjnego, aktywnego i ciekawego planu leży rola oficera prasowego oraz istota jego działania. ■

⁵ P. Wereśniak: *Pochwała narracji*. W: *Nowe media*. Red. E. Misiewicz. Gdynia, 2012, s. 161.

Szybko, ale bezpiecznie

LĄDUJĄCY W POWIDZU 24 MARCA 2009 ROKU
PIERWSZY Z PIĘCIU **SAMOLOTÓW TRANSPORTOWYCH
C-130E** BYŁ ZWIASTUNEM ZMIAN ZACHODZĄCYCH
W SIŁACH POWIETRZNYCH.

Mjr **Marek Kruk**

Wprawdzie nie był to pierwszy typ statku powietrznego z Zachodu, jednak jego wprowadzenie do eksploatacji w 33 Bazie Lotniczej (obecnie 33 Baza Lotnictwa Transportowego) było wyjątkowe pod kilkoma względami. Po pierwsze, wchodził do wyposażenia jednostki, która wcześniej użytkowała samoloty bojowe. Wbrew pozorom nie wymagało to jedynie przeszkolenia personelu, aby potrafił obsługiwać nowy rodzaj sprzętu, lecz wymusiło poważną zmianę mentalności i nowe podejście do diametralnie różnych dotychczasowych zadań. Ponadto przeważająca ich część, podejmowana przez bazę, była wykonywana wyłącznie jej siłami, bez wsparcia specjalnie do tego powołanych struktur typu biura projektu F-16, co często zwielokrotniało zakres obowiązków. I jeszcze jedno. Otrzymaliśmy wyrób nie nowy, lecz przywrócony do eksploatacji. Pierwszy z Herculesów w chwili dostawy miał 39 lat oraz spędzonych w powietrzu ponad 20 tysięcy godzin.

TRUDNE POCZĄTKI

Przylot C-130E nie stanowił oczywiście początku drogi, której końcem miała być gotowość operacyjna floty transportowców. Przeniesienie 6 Eskadry Lotnictwa Taktycznego na lotnisko w Krzesinach oraz stopniowe wygaszanie działalności 7 eskadry, wyposażonej w samoloty Su-22 (ostatni lot na początku 2008 roku, następnie przeniesienie jej do Świdwina), zbiegły się z intensywnym szkoleniem językowym żołnierzy. Równoległe pracowano nad modernizacją infrastruktury lotniskowej oraz struktury organizacyjno-etatowej. Ze względu na brak doświadczeń w tej dziedzinie, niezbędne okazało się korzystanie z rozwiązań wypracowanych przez so-

juszników. Zasadne było poznanie lotnisk, na których użytkowano porównywalną liczbę samolotów tego typu. W 2006 i 2007 roku grupa oficerów z Dowództwa Sił Powietrznych, 3 Brygady Lotnictwa Transportowego (obecnie 3 Skrzydło Lotnictwa Transportowego) oraz 33 Bazy Lotniczej wizytowała jednostki 182 Skrzydła Lotnictwa Gwardii Narodowej USA, stacjonującego w Peorii w stanie Illinois, oraz 135 Skrzydła Królewskich Sił Powietrznych Norwegii w Oslo-Gardermoen. Na podstawie zebranych wówczas materiałów opracowano system obsług, wynikającą z niego strukturę organizacyjno-etatową oraz założenia dotyczące zaplecza obsługowego (budowa hangaru obsługowego, sprzęt naziemny, aparatura kontrolno-pomiarowa itp.). Jednocześnie konieczne się stało dopasowanie projektów do obowiązujących w naszym kraju przepisów i realiów kadrowych. Zwłaszcza to drugie kryterium uniemożliwiło przyjęcie amerykańskiej struktury obsługowej, przede wszystkim ze względu na wyjątkową liczebność pododdziałów inżynierjno-lotniczych i zabezpieczających. Skandynawowie z kolei prezentowali zgoła odmienne podejście do liczby żołnierzy. Minimalizowali personel wykonujący obsługi, jednocześnie zdecydowaną większość przeglądów zlecali podmiotom zewnętrznym. To rozwiązanie również nie mogło być przyjęte w całości, gdyż generowało znaczne koszty związane z przekazywaniem samolotu firmom zagranicznym.

Nieoceniona była natomiast, pozyskana w trakcie wyjazdów, wiedza dotycząca budowy hangaru obsługi samolotów. Niestety, tutaj także dały o sobie znać ograniczenia finansowe. Na każdym kroku odczuwalny był też brak niezbędnego doświadczenia w eksploatacji Hercu-



Autor jest szefem sekcji inżynierjno-lotniczej 33 Bazy Lotnictwa Transportowego.

OBSŁUGI OKRESOWE
SAMOLOTÓW C-130E

Numer samolotu	Rodzaj obsługi	Liczba roboczodni
1501	ISO-4	278
1502	ISO-3	240
1503	ISO-3	208
1501	ISO-1	160
1502	ISO-4 + HSC	75
1504	ISO-4 + HSC	72

lesów. Jednakże dzięki ogromnym nakładom pracy, zarówno żołnierzy, jak i projektanta oraz wykonawcy, udało się wznieść hangar, którego obecnie niejednokrotnie zardzewiają nam nawet przedstawiciele amerykańskich sił powietrznych.

Pierwszy polski Hercules był obsługiwany przez 23 żołnierzy służby inżynierjno-lotniczej (SIL), przeszkolonych w USA w 2008 roku (kursy językowe w ośrodku szkolenia językowego w Lackland i specjalistyczne w bazach lotniczych w Little Rock i Nashville). Zakres prac związanych z przyjęciem samolotu (Acceptance Inspection – AI) ustalono tak, by możliwe było sprawdzenie działania wszystkich systemów i instalacji. Znacząco wydłużało to czas, lecz pozwalało się upewnić co do pełnej jego zdatności do lotów. Niestety, jednocześnie powodowało tarcia w kontaktach ze stroną amerykańską, gdyż dla Amerykanów AI stanowi bardziej formę inwentaryzacji agregatów i wyposażenia niż potwierdzenia sprawności statku powietrznego. Przyjmowanie samolotu trwało do 26 maja, głównie ze względu na dużą liczbę wykrytych usterek i niesprawności.

ROZPOCZĘCIE EKSPLOATACJI

Niewzłocznie po zakończeniu AI samolot zaczęto eksploatować w powietrzu. Od tej chwili głównym zadaniem służby inżynierjno-lotniczej stało się wykonywanie obsługi bieżących oraz usuwanie stale pojawiających się defektów. Zgodnie z przyjętym systemem (amerykańskim) obsługi bieżące na samolocie C-130E dzielą się na:

- przedlotową (Preflight Inspection) – wykonywaną w celu podtrzymania stałej gotowości bojowej maszyny. Należy ją przeprowadzać na samolocie przeznaczonym do lotów, jest ważna 72 godziny;
- startową (Thruflight Inspection) – wykonywaną między dwoma kolejnymi wylotami, w wypadku wyłączenia wszystkich silników;
- polotową (Postflight Inspection) – przeprowadzaną na samolocie bezpośrednio po zakończeniu dnia lotnego;
- połączoną (Pre-Post Flight Inspection) – wykonywaną bezpośrednio po zakończeniu dnia lotnego na samolocie, jeśli przewiduje się wylot samolotu w ciągu najbliższych 72 godzin. Prowadzi się ją, aby skrócić czas przeznaczony na obsługę polotową i przedlotową w następnym dniu.

Za wykonanie obsługi bieżącej odpowiadają technicy samolotu (Crew Chiefs). Ze względu na fakt, że uczestniczą oni w większości przeglądów, nie jest wymagane angażowanie do tego innych specjalistów. Rozwiązanie to stanowiło swego rodzaju novum i miało wiele zalet, lecz jego stosowanie nie było w praktyce możliwe, gdyż pojawiające się niesprawności zmuszały do udziału w ich usuwaniu przedstawicieli innych specjalności. W tym celu funkcjonował zespół o strukturze przedstawionej na rysunku 1.

Strukturę organizacyjną pododdziału obsługi bieżącej odróżnia od amerykańskiej przede wszystkim zakres specjalizacji. Żołnierz, zajmujący stanowisko służbowe w zespole instalacji pokładowych, jest zobowiązany do opanowania wiedzy obejmującej przynaj-

NA BRYZACH BEZ ZMIAN

W PORÓWNIANIU Z C-130 SAMOLOTY M-28 BRYZA SĄ PRZYKŁADEM STABILNOŚCI W KWESTII PROCEDUR OBSŁUGOWYCH.

Wszystkie prace są wykonywane na podstawie jednolitych zestawów usług technicznych (JZOT) dla poszczególnych specjalności, kart technologicznych i schematów. Struktura jakościowa i ilościowa została wypracowana w toku eksploatacji tych statków powietrznych. Doskonaleniu podlega jedynie zarządzanie personelem, tak, aby jego potencjał został maksymalnie wykorzystany. W odróżnieniu od Herculesów, obsługi na samolotach M-28 są wykonywane także po wypracowaniu godzin w powietrzu, w związku z tym bardzo ważnym zadaniem staje się również właściwe dysponowanie dostępnym rezurem, konieczne do zachowania wysokiej dostępności maszyn.



NADRABIANIE ZALEGŁOŚCI

Podczas konferencji „Weapon System Review” w czerwcu 2013 roku, zwrócono uwagę na fakt, że jednostka amerykańskiej Lotniczej Gwardii Narodowej (182 Skrzydło), eksploatująca samoloty C-130 od dwudziestu lat, znajduje się na podobnym etapie planowania, organizacji i wykonywania obsługi jak 33 Baza, wykorzystująca samoloty C-130 od 2009 roku.

mniej trzy specjalności charakterystyczne dla modelu obowiązującego w USA (systemy paliwowy, hydrauliczny, elektryczny wraz z elementami systemu klimatyzacji, powietrznego, przeciwpożarowego i tlenowego). Pozwala to na lepsze wykorzystanie dostępnego potencjału roboczego, lecz równocześnie utrudnia uzupełnienie ewentualnych ubytków kadrowych – dużo łatwiejsze jest wyszkolenie pracownika z wąskim zakresem odpowiedzialności i wykonywanych zadań.

PIERWSZE DOŚWIADCZENIA

Długo nie trzeba było czekać na pierwsze wnioski z funkcjonowania pododdziału inżynierijno-lotniczego. Pozytywne opinie zbierał system skupiający pod jednym dowództwem cały personel, co pozwalało na sprawne zarządzanie i znacznie skracało proces decyzyjny. Z drugiej strony, połączenie funkcji planistyczno-sprawozdawczych (sekcja statystyki), kontrolnych (kontrola jakości), wykonawczych (zespoły obsługi i remontu) oraz zabezpieczających (zespół wsparcia i zabezpieczenia wysokościowo-ratowniczego) budziło zrozumiałe obawy co do poprawności działania oddziału jako całości. Połączenie takie mogło również stanowić zbyt duże obciążenie dla dowódców, obarczonych bardzo różnorodnymi zadaniami. Jednakże dopiero pierwsza obsługa okresowa jasno wskazała na konieczność powrotu do tradycyjnego podziału na pododdział zabezpieczający loty (eskadra obsługi) i personel wykonujący obsługi okresowe (eskadra techniczna). Równoczesna realizacja obu tych czynności przez jedną komórkę szybko doprowadziła do konfliktu

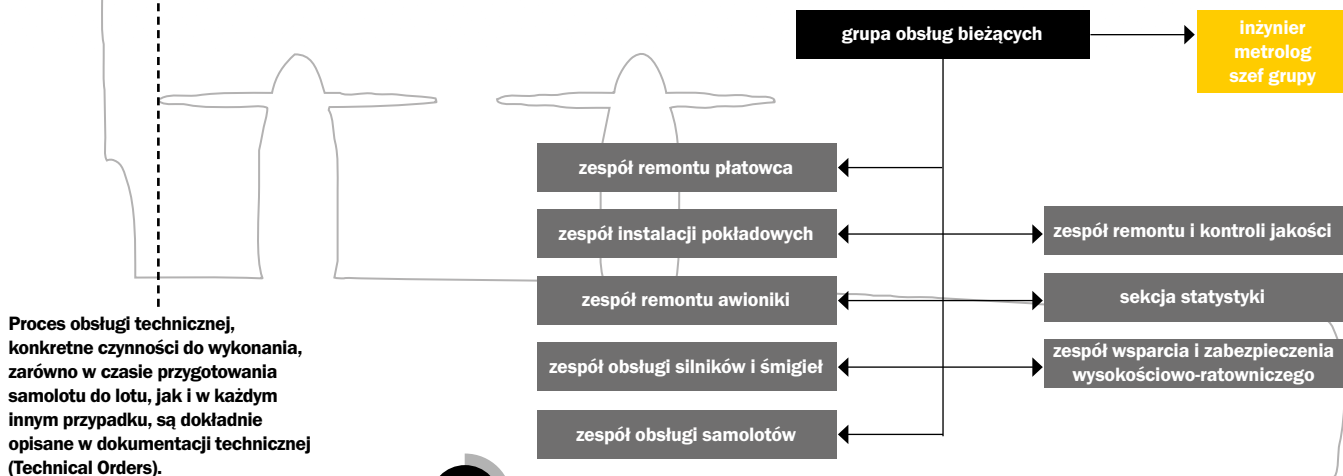
interesów i generowała przestoje w obsłudze okresowej albo w szkoleniu lotniczym.

Okazją do poprawy sytuacji była reorganizacja jednostek wojsk lotniczych w połowie 2010 roku. W jej wyniku samodzielne eskadry zostały wchłonięte przez zreformowane bazy lotnicze, które stały się zarówno jednostkami latającymi, jak i zabezpieczającymi. Strukturę pododdziałów służby inżynierijno-lotniczej z tamtego okresu przedstawiono na rysunku 2. Tym razem klucz wykonujący obsługi bieżące (Flight Line Maintenance) znalazł się w eskadrze obsługi C-130, M-28. Niestety, tutaj również popełniono błędy. Najdotkliwszy z nich polegał na przeniesieniu w całości klucza eksploatacji samolotów C-130 do eskadry obsługi. Nie wzięto pod uwagę, że znaczna część obsługi okresowych również jest wykonywana przez niego. Sytuacji nie ratował przepis, który pozwalał na oddelegowanie technika samolotu do eskadry technicznej na czas prac.

DOSKONALENIE

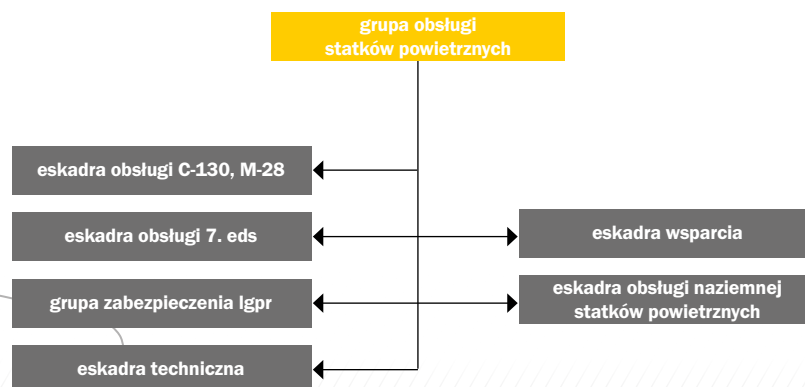
Problem rozwiązano dzięki powołaniu rozkazem dowódcy jednostki komponentu, w którego skład weszli żołnierze wydzieleni z eskadry lotnej, a przeznaczeni *stricte* do wykonywania prac w strukturze eskadry technicznej. Uzupełnienie struktury etatowej nie było możliwe ze względu na ścisłe przestrzeganie limitów ilościowych w poszczególnych jednostkach. Skutkowało to koniecznością likwidacji innych stanowisk służbowych w celu uzupełnienia brakujących. Takie działania jednak podjęto i udało się je zakończyć, tworząc w eskadrze

1. STRUKTURA ORGANIZACYJNO-ETATOWA PODODDZIAŁU WYKONUJĄCEGO OBSŁUGI SAMOLOTÓW C-130E



2.

STRUKTURA ORGANIZACYJNA PODODDZIAŁU SŁUŻBY INŻYNIERYJNO-LOTNICZEJ



Opracowanie własne

technicznej klucza obsługi samolotów C-130. Dużym ułatwieniem stała się też umowa serwisowa, podpisana po raz pierwszy w 2011 roku z Wojskowymi Zakładami Lotniczymi nr 2 w wyniku przetargu, ogłoszonego przez 33 Bazę Lotnictwa Transportowego. Dzięki niej serwisantowi zlecano usprawnianie agregatów i sprzętu obsługowego oraz wykonanie obsług w najbardziej newralgicznych specjalnościach. Od początku współpraca z WZL-2 układała się dobrze – wspólnie planowano i sporządzano harmonogramy prac, na bieżąco go aktualizowano oraz ewidencjonowano wykonane czynności, by dać zielone światło do rozpoczęcia kolejnych przeglądów. W WZL-2 ponadto wiele sprawdzeń wykonuje się metodami nieniszczącymi, które z różnych przyczyn nie mogą być stosowane przez personel SIL jednostki.

Nie zaprzestano też prac nad poprawą struktury etatowo-organizacyjnej. Okazało się, że istotny problem to brak wszystkich specjalistów (awionika, silniki i śmigła, instalacje pokładowe) w eskadrze obsługi i spowodowana tym konieczność angażowania żołnierzy eskadry technicznej w usuwanie wszelkich niesprawności. Gdy więc dowódca Sił Powietrznych pod koniec 2012 roku zainicjował powołanie zespołu ds. ustalenia wzorcowych struktur SIL, zaproponowano utworzenie klucza eksploatacji wyposażenia samolotów C-130 kosztem likwidacji stanowisk w eskadrze technicznej.

Obsługi okresowe są prowadzone zgodnie z modelem amerykańskim i składają się z cyklu czterech wykonywanych kolejno obsług (Isochronal Inspections) – ISO-1, ISO-2, ISO-3, ISO-4. Między nimi przypada jeszcze obsługa okresowa – Home Station Check (HSC). O systematycznym usprawnianiu obsługi platform C-130E najlepiej świadczy porównanie czasu jej wykonywania przedstawione w tabeli na str. 76.

Na tak ogromny postęp składa się kilka czynników. Z reguły długie przestoje były spowodowane brakiem części zamiennych. Jeśli je zamawiano w USA, czas oczekiwania na dostawę sięgał nawet kilku miesięcy (także w tzw. trybie awaryjnym). Wypracowano więc procedurę zamawiania zwiększonej liczby agregatów w przypadku wystąpienia jakiegokolwiek defektu. Efekt był zauważalny podczas ustalania kolejnych niesprawności, gdy wymagany podzespół był dostępny natychmiast.

Nie można przecenić zdobywanego przez personel doświadczenia. Zaangażowanie żołnierzy SIL, ich wysokie kwalifikacje i ciągłe samodoskonalenie, jak również stała wymiana doświadczeń z Amerykanami umożliwiły osiągnięcie sukcesu, jakim było wykonanie przez C-130 zadania lotniczego w Afganistanie (co w przypadku jednostki lotnictwa transportowego może być traktowane jako wyznacznik gotowości bojowej) zaledwie dziesięć miesięcy od dostawy pierwszego samolotu.

Proces obsługi technicznej, konkretne czynności do wykonania, zarówno w czasie przygotowania samolotu do lotu, jak i w każdym innym przypadku, są dokładnie opisane w dokumentacji technicznej (Technical Orders). Ustaleń tych nie można dowolnie interpretować, oraz, co się z tym łączy, nie ma miejsca na ich „ulepszenie” na poziomie jednostki wojskowej. Zgodnie z in-

strukcją służby inżynierjno-lotniczej lotnictwa Sił Zbrojnych RP wszelkie zmiany zasad eksploatacji technicznej i remontu sprzętu lotniczego mogą być wprowadzane tylko po zatwierdzeniu przez głównego inżyniera wojsk lotniczych (GIWL). W przypadku samolotów C-130, w porównaniu z innymi statkami powietrznymi, zmian w dokumentacji jest stosunkowo dużo – są one dokonywane przez odpowiednie instytucje w USA, następnie zatwierdzane i wprowadzane do użytku przez Szefostwo Techniki Lotniczej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, na którego czele stoi GIWL.

Przykładem częstotliwości zmian może być dokument normujący zasady wykonywania obsług okresowych ISO. W ciągu czterech lat eksploatacji samolotów C-130 w Siłach Powietrznych nastąpiły dwie bardzo poważne zmiany co do ich zakresu i częstotliwości (pierwotnie były one wykonywane co 365 dni, potem co 450 dni, obecnie jest to 540 dni), nie licząc mniejszych zmian, dotyczących wybranych czynności.

Należy pamiętać, że każda poprawka jednego dokumentu wymusza wprowadzenie zmiany w kolejnych z nim związanych (karty technologiczne, katalogi części itp.) i w zasadzie uniemożliwia długofalowe planowanie działalności. Oducza też, niejako przy okazji, tak popularnego wcześniej wykonywania obsług „na pamięć” na rzecz ciągłego korzystania z dokumentacji.

DRUGA STRONA MEDALU

Przeszkodą, utrudniającą właściwe dopracowanie procedur i stosowanie ich w bieżącej działalności, jest dynamika zmian charakterystyczna chyba dla całych sił zbrojnych. Jak wspomniano, już sama zmiana rodzaju lotnictwa z bojowego na transportowe była swoistym szokiem. Nie był to jednak koniec „niespodzianek” szykowanych dla 33 Bazy. Reorganizacja z 2010 roku doprowadziła do użytkowania w jednej jednostce sześciu typów statków powietrznych (samolotów i śmigłowców), produkcji rosyjskiej, polskiej i amerykańskiej, z diametralnie różnymi systemami obsługowymi. Niektóre struktury, przewidziane dla pięciu samolotów C-130, nagle musiały się uporać z taką różnorodnością sprzętu, że (wziąwszy pod uwagę braki w ukompletowaniu) prawidłowa realizacja wszystkich zadań była prawie niemożliwa.

Kolejnym „wstrząsem” stało się utworzenie w Powidzu eskadry działań specjalnych i zadanie przygotowania infrastruktury i personelu do wykonywania obsług okresowych śmigłowców Mi-17 i Mi-24. Przy braku idącego za tym zwiększenia liczby stanowisk stało się oczywiste, że wpłynie to negatywnie na eksploatację pozostałych statków powietrznych, w szczególności C-130. Priorytetowe traktowanie eskadry działań specjalnych praktycznie zatrzymało pozyskiwanie personelu do obsługi C-130 (od którego jest wymagane nie tylko przygotowanie techniczne, lecz również dobra znajomość języka angielskiego). Mimo trudności, sposób organizacji obsług okresowych samolotów C-130 w eskadrze technicznej, jak również obsług bieżących w eskadrze obsługi, zyskuje bardzo pozytywne opinie wśród obcokrajowców wizytujących naszą bazę. ■

Żandarmeria wymierza mandat

PRZEPISY DOTYCZĄCE UPRAWNIENÍ ŻANDARMERII WOJSKOWEJ DO **NAKLADANIA MANDATU KARNEGO** BUDZĄ WIELE WĄTPLIWOŚCI INTERPRETACYJNYCH.

Anna Szadkowska



Autorka jest specjalistką w zespole prawnym w Komendzie Głównej Żandarmerii Wojskowej.

Problematyka ta jest uregulowana w dwóch aktach prawnych. Rozważania na ten temat rozpoczniemy jednak od przypomnienia podstawowej zasady, wynikającej z *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* (DzU 1997 nr 78 poz. 483 z późn. zm), jaką jest zasada legalizmu.

Zgodnie z art. 7 ustawy zasadniczej, organy władzy publicznej działają na podstawie i w granicach prawa. Norma ta zakazuje domniemania kompetencji organu władzy publicznej i tym samym nakazuje, by podstawą jego wszelkich działań były uprawnienia wyraźnie określone¹. O ile zatem jednostka ma swobodę działania zgodnie z zasadą, że co nie jest zabronione, jest dozwolone, organy władzy publicznej mogą działać tylko, jeżeli prawo je do tego upoważnia. Obywatel natomiast może zawsze się domagać podania podstawy prawnej, na jakiej organ podjął konkretną decyzję.

Postępowanie mandatowe ma charakter szczególny. W literaturze przyjmuje się, że nakładanie grzywny w drodze mandatu nie jest orzekaniem². Zgodnie z kodeksem postępowania w sprawach o wykroczenia³ (dalej: kpsow) jest to jedna z możliwości rozstrzygnięcia w przypadku wykroczenia (art. 32 § 1).

Mandat karny jest zawsze nakładany za zgodą sprawcy (art. 97 § 2 i 3 kpsow). W wypadku jej braku, sprawa jest kierowana do sądu (art. 97 § 3, art. 99 kpsow). Postę-

powanie mandatowe jest więc swoistym pozasądowym postępowaniem zastępczym⁴.

Nałożony mandat karny staje się prawomocny z chwilą, gdy ukarany pokwituje jego odbiór (art. 98 § 3 kpsow). Oznacza to, że nie można wszcząć i prowadzić kolejnego postępowania w sprawie o to samo wykroczenie w stosunku do tej samej osoby, gdyż jedno już zostało zakończone przez przyjęcie mandatu (art. 5 § 1 pkt 8 kpsow). Nawet gdyby sprawca nie uregulował go (mandat kredytowy), nie będzie podstaw do wystąpienia do sądu z wnioskiem o ukaranie. Przyjęty mandat podlega natomiast egzekucji (art. 100 kpsow). Może być również wystawiony tak zwany mandat zaoczny. Wówczas jednak, ponieważ w ogóle nie dochodzi do przyjęcia mandatu, postępowanie nie jest zakończone prawomocnie⁵.

W razie odmowy przyjęcia mandatu karnego lub nieuiszczenia w wyznaczonym terminie grzywny nałożonej mandatem zaocznym, właściwy organ występuje do sądu z wnioskiem o ukaranie (art. 99 kpsow).

Żandarmeria Wojskowa może nakładać grzywny w drodze mandatu karnego zgodnie z kodeksem postępowania w sprawach o wykroczenia i ustawą z 24 sierpnia 2001 roku o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (DzU 2013 poz. 568 z późn. zm.) – dalej ustawy o ŻW. Na podstawie art. 95 § 1 kpsow, *Postępowanie mandatowe prowadzi Policja, a in-*

¹ Postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 23 sierpnia 2011 r. II FSK 476/11.

² Por. np.: T. Grzegorzczak: *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Komentarz*. Warszawa 2005, s. 64 i nast.; T. Lewiński: *Komentarz do kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia*. Warszawa 2007, s. 15 i nast.

³ *Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia*. DzU 2001 nr 106 poz. 1148. Tekst jednolity: DzU 2013 poz. 359.

⁴ T. Grzegorzczak: *Kodeks postępowania...*, op.cit., s. 67.

⁵ Brak podstaw do przyjęcia przeszkody procesowej z art. 5 § 1 pkt 8 kpsow.



S. GUZOWSKA



ne organy, gdy przepis szczególny tak stanowi. Takim uregulowaniem szczególnym, przyznającym kompetencje Żandarmerii Wojskowej do stosowania trybu mandатовego, jest art. 85 § 2 kpsow. Zgodnie z nim Żandarmerii Wojskowej w stosunku do osoby, która popełniała wykroczenie podlegające orzecznictwu sądów wojskowych, przysługują uprawnienia i obowiązki Policji, wynikające z kpsow. Osobami takimi w myśl jego art. 10 § 1 są:

1) żołnierze w czynnej służbie wojskowej, którzy popełnili wykroczenie:

a) przeciwko organowi wojskowemu lub innemu żołnierzowi;

b) podczas pełnienia obowiązków służbowych lub w związku z nimi, w obrębie obiektu wojskowego albo wyznaczonego miejsca przebywania, na szkodę wojska lub z naruszeniem obowiązku wynikającego ze służby wojskowej;

c) podczas pobytu za granicą, w rozumieniu ustawy z 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa (DzU 1998 nr 162 poz. 1117; DzU 2004 nr 210 poz. 2135).

2) Żołnierze sił zbrojnych państw obcych, przebywający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz członkowie personelu cywilnego, jeżeli pełnią obowiązki służbowe, o ile ustawa lub umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, nie stanowi inaczej.

Na podstawie art. 17 ust. 1 pkt. 7 ustawy o ŻW, *Żołnierze Żandarmerii Wojskowej, wykonując zadania, o których mowa w art. 4, wobec osób określonych w art. 3 ust. 2 mają prawo nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia, na zasadach i w trybie określonym dla funkcjonariuszy Policji w przepisach o postępowaniu w sprawach o wykroczenia.*

Art. 3 ust 2 ustawy o Żandarmerii W wymienia, oprócz osób z art. 10 kpsow, również:

1) pracowników zatrudnionych w jednostkach wojskowych:

a) w związku z ich zachowaniem się podczas pracy w tych jednostkach,

b) w związku z popełnieniem przez nich czynu zabronionego przez ustawę pod groźbą kary, wiążącego się z tym zatrudnieniem;

2) osoby przebywające na terenach lub w obiektach jednostek wojskowych;

3) inne osoby niż określone w art. 3 ust. 2 pkt 1–4, podlegające orzecznictwu sądów wojskowych albo jeżeli wynika to z odrębnych przepisów;

4) osoby niebędące żołnierzami, jeżeli współdziałają z osobami, o których mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1–5, w popełnieniu czynu zabronionego przez ustawę pod groźbą kary albo też jeżeli dokonują czynów zagrażających dyscyplinie wojskowej, albo czynów przeciwko życiu lub zdrowiu żołnierza, albo mieniu wojskowemu.

Oba te akty prawne dały podstawę do wydania rozporządzenia, zawierającego wykaz wykroczeń, za które żołnierze Żandarmerii Wojskowej mogą nakładać man-

ODWOŁANIE JEST MOŻLIWE

Prawomocny mandat karny może zostać uchylony wyłącznie w sytuacji, jeżeli grzywnę nałożono za czyn niebędący czynem zabronionym jako wykroczenie. Uchylenie następuje na wniosek ukaranego, złożony w terminie zawitym (nieprzekraczalnym) siedmiu dni od daty uprawomocnienia się mandatu, lub z urzędu (art. 101 § 1 kpsow). Uprawniony do uchylenia prawomocnego mandatu karnego jest sąd właściwy do rozpoznania sprawy. Przed wydaniem postanowienia sąd może nakazać sprawdzenie, czy istnieją podstawy do uchylenia mandatu karnego (art. 101 § 2 kpsow). Uchylając mandat karny, nakazuje się podmiotowi zwrot uiszczony kwoty na rachunek, z którego pobrano grzywnę (art. 101 § 3 kpsow).

daty karne. I tak art. 95 § 2 kpsow stanowi, że wykaz tych wykroczeń określają w drodze rozporządzeń odpowiednio minister spraw wewnętrznych oraz minister obrony narodowej w porozumieniu z ministrem sprawiedliwości. Art. 19 ustawy o ŻW z kolei daje takie upoważnienie ministrowi obrony narodowej, w porozumieniu z ministrem sprawiedliwości i ministrem spraw wewnętrznych. Od 1 lipca 2003 roku został uchylony art. 95 § 2 kpsow⁶. W wyniku tej nowelizacji Policja i ŻW uzyskały możliwość nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za każdego rodzaju wykroczenie, z zastrzeżeniem, że Żandarmeria Wojskowa może je stosować wobec osób wskazanych w art. 10 § 1 kpsow.

Ustawodawca, uchylając podstawę prawną do wydania rozporządzenia, zawartą w art. 95 § 2 kpsow, nie odniósł się do uregulowań znajdujących się w ustawie o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych. Powstał zatem swoisty dualizm. Z jednej strony kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia pozwala Żandarmerii Wojskowej na nakładanie grzywien w postępowaniu mandatowym za wszystkie wykroczenia z ograniczeniem podmiotowym, wynikającym z art. 10 § 1 kpsow, z drugiej – ustawa o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych daje żandarrom szersze uprawnienia w wypadku właściwości podmiotowej, jednak ogranicza listę wykroczeń.

W tym miejscu należy dokonać krótkiej analizy przepisów art. 10 kpsow w związku z art. 85 kpsow.

Art. 10 kpsow stanowi zarówno o właściwości podmiotowej, jak i przedmiotowej sądu wojskowego. Zwrot: *w sprawach o wykroczenia*, wskazuje, iż chodzi o wszystkie wykroczenia ujęte w kodeksie wykroczeń i przepisach innych ustaw. Druga część uregulowania wskazuje natomiast właściwość podmiotową. Zastrzeżenie w art. 10 § 1 pkt 1 a, b, c kpsow budzą jedynie okoliczności popełnienia wykroczenia. Takie rozumienie

⁶ Artykuł ten został uchylony Ustawą z dnia 22 maja 2003 r. o zmianie ustawy Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. DzU 2003 nr 109 poz. 1031.

omawianego zapisu wynika z tego, że norma zawarta w art. 10 kpsow nie jest skonstruowana tak, jak art. 647 kodeksu postępowania karnego (dalej kpk)⁷. To znaczy nie ma wyliczonych wykroczeń, w stosunku do których właściwy byłby sąd wojskowy. Art. 647 kpk wyznacza racjonalny podział właściwości w sprawach o przestępstwa między sądami wojskowymi a powszechnymi.

Zwrot zawarty w art. 85 kpsow: *która popełniła wykroczenie podlegające orzecznictwu sądów wojskowych*, należy natomiast interpretować jako każde wykroczenie, wynikające z kodeksu wykroczeń i przepisów innych ustaw. Prokurator wojskowy jest oskarżycielem przed sądami wojskowymi w sprawach o wykroczenia. Pozostałe uprawnienia, a więc inne niż oskarżycielskie, jakie w sprawach o wykroczenia, należących do orzecznictwa sądów powszechnych, ma Policja, przysługują tu Żandarmerii Wojskowej. Dotyczy to takich uprawnień, jak na przykład prowadzenie czynności wyjaśniających, zatrzymanie osoby, dokonywanie przeszukań, zajęcie przedmiotów, wymierzanie mandatów czy wykonywanie poleceń prokuratora wojskowego i sądu⁸.

Porównując uregulowania kodeksowe z znajdującymi się w ustawie o ŻW i wojskowych organach porządkowych, należy wykazać ich nielogiczność.

Ustanawiając art. 95 § 2 kpsow, pierwotnym celem ustawodawcy było prawdopodobnie rozdzielenie wykroczeń, za które mogliby nałożyć grzywnę w drodze mandatu karnego policjanci i żołnierze Żandarmerii Wojskowej. Jednak rozporządzenie, na podstawie tej delegacji ustawowej, w stosunku do Żandarmerii Wojskowej nigdy nie zostało wydane⁹. Wskazać również należy, że ustawa o ŻW i kpsow zostały wydane dokładnie w tym samym dniu – 24 sierpnia 2001 roku, są aktami równorzędnymi, zatem nie da się w tym wypadku zastosować podstawowych metod wykładni prawa.

W wyniku nowelizacji kpsow, art. 10 kpsow i art. 3 ustawy o ŻW kolidują ze sobą. Właściwość podmiotowa Żandarmerii Wojskowej jest bowiem rozszerzona o grupę osób niewymienionych w art. 10 kpsow.

Można również powiedzieć, iż uregulowania zawarte w art. 17 ust. 1 pkt 7 i art. 19 ustawy o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych są przepisami szczególnymi w stosunku do uregulowania zawartego w kpsow. Należy jednak zwrócić uwagę na główny cel nowelizacji kpsow z 2003 roku. Chodziło o rozszerzenie możliwości stosowania trybu mandatowego przy zachowaniu przesłanek określonych w art. 96 § 1 i 2 kpsow¹⁰, co miało skutkować przekazaniem maksymalnej liczby spraw do postępowania pozasądowego¹¹.

W literaturze pojawia się pogląd, iż wobec uchylecia w 2003 roku art. 95 § 2 kpsow, rozporządzenie wydane na podstawie art. 19 ustawy o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych straciło moc¹². Odmiennego zdania jest natomiast prof. Tomasz Grzegorzczak. Uważa on, iż zasadnie kwestionuje się prawidłowość rozporządzenia, gdyż w chwili jego wydania obowiązywał jeszcze także wspomniany art. 95 § 2 kpsow, też wymagający takiego rozporządzenia. Zatem rozporządzenie to może obecnie najwyżej poszerzać zakres trybu mandatowego Żandarmerii Wojskowej na czyny osób innych niż podlegające orzecznictwu sądów wojskowych, a wykryte przez żandarmerię¹³.

Z poglądem prof. Grzegorzczaka nie można się zgodzić, gdyż przy takim rozumieniu przepisów mielibyśmy następujący tryb postępowania: w wypadku osób wymienionych w art. 10 kpsow stosowano by ogólną zasadę zawartą w art. 85 § 2 kpsow, natomiast w przypadku pozostałych – wymienionych w art. 3 ust. 2 ustawy o Żandarmerii Wojskowej – rozporządzenie wydane na podstawie art. 19 ustawy o Żandarmerii Wojskowej.

Należy również zwrócić uwagę na status ŻW. Na podstawie art. 1 swojej ustawy jest ona wyspecjalizowaną służbą, wchodzącą w skład Sił Zbrojnych RP. Artykuł ten już ogranicza pole działania ŻW w ramach sił zbrojnych. Celem ustawodawcy było zatem stworzenie w ich obrębie policji wojskowej z zadaniami, jakie przysługują policji cywilnej. Dlatego też konstrukcja przepisów, wynikająca z kpsow, w pełni odzwierciedla podstawowy cel ŻW. Ponadto jeżeli wołą ustawodawcy byłoby zakwalifikowanie ŻW do organów mogących nakładać grzywnę w drodze mandatu karnego, to – po pierwsze – nie byłaby ona wymieniona w kpsow. Po drugie, rozporządzenie dotyczące wykroczeń byłoby wydane na podstawie art. 95 § 4 kpsow, tak jak nastąpiło to w wypadku wyspecjalizowanych organów typu Państwowa Straż Łowiecka, Państwowa Straż Rybacka, które mają wydzielone zadania. Organy te mogą nakładać grzywnę w drodze mandatu karnego za wykroczenia wynikające z poszczególnych rozporządzeń, czyli mają zawężoną właściwość przedmiotową, natomiast grzywnę mogą nałożyć na każdego obywatela, który popełni wykroczenie wynikające z kompetencji danego organu. W wypadku ŻW nie ma wyraźnie wskazanych granic właściwości do nakładania przez nią grzywnien w drodze mandatu karnego. Żandarmeria jest w siłach zbrojnych formacją o charakterze policyjnym i omawiane uprawnienie powinno wynikać jedynie z kodeksu w sprawach o wykroczenia, tak jak jest to w wypadku Policji. ■

⁷ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku Kodeks postępowania karnego. DzU 1997 nr 89 poz. 555.

⁸ T. Grzegorzczak: *Kodeks postępowania w sprawach...*, op.cit., s. 340.

⁹ Minister spraw wewnętrznych i administracji wydał 11 października 2002 r. rozporządzenie w sprawie wykroczeń, za które policjanci mogą nakładać grzywny w drodze mandatu karnego oraz dotyczące wysokości mandatów karnych nakładanych przez policjantów za poszczególne rodzaje wykroczeń. DzU 2002 nr 174 poz. 1430.

¹⁰ Uzasadnienie do Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o zmianie ustawy – *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia*. DzU 2003 nr 109 poz. 1031.

¹¹ J. Jakubowska-Hara: *Grzywna w prawie wykroczeń. Model ustrojowy i praktyka*. Warszawa 2004, s. 234.

¹² A. Skowron: *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Komentarz*. Warszawa 2006, s. 371.

¹³ T. Grzegorzczak: *Kodeks postępowania w sprawach...*, op.cit., s. 361.

Czy system dogonił czas?

WPROWADZANIE NOWEGO SYSTEMU NAJPIERW OBUDZIŁO DEMONY. POWSZECHNA NIECHĘĆ DO NIEGO BYŁA ODCZUWALNA NA KAŻDYM KROKU. I CHOĆ NIE WSZYSTKO POSZŁO ZGODNIE Z PLANEM, WARTO POWIEDZIEĆ O TYM, CO SIĘ UDAŁO.

Płk **Krzysztof Marciniak**



Autor jest szefem Oddziału Organizacyjno-Planistycznego Zarządu Planowania Logistyki – P4 Sztabu Generalnego WP.

Od początku 2013 roku wojskowe oddziały gospodarcze (WOG) oraz wybrane jednostki Marynarki Wojennej i Sił Powietrznych, którym te funkcje powierzono, rozpoczęły realizację zadań w terytorialnym systemie zabezpieczenia. Liczba sformowanych WOG wynikała z wniosków i rekomendacji programu pilotażowego, zaaprobowanego przez ministra obrony narodowej w 2007 roku i prowadzonego do 2010 roku. Głównym jego założeniem było stworzenie rozwiązań, które zdjęłyby z dowódców odpowiedzialność za zadania związane z realizacją budżetu, organizowaniem przetargów, obsługą infrastruktury, zaopatrywaniem czy pozyskiwaniem usług logistycznych.

Pomysł ten zrodził się z postulatów samych dowódców, o czym niewiele już dzisiaj pamięta. W latach 1999–2003 gospodarka materiałowa i wypełnianie funkcji dysponenta środków budżetowych III stopnia, zgodnie z przepisami prawa powszechnego, sprawiała dowódcom jednostek wiele trudności. W efekcie, zamiast skupiać się na szkoleniu wojsk, byli zmuszeni poświęcać uwagę studiowaniu skomplikowanych regulacji prawnych.

PROGRAM PILOTAŻOWY

Początkowo zakładano utworzenie dwunastu wojskowych oddziałów gospodarczych, ostatecznie powstały cztery – we Wrocławiu, Gliwicach, Ustce i Dęblinie. Mimo niechęci do projektu, zabiegów i prób jego zamknięcia, program pilotażowy oddzielenia funkcji gospodarczo-finansowych od operacyj-

no-szkoleniowych w jednostkach został przeprowadzony.

Warto przypomnieć jego efekty. Po pierwsze, osiągnięto główny cel projektu, czyli radykalnie zmniejszono zaangażowanie dowódców jednostek w sprawy gospodarczo-finansowe, które zdaniem uczestników programu sięgało 60–70 procent ich czasu służbowego. „Teraz nareszcie mogę się zająć szkoleniem i pisanie instrukcji”, „Zmniejszyła się radykalnie ilość rozpatrywanych przeze mnie dokumentów i pism”, „Teraz nie zaprzęgam sobie głowy przetargami i całą tą dokumentacją” – to autentyczne wypowiedzi dowódców biorących w nim udział.

Po drugie, zmniejszono struktury administracyjne, osiągając bardzo dobre wskaźniki efektywności. Przed wdrożeniem programu wskaźnik efektywności, mierzony stosunkiem liczby etatów zabezpieczających do zabezpieczanych, wynosił w jednostkach średnio 1:3, natomiast w programie pilotażowym 1:8 (1:12 w 2 WOG).

Po trzecie, wdrożono wiele rozwiązań nowatorskich, takich jak outsourcing, działy zaopatrzenia czy jednolity plan przydziałów gospodarczych resortu obrony narodowej, dotychczas niefunkcjonujący w siłach zbrojnych.

Program pilotażowy, oprócz wprowadzenia racjonalnych rozwiązań, ujawnił jednocześnie wiele problemów w funkcjonowaniu jednostek i, niestety, całych sił zbrojnych. Dotyczyły one głównie braku zintegrowanego systemu informatycznego, wspo-



SYSTEM LOGISTYCZNY POTRZEBUJE PRECYZYJNEJ ODPOWIEDZI NA CZTERY KRÓTKIE PYTANIA: ILE? CO? GDZIE? KIEDY TRZEBA DOSTARCZYĆ?

magającego dowodzenie i zarządzanie zasobami, słabej koordynacji planowania zamierzeń organizacyjnych i szkoleniowych w zabezpieczanych jednostkach z systemem planowania budżetowego obowiązującym w resorcie obrony narodowej oraz znacznego ograniczenia zdolności logistycznych zabezpieczanych jednostek.

Dzięki tak zwanemu efektowi lupy, polegającemu na ujawnieniu i uwypukleniu w WOG wielu wad i niedomagań w funkcjonowaniu sił zbrojnych, rozpoczęto prace nad zmianami systemowymi. Przystąpiono do opracowywania nowych przepisów dotyczących gospodarki w poszczególnych służbach, zmieniono przepisy wewnętrzne odnoszące się do ochrony obiektów oraz wprowadzono regulacje związane z zadaniami mobilizacyjnymi. Zmieniono także podejście do podziału terytorialnego garnizonów, które początkowo obejmowały zaledwie 20–30 procent obszaru kraju, oraz wdrożono system planowania potrzeb.

Trzeba jeszcze wspomnieć o opiniach wyrażanych przez dowódców jednostek zabezpieczanych, które zmieniały się ze skrajnie negatywnych, na początku, w pozytywne w czasie trwania programu. Należy tu podzielić opinie tych, którzy przed rozpoczęciem programu pilotażowego nie byli dysponentami środków budżetowych III stopnia (te były zawsze pozytywne), i tych, których tej funkcji pozbawiono. Niektórzy z trudem odnajdowali się w nowej roli, a ich oceny,

szczególnie na początku programu, były nacechowane emocjami negatywnymi.

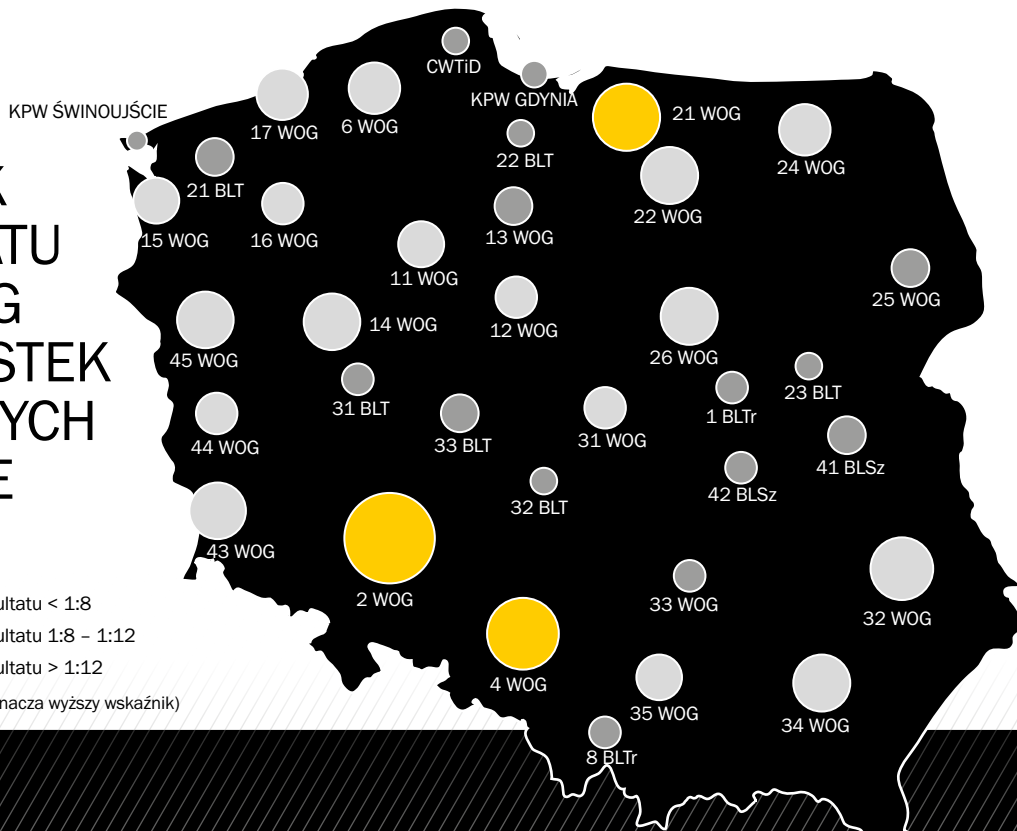
Całościową ocenę programu pilotażowego przeprowadzono w maju 2010 roku na kolegium szefa Sztabu Generalnego WP z dowódcami rodzajów sił zbrojnych. Postępy we wprowadzaniu jednolitego indeksu materiałowego (JIM), podjęcie prac nad zmianą przepisów o gospodarowaniu mieniem, a także pozytywne wyniki z eksploatacji próbnej systemu informatycznego w 2 Wojskowym Oddziale Gospodarczym stanowiły podstawę do zarekomendowania ministrowi obrony narodowej wniosku o wprowadzenie programu w całość Siłach Zbrojnych RP.

PORZĄDKOWANIE CHAOSU

Terytorialny system zabezpieczenia jednostek w garnizonach, oparty na wojskowych oddziałach gospodarczych i jednostkach pełniących te funkcje, wprowadzono w latach 2011–2012 (rys. 1). W pierwszym etapie sformowano czternaście oddziałów, w drugim – sześć kolejnych, funkcje takich oddziałów powierzono też trzynastu wybranym jednostkom Sił Powietrznych (bazy lotnicze) i Marynarki Wojennej (komendy portów wojennych i Centrum Wsparcia Telematycznego i Dowodzenia MW). Podjęto też decyzję o rozformowaniu pilotażowego WOG w Dęblinie. Formowanie wojskowych oddziałów gospodarczych prowadzono równoległe z zaplanowanymi

RYS. 1. MIERNIK REZULTATU DLA WOG I JEDNOSTEK PEŁNIĄCYCH FUNKCJE WOG

- Wartość miernika rezultatu < 1:8
 - Wartość miernika rezultatu 1:8 - 1:12
 - Wartość miernika rezultatu > 1:12
- (Większa średnica koła oznacza wyższy wskaźnik)



PROGRAM PILOTAŻOWY UJAWNIŁ **WIELE PROBLEMÓW** W FUNKCJONOWANIU JEDNOSTEK I CAŁYCH SIŁ ZBROJNYCH. DOTYCZYŁY ONE GŁÓWNIEM BRAKU ZINTEGROWANEGO SYSTEMU INFORMATYCZNEGO, WSPOMAGAJĄCEGO DOWODZENIE I ZARZĄDZANIE ZASOBAMI

zmianami w całym systemie logistyki Sił Zbrojnych RP. W miejsce pododdziałów zaopatrzenia i remontowych powstawały bataliony logistyczne w brygadach i kompanie logistyczne w batalionach, a w sztabach jednostek wzmacniano komórki planowania logistycznego.

Jednostki przekazujące zadania oddziałów gospodarczych do wojskowych oddziałów gospodarczych musiały jednocześnie, w warunkach ograniczonych stanów etatowych komórek zarządzających logistyką i finansami (część etatów przekazano do WOG), wykonywać normalne zadania szkoleniowe, a ponadto zabezpieczać jednostkę do czasu osiągnięcia przez WOG wymaganych zdolności. Na przejęcie przez ośrodki zadań gospodarczych, finansowych, mobilizacyjnych, ochrony obiektów i innych, zgodnie z planem przydziałów gospodarczych, od jednostek wojskowych, które ostatecznie traciły funkcje oddziałów gospodarczych, przewidziano cały rok.

Wdrażanie nowego systemu obudziło demony. Nieodrobione lekcje w programie pilotażowym, spowodowane ograniczeniem jego zasięgu, dały o sobie znać. Powszechna niechęć do wprowadzania nowego systemu była odczuwana na każdym kroku, choć nie mówiło się o tym głośno. Krytyczne uwagi i komentarze można było znaleźć jedynie na forach mundurowych i kilku popularnych blogach. Materialnym odzwierciedleniem złej atmosfery wokół WOG, szcze-

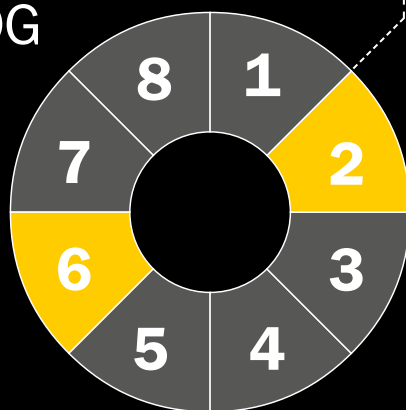
gólnie w początkowej fazie wdrażania, były meldunki z postępu procesu oraz o nastrojach kadry.

Każdą uwagę i problem członkowie zespołu szczegółowo rozpatrywali i analizowali. Osobiście uczestniczyłem w wyjaśnianiu większości z nich i z przykrością muszę stwierdzić, że znaczna ich część nie znajdowała potwierdzenia w rzeczywistości, a była czasem wygodną przykrywką dla własnych zaniedbań. W efekcie na najwyższe szczeble resortu obrony trafiały informacje o problemach, które nie istniały lub dotyczyły zupełnie innych jednostek. Aby zobrazować opisywany problem, przytoczę jedno ze zdarzeń.

W pewnej jednostce dowódca poinformował ministra, że założenia funkcjonowania wojskowego oddziału gospodarczego zmuszają go do wykonywania badań technicznych pojazdów w odległym o 60 kilometrów garnizonie, podczas gdy za bramą znajduje się cywilna stacja kontroli pojazdów. Po zbadaniu sprawy okazało się, że nikt dowódcy do niczego nie zmuszał. Przekazano mu tylko, że przeprowadzanie badań technicznych w stacji cywilnej wymaga, aby o tym poinformować WOG odpowiednio wcześniej, by można było zaplanować na to stosowne środki finansowe. Niestety, dowódca takich potrzeb nie zgłosił. Przemilczał ponadto fakt, że owa cywilna stacja nie była przystosowana do badań pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych RP.

RYS. 2. ŚREDNIA OCENA WOG

- Stan wymagany
- Odstępstwa od stanu wymaganego nie wpływają na realizację zadań
- Odstępstwa od stanu wymaganego wpływają na realizację zadań
- Nieosiągnięcie stanu wymaganego, brak realizacji zadań



KRYTERIA OCENY

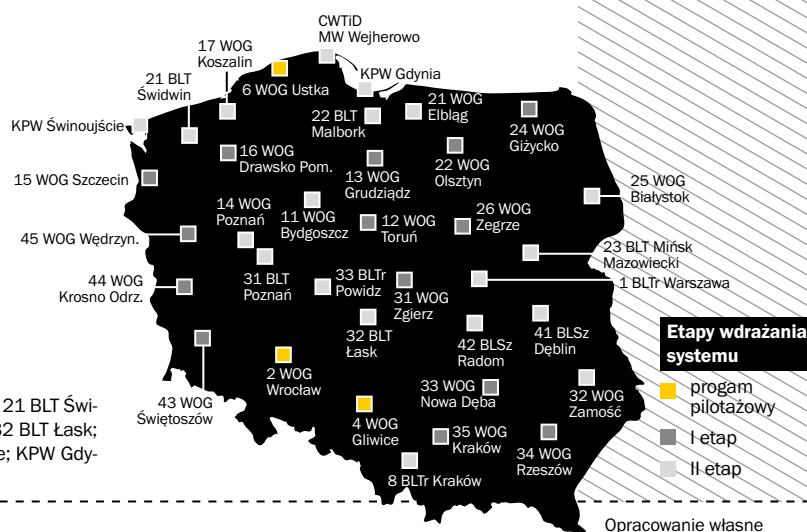
- 1. Dokumentacja** – wdrożono wszystkie niezbędne dokumenty dotyczące funkcjonowania WOG
- 2. Obsada stanowisk służbowych** – 83%
- 3. Przejmowanie pracowników wojska (art.231)** – osiągnięto przewidywany poziom zatrudnienia
- 4. Infrastruktura ogólna** – dostosowana do funkcjonowania WOG
- 5. Infrastruktura teleinformatyczna** – przygotowana do funkcjonowania systemów informatycznych
- 6. Wdrażanie ZWSI RON** – eksploatacja użytkowa (12–33%), eksploatacja próbna (22–62%), faza przedwdrożeniowa (2–5%)
- 7. Przyjmowanie mienia z JW** – przyjęto 100%
- 8. Planowanie budżetowe** – opracowano budżety na 2013 r.

RYS. 3. PODZIAŁ TERYTORIALNY WOG

(stan na 01.01.2014 r.)

Wojskowe oddziały gospodarcze: 2 WOG Wrocław; 4 WOG Gliwice; 6 WOG Ustka; 11 WOG Bydgoszcz; 12 WOG Toruń; 13 WOG Grudziądz; 14 WOG Poznań; 15 WOG Szczecin; 16 WOG Drawsko Pom.; 17 WOG Koszalin; 21 WOG Elbląg; 22 WOG Olsztyn; 24 WOG Giżycko; 25 WOG Białystok; 26 WOG Zegrze; 31 WOG Zgierz; 32 WOG Zamość; 33 WOG Nowa Dęba; 34 WOG Rzeszów; 35 WOG Kraków; 43 WOG Świętoszów; 44 WOG Krosno Odrz.; 45 WOG Wędrzyn.

Jednostki pełniące funkcje WOG: 1 BLTr Warszawa; 8 BLTr Kraków; 21 BLT Świdwin; 22 BLT Malbork; 23 BLT Mińsk Mazowiecki; 31 BLT Poznań; 32 BLT Łask; 33 BLTr Powiż; 41 BLSz Dęblin; 42 BLSz Radom; KPW Świnoujście; KPW Gdynia; CWTiD; CWTiD MW Wejherowo



Opracowanie własne

Przedstawię również zasadny problem, który polegał na swobodnej i indywidualnej interpretacji prawa w jednym z wojskowych oddziałów gospodarczych. Żołnierzom w okresie wakacyjnym odmówiono wypłaty części gratyfikacji urlopowej na dzieci kończące szkoły, mimo że nie osiągnęły 25 roku życia. Interwencja w tej sprawie spowodowała przywrócenie wypłat.

MONITOROWANIE SYSTEMU

Szef Sztabu Generalnego WP, gdy pierwsze wojskowe oddziały gospodarcze rozpoczęły wykonywanie zadań, polecił, aby szef Zarządu Planowania Logistycznego – P4 SGWP, który z racji pełnienia funkcji organizatora systemu logistycznego jest odpowiedzialny za planowanie jego rozwoju oraz monitorowanie, objął nadzorem wdrażanie całego systemu. Nadzór ten był prowadzony przez zespół złożony z przedstawicieli wszystkich zainteresowanych komórek i jednostek organizacyjnych resortu obrony narodowej od lutego 2012 do kwietnia 2013 roku we wszystkich garnizonach, w których utworzono wojskowe oddziały gospodarcze lub którym powierzono pełnienie tej funkcji. Sporządzone meldunki posłużyły do opracowania raportu dla ministra obrony narodowej. Średnia ocena wszystkich wojskowych oddziałów gospodarczych i jednostek pełniących ich funkcje (rys. 2) wskazuje, że osiągnęły

one zdolność do wykonywania zadań w terytorialnym systemie zabezpieczenia jednostek.

INFORMATYZACJA

Stopień przeindeksowania mienia w jednostkach wojskowych, czyli nadania nowych numerów indeksowych w jednolitym indeksie materiałowym, jak wynikało z informacji osób odpowiedzialnych za ich nadawanie, wskazywał, że od stycznia 2011 roku w wojskowych oddziałach gospodarczych płynnie będzie można rozpocząć pierwszą fazę wdrażania systemu informatycznego wspomagającego zarządzanie mieniem wojska (ZWSI RON).

Niestety, realny stopień przeindeksowania mienia okazał się znacznie niższy, co skutecznie opóźniło wdrażanie systemu informatycznego. Ponadto pojawił się problem niespójności indeksów przejmowanych z różnych oddziałów gospodarczych.

Gdy w wojskowych oddziałach gospodarczych uporano się z nadawaniem i ujednoczeniem indeksów materiałowych, kolejnym problemem okazał się stan infrastruktury teleinformatycznej, w tym brak sieci lub ograniczony ich zasięg albo za mała przepustowość już istniejących. Wynikało to z faktu, że wielu dowódców garnizonów przeznaczano na siedziby wojskowych oddziałów gospodarczych budynki w złym stanie technicznym, często wymagające natychmiastowego remontu lub wyłączone z eksploatacji. Prio-

rytetem stała się budowa niezbędnych sieci teleinformatycznych i punktów dostępowych systemu MIL-WAN oraz doprowadzenie pomieszczeń służbowych do właściwych standardów.

Teraz procesy informatyzacji terytorialnego systemu zabezpieczenia przebiegają bez większych zakłóceń. Wojskowe oddziały gospodarcze na podstawie szczególnej procedury oceny są kwalifikowane do poszczególnych faz wdrożeniowych systemu informatycznego wspomagającego zarządzanie mieniem wojska. Trwają prace projektowe nad budową nowych jego modułów funkcjonalnych. W październiku 2013 roku minister obrony narodowej zaakceptował model zintegrowanych procesów logistycznych, finansowych i kadrowych resortu obrony narodowej („stan będzie), dotyczący ewidencji jego zasobów oraz naliczania należności i zobowiązań finansowych. Ma on stanowić podstawę do dalszej rozbudowy systemu. W logistyce priorytetem objęto procesy zarządzania eksploatacją uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

PROBLEM KADR

Kłopoty z obsadą stanowisk w wojskowych oddziałach gospodarczych są powszechnie znane. Dlaczego więc problem nie jest rozwiązany? Dlaczego w dalszym ciągu utrzymuje się wakaty na kluczowych dla ich funkcjonowania stanowiskach szefów służb? Co więcej, w połowie 2013 roku dostrzeżono zjawisko odchodzenia z ośrodków szefów służb. W całym okresie formowania wojskowych oddziałów gospodarczych wyznaczenia na te stanowiska były objęte priorytetem. Podejmowane działania, takie jak: przywracanie do służby oficerów rezerwy czy zmiana stopni etatowych szefów służb na podporucznikowskie – zaproponowane chyba „w akcie desperacji” – i wyznaczenie na te stanowiska absolwentów WAT, mimo że system kształcenia przygotowywał ich do służby na stanowiskach dowódców plutonów (swoją drogą, ciekawą kwestią pozostaje, czy równie łatwo będzie przywrócić etaty kapitańskie na tych stanowiskach), nie przyniosło pożądanych efektów.

Pod koniec 2011 roku szef Sztabu Generalnego WP, wspólnie z dyrektorem Departamentu Budżetowego MON, wystąpili do ministra obrony narodowej z wnioskiem o wprowadzenie dodatku służbowego dla kadry oddziałów gospodarczych, która ponosi odpowiedzialność za gospodarowanie i zarządzanie majątkiem wojska. Zbiegło się to z pracami nad zmianą systemu motywacyjnego prowadzonymi w resorcie. Jednak powołany zespół nie zarekomendował wprowadzenia dodatku dla kadry WOG, obiecano tylko powrót do tego problemu po 2015 roku, sugerując wykorzystanie na ten cel funduszu nagrodowego. Fundusz nagrodowy jest dostępny dla WOG, jednak należy zauważyć, że jego wielkość jest uzależniona od liczby etatów wojskowych. Średnio w wojskowym oddziale gospodarczym jest to 30 stanowisk (w pilotażowym nieco więcej) i od 400 do 500 stanowisk pracowników wojska. W efekcie fundusz nagród, jakim dysponuje komendant WOG, jest kilkadziesiąt razy mniejszy niż fundusz przydzielany innym

jednostkom wojskowym. Nie można więc powiedzieć, że taki stan sprzyja chęci służby w WOG.

Wysiłek kadry i pracowników wojskowych oddziałów gospodarczych powinien być doceniany na wszystkich szczeblach. Z drugiej strony, by tam pracować i służyć, należy mieć odpowiednią postawę – postawę „usługodawcy” z właściwym podejściem do hierarchii ważności i beneficjenta usług. W jednym z WOG przed wejściem do budynku komendy widziałem wymowny napis: „Czerpiemy satysfakcję z zadowolenia naszego klienta”. Ale czy tego typu motywacja wystarczy na długo?

Jednym ze sposobów rozwiązania problemu obsady stanowisk jest wprowadzenie zasady „przechodzenia przez WOG” w modelu przebiegu służby żołnierza korpusu logistyki (dotyczyłoby to raczej oficerów). Kandydaci na etat majora, którzy wcześniej służyli w WOG, mogliby być preferowani. Wymaga to współpracy organów kadrowych z osobą właściwą w korpusie logistyki, co jest możliwe. Rozwiązanie problemu wakatów w wojskowych oddziałach gospodarczych, zalecone przez Najwyższą Izbę Kontroli (NIK), zapewne pozwoli na zacieśnienie współpracy w tej dziedzinie.

PLANOWANIE

Nadzory służbowe w WOG ujawniły przy okazji trudności w zabezpieczanych jednostkach wojskowych, związane głównie z nieterminowym dostarczaniem zapotrzebowań i niewłaściwym planowaniem. Większość z nich wyeliminowano, jak chociażby zbyt małe ilości materiałów biurowych. Jednak niektóre wciąż pozostają aktualne. Przykładem może być planowanie przedsięwzięć szkoleniowych i ich materiałowe zabezpieczenie. System logistyczny potrzebuje precyzyjnej odpowiedzi na cztery krótkie pytania: Ile? Co? Gdzie? Kiedy? trzeba dostarczyć. W literaturze przedmiotu popularnie jest to nazwane zasadą „4 razy W” lub „4W”, oznaczającą „właściwą ilość, właściwą jakość, właściwe miejsce, właściwy czas”. Mając takie dane, logistyka może sprostać oczekiwaniom klienta. Należy podkreślić, że w systemie przewidziano odbiór zaopatrzenia własnym transportem przez jednostki zabezpieczane, o czym zdecydowały, między innymi, czynniki ekonomiczne oraz potrzeba stałego szkolenia kierowców. Ponadto zasady zabezpieczenia materiałowego określają, w jakich wypadkach transport wykonuje jednostka wojskowa.

Wracając do planowania i związanego z nim określania potrzeb, powtarzające się problemy dotyczyły między innymi:

- zaniżania liczby osób planowanych do żywienia na szkoleniu poligonowym,
- przeszacowania zapotrzebowań na środki bojowe,
- nieprzekazywania w terminie dokumentów stanowiących podstawę do wypłaty należnych świadczeń dla żołnierzy
- zbyt późnego składania zapotrzebowania lub zmiany zapotrzebowania tuż przed zamierzeniem.

Na szczęście, stały monitoring i szkolenia strefowe, organizowane w regionalnych bazach logistycznych

(RBL) dla przedstawicieli WOG i jednostek zabezpieczanych, spowodowały, że negatywne zjawiska w planowaniu i zgłaszaniu potrzeb znacznie ograniczono.

POD LUPĄ

Kontrolerzy Najwyższej Izby Kontroli od maja do października 2012 roku przeprowadzili w Ministerstwie Obrony Narodowej kontrolę, dotyczącą organizacji i funkcjonowania systemu zaopatrywania jednostek wojskowych w latach 2010–2012. W wystąpieniu pokontrolnym (nr 4101-02-01-19/2012 z 11.01.2013 r.) pozytywnie oceniono, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, wykonanie zadań odnoszących się do organizacji i funkcjonowania systemu zaopatrywania jednostek wojskowych opartych na WOG.

NIK stwierdził, że założenia koncepcji i wyniki programu pilotażowego dały podstawę do wdrażania wojskowych oddziałów gospodarczych w całych siłach zbrojnych, a formowanie ich oraz sprawowany nad nimi nadzór przebiegały prawidłowo. Jednocześnie zalecono podjęcie działań, mających na celu likwidację wakatów w WOG oraz pełne rozdzielenie funkcji finansowo-gospodarczych od operacyjno-szkoleniowych w jednostkach resortu obrony narodowej.

NOWE REALIA

Wojskowe oddziały gospodarcze funkcjonują w stacjonarnym systemie zaopatrzenia, zorganizowanym w cztery obszary odpowiedzialności regionalnych baz logistycznych, pozostających w podporządkowaniu szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych (IWsp.SZ). Instytucja ta, wraz ze wszystkimi podległymi jednostkami, jest podporządkowana dowódcy generalnemu rodzajów sił zbrojnych. Zakres realizowanych zadań w systemie logistycznym nie uległ zmianie w stosunku do 2013 roku. IWsp.SZ zabezpiecza zarówno jednostki wojskowe w kraju, jak i poza jego granicami. W związku z tym wojskowe oddziały gospodarcze wykonują swoje zadania tak, jak dotychczas. Podstawą świadczenia zaopatrzenia dla jednostek jest plan przydziałów gospodarczych resortu obrony narodowej.

Podczas reorganizacji sił zbrojnych system terytorialny pokazał jedną ze swoich głównych zalet. Dotyczy ona swobodnego planowania zmian dyslokacyjnych jednostek wojskowych bez potrzeby przeprowadzania w nich radykalnych zmian organizacyjnych. W razie dyslokacji jednostki w inne miejsce nie ma już potrzeby pozostawiania części swoich sił do zabezpieczenia innych jednostek w garnizonie. Widać zatem, że utworzenie sieci specjalistycznych jednostek zabezpieczenia jest kierunkiem rozwoju całego projektu i wpisuje się w zalety NIK. Wojskowe oddziały gospodarcze i jednostki pełniące te funkcje (stan 1 stycznia 2014 roku) wraz z przedzielonymi obszarami odpowiedzialności, przedstawiono na rysunku 3.

Zidentyfikowane zagrożenia dla sprawnego funkcjonowania całego systemu dotyczą: obsady etatowej, tempa informatyzacji, sprawnego systemu zbierania potrzeb oraz zabezpieczenia medycznego. W odniesieniu do te-

go ostatniego problemu można stwierdzić, że wraz z wykazami zmian, wprowadzającymi etatowe ambulatoria do wojskowych ośrodków gospodarczych, nie przekazano odpowiedniej liczby fachowego personelu medycznego, który pozostawiono w jednostkach, bez możliwości wykonywania świadczeń medycznych poza podmiotami leczniczymi, którymi są wojskowe oddziały gospodarcze.

Najbliższa przyszłość będzie związana z wdrażaniem wydanych w 2013 roku doktryn *Zabezpieczenie techniczne Sił Zbrojnych RP. Zasady funkcjonowania. DD/4.22* i *Zabezpieczenie materiałowe Sił Zbrojnych RP. Zasady funkcjonowania. DD/4.21* wraz z przepisami branżowymi poszczególnych służb. Pozwoli to uchylić rozkaz szefa Sztabu Generalnego WP, który wprowadzał podział kompetencji i zadań między WOG i jednostki zabezpieczane. Bez tego rozkazu wiele osób nie wyobrażało sobie funkcjonowania w systemie WOG, choć do momentu wdrażania systemu taki nie istniał, a prawie tysiąc jednostek pozostawało na zaopatrzeniu nieco ponad dwustu oddziałów gospodarczych.

Przyszłość to zapewne również wdrożenie systemu planowania potrzeb zgranego z systemem planowania budżetowego i planowania zamierzeń wraz z odpowiednim narzędziem informatycznym wspomagającym te procesy. Sieć wojskowych oddziałów gospodarczych doskonale nadaje się do zbierania potrzeb w systemie terytorialnym. Dużo czasu zapewne zajmie dojdzie do sytuacji, w której „jak nie zaplanowałeś, to nie dostaniesz” lub „jak nie zaplanowałeś – to określ, z czego w zamian zrezygnować, aby to wykonać”. Wydaje się jednak, że warto się zmierzyć z obowiązującym od lat w wojsku systemem nakazowym typu „ma być i już...”.

Optymalizacja poza ograniczeniem biurokracji będzie obejmować także uproszczenie procedur logistycznych, zarówno w procesach magazynowych, spedycyjnych i transportowych, jak również dotyczących informatyzacji. Sprzyjać temu będzie wdrożenie systemu znakowania i identyfikacji wyrobów, systemu śledzenia zasobów oraz budowa nowoczesnych składów wielkopowierzchniowych. Zoptymalizowane zostaną też rejon odpowiedzialności terytorialnej i liczba oddziałów gospodarczych. Jednak tempo i zakres zmian będą uzależnione głównie od stanu informatyzacji i stabilności finansowania. Z pewnością na szeroką skalę będzie stosowany outsourcing usług.

Czeka nas też zapewne gwałtowny rozwój informatyzacji w logistyce sił zbrojnych. Może już niedługo elektroniczne karty identyfikacyjne zastąpią przepustki, karty magazynowe, tabliczki tożsamości i asygnaty, a automatyczne skanery i drukarki 3D pozwolą dopasować wyposażenie i umundurowanie każdego żołnierza do indywidualnych potrzeb. Powszechnie zastosowany system radioidentyfikacji, miniaturyzacja nośników danych oraz automatyzacja środków transportowych spowodują zmiany w sposobie gospodarowania, ewidencji i dostarczania zasobów. Myślę, że dla takiej wizji można się zaangażować w realizację zadań na korzyść całego systemu. ■

NADZORY SŁUŻBOWE

W WOG UJAWNIŁY
PRZY OKAZJI
TRUDNOŚCI
ZWIĄZANE GŁÓWNIEM
Z NIETERMINOWYM
DOSTARCZANIEM
ZAPOTRZEBOWAŃ
I NIEWŁAŚCIWYM
PLANOWANIEM.
WIĘKSZOŚĆ Z NICH
WYELIMINOWANO,
JAK CHOCIAŻBY
ZBYT MAŁE ILOŚCI
MATERIAŁÓW
BIUROWYCH

Dylematy obronności



Dariusz Mientkiewicz
PBP „Enamor” Sp. z o.o.

STAN INFRASTRUKTURY PAŃSTWA MA WPŁYW NA JEGO BEZPIECZEŃSTWO. OD PRZYGOTOWANIA ZAPLECZA W DUŻEJ MIERZE BĘDZIE ZALEŻEĆ SUKCES OPERACJI WOJSKOWYCH.



Tomasz Nalepa
niezależny ekspert

Dariusz Mientkiewicz, Tomasz Nalepa, Bogdan Wójtowicz

Doświadczenia wynikające z konfliktów zbrojnych XX wieku jednoznacznie dowiodły, że powodzenie w ich rozstrzygnięciu przestało być uzależnione głównie od wyszkolenia sił zbrojnych oraz uzbrojenia i wyposażenia zgromadzonego w wojskowych magazynach¹. Coraz większą rolę odgrywa przygotowanie do wojny przemysłowego potencjału obronnego (PPO), jak również właściwe podejście do zabezpieczenia materiałowego produkcji na czas W².

Właściwy poziom infrastruktury ma znaczący wpływ na spełnianie wymagań dotyczących zdolności operacyjnych Sił Zbrojnych RP, wśród których wyróżniamy zdolność: do zwiększania potencjału, bojową, do przemieszczania i mobilności oraz do przetrwania i ochrony wojsk³. Zagadnienie to jest złożone, szczególnie gdy odnosi się do importowanych części i wyposażenia oraz materiałów wykorzystywanych do produkcji wyrobów na potrzeby resortów siłowych. Przy dzisiejszym stanie techniki, praktycznie w każdym urzędzeniu może się znaleźć pułapka⁴. Przemysłowy potencjał obronny powinien

dążyć do maksymalnego wykorzystania własnych możliwości, angażując się w realizację programów sojuszniczych, takich jak: *Program inwestycyjny NATO w dziedzinie bezpieczeństwa* (NATO Security Investment Program – NSIP) czy wsparcie państwa gospodarza (Host Nation Support – HNS), oraz naszego krajowego programu mobilizacji gospodarki. Otwierają one przed producentami krajowymi możliwości rozwoju zarówno technologicznego, jak i produktowego. Stwarzają również niepowtarzalną okazję rozbudowy własnej infrastruktury, na przykład portowej, na którą od wielu lat brakowało środków.

POTRZEBY ROZWOJU

Wsparcie logistyczne NATO łączy się z koniecznością sprostania wielu wymaganiom, których spełnienie jest silnie powiązane z szeroko rozumianymi zasobami lokalnymi. Pamiętać przy tym trzeba, że:

– potrzeby i możliwości zasobów wojskowych i cywilnych powinny być zbilansowane. Za wykorzystaniem sił i środków cywilnych muszą przemawiać



Bogdan Wójtowicz
Ministerstwo Gospodarki

¹P. Ligenza, C. Sochala, T. Nalepa: *Program mobilizacji gospodarki oraz rezerwy strategiczne – w nowych uwarunkowaniach bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*. Kwartalnik TWO ZO Bydgoszcz „Biuletyn Informacyjny” 2010 nr 3, s. 5–20.

²T. Kubaczky, T. Nalepa: *Nakładanie zadań wynikających z Programu Mobilizacji Gospodarki na przedsiębiorców w upadłości*. „Wiedza Obronna” 2013 nr 2, s. 79–88.

³B. Wójtowicz, T. Nalepa: *Możliwości i perspektywy zmian infrastruktury PPO na potrzeby produkcyjno-remontowe w zakresie realizacji zadań z obszaru PMG, NSIP, HNS*. „Wiedza Obronna” 2012 nr 4, s. 83–98.

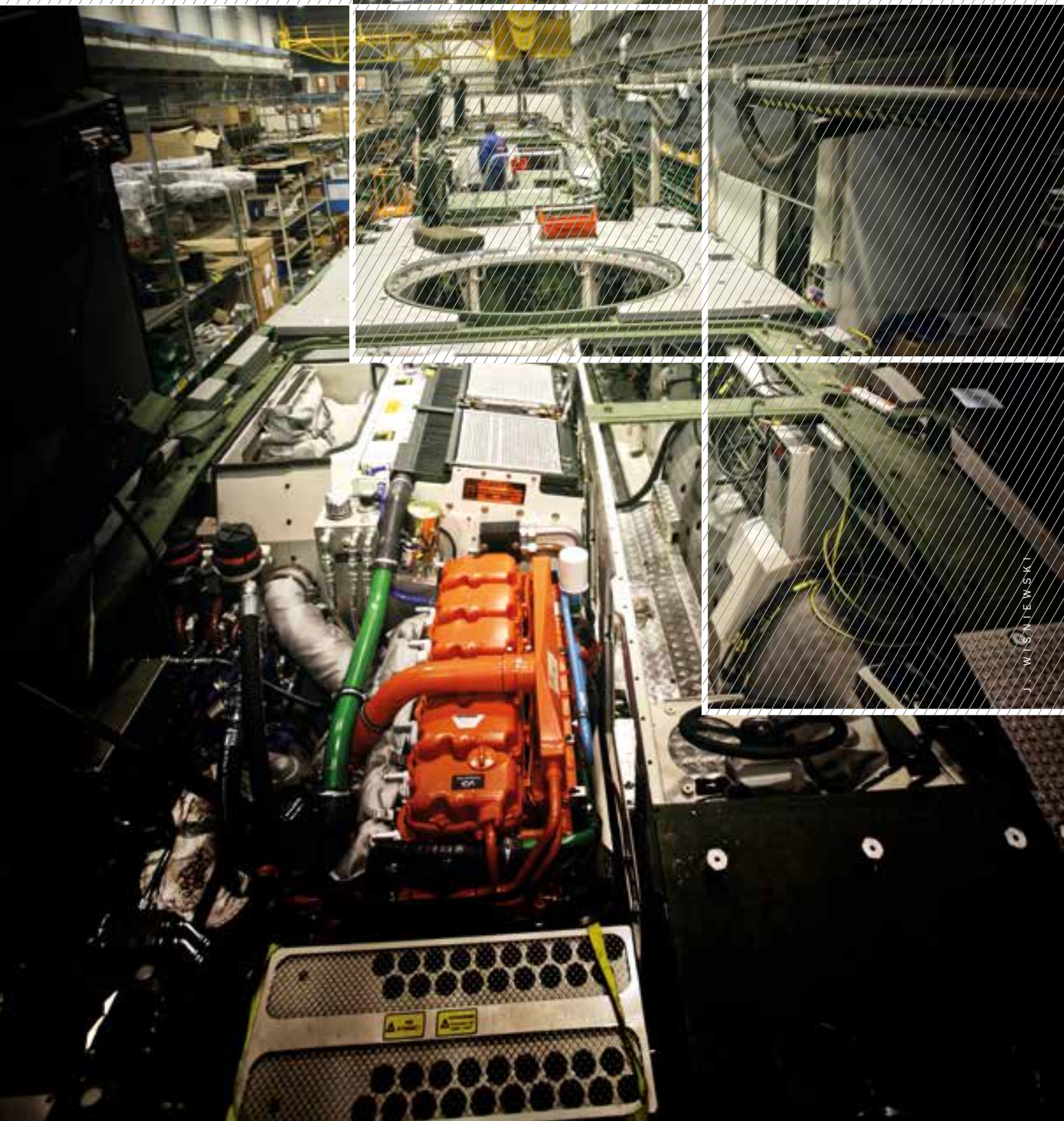
⁴T. Nalepa, B. Wójtowicz, D. Mientkiewicz: *Współczesne spostrzeżenie przemysłu stoczniowego w kontekście potrzeb Marynarki Wojennej RP*. „Przegląd Morski” 2011 nr 12, s. 12–20.

PROGRAM MOBILIZACJI
GOSPODARKI SCALA
ZAPOTRZEBOWANIA RESORTÓW
SIŁOWYCH NA RZECZY RUCHOME
Z MOŻLIWOŚCIAMI PRODUKCYJNYMI
PRZEDSIĘBIORCÓW
O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU
GOSPODARczo-OBRONNYM



WZM Siemianowice

Linia montażowa kołowych transporterów
opancerzonych Rosomak



określone korzyści lub ułatwienia (uzupełnienie niedostatków logistyki wojskowej, zysk na czasie, korzyści finansowe);

– korzystanie z zasobów cywilnych musi być legalne, to znaczy oparte na prawie państwa przyjmującego. Jego ustawodawstwo powinno regulować realizację świadczeń osobistych i rzeczowych na korzyść wojsk sojusznicznych od chwili ich przybycia;

– zasoby cywilne i wojskowe wykorzystuje się łącznie, gdyż mają one charakter komplementarny i uzupełniają się, zwiększając możliwości wspieranych wojsk⁵.

Istotne znaczenie ma tu przede wszystkim wymóg budowy i utrzymania nowoczesnego, dobrze zorganizowanego systemu zarządzania zasobami. Trudno jest dzisiaj zdecydować, który rodzaj transportu i związana z nim infrastruktura należałoby uznać za pierwszoplanową. Z militarne punktu widzenia zawsze będą się liczyć czas i skala wsparcia. Nie ulega jednak wątpliwości, że dla naszego kraju szczególnie ważne są zadania związane z infrastrukturą morską. Polska jest państwem morskim i ten właśnie argument powinien być kompasem, wskazującym kurs prowadzący do harmonijnego, trójplaszczynowego rozwoju naszej infrastruktury transportowej i gospodarki zasobami, uwzględniającego aspekty HNS, NSIP oraz programu mobilizacji gospodarki⁶.

Niezależnie od powyższej tezy, istnieje potrzeba pełnego i zrównoważonego rozwoju infrastruktury morskiej, lądowej oraz lotniskowej w sposób umożliwiający płynne wsparcie sił na dowolnym kierunku na terytorium Rzeczypospolitej. Niezbędna jest w związku z tym kompleksowa analiza infrastruktury transportowej, obejmująca nie tylko jej aspekty techniczne (parametry), ale również poziom bezpieczeństwa głównych baz – ośrodków zarządzania zasobami, wychodzących z nich szlaków (kanałów) zaopatrzenia, możliwości utrzymania i ochrony tych szlaków oraz utrzymania zdolności ich odtwarzania w wypadku zniszczenia (przykładem są mosty i wiadukty na głównych szlakach zaopatrzeniowych). Potrzebna jest zatem w tej dziedzinie zintegrowana polityka państwa, uwzględniająca *Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju na lata 2008–2030*.

DOŚPIĘCZNOŚĆ PORTÓW

Znaczącym ogniwem infrastruktury polskiej są porty morskie. Przyczyniają się one do łączenia transportu lądowego z morskim. Stanowią także silną kontrybucję rozwoju kraju pod względem społeczno-gospodarczym. Ponadto wpływają istotnie na wzrost konkurencyjności oraz dobrobyt państwa.

Coraz częściej porusza się sprawę poprawy dostępu do portów morskich od strony lądu. Dlatego też rośnie ranga połączeń drogowych, kolejowych i żeglugi śródlądowej. Decydując się na usprawnienie dostępu

do portów morskich od strony morza i jednocześnie od strony lądu, powinniśmy w większym stopniu stosować instrumenty planowania przestrzennego i nowoczesnego zarządzania strefą przybrzeżną.

Szeroko opisywany i komentowany program modernizacji Marynarki Wojennej RP, który po raz pierwszy został zaprezentowany przez ministra obrony narodowej w marcu 2012 roku w Gdyni, zakłada pozyskanie do końca 2030 roku kilkunastu nowych okrętów różnych klas. Czyż nie jest to szansa dla polskiego przemysłu stoczniowego? Odpowiedź jest prosta – Tak!... Ale też jeszcze większe wyzwanie.

Z perspektywy czasu wydaje się, że przyjęto strategię restrukturyzacji przez zniszczenie. Niekłania w oczach wartość majątku po wielkich stocznich polskich doprowadziła do „wpuszczenia na ich obszar żywiołu”, kierującego się zasadą przetrwania za wszelką cenę, utrzymania miejsca pracy, bo tylko tak można było uniknąć problemów ze „stroną społeczną”. Jak słusznie powtarzano od wielu już lat, państwo odwróciło się od morza. Dzisiaj chce, by krajowy przemysł okrętowy wybudował dla naszej Marynarki Wojennej nowe okręty. Ale czy oprócz wyrażenia chęci podejmuje skuteczne działania, mające na celu konsolidację resztek po wielkich stocznich?

BIERZMY PRZYKŁAD Z SOJUSZNIKÓW

Brak koncepcji i zdecydowanych działań doprowadził do rozdrobnienia przemysłu stoczniowego. Funkcjonujące na krajowym rynku podmioty, by się utrzymać, są gotowe przyjmując każde zlecenie, nie zawsze zgodne z ich profilem, ale możliwe do realizacji przy wykorzystaniu posiadanych zdolności technologicznych. Doprowadza to do negatywnej w skutkach rywalizacji. Taki sposób funkcjonowania pozwala, co prawda, utrzymać się na rynku, ale powoduje migrację kadry, a co się z tym łączy – utratę zdolności w sferach, w których nie są one wykorzystywane. Oszczędza się także na pracach badawczo-rozwojowych. Utrzymuje się szkieletowe zespoły projektantów w oczekiwaniu na cud lub inwestora strategicznego, lecz kiedy ten się pojawia, zwykle jego ocena zdolności danego podmiotu jest daleka od oczekiwanej.

W dzisiejszych czasach wszystko jest wymierne. Popatrzmy na postępowanie sojuszników. Już kilka lat temu US Navy wspólnie z Departamentem Obrony USA określiła perspektywy dla okrętów różnych klas, będących w służbie amerykańskiej marynarki. Właśnie teraz zaczyna się faza wdrażania nowych koncepcji, modernizacji jednostek, ich gruntownych remontów itp. To druga szansa dla polskiego przemysłu stoczniowego, ale czy ktoś ją dostrzega? Czy także ten problem jest bagatelizowany? Oczywiście,

⁵ B. Wójtowicz, T. Nalepa: *Możliwości i perspektywy...*, op.cit., s. 84–85.

⁶ T. Nalepa, C. Sochala: *Wsparcie rozwoju przemysłowego potencjału obronnego*. „Przegląd Morski” 2011 nr 10, s. 4–11.

są to bardzo kosztowne przedsięwzięcia, ale czy bezpieczeństwo państwa i jego obywateli można wycenić?

Prawdą jest, że koncepcje Marynarki Wojennej RP, dotyczące wymagań taktyczno-technicznych stawianych nowym jednostkom, są bardzo wyśrubowane, ale czy można się temu dziwić, skoro postęp w niej mierzy się całymi dekadami. To tak, jak z biednym człowiekiem, który wydając swoje pieniądze, musi się liczyć z tym, że następny zakup może być dla niego już nieosiągalny.

Prawdą jest także i to, że system państwowy jest niewydolny, nie mamy ośrodków, komórek, jednostek organizacyjnych (także i w Siłach Zbrojnych RP), które mogłyby konsekwentnie i skutecznie prowadzić tak zwany program uzbrojenia od fazy projektu do końca używania uzbrojenia i sprzętu wojskowego.

Wykonanie z sukcesem nałożonych zadań wymaga skoordynowanego wysiłku ze strony całego państwa. Poszczególne sektory w sferze obronno-ochronnej kraju powinny być gotowe do zabezpieczenia działań wojsk między innymi przez istniejący sektor transportowy⁷. Znaczącą rolę odgrywa w nim niewątpliwie również infrastruktura lotniskowa. Powinna ona znaleźć swoje odzwierciedlenie już w planie budżetu państwa na lata 2012–2015, gdyż w perspektywie 2018 roku przewidujemy pozyskanie nowoczesnych samolotów pasażerskich Dreamliner (pierwsze dwa egzemplarze, choć z problemami, są już eksploatowane przez PLL LOT). W przyszłości będą one na pewno tak zwanym kołem zamachowym dla doskonalenia krajowej infrastruktury lotniskowej.

13 czerwca 2011 roku podpisano umowę między Polską i USA, dotyczącą stacjonowania na terytorium Polski personelu amerykańskich sił powietrznych oraz czasowego wykorzystania baz Poznań-Krzesiny i Łask do wspólnych celów szkoleniowych. Dlatego powstała możliwość między innymi modernizacji infrastruktury na tych lotniskach.

Niewątpliwie dokument ten stwarza szansę dalszej rozbudowy i unowocześniania wspomnianych lotnisk. Muszą one spełniać sojusznicze standardy i być gotowe do przyjmowania zarówno wielozadaniowych myśliwców typu F-16, jak i samolotów transportowych typu C-130 Hercules. Idąc dalej, projekt ten można wykorzystać do utworzenia w kraju międzynarodowego centrum szkolenia lotniczego. Oczywiście, należy go wcześniej wyposażać w nowoczesny autonomiczny system rejestracji lotu bojowego z zastosowaniem symulowanych środków bojowych (Autonomous Air Combat Maneuvering Instrumentation – AACMI). Wszystkie te działania, choć w różnym stopniu, muszą się jednak opierać na



MAMY POTENCJAŁ

NASZ KRAJ ZNAJDUJE SIĘ NA ETAPIE TWORZENIA SIECI WIELKICH, NOWOCZESNYCH CENTRÓW LOGISTYCZNYCH (TO POTENCJALNE DOBRZE WYPOSAŻONE I SKOMUNIKOWANE GŁÓWNE BAZY – OŚRODKI DYSTRYBUCJI I ZARZĄDZANIA ZASOBAMI).

Dysponujemy także ciągle jeszcze sprawną i wydolną infrastrukturą stoczniową z odpowiednim zapleczem projektowym i produkcyjnym, która mogłaby stanowić bazę wyjściową do odbudowy polskiego przemysłu stoczniowego – rynku niezbędnego dla funkcjonowania naszych sił morskich, ale nie tylko.

budowaniu wzajemnych relacji, dla których punktem wyjścia będzie wykorzystanie zasobów materiałowych przemysłowego potencjału obronnego i rezerw strategicznych, w razie zagrożenia bezpieczeństwa państwa lub w wypadku konieczności udzielenia wsparcia sojusznikom.

STABILNOŚĆ I CIĄGŁOŚĆ

Zachowanie zasadniczych założeń w planowaniu, realizacji, finansowaniu oraz kontroli zadań w dziedzinie mobilizacji gospodarki prowadzi do wniosku, że stopniowe zwiększenie wachlarza zadań związanych z HNS, przy jednoczesnym ograniczeniu tych ujmowanych w programie mobilizacji gospodarki, pozwala w pełni wykorzystać możliwości przemysłowego potencjału obronnego. Analogiczne wnioski można wyciągnąć w wypadku programu inwestycyjnego sojuszu atlantyckiego w dziedzinie bezpieczeństwa⁸.

Należy jednak uwzględnić możliwość rozszerzenia zadań w ramach programu mobilizacji gospodarki przez działania mające na celu zwiększenie liczby podmiotów, które mogą składać zapotrzebowanie na

⁷ T. Nalepa: *Zadania w zakresie obrony–ochrony realizowane w ramach HNS*. W: *Wpływ uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych na przygotowanie obronno-obronne Rzeczypospolitej Polskiej (II.1.6.1.0)*. AON. Warszawa 2011, s. 45–61.

⁸ C. Sochala et al.: *Możliwości finansowego wsparcia rozwoju PPO*. Cz. II. *Działania doraźne: NSIP, HNS, offset, projekty badawcze*. „Kwartalnik Bellona” 2012 nr 1, s. 206–220; C. Sochala et al.: *Możliwości finansowego wsparcia rozwoju PPO*. Cz. III. *Programowanie zadań w ramach mobilizacji gospodarki*. „Kwartalnik Bellona” 2012 nr 2, s. 199–206.

KAŻDY
 PRODUCENT
 WYROBÓW
 MILITARNYCH
 I KAŻDY KRAJ,
 KTÓRY
 PRODUKUJE
 UZBROJENIE
 ORAZ SPRZĘT
 WOJSKOWY, STAŁ
 SIĘ MOCNO
 UZALEŻNIONY
 OD SPRZEDAŻY
 ZAGRANICZNEJ

uzbrojenie i sprzęt wojskowy oraz środki bojowe, jak również bezpośrednio zobowiązanych do realizacji tych zapotrzebowań⁹.

W obecnych uwarunkowaniach przedsiębiorcy o szczególnym znaczeniu dla sektora gospodarczo-obronnego, wchodzący w skład PPO, jeśli dysponują tak zwanymi wolnymi mocami produkcyjno-remontowymi, mogą uczestniczyć w realizacji umów między państwowych dotyczących wsparcia państwa gospodarza oraz przystępować do przetargów w ramach NSIP¹⁰. Oceniając minioną dekadę w aspekcie osiągnięć inwestycyjnych, na szczególną uwagę zasługuje fakt, że 28 polskich firm – co stanowi 4,5 procent krajowego udziału w skali całego sojuszu – podpisało umowę z Agencją NATO C3 (Consultation, Command and Control; obecnie NCI Agency – sukcesor ALTBMD/ICTM/NACMA/NCSA/NC3A), która określa formy i zasady świadczenia usług informatycznych oraz dostarczania sprzętu łączności dla sił sojuszniczych. Świadczy to o ciągłości i stabilności współpracy polskich firm z Agencją NCI. Można uznać, że są one zauważane w wypadku dostaw sprzętu i usług informatycznych na jej potrzeby. To ważny aspekt przyszłej i intensywniejszej kooperacji przemysłowego potencjału obronnego w ramach programu inwestycyjnego NATO w dziedzinie bezpieczeństwa¹¹.

Realizację zamierzeń związanych z inwestycjami sojuszniczymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej Rada Ministrów powierzyła ministrowi obrony narodowej. Właśnie Ministerstwo Obrony Narodowej przyjęło wiodącą rolę w ramach NSIP w zakresie planistyczno-wykonawczym i finansowym. Ponadto w resorcie tym prowadzi się postępowania o udzielanie zamówień dotyczących realizacji planowanych projektów inwestycyjnych.

Waga zamierzeń związanych z rozbudową sojuszniczej infrastruktury obronnej jest olbrzymia. Obecnie określa się ją mianem tak zwanej współczesnej fortyfikacji. Każde państwo sojusznicze zdaje sobie sprawę, że budowa tychże fortyfikacji, czyli doskonalenie infrastruktury obronnej, jest obowiązkiem nie tylko struktur obronnych danego kraju. Muszą się do niej włączyć także struktury cywilne, a nawet poszczególne firmy. Według opinii wielu ekspertów, *Dziś fortyfikacja jest faktem: w dalszym ciągu stanowi część techniki wojennej, której nie zastąpią inne rodzaje techniki ani człowiek. Zbudowano i buduje się w świecie wiele obiektów fortyfikacyjnych. Fortyfikacja zmieniła*

*przeznaczenie swoich obiektów, a przede wszystkim dostosowała się do nowych, jak i udoskonalonych starych środków rażenia*¹².

Zamierzenia te powinny jednak zostać poprzedzone analizą zasadności oraz możliwości w obecnych uwarunkowaniach bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej. Dalsze korekty lub weryfikacja zasadniczych założeń, obowiązujących w naszym kraju w programowaniu mobilizacji gospodarki na wypadek zaistnienia kryzysów, w tym wojny, wydają się celowe po sfinalizowaniu prowadzonych zmian prawno-organizacyjnych sektora PPO oraz systemu rezerw.

SZCZEGÓLNY DOKUMENT

Program mobilizacji gospodarki scala zapotrzebowania resortów siłowych na rzeczy ruchome z możliwościami produkcyjnymi przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym. Ma fundamentalne znaczenie dla rozwoju infrastruktury przemysłowego potencjału obronnego. Wymusza bowiem wprowadzanie nowych rodzajów sprzętu przez przedsiębiorców i jednocześnie koryguje właściwe ilości wyposażenia i uzbrojenia oraz środków bojowych, zarówno w dostawach, jak i remontach. Ma to wpływ na zmianę linii technologicznych, zakup nowych technologii lub realizację innowacyjnych projektów, opracowanych przez inżynierów pracujących u przedsiębiorców, i wdrażanie ich do produkcji na etapie prototypów.

PMG jest szczególnym dokumentem planistycznym, który powstał w ramach programowania obronnego na podstawie delegacji prawnej zawartej w art. 4a ust. 1 ustawy z 23 sierpnia 2001 roku o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców¹³. Ma zapewnić organom administracji rządowej warunki do przygotowania wybranych działów gospodarki do funkcjonowania w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa państwa, kryzysu i w czasie wojny.

Zadania, dotyczące utrzymywania mocy produkcyjnych i/lub remontowych, wynikające z programu mobilizacji gospodarki, można nakładać na przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym na podstawie następujących przepisów prawnych:

– *Ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (DzU 2004 nr 241 poz. 2416 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 lipca 1993 r.*

⁹T. Nalepa: *Zabezpieczenie logistyczne NSR w kontekście zadań ujętych w PMG*. W: *Narodowe Siły Rezerwy w systemie bezpieczeństwa państwa*. Praca naukowo-badawcza (II.1.13.1). AON. Warszawa 2012, s. 107–116; T. Kubaczyk, T. Nalepa: *Nakładanie zadań wynikających...*, op.cit.; B. Wójtowicz, T. Nalepa: *Współpraca przemysłowego potencjału obronnego państw V4*. „Wiedza Obronna” 2013 nr 3.

¹⁰T. Nalepa: *Zadania w zakresie obrony-ochrony...*, op.cit.

¹¹C. Sochala et al.: *Możliwości finansowego wsparcia rozwoju przemysłowego potencjału obronnego*. Cz. II..., op.cit.

¹²M. Rogalski, M. Zaborowski: *Fortyfikacja wczoraj i dziś*. Warszawa 1978, s. 417.

¹³*Ustawa z dnia 23 sierpnia 2001 r. o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców*. DzU 2001 nr 122 poz. 1320.

w sprawie określenia organów właściwych do nakładania niektórych obowiązków i zadań niezbędnych na potrzeby obrony państwa, a także zasad odpłatności za wykonywanie tych zadań i przeprowadzania kontroli ich realizacji (DzU 1993 nr 69 poz. 331, z późn. zm.);

– Ustawy z dnia 23 sierpnia 2001 r. o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców (DzU 2001 nr 122 poz. 1320) oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 października 2010 r. w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym (DzU 2010 nr 198 poz. 1314)¹⁴.

Nałożenie na przedsiębiorców zadań, wynikających z programu mobilizacji gospodarki, wymaga od nich opracowania wielu dokumentów, określających sposób wykonania zadania, w tym dotyczących zabezpieczenia materiałowego produkcji rzeczy ruchomych dla określonych w PMG resortów. Obecnie brakuje rozwiązań w sprawie tego zabezpieczenia ze względu na obowiązujące rezerwy strategiczne. Inne ewentualności nie są usankcjonowane i nie znalazły się w tak zwanych metodykach¹⁵, opracowanych przez ministra gospodarki i obrony narodowej.

Być może w różnych centralnych instytucjach powinny powstać zespoły analityczno-studyjne, których zadaniem byłoby, między innymi, wypracowanie systemu zabezpieczenia materiałowego produkcji związanej z programem mobilizacji gospodarki, obowiązującego przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym. Opracowane metodyki musiałyby być kompatybilne pod względem algorytmów wyliczeń wykorzystywanych przez przedsiębiorców w składanych informacjach (wnioskach) o dotację w ramach PMG.

W metodyce opracowanej przez Departament Bezpieczeństwa Gospodarczego, na przykład, i obowiązującej w 2013 roku brakuje wariantu wyliczeń opartego na wskaźniku sprzedaży (W_s). Nie doprecyzowano również o jakie postępowanie egzekucyjne chodzi przy składaniu oświadczenia, które jest zobowiązany złożyć przedsiębiorca o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym w *Informacji związanej z utrzymaniem mocy produkcyjnych lub remontowych*: czy o postępowanie egzekucyjne będące postępowaniem z kodeksu postępowania cywilnego, czy też o postępowanie egzekucyjne administracyjne. Pominięto też konieczność wykonania przez przedsiębiorcę zakładowego programu mobili-

zacji, tak zwanego PMG-Z. Co prawda zaproponowano ujęcie tego zadania w planie operacyjnym funkcjonowania przedsiębiorcy oraz uszczegółowienie w kartach realizacji zadań operacyjnych, lecz rozwiązanie to można traktować jako uzupełnienie wykonanego PMG-Z. Autorzy uważają to za wyraźną rozbieżność między metodyką opracowaną przez Ministerstwo Obrony Narodowej a Ministerstwo Gospodarki¹⁶.

EKSPORT, KONSOLIDACJA, OFFSET

Właściwym kierunkiem rozwoju przemysłowego potencjału obronnego jest dążenie do wprowadzenia na rynek rozwiązań proponowanych przez polskich naukowców, jak również przez własne biura konstrukcyjne i komórki inżynierskie, w ramach projektów celowych. Powinno się to przełożyć na wdrożenie do produkcji prototypów powstałych w wyniku prac. Rozszerzenie wachlarza propozycji asortymentowych pozwoli na wprowadzenie ich w przyszłości do programu mobilizacji gospodarki. Mogą one również stanowić konkurencyjną ofertę w ramach NSIP lub programu dotyczącego HNS.

Obecnie głównymi elementami, które decydują o postępie europejskiego przemysłu obronnego, są: eksport, konsolidacja i offset. Istotny jest również rozwój europejskiej bazy technologiczno-przemysłowej sektora obronnego (European Defence Technological and Industrial Base – EDTIB). W ramach jej rozwoju jest także dostrzegany offset, który miałyby być wykonywany przez dostawców europejskich poza Unią Europejską, to znaczy wobec krajów trzecich. Ponadto offset nadal odgrywałby znaczącą rolę we wzmacnianiu konkurencyjności narodowego przemysłu obronnego państw członków Unii Europejskiej.

Eksport nie stanowi już tylko pewnego uzupełnienia dla rozwoju przemysłu obronnego, ale staje się niezbędnym elementem przetrwania narodowej bazy technologiczno-przemysłowej. Dlatego każdy producent wyrobów militarnych i każdy kraj, który produkuje uzbrojenie oraz sprzęt wojskowy, stał się mocno uzależniony od sprzedaży zagranicznej. Ważnym kierunkiem rozwoju europejskiego przemysłu obronnego jest konsolidacja. Perspektywy dla EDTIB to w przeważającej mierze problemy, których rozwiązanie jest coraz istotniejsze. Ma to służyć konsolidacji przemysłu obronnego wewnątrz Europy. ■

¹⁴ Z uwzględnieniem zmian wprowadzonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z 9 października 2012 r., dotyczących wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym.

¹⁵ Metodyka jest dokumentem uzupełniającym obowiązujące ustawy i rozporządzenia dotyczące PMG. Uściśla procedury obowiązujące na etapie składania informacji (wniosku) o dotację w ramach PMG, postępowanie podmiotu występującego w trakcie realizacji zadania, jak i wymagania dotyczące rozliczenia udzielonej dotacji.

¹⁶ *Metodyka rekompensowania kosztów utrzymania mocy produkcyjnych lub remontowych*. Ministerstwo Gospodarki. Warszawa 2013; *Metodyka naliczania kosztów utrzymania przez przedsiębiorców mocy produkcyjnych niezbędnych do realizacji zadań wynikających z programu mobilizacji gospodarki oraz przyznawania i rozliczania dotacji na ich utrzymanie*. Załącznik do decyzji Nr 229/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 30 czerwca 2010 r. Dz.Urz. MON 2010 nr 13 poz. 163.

Narzędzia przyszłego pola walki

DOŚWIADCZENIA Z KONFLIKTÓW ZBROJNYCH WSKAZUJĄ NA NIEUNIKNIONĄ EKSPANSJĘ BEZZAŁOGOWYCH PLATFORM W SZEREGACH LICZĄCYCH SIĘ ARMII.

Mjr dypl. **Krzysztof Turski**



Autor jest specjalistą w Inspektoracie Rodzajów Wojsk – Zarządzie Wojskowej Służby Zdrowia Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

Postęp technologiczny zapewnia współczesnym armiom możliwość korzystania w działaniach bojowych z szerokiej gamy platform bezzałogowych, nazywanych potocznie robotami lub dronami, „jeszcze” sterowanych przez żołnierza z dala od źródła bezpośredniego zagrożenia. Jest to spójne z oczekiwaniami społeczeństw zachodnich oraz wizją przyszłych konfliktów zbrojnych, z założenia prowadzonych w sposób asymetryczny przez siły partyzanckie, trudne do wykrycia i szybkiej neutralizacji.

Tysiące zabitych i dziesiątki tysięcy rannych w konfliktach zbrojnych ostatnich lat powodują, że wzrasta popyt na zastosowanie robotów w aspekcie militarnym. Robot to odpowiedź na bombowego samobójcę – powiedział jeden z amerykańskich strategów wojskowych. Tam, gdzie zadanie jest nudne, brudne i niebezpieczne, gdzie żołnierz staje się najsłabszym ogniwem łańcucha systemu obrony, coraz częściej będziemy po nie sięgać.

Nadzieją są nowoczesne technologie sztucznej inteligencji, flota sensorów, które będą w stanie identyfikować ludzi kryjących się w piwnicach i za węglem oraz przekazywać informacje robotom albo żołnierzom. Tylko w ten sposób można osiągnąć cel, określane przez amerykańskich strategów wojskowych kilkoma słowami: „więcej Kosowa, mniej Iraku”¹.

KONCEPCJA UŻYCIA

Przyszłe operacje będą wykorzystywać działania sieciencytryczne, łączące w jednolity system informacyjny

sieć sensorów, decydujących i systemów rażenia, co zaowocuje osiągnięciem przewagi informacyjnej, a także zwiększy skuteczność uzbrojenia oraz zapewni odporność na uderzenia przeciwnika.

Istotną cechą przyszłych operacji² będzie coraz szersze wykorzystywanie w działaniach bojowych powietrznych, morskich i lądowych robotów bojowych. Będą one wykonywały najbardziej uciążliwe i niebezpieczne zadania i zastępowały żołnierzy w sytuacjach zagrażających ich życiu, a także wiążących się z ryzykiem znacznego wzrostu kosztów operacji bojowych. Zwiększy się również zakres wykorzystywania przez zgrupowania bojowe systemów satelitarnych (wojskowych i komercyjnych). Oprócz dostarczania informacji rozpoznawczej i zabezpieczenia łączności, systemy bazowania kosmicznego będą mogły precyzyjnie określać położenie sił własnych i zwalczanych obiektów, ostrzegać o uderzeniach rakiet balistycznych, będą też monitorowały warunki atmosferyczne na obszarze operacji³.

Świadczy to o tym, że zaawansowane technologicznie systemy, między innymi amerykański bojowy system przyszłości (Future Combat System – FCS) z początku 2003 roku (rys. 1), będą wykorzystywały roboty jako podstawową i docelową platformę rozpoznawczą, działającą w środowisku sieciencytrycznym, współpracującą z różnego rodzaju odbiorcami – decydentami czy operatorami pozyskanych i przekazanych w czasie rzeczywistym sygnałów, obrazów, danych lub gotowych informacji, na przykład z sieci czujników niedozorowa-

¹ http://wyborcza.pl/1,76842,7306359,Wojny_robotow.30.11.2009.

² *Konflikty zbrojne przełomu XX i XXI w. spowodowały zwiększenie zainteresowania latającymi robotami. Obecnie już ponad 45 znanych firm na świecie projektuje i wytwarza samoloty bezzałogowe (Unmanned Aerial Vehicle – UAV). Firmy te rozwijają około 140 różnych typów bezzałogowych statków powietrznych (różne stadia rozwoju). Jest to wyraźny trend, którego istotą jest robotyzacja, czyli stosowanie bezzałogowych statków powietrznych. Wyróżnia się przy tym nowa podgrupa tych aparatów – bojowych bezzałogowych statków powietrznych (Unmanned Combat Aerial Vehicle – UCASV). 2003 Aerospace Source Book. „Aviation Week & Space Technology”.*

³ *Wizja Sił Zbrojnych RP – 2030. MON, Departament Transformacji, Wewn. 1/2008, s.14.*

POZIOMY DZIAŁAŃ WOJENNYCH

Poziom działań	Sily i środki	Środowisko	Cel
Strategiczny	sztuczna inteligencja, cybertechnologie – superkomputer, nowe technologie pozyskiwanie czystej energii, broń laserowa	cyberprzestrzeń, przestrzeń kosmiczna	wywieranie nacisku, paraliż przeciwnika
Operacyjny	nanotechnologie – mikroskopijne roboty; technologie kosmiczne – satelity, teleskopy; technologie elektromagnetyczne – superdziała; broń wiązkowa	przestrzeń kosmiczna, powietrzne, morskie, lądowe	wsparcie zaplanowania, zorganizowania i przeprowadzenia operacji
Taktyczny	biotechnologie – wspomaganie żołnierza, robotyzacja – roboty pola walki, nowe napędy, modułowe konstrukcje broni i pojazdów pola walki	powietrzne, morskie, lądowe	walka

Opracowanie własne

nych. Platformę rozszerzaną o funkcje bojowe, logistyczne, medyczne itd., w zależności od intensywności działań przeciwnika, obszaru i zaangażowanych sił.

Program FCS przewidywał rozwój 18 platform nowej generacji, wśród których należy wyróżnić: osiem załogowych platform lądowych, trzy bezałogowe pojazdy lądowe, cztery bezałogowe statki powietrzne i trzy rodzaje inteligentnej amunicji i niedozorowanych czujników⁴. W związku z tym możemy postawić tezę, że współczesne „roboty” to tylko narzędzia w rękach żołnierza, nie do końca samodzielne maszyny wykonujące zadanie. Kluczem do pełnej samodzielności systemu będzie stworzenie sztucznej inteligencji, mogącej analizować sytuację, wyciągać wnioski i na tej podstawie generować zadania do natychmiastowego wykonania lub przekazania gotowych informacji do odpowiednich odbiorców. Dlatego też robot, pojmowany jako platforma rozpoznawcza, będzie tożsamy z robotem bojowym, pod warunkiem pełnej autonomii działania, wyposażenia w sztuczną inteligencję oraz bezwzględne posłuszeństwa wobec żołnierza.

Współczesne zagrożenia to nie tylko walka z przeciwnikiem na lądzie, w powietrzu czy na wodzie lub w głębinach morskich, lecz także w Internecie. Pomocne mogą się okazać w tym wypadku roboty stacjonarne, będące strażnikami sieci, odpowiednio skonfigurowane roboty platformy informatyczne, ukierunkowane na rozpoznawanie i wykrywanie niebezpiecznych wirusów oraz ataków hakerów. Mogą obronić chroniony system oraz podjąć działania paraliżujące systemy, serwery i komputery potencjalnego przeciwnika w sieci.

Postępująca robotyzacja może nie jest jeszcze idealna, daje jednak dowódcom także inne korzyści. Robot jest zdyscyplinowany (pomijając np. zawieszania syste-

mu) i niustraszony. Nie trzeba go ratować, gdy zostanie „ranny” lub wpadnie w ręce przeciwnika. Nie trzeba powiadamiać rodziny, gdy zostanie zniszczony. Może czuć całąmi dniami, nie męczy się, nie tęskni za domem, nie potrzebuje rozrywek, nie wszczyna burd w kantinach, a gdy jest niepotrzebny, można go zamknąć w garażu, gdzie będzie czekał na kolejne zadanie⁵.

Sukcesywne zwiększanie możliwości dzięki robotyzacji pola walki (np. przez rozwój mechatroniki) powinno następować równolegle z odkrywaniem nowych materiałów, stopów do budowy pojazdów, maszyn kroczących i latających.

Postępująca miniaturyzacja urządzeń, w tym platform powietrznych, pozwoli na odkrywanie nowych obszarów, do niedawna zarezerwowanych jedynie dla futurologów. W niewyobrażalnej skali będą mogły być użyte miniaturowe roboty latające, oddziałujące na systemy dowodzenia, linie energetyczne, wszelkiego rodzaju nadajniki i odbiorniki fal elektromagnetycznych. Jednym słowem, „wyłączenie” z walki związku taktycznego (ZT) czy związków operacyjnych potencjalnego przeciwnika będzie jedynie formalnością. Dotyczy to także małych grup terrorystów, ukrywających się w ostępach górskich, uzależnionych choćby w minimalnym stopniu od energii elektromagnetycznej pochodzącej na przykład z agregatów prądowców, od anten, telefonów komórkowych, radiotelefonów, CB radia.

Można zatem przyjąć, że o osiągnięciu przewagi nad potencjalnym przeciwnikiem będzie decydować nasycenie sił zbrojnych między innymi robotami różnego przeznaczenia, występującymi na każdym z trzech poziomów działań wojennych: powietrznym, morskim i lądowym, połączonych działaniami w cyberprzestrzeni i przestrzeni kosmicznej (tab.).

⁴ Materiały z konferencji naukowej „Polska wizja przyszłego pola walki. Udział polskiego przemysłu obronnego w zabezpieczeniu potrzeb Sił Zbrojnych RP”, Warszawa, 5 lipca 2006 r., s. 9.

⁵ Pentagon stawia na roboty. „Gazeta Wyborcza”, 2–3.05.2006, s. 14.

Kolejną dziedziną mocno powiązaną z robotyzacją jest teleinformatyka. Skrócenie czasu obiegu informacji od chwili jej zdobycia, na przykład przez robota rozpoznawczego, przez weryfikację do przekazania jej określonym decydom zależy od systemu łączności. Musi być on w jak największym stopniu zabezpieczony przed możliwością oddziaływania i zakłócania przez przeciwnika, na przykład przed dezinformacją lub próbami zainstalowania wirusa.

AUTOMATYZACJA DZIAŁAŃ

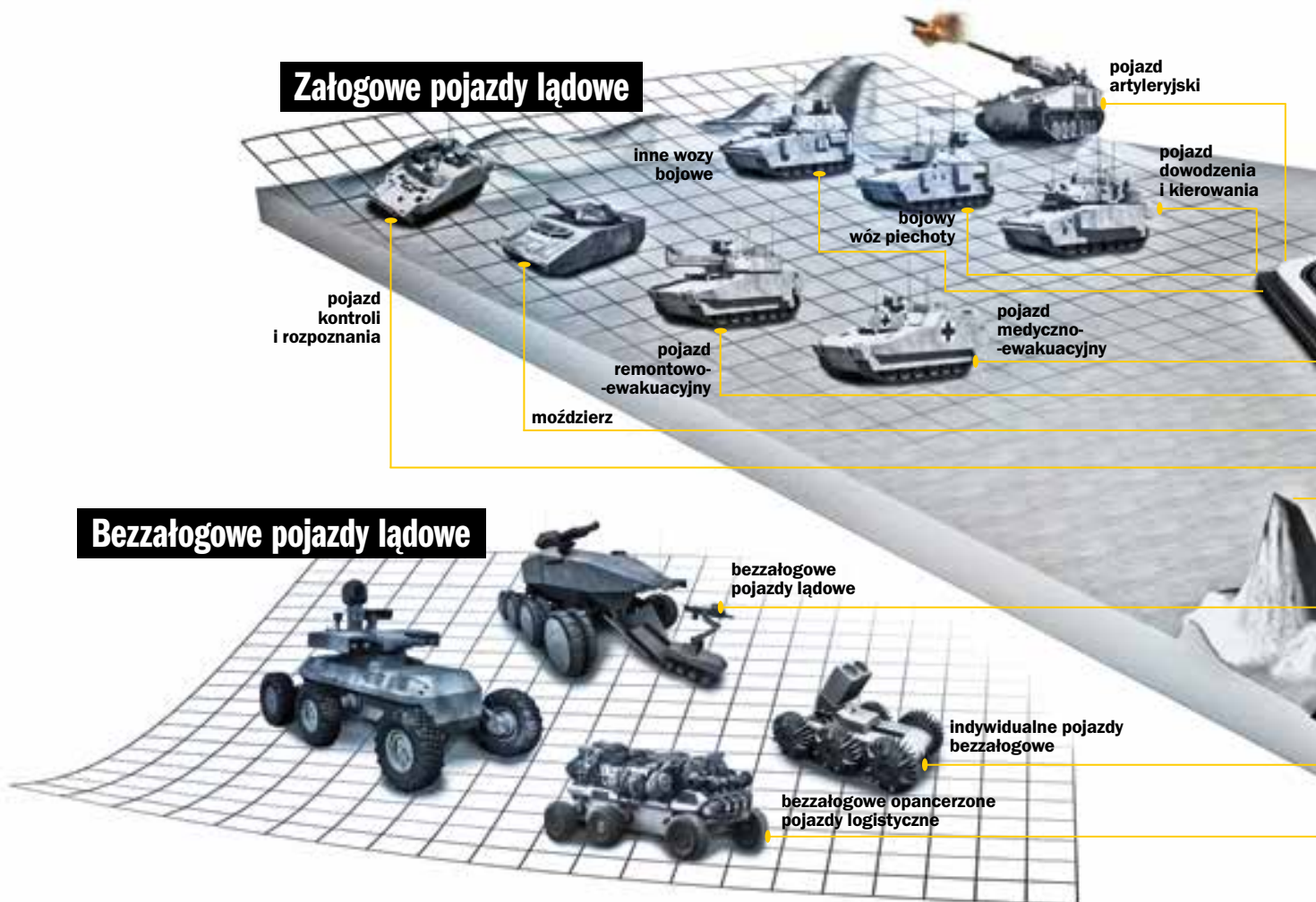
Na przyszłym polu walki poszczególne grupy bojowe będą działać samodzielnie, połączone ze sobą siecią internetową. W momencie zagrożenia, dzięki szybkiemu transferowi informacji, utworzą większe zgrupowania,

zdolne w skoordynowany sposób odeprzeć uderzenie przeciwnika.

Istotną zmianą na przyszłym polu walki będzie powszechna automatyzacja. Zautomatyzowane systemy dowodzenia i kierowania środkami rażenia są już standardem w wielu nowoczesnych armiach świata. Coraz więcej jest także pojazdów bezzałogowych, które mogą działać we wszystkich środowiskach i w każdych warunkach meteorologicznych. Współczesne platformy bezzałogowe samodzielnie wymieniają dane, zapewniają zgrupowaniom zadaniowym swobodę działania, pozwalają na zmniejszenie liczby uczestników starcia. Zanim w rejon konfliktu zostaną wysłane wojska, pojawiają się w nim bezzałogowe statki powietrzne⁶. Nadszedł również czas na bezzałogowe po-

⁶ G. Roslan: *Bezzałogowe aparaty latające w rozpoznaniu*. „Przegląd Wojsk Lądowych” 2005 nr 5, s. 35.

RYS. 1. PODSTAWOWE ELEMENTY PRZYSZŁEGO SYSTEMU BOJOWEGO **FCS**



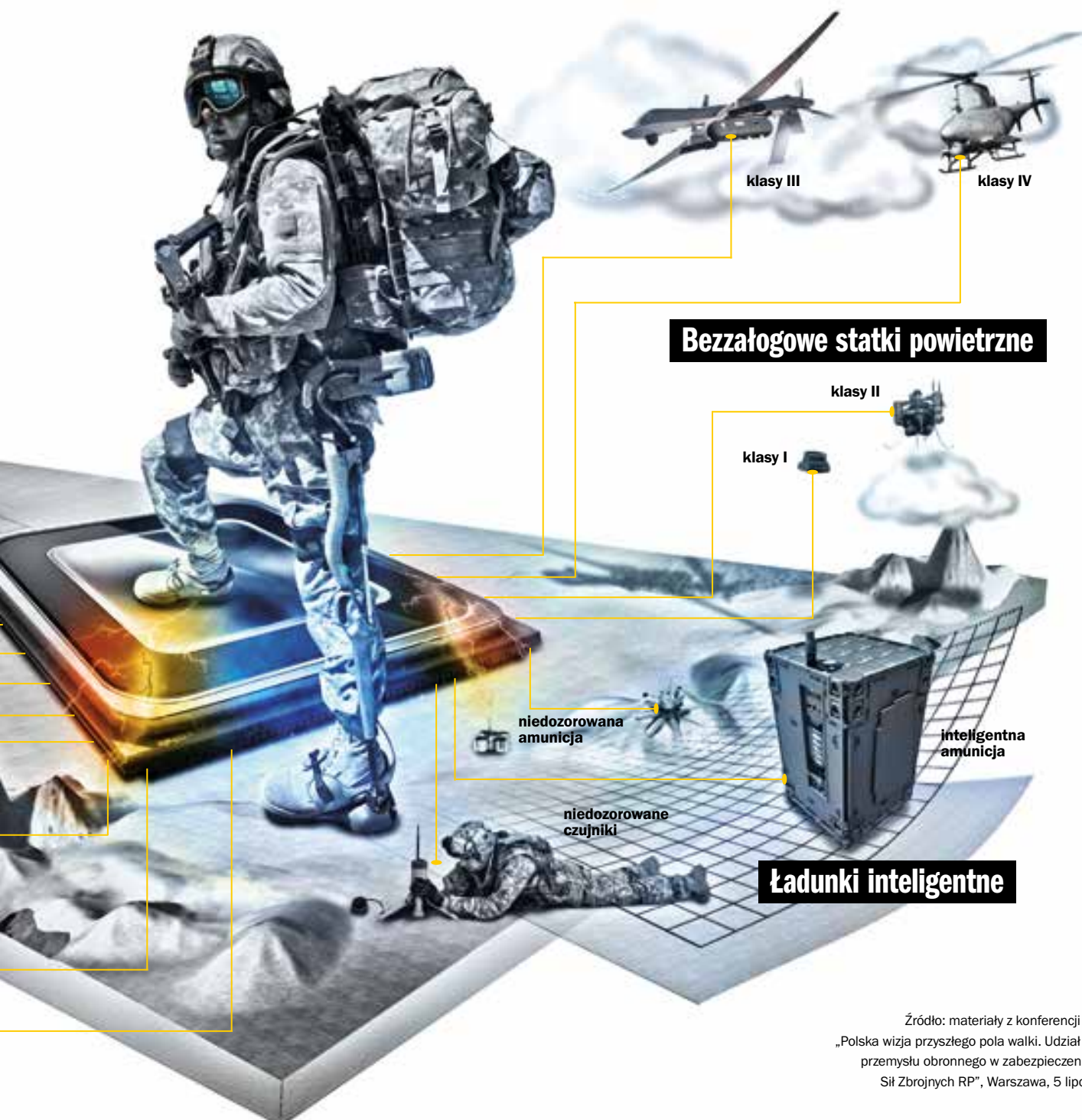
jazdy podwodne, nawodne i lądowe, które przejmą część zadań wykonywanych dotychczas przez żołnierzy. Osiągnięcia elektroniki sprawiły, że miniaturyzacja i digitalizacja nie są już niczym nowym. Używane w działaniach bojowych platformy to nie prototypowe modele, ale rzeczywiste środki walki.

Mogłoby z tego wynikać, że w przyszłych działaniach militarnych będą uczestniczyć jedynie zautomatyzowane środki walki, roboty i systemy komputerowe⁷. Takim nośnikiem uzbrojenia dziś jest czołg⁸ (rys. 2), a w przyszłości będzie bezzałogowa ciężka platforma bojowa (robot bojowy)⁹.

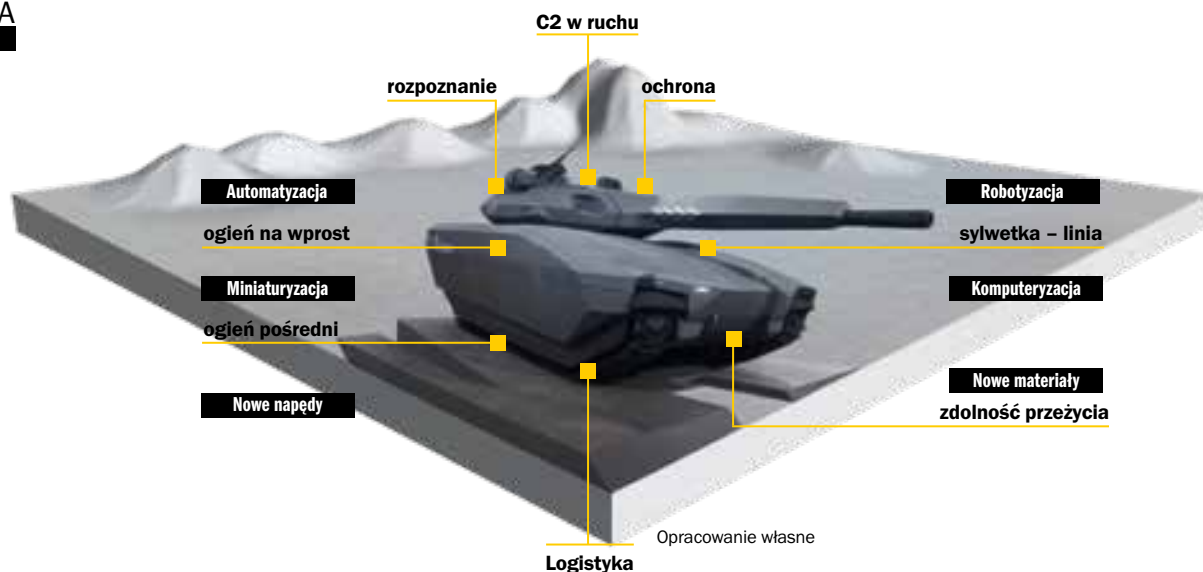
⁷ M. Wrzosek: *Przyszły konflikt zbrojny – założenia teoretyczne*. „Przegląd Wojsk Lądowych” 2009 nr 2, s. 9.

⁸ K. Turski: *Perspektywy rozwoju czołgów*. „Przegląd Wojsk Lądowych” 2006 nr 2, s. 74.

⁹ K. Turski: *Kierunki rozwoju Sił Zbrojnych*. „Przegląd Wojsk Lądowych” 2006 nr 4, s.11.



Źródło: materiały z konferencji naukowej „Polska wizja przyszłego pola walki. Udział polskiego przemysłu obronnego w zabezpieczeniu potrzeb Sił Zbrojnych RP”, Warszawa, 5 lipca 2006 r.



RYS. 2. ROZWÓJ TECHNOLOGICZNY CZOŁGU

Roboty okazały się już niezastąpione w trakcie walk w terenie zurbanizowanym i trudno dostępnym dla wielu pojazdów bojowych. Wykonują zadania rozpoznania, inżynieryjno-techniczne oraz logistyczne.

Nawet Departament Transformacji MON w swojej *Wizji Sił Zbrojnych RP – 2030* z 2008 roku założył, że: *Wojska Lądowe będą zasadniczym komponentem SZ RP. W perspektywie 20–25 lat zmienią jednak swój charakter. Staną się nowym, wysoce zautomatyzowanym rodzajem sił zbrojnych o dużej mobilności i manewrowości bliskiej wojskom aeromobilnym. Główny potencjał ogniowy Wojsk Lądowych będą stanowiły oddziały i pododdziały zmechanizowane i zmotoryzowane. Liczący się potencjał ogniowy będą posiadały znacznie mniej liczne oddziały pancerne. Istotnym elementem wsparcia zgrupowań zadaniowych staną się oddziały i pododdziały artylerii samobieżnej. Będą one wyposażone w nowoczesne artyleryjsko-rakietowe systemy walki o dużej donośności oraz precyzji rażenia. Wojska Lądowe będą posiadały również pododdziały bezzałogowych statków powietrznych różnej wielkości i zasięgu działania oraz roboty pola walki¹⁰.*

PRZYSZŁOŚĆ

Od kilkunastu lat toczy się zagorzały spór teoretyków i znawców wojskowości na łamach różnego rodzaju wydawnictw wojskowych, związany z charakterem przyszłych operacji, wizją pola walki, strukturami organizacyjnymi Sił Zbrojnych RP. Prawdopodobnie około 2025 roku 30 procent armii będą stanowić zrobotyzowane siły uderzeniowe.

Poziom robotyzacji jest ściśle związany z rozwojem technologicznym państw, który bezpośrednio wywiera wpływ na kluczowe zdolności¹¹ każdej współczesnej ar-

mii. W najbliższym czasie głównym wskaźnikiem nowoczesności armii, jak i decydującym czynnikiem budowy przewagi na polu walki, będzie liczba użytych robotów (kierowanych jeszcze przez człowieka), z czasem zastąpionych przez sztuczną inteligencję, gdzie system uzbrojenia „samodzielnie” będzie decydował o wyborze celu, jego śledzeniu i momencie uaktywnienia się.

Zachodnie koncerny pracują nad rozwiniętymi systemami walki, integrując je z posiadanymi platformami „nosicielami uzbrojenia”. Przykładem może być najbardziej zaawansowany technologicznie francuski czołg Leclerc czwartej generacji. Przewiduje się jego współdziałanie z trzema bezzałogowymi platformami powietrznymi, znajdującymi się w jego wyposażeniu.

Uwzględniając zatem dalszy rozwój nowych technologii, można się pokusić o następujące wnioski.

- W wielu państwach robotyzacja jest elementem programów, których celem jest budowa nowych zdolności bojowych.

- Elementem robotyzacji są: bezzałogowe platformy lądowe, powietrzne i pływające, niedozorowane sensory i amunicja precyzyjnego rażenia, systemy zarządzania sieciocentrycznego oraz zaawansowane wyposażenie żołnierza.

- Interoperacyjność zaawansowanych technologicznie systemów uzyska się, jeżeli będą one wykorzystywać podobną koncepcję rozwojową i te same procedury operacyjne.

- Robotyzacja istotnie zmniejszy wysiłek ludzki w prowadzonych operacjach. W analizach przyjmuje się, że docelowo obniży również koszty ich prowadzenia.

- Pojazdy roboty okazały się już niezastąpione w terenach zurbanizowanych i trudno dostępnych dla innych wozów bojowych. ■

¹⁰ *Wizja Sił Zbrojnych RP...*, op.cit., s. 26.

¹¹ W *Strategii obronności Rzeczypospolitej Polskiej* określono siedem kluczowych zdolności operacyjnych, które należy maksymalnie rozwijać w ramach posiadanego budżetu w celu osiągnięcia maksymalnego efektu, to znaczy sprawnych, mobilnych oraz efektywnych w działaniu wojsk własnych.

Trudna druga młodość

W 2013 ROKU **ROSYJSKIE LOTNICTWO TRANSPORTOWE** MIAŁO ŁĄCZNIE OKOŁO 180 SAMOLOTÓW TRANSPORTOWYCH, W TYM BLISKO 120 OPERACYJNO-TAKTYCZNYCH IŁ-76.

Ppłk dr **Marek Depczyński**

W czerwcu 1966 roku biuro konstrukcyjne im. Siergieja W. Iljuszyna w Moskwie otrzymało zlecenie na projekt operacyjno-taktycznego odrzutowego samolotu transportowego. Miał on być przystosowany do eksploatacji z krótkich pasów startowych lotnisk i lądowisk o zróżnicowanej nawierzchni i przenoszenia w czasie krótszym niż sześć godzin ładunku o masie około 40 ton na odległość około pięciu tysięcy kilometrów. 27 listopada 1967 roku Rada Ministrów ZSRR, na podstawie projektu wstępnego, zatwierdziła decyzję o uruchomieniu programu badawczo-rozwojowego samolotu transportowego Ił-76. Pierwszy egzemplarz, zbudowany w moskiewskich zakładach Strzała, oblatano 25 marca 1971 roku i w maju 1971 roku zaprezentowano na paryskim salonie lotniczym w Le Bourget.

PIERWSZE TESTY

Prowadzono je na lotnisku operacyjnym lotnictwa transportowego w rejonie Pskowa od grudnia 1971 roku do przyjęcia maszyny do uzbrojenia w 1974 roku. Produkcję seryjną uruchomiono w Zakładach Lotniczych im. Walerego P. Czkałowa w Taszkencie (Uzbekistan). Pierwsze seryjne Ił-76 miały wieżyczkę ogonową z podwójnie sprzężoną armatą GSz-23L kalibru 23 mm, kierowaną z wykorzystaniem stacji radiolokacyjnej Argon. Ich maksymalna masa startowa wynosiła 157 ton (następnie zwiększono ją do 170 t). Samolot przy starcie z pasa betonowego mógł udźwignąć do 40 ton (33 t z pasa o nawierzchni gruntowej). Ił-76 wyposażono w cztery silniki D-30KP o ciągu 12 ton każdy.

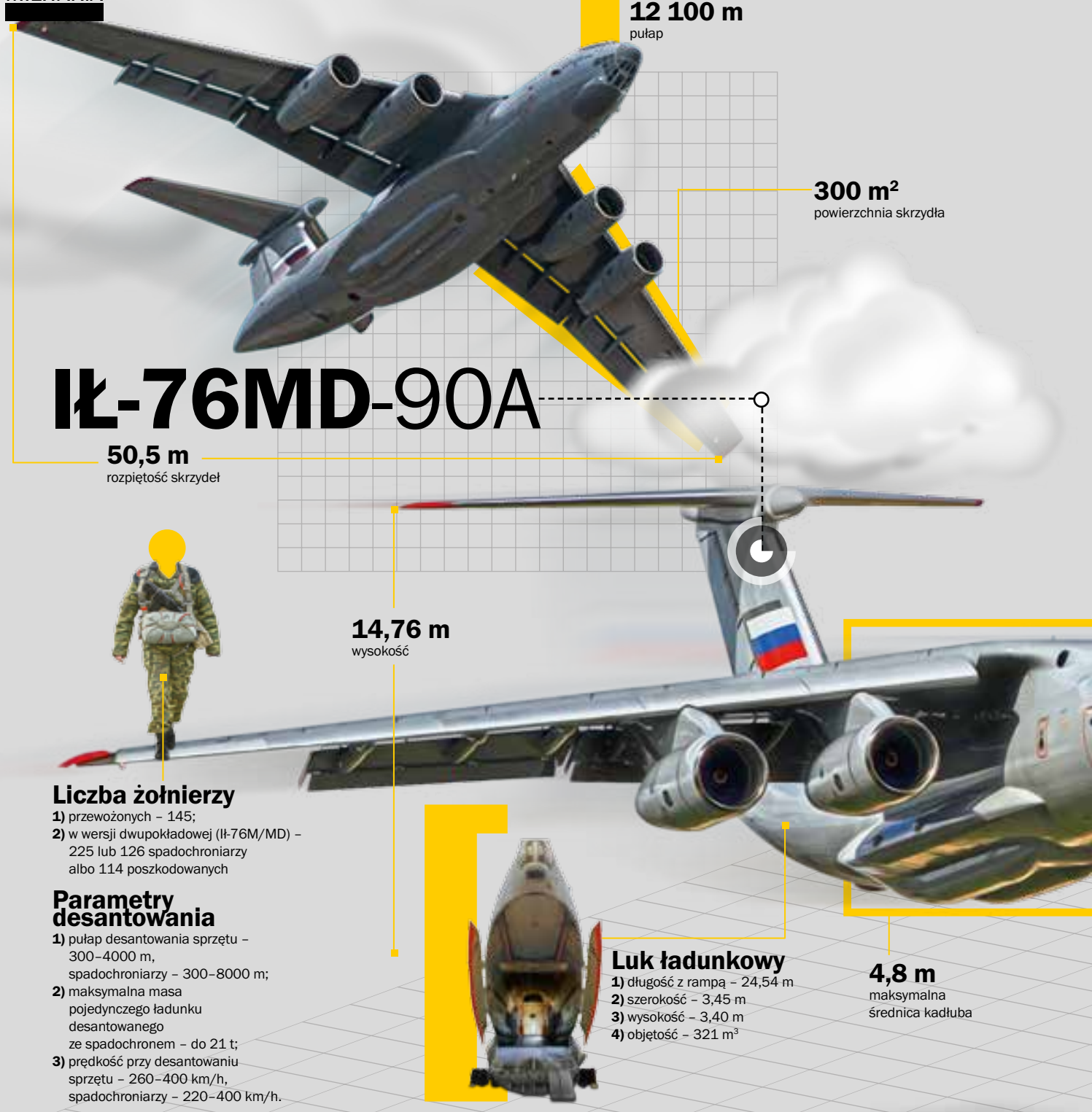
Pierwszy seryjny samolot oblatano 5 maja 1973 roku. Łącznie do 2000 roku wyprodukowano około 950 egzemplarzy, z tego ponad 120 na eksport. Oprócz państw Wspólnoty Niepodległych Państw samoloty Ił-76 eksploatowano w około 40 krajach, w tym w Iraku, Iranie, Chinach, Indiach oraz w Korei Północnej. Do 28 listopada 2010 roku z około 950 egzemplarzy w wyniku katastrof lotniczych utracono nie więcej niż 50 maszyn, a z powodu działań bojowych – 14 samolotów w różnych wersjach.

W 1978 roku pierwotną konstrukcję maszyny zastąpiono jej wzmocnioną wersją Ił-76M i jej cywilnym odpowiednikiem Ił-76T. W latach 1981–1982 do eksploatacji wdrożono Ił-76MD (cywilna wersja Ił-76TD) z radiolokacyjnym systemem nawigacyjnym Kupoł-2. W Ił-76MD wzmocniona konstrukcja płatowca umożliwiła zwiększenie masy startowej do 190 ton oraz udźwigu do 50 ton. Samolot otrzymał zmodernizowane silniki D-30KP model 2 oraz zwiększono zapas paliwa. Zasięg z ładunkiem 40 ton wynosił około 4,2 tysiąca kilometrów, z ładunkiem 50 ton – około 3600 kilometrów. Awionikę maszyny wzbogacono o dodatkowe zestawy walki elektronicznej (WE), przeznaczone do aktywnego zakłócania kierowanych pocisków raketowych klasy powietrze–powietrze oraz ziemia–powietrze, naprowadzanych radiolokacyjnie oraz termicznie.

Samolot został wyposażony w dodatkowe węzły do przenoszenia uzbrojenia lub kontenerowych zasobników walki elektronicznej. Mimo gwałtownego rozwoju środków obrony powietrznej i przeciwlotni-



Autor jest starszym specjalistą w Zarządzie Rozpoznania i WE Inspektoratu Rodzajów Wojsk Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

**12 100 m**

pułap

300 m²

powierzchnia skrzydła

IŁ-76MD-90A

50,5 m

rozpiętość skrzydeł

14,76 m

wysokość

Liczba żołnierzy

- 1) przewożonych – 145;
- 2) w wersji dwupokładowej (Ił-76M/MD) – 225 lub 126 spadochroniarzy albo 114 poszkodowanych

Parametry desantowania

- 1) pułap desantowania sprzętu – 300–4000 m, spadochroniarzy – 300–8000 m;
- 2) maksymalna masa pojedynczego ładunku desantowanego ze spadochronem – do 21 t;
- 3) prędkość przy desantowaniu sprzętu – 260–400 km/h, spadochroniarzy – 220–400 km/h.

Luk ładunkowy

- 1) długość z rampą – 24,54 m
- 2) szerokość – 3,45 m
- 3) wysokość – 3,40 m
- 4) objętość – 321 m³

4,8 m

maksymalna średnica kadłuba

czej do połowy lat osiemdziesiątych XX wieku cztery radzieckie dywizje lotnictwa transportowego, wyposażone łącznie w około 125 samolotów Ił-76, utrzymywały zdolność do przerzutu i desantowania podczas jednego lotu (w ciągu 40–45 min) dywizji powietrznodesantowej (ok. 5 tys. żołnierzy i 138 jednostek sprzętu).

DOSKONALENIE KONSTRUKCJI

Kontynuowany od połowy lat osiemdziesiątych XX wieku program modernizacyjny samolotu zakończono

no 1 sierpnia 1995 roku oblotem Ił-76MF, zmodyfikowanej wersji Ił-76MD. W wyniku wstawienia dwóch segmentów po 3,3 metra za i przed skrzydłem kadłub wydłużono o 6,6 metra. Zwiększenie długości luku ładunkowego z 24,5 do 31,14 metra sprawiło, że jego objętość wzrosła z 326 do 400 metrów sześciennych. Wzmocniona konstrukcja płatowca umożliwiła zwiększenie maksymalnej masy startowej do 210 ton oraz udźwigu do 60 ton.

W nowej wersji silniki D-30KP zastąpiono PS-90A-76, o większym ciągu i mniejszym o 12–15

Masa

- 1) maksymalna masa startowa – 210 t
- 2) maksymalna masa podczas lądowania – 160 t
- 3) masa ładunku – do 52 t

109,5 tys. litrów

pojemność zbiorników paliwa

**Długość drogi**

- 1) startowej przy masie 210 t – 1540 m
- 2) lądowania – 900–960 m

46,6 m

długość

**5** osób
załoga**Silnik**

cztery PS-90-76 o ciągu 14,5 t (16 wg biura konstrukcyjnego Iljuszyna); ciąg przelotowy – 3,3 t; ciąg odwrrotny, rewers – 3,6 t. Silnik otrzymał certyfikat w 2003 r.; resurs pracy ok. 160 tys. godzin. W porównaniu ze starymi silnikami D-30KP-2 w PS-90A-76 o 17–19% zmniejszono zużycie paliwa.

**Eksploatacja****30** lat
kalendarzowych**10 000** lądowań**30 000** godzin w powietrzu**Prędkość**

- 1) przelotowa maksymalna – 780–850 km/h
- 2) minimalna prędkość przelotowa – 220 km/h

Zasięg lotu

- 1) z ładunkiem 50 t – 4100 km
- 2) z 40 t – 5400 km
- 3) z 20 t – do 8500 km

procent zużyciu paliwa, uzyskując większy o 15–20 procent zasięg lotu (z ładunkiem 40 t – 5800 km, Il-76MD – 4700 km). Zwiększenie mocy ciągu silników sprawiło, że długość rozbiegu samolotu skróciła się o 100 metrów. Zmodernizowana awionika maszyny obejmowała system nawigacji satelitarnej, ze składu załogi wyłączono w związku z tym radiooperatora.

Testy państwowe Il-76MF zakończono w 2009 roku. Produkcję seryjną planowano uruchomić w zakładach Awiastar-SP w Uljanowsku. Pod koniec

marca 2012 roku opuścił linię produkcyjną pierwszy egzemplarz.

Po rozpadzie ZSRR, w 1997 roku produkcję samolotów w Uzbekistanie z powodów ekonomicznych zawieszono. Ze względu na brak możliwości wykonania podpisanego w 2005 roku kontraktu na budowę 34 egzemplarzy Il-76MD oraz czterech Il-78 dla odbiorcy chińskiego, w 2006 roku podjęto decyzję o przeniesieniu produkcji z Taszkientu do Zakładów Lotniczych spółki Awiastar-SP w Uljanowsku. W 2010 roku przeprowadzono certyfikację przeniesionej linii

technologicznej z takim wyliczeniem, by w 2011 roku wznowić produkcję samolotów Il-76MD¹.

Mimo problemów ekonomicznych, w 2002 roku w Taszkencie zrealizowano zamówienie korporacji lotniczej Wołga–Dniepr, obejmujące program modernizacji samolotu Il-76TD, który w 2006 roku skutkowało przyjęciem do eksploatacji pierwszego egzemplarza Il-76TD-90WD nr burtowy RA-76950². Równocześnie rosyjskie Ministerstwo Obrony ogłosiło początek programu modernizacji parku Il-76MD z wykorzystaniem silników PS-90A-76.

W grudniu 2005 roku oblatano pierwszy, i jak się okazało jedyny, egzemplarz zmodernizowanego w zakładach lotniczych w Woroneżu Il-76MD-90 nr burtowy RA 78854 (platformę Il-76MD wyprodukowano w 1991 roku w Taszkencie). Analogiczny jak w przypadku Il-76TD-90-WD zakres modernizacji okazał się znacznie droższy. Koszt jednostkowy określono na około 14 milionów USD, z tego 12 pochłonęły cztery silniki PS-90A-76.

W styczniu 2006 roku dowódca sił powietrznych wskazał na możliwość kontynuacji modernizacji parku lotnictwa transportowego, który do 2010 roku miał zostać poszerzony o około dwanaście samolotów Il-76MD-90. Do 2013 roku nie wyremontowano jednak ani jednego. Wiosną 2009 roku, w biurze konstrukcyjnym im. S.W. Iljuszyna, we współpracy z biurem konstrukcyjnym Zakładów Lotniczych spółki Awiiastar-SP, ukończono projekt kolejnej głębokiej modernizacji samolotu. Nową wersję oznaczono jako Il-76MD-90A (obiekt 476). Budowę pierwszego prototypu lotnego nr 01-02 rozpoczęto w drugiej połowie 2009 roku³.

Równocześnie planowano zawarcie kontraktu na produkcję serii sześciu Il-476, przeznaczonych dla odbiorcy indyjskiego. Budowę egzemplarza nr 01-02 zamierzano zakończyć w czerwcu 2011 roku, egzemplarza nr 01-01, przeznaczonego do prób statycznych, do października 2011 roku. Początek testów fabrycznych i oblot prototypu przewidywano na przełom października i listopada 2012 roku. Mimo skupienia wysiłku na budowie egzemplarza nr 01-02, prototyp lotny wytoczono z hali montażowej dopiero 15 grudnia 2011 roku.

W styczniu 2012 roku zapotrzebowanie na samoloty Il-76MD-90A określono na ponad 100 sztuk. W planie rosyjskich zakupów ujęto wersje transportowe, ratownicze, tankowania w powietrzu, wczesnego ostrzegania oraz dowodzenia.

W czerwcu 2012 roku egzemplarz nr 01-02 przekazano do oddziału testów lotnych zakładów Awiiastar. W sierpniu tego samego roku, wskazując na brak aktywnych i pasywnych systemów walki elektronicznej oraz braki w awionice i wyposażeniu samolotu, podkreślono rozbieżności między sformułowanymi w 2010 roku wymaganiami taktyczno-technicznymi (WTT) Kuznieck (przeznaczonymi dla procesu modernizacyjnego parku Il-76 do standardu Il-76MDM) i Kuznieck 2 (dla programu Il-76MD-90A).

KOLEJNY ETAP

Mimo krytyki, 22 września 2012 roku na lotnisku zakładowym Ulianowsk Wschód prototyp Il-76MD-90A wykonał pierwszy czterdziestominutowy lot. Oficjalny oblot konstrukcji odbył się 4 października 2012 roku w obecności wicepremiera Dmitrija Rogozina i powtórzono go dwa dni później w obecności prezydenta Rosji.

Wskazując na możliwość zakończenia testów państwowych na przełomie lat 2013–2014⁴, Ministerstwo Obrony oraz Połączona Korporacja Lotnicza zawarły kontrakt na 39 samolotów Il-76MD-90A o łącznej wartości około 140 mld rubli (koszt jednostkowy około 3,5 mld rubli) z dostawą do 2018 roku. 30 stycznia 2013 roku egzemplarz z numerem rejestracyjnym RA 78650 przyleciał na lotnisko Instytutu Lotniczego im M.M. Gromowa w Ramieńskie, gdzie planowano rozpoczęcie testów obejmujących łącznie około 50 lotów. Zamierzano je zakończyć w trzecim kwartale 2013 roku.

W pierwszym etapie przewidziano wykorzystanie prototypowego RA 78650 oraz egzemplarza Il-76MD o numerze rejestracyjnym RA 78854, wyprodukowanego w 1991 roku (seria 81-05) i zmodernizowanego do standardu Il-76MD-90A. 13 marca 2013 roku na lotnisku im. Gromowa planowano rozpocząć cykl 22 lotów w ramach testów fabrycznych

¹ Według oświadczenia dyrektora Departamentu Rozwoju Kompleksu Przemysłu Obronnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Federacji Rosyjskiej z 19 marca 2011 r., w Zakładach Lotniczych im. Czałowa w Taszkencie wszczęto procedurę upadłości, a produkcja samolotów transportowych Il-76 oraz samolotów tankowania w powietrzu Il-78 została przeniesiona na terytorium Rosji do formowanego centrum produkcji sprzętu lotniczego. W czerwcu 2011 roku kierownictwo Połączonej Korporacji Lotniczej ogłosiło zerwanie współpracy z Zakładami Lotniczymi w Uzbekistanie (ogłoszenie upadłości i procedura bankructwa). Ostatnim samolotem wyprodukowanym w zakładach w Taszkencie był Il-76MF, nr burtowy JY-JIC, przeznaczony dla Jordanii. Jednocześnie w Ulianowsku intensyfikowano działania związane z budową prototypu Il-76MD-90A. 16 sierpnia 2011 r. w Zakładach Lotniczych Awiiastar-SP w Ulianowsku, wchodzących w skład Połączonej Korporacji Lotniczej, wznowiono produkcję Il-76MD.

² Do 2013 r. na potrzeby korporacji zmodernizowano pięć egzemplarzy Il-76TD-90WD, kolejne dwa pozostawały w dyspozycji azerskich linii Silk Way Airlines. Koszt jednostkowy programu modernizacji wyniósł ok. 50–55 mln USD. Prototypowy Il-76TD-90WD jest traktowany jako pierwowzór dla zbudowanego w Ulianowsku Il-76MD-90A. W awionice samolotu zastosowano zestaw nawigacyjny Kupo-III-76M-WD.

³ 28.12.2009 r. po zawarciu kontraktu z Połączoną Korporacją Lotniczą Ministerstwo Przemysłu przekazało jej środki na budowę prototypu Il-76MD-90A. Na finansowanie prac projektowych wydzielono 1 094 233 500 rubli. 23.08.2011 r. Połączona Korporacja Lotnicza oraz Zakłady Lotnicze Awiiastar-SP podpisały porozumienie nr 155.476.08.2011 na budowę trzech egzemplarzy Il-76MD-90A.

⁴ Roczne opóźnienie programu, spowodowane zarówno przez rosyjskie Ministerstwo Obrony, jak i zakłady Awiiastar, uzasadniano trudnościami z opanowaniem produkcji w zakładach po jej przeniesieniu z Taszkentu.

WERSJE IŁ-76

IŁ-76	IŁ-76 (NATO: Candid), wersja podstawowa.
IŁ-76M IŁ-76T	Candid, wzmocniony kadłub, skrzydła oraz podwozie, nośność 47 t, masa startowa 190 t, oblatany 24.03.1978 r.; wersja cywilna IŁ-76T oblatana 4.11.1978 r.
IŁ-76MD IŁ-76MD-90 IŁ-76MDM IŁ-76TD IŁ-76TD Antarktyda IŁ-76TD-90WD	Candid B, zmodernizowana wersja IŁ-76M, wzmocniona konstrukcja płatowca oraz podwozia; oblatany 6.03.1981 r. IŁ-76MD-90 wersja z silnikami PS-90A-76; kolejna modyfikacja – IŁ-76MDM z silnikiem PS-90A, termin realizacji do 2015 r. Cywilna wersja IŁ-76MD, oblot 5.05.1982 r. IŁ-76TD Antarktyda – awionika poszerzona o systemy nawigacyjne, łącznie trzy samoloty przygotowane do lotów w Arktyce i Antarktydzie, oblatany 17.11.1985 r. IŁ-76TD-90WD wersja z silnikami PS-90A-76 przygotowana na potrzeby firmy Wołga–Dniepr.
IŁ-76 A-50 A-50I A-50EI A-50U Bagdad-1	A-50 (Mainstay; Trzmiel), nośnik systemu AWACS oblatany w 1978 r. A-50I na IŁ-76TD – przygotowany w kooperacji z Izraelem na zamówienie Chin (KJ-2000). A-50EI – wariant z silnikami PS-90A-76, przygotowany w kooperacji z Izraelem (stacja impulsowo-dopplerowska EL/M-2075) na zamówienie Indii. A-50U – zmodernizowana wersja oblatana w 2011 r. IŁ-76 Bagdad-1 przemianowany na Adnan-1, iracka wersja A-50 na IŁ-76MD z anteną Thompson-CSF Tiger-G, wyprodukowano trzy egzemplarze. IŁ-76 Adnan-2, przejęty przez Iran i przemianowany na Simorgh, 22.09.2009 r. uległ katastrofie.
IŁ-76MD A-60	Latające laboratorium uzbrojenia laserowego, zbudowano 2–3 egzemplarze. Oblatany 19.08.1981 r., pierwszy samolot zniszczono na lotnisku Czałowski w 1989 r., drugi bazuje w rejonie Puskino (St. Petersburg), trzeci, operacyjny, na lotnisku w rejonie Taganrogu.
IŁ-76KT IŁ-76MDK	Samolot przeznaczony do szkolenia kosmonautów, zbudowano trzy egzemplarze, oblatany 2.08.1981 r. Trzy IŁ-76MDK Kosmos służą do treningu kosmonautów w warunkach sztucznie wytworzonej nieważkości, oblatany 6.08.1988 r.
IŁ-78 IŁ-78M IŁ-78MK IŁ-78MK-90	Samolot tankowania w powietrzu na bazie IŁ-76MD (NATO: Midas), oblatany 26.06.1983 r.; zmodernizowana wersja IŁ-78M oblatana 7.03.1987 r. IŁ-78MK – wersja przygotowana do konwersji. IŁ-78MK-90 – zmodyfikowana wersja IŁ-78MK z silnikami PS-90A-76.
IŁ-76MD Skalpel	Wersja medyczna IŁ-76MD, na pokładzie trzy moduły medyczne: przedoperacyjny, operacyjny, OIOM. Oblot 23.07.1983 r.
IŁ-76PS	Poszukiwawczo-ratowniczy, oblot 18.12.1984 r.
IŁ-76PP	IŁ-76MD przeznaczony do wykonywania zadań w ramach zakłóceń elektronicznych, egzemplarz oblatany 29.04.1987 r.
IŁ-76P IŁ-76MDP	Samolot gaśniczy, zabiera 32 t środka gaśniczego, oblatany 22.09.1989 r.; wersja na bazie IŁ-76MDP zabiera 42 t środka, oblatana 28.01.1993 r.
IŁ-76LL	Latające laboratorium silników lotniczych, oblatany w 1991 r.
IŁ-76SK	Powietrzny punkt dowodzenia Strategicznych Sił Jądrowych z zestawem środków łączności (satelitarnej), zbudowano dwa egzemplarze.
IŁ-76MF IŁ-76TF	Modyfikacja wersji IŁ-76MD, oblatany 1.08.1995 r.; wersja cywilna IŁ-76TF, załoga zredukowana do 3–4 osób.

Opracowanie własne

samolotu, jednak z uwagi na warunki atmosferyczne rozpoczęcie programu odłożono. Pierwszy fabryczny test lotny przeprowadzono pięć dni później, 18 marca 2013 roku, na pułapie od 2 do 20 tysięcy metrów w czasie 1 godziny i 55 minut. Testy fabryczne zakończono do 22 maja 2013 roku. Maszynę skierowano do przeglądu, a 5 lipca przekazano ją Ministerstwu Obrony.

W maju 2013 roku Połączona Korporacja Lotnicza zawarła także kontrakt na budowę тренаżerów dla za-

łóg IŁ-76MD-90A i dla operatora tankowania w powietrzu samolotu IŁ-78M-90A oraz oprzyrządowania sal wykładowych, przeznaczonych do szkolenia personelu latającego oraz obsługowego samolotów IŁ-76MD-90A i IŁ-78M-90A.

Testy państwowe maszyny rozpoczęły się 10 lipca w obiektach 929 Państwowego Centrum Doświadczalnego Ministerstwa Obrony FR im. W.P. Czałowa. Po pierwszym etapie, który trwał do 22 lipca, zatwierdzono produkcję dwóch samolotów, planowa-

nych do przekazania w 2014 roku. W powstawaniu Il-76MD-90A uczestniczą kontrahenci, w tym producent zestawów podwoziowych – zakład Awia Agregat w Samarze oraz zakłady w Perm, wytwarzające silniki PS-90A-76⁵.

PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

W 2013 roku rosyjskie lotnictwo transportowe dysponowało 160–180 samolotami transportowymi, z których około 120 egzemplarzy to operacyjno-taktyczne Il-76. Wraz z Il-76MD park samolotów transportowych tworzył konglomerat 14 typów i 23 modyfikacji samolotów: An-124, An-22, Il-62, An-12, An-26/24, An-2, Tu-154 i Tu-134.

W 2013 roku, mimo upływu lat, nie najmłodsza konstrukcję An-22, dzięki właściwościom lotnym, możliwościom przerzutu ładunków wielkogabarytowych oraz małemu zużyciu paliwa (20 procent mniej niż Il-76) nadal traktowano jako pełnowartościowy samolot transportowy. Korekta zamówień w ramach *Państwowego programu zbrojeniowego do 2020 roku*, obejmując wykluczenie dostaw An-124-300 oraz redukcję planu zakupów z pierwotnych 60 do 17 samolotów An-70 (dostawa po 2015 r.), wskazuje na problemy z kooperantem ukraińskim. Z drugiej strony, mimo korekty, w programie zbrojeniowym utrzymano realizację zamówienia na 39 nowych Il-76MD-90A.

Resurs eksploatacyjny większości Il-76MD wygasa w latach 2020–2030. Mimo zaawansowanego wieku, przy konsekwentnie realizowanym programie podtrzymywania sprawności technicznej, ich eksploatacja przez kolejne 20–25 lat jest realna. Uwzględniając liczbę utrzymywanych w linii oraz zakontraktowanych nowych samolotów, należy oceniać, że do 2020 roku, stanowiąc około 70 procent parku lotniczego, samoloty te nadal będą kręgosłupem rosyjskiego lotnictwa transportowego.

Oprócz dominacji ilościowej, znaczenie Il-76MD dla rosyjskiego lotnictwa transportowego potwierdza również wzrastające tempo modernizacji samolotów, z których około 60 procent do 2020 roku może zostać zmodernizowanych do standardu Il-76MD-90A. *W latach 2008–2010 remont zakończono na czterech Il-76MD, w 2011 roku wyremontowano jedenaście Il-76MD, w 2012 roku modernizacji poddano dwanaście Il-76MD. W 2013 roku przewidziano zakończenie remontu i modernizacji czternastu Il-76MD.* Reasumując, uprzywilejowana pozycja Iljuszyna w programie modernizacji rosyj-

⁵ Produkcję silników PS-90A-76 uruchomiono w 2005 r., do października 2012 r. wyprodukowano 64 silniki z około 200 zakontraktowanych jednostek napędowych przeznaczonych dla 39 samolotów Il-76MD-90A.

⁶ Dyrektor generalny ze składu rady nadzorczej Spółki Ilyushin Aviation Complex, Wiktor Liwanow, jest krewnym wicepremiera.

⁷ Wartość zakupu nowego Il-76MD-90A to około 119 mln USD, koszt modernizacji eksploatowanego Il-76MD, z wykorzystaniem silników D-30KP-3 Burlak, to około 3,2 mln USD. Za jednego nowego Il-76MD-90A można wyremontować około 30 samolotów Il-76MD. Z ekonomicznego punktu widzenia kosztowny kontrakt na 39 maszyn Il-76MD-90A (ok. 140 mld rubli) mógłby być zastąpiony znacznie tańszym wariantem modernizacji wszystkich 115–120 egzemplarzy Il-76 lotnictwa transportowego do 2018 roku.



TOALETA NA POKŁADZIE

IL-76MD-90A MOŻE BYĆ PIERWSZYM ROSYJSKIM SAMOLOTEM TRANSPORTOWYM WYPOSAŻONYM W TOALETY POKŁADOWE, PRZEZNACZONE ZARÓWNO DLA ZAŁOGI, JAK I PRZEWOŻONEGO DESANTU

Toaleta dla załogi (hermetyczny kontener ze zbiornikiem o pojemności 28 l) będzie montowana w części nosowej kadłuba, dwie toalety (hermetyczne kontenery ze zbiornikiem o pojemności 80 l) dla przewożonych osób będą umieszczone w luku towarowym. Wprowadzenie toalet w samolotach transportowych może potwierdzać ewolucję w sposobie przerzutu i desantowania pododdziałów wojsk powietrznodesantowych. Po sprawdzeniu uprząży spadochronu przed wejściem skoczek na pokład samolotu zgodnie z procedurami obowiązuje zakaz jej zdejmowania w trakcie przelotu.

skiego lotnictwa transportowego to wypadkowa nie tyle koligacji rodzinnych wicepremiera D. Rogozi-na⁶, ile potrzeb, uzasadnionych charakterem i skalą zagrożeń oraz poziomem wymaganych zdolności operacyjnych lotnictwa transportowego.

Przeniesienie produkcji samolotów Il-76 z Uzbekistanu do Rosji, mimo braku ekonomicznego uzasadnienia⁷, przez kolejne 20 lat będzie decydować o pozycji Iljuszyna, zarówno na rynku wewnętrznym, jak i jego znaczeniu w rosyjskiej ofercie eksportowej.

Efekt końcowy umowy zawartej z Korporacją Przemysłu Lotniczego pozostaje uzależniony od zdolności ekonomicznych państwa. Brak środków w budżecie rosyjskiego Ministerstwa Obrony na sfinansowanie budowy 39 egzemplarzy Il-76MD-90A może skutkować kredytowaniem do 2017 roku produkcji około 20 samolotów (koszt ok. 70 mld rubli), co może decydować o rentowności całego przedsięwzięcia. ■

Atomowe wsparcie: projekt Arihant

RYWALIZACJA INDII Z SĄSIADAMI TAKIMI JAK CHINY CZY PAKISTAN OBEJMUJE RÓWNIEŻ POZYSKIWANIE BAZ MORSKICH W SĄSIEDNICH PAŃSTWACH ORAZ ROZBUDOWĘ SIŁ NAWODNYCH I PODWODNYCH.

Kmdr ppor. **Tomasz Witkiewicz**

Jedną z dziedzin, w której przewagę mają dziś Chiny, jest budowa okrętów podwodnych o napędzie atomowym (Ship Submersible Ballistic Nuclear – SSBN) uzbrojonych w pociski balistyczne mogące przenosić broń jądrową. Flota chińska użytkuje od 1981 roku jedną jednostkę typu Xia (typ 092 lub 09-II), uzbrojoną w 12 pocisków JL-1A o zasięgu 2500 kilometrów. Wprawdzie okręt ten wydaje się mieć bardziej charakter doświadczalny niż bojowy, jednakże jego eksploatacja dostarczyła użytkownikowi wielu informacji wykorzystanych do zaprojektowania kolejnego SSBN – typu Jin (typ 094). Pierwszy z planowanej czwórki okrętów typu Jin prawdopodobnie wszedł do służby już w 2010 roku. Głównym orężem tych jednostek mają być pociski balistyczne JL-2 o zasięgu około ośmiu tysięcy kilometrów (opracowano wersję JL-2-1 o zasięgu 12 tysięcy km i JL-2-2 o zasięgu 14 tysięcy km, nie jest jasne czy wprowadzono je do uzbrojenia okrętów). W obliczu takiego rozwoju sił morskich głównego rywala, Indie nie mogły pozostać bezczynne.

Od lat czterdziestych XX wieku państwo to prowadziło badania nad technologią jądrową, których wynikiem była pierwsza próba atomowa w 1974 roku, określana kryptonimem „Uśmiechnięty Budda”. Natychmiast po udanym eksperymencie, dowództwo floty zainicjowało badania nad możliwościami zastosowania napędu jądrowego w siłach morskich. Początkowo prace miały dotyczyć szturmowych okrętów podwodnych (projekt 932). Wcześniej jednak trzeba było opracować odpowiednio małe elementy siłowni jądrowych. W latach dziewięćdziesiątych XX wieku rozpoczęto program budowy okrętu podwodnego o napędzie jądrowym z uzbroje-

niem torpedowym (Advanced Technology Vessel – ATV).

W 2002 roku dowódca marynarki indyjskiej zadeklarował, że każdy kraj posiadający broń nuklearną i stosujący się do zasady użycia jej tylko w odwecie, powinien dysponować odpowiednimi środkami do wykonania uderzenia atomowego. W związku z tym Indie miałyby posiadać atomowe okręty z pociskami balistycznymi, mogącymi przenosić głowice jądrowe. Wyrazem poparcia tej idei było przyjęte przez Stały Komitet Obrony Lok Sabha (izby niższej parlamentu Indii) zobowiązanie rządu do zintensyfikowania prac nad uzyskaniem takiego uzbrojenia.

ROSYJSKIE WSPARCIE

Aby zyskać wiedzę i umiejętności związane z użytkowaniem siłowni jądrowych na okrętach podwodnych, zainicjowano projekt dzierżawy odpowiedniej jednostki od Związku Radzieckiego. Zgodnie z obowiązującymi wtedy założeniami pozyskano na trzy lata (od stycznia 1988 roku do stycznia 1991 roku) atomowy okręt podwodny uzbrojony w pociski manewrujące (SSGN) typu 670 Skat (NATO: Charlie I). Przejęty 4 stycznia 1988 roku we Władywostoku radziecki/rosyjski okręt podwodny K-43 pływał pod banderą Indii jako INS „Chakra”. Hinduska załoga szkoliła się w ZSRR przez cztery lata (aby zapewnić Hindusom dobre warunki do nauki, dla przyszłej załogi i jej rodzin wybudowano specjalne osiedle na przedmieściach Władywostoku).

Jednostkę wyposażono w indyjski system łączności zakresu VLF, pozwalający na odbiór wiadomości w zanurzeniu (tzw. broadcast VLF) z wykorzystaniem jednej



Autor jest dowódcą ORP „Sęp”.

z trzech istniejących w Indiach stacji nadawczych (Tirunelweli, Madras, Kalkuta). Użytkowanie INS „Chakra” było jednak utrudnione ze względu na problemy z napędem i obawami o poziom radioaktywności. Mimo to jednostka w trakcie swej służby przepłynęła 72 tysiące mil morskich, z jej pokładu odpalono pięć pocisków rakietowych i 42 torpedy, reaktor był aktywny przez 430 dni.

O randze, jaką rząd Indii nadał eksploatacji okrętu, świadczyć może fakt wizytowania go w morzu przez premiera Rajiva Gandhiego w 1988 roku.

W 1989 roku w trakcie zanurzania okrętu z głębokości peryskopowej na bezpieczną (ok. 60 m) na pokładzie pojawił się ogień. Pożar ugaszono, a okręt z odstawioną siłownią jądrową powrócił do bazy. Remont w Wiśakhapatnam, z udziałem specjalistów radzieckich, trwał trzy miesiące.

Pod koniec 1990 roku rząd Indii zwrócił się do ZSRR z propozycją przedłużenia dzierżawy, jednak strona rosyjska nie okazała zainteresowania ofertą. Po trzech latach służby jednostkę przekazano we Władywostoku pierwotnym właścicielom.

Historia „Chakry” w indyjskiej marynarce wojennej nie skończyła się jednak wraz z powrotem K-43 pod rosyjską banderą. Kolejny okręt o tej nazwie – INS „Cha-

kra” (II) – pojawił się we flocie wraz z finalizacją umowy na dziesięcioletnią dzierżawę okrętu typu 971 Szczuka-B (Akula II), który w Rosji służył jako K-152 „Nerpa”. Początkowo Indie zamierzały wydzierżawić za około dwa miliardy USD dwa okręty tego typu, ostatecznie za dziesięć lat wypożyczenia jednego zapłaciła Rosja 670 mln USD. Zgodnie z kontraktem Rosja przekazała okręt 30 grudnia 2011 roku. 4 kwietnia 2012 roku w Wiśakhapatnam podniesiono na nim hinduską banderę. 12 marca 2013 roku rozpoczęto rozmowy dotyczące dzierżawy drugiej jednostki tego typu, kontynuując niejako pierwotny zamiar pozyskania dwóch jednostek. Być może rozmowy te dotyczą znajdującego się w stoczni Amur, zaawansowanego w 60 procentach kadłuba, oznaczonego numerem 519, będącego przedmiotem rozmów w 2009 roku. W tamtym czasie szacowany koszt dokończenia budowy określano na 1,15 mld USD.

Transfer „Nerpy” sam w sobie wart jest opisanie w osobnym artykule, ze względu na wiele sprzecznych informacji o zerwaniu lub zawarciu kontraktu leasingowego, sposób szkolenia załogi i – co najbardziej istotne – głośny wypadek, w którym zginęło około 20 osób, a 21 zostało rannych. Miał on miejsce 8 listopada 2008 roku w trakcie prób zdawczo-odbiorczych. Na pokładzie

prędkość nawodna – 12 węzłów

zanurzenie – 10 m

prędkość podwodna – 25 węzłów

Arihant

dane taktyczno-techniczne

maksymalna głębokość zanurzenia – 300 m

szerokość – 15 m

długość – 112 m

załoga – 95–100 marynarzy

okrętu znajdowało się 81 członków załogi i 127 stoczników. W trakcie pływania podwodnego doszło do przypadkowego uruchomienia systemu przeciwpożarowego i podania freonu R-114B2 do dwóch dziobowych przedziałów okrętu. Spowodowało to śmierć od trzech do sześciu osób spośród członków załogi i 14–17 cywilów. Oficjalnie jako przyczynę wypadku marynarka wojenna Rosji podała złe ustawienie zaworów systemu przeciwpożarowego. Po tej katastrofie – największej od czasu zatonięcia „Kurska” – okręt został poddany szczególnym próbom. Przesunęło to jego przejęcie przez Hindusów o parę lat.

ROZWÓJ PROJEKTU

Pierwsze prace nad własnym projektem podjęte przez Indie miały doprowadzić do pozyskania okrętu podobnego do radzieckiego typu Skat (Charlie). Prawdopodobnie korzystano przy tym z informacji otrzymanych od ZSRR. Teorię tę może potwierdzać późniejsza dzierzawa jednostki. Indie były jednak zmuszone do samodzielnego opracowania elementów wyposażenia i uzbrojenia zdolnych do zainstalowania na pokładzie okrętu bojowego. O ile nie było problemem zbudowanie kadłuba, opracowanie czy pozyskanie licencji wyposażenia elektro-

nicznego, to integracja tych systemów sprawiła wiele kłopotów.

Kluczowe było też skonstruowanie miniaturowego reaktora o mocy 80–90 MW, który zmieściłby się w kadłubie okrętu podwodnego. Prace nad napędem jądrowym i śrubami napędowymi prowadzono w Centrum Testowania Prototypów (Prototype Testing Centre – PTC) w Centrum Badań Atomowych im. Indiri Gandhi (Indira Gandhi Centre for Atomic Research – IGCAR). Turbiny i przekładnie powstawały w ośrodku badawczym w Wiśakhapatnam. Uzbrojeniem okrętu początkowo miały być pociski manewrujące, później zmienione na pociski balistyczne mogące przenosić broń jądrową. Wyporność okrętu określano na cztery tysiące ton, jednak wraz ze wzrostem wymagań oraz rozwiązywaniem problemów technicznych zwiększyła się ona do 6000–6500 ton.

TYPOWA KONSTRUKCJA

Konstrukcja okrętu, określanego jako Arihant, jest niejako typowa dla jego podklasy. Dwukadłubowy układ (z wewnętrznym kadłubem sztywnym i zewnętrznym lekkim) z kioskiem przesuniętym do dziobu, wyrzutniami rakiet balistycznych w pionowych silosach za kioskiem, wyrzutnie torped na dziobie i jednośrubowy



Rakieta K-15 Sagarika

- zasięg (z głowicą bojową 1000 kg) – 750 km;
- zasięg (z głowicą bojową 180 kg) – 1900 km;
- masa własna – 6–7 t;
- średnica – 0,74 m;
- wysokość – 10 m;
- ładunek bojowy – osiem głowic nuklearnych lub 180-kilogramowa głowica odłamkowo-burząca;
- silnik rakietowy – dwustopniowy na paliwo stałe.

Sagarika jest elementem większego programu rakiet rodziny K, mającego dostarczyć Indiom nowoczesne pociski balistyczne odpalane z głębiny wodnej.

Inne rakiety tego programu to:

- K-4 Mk I – zasięg 3500 km;
- **K-4 Mk II – zasięg 5000 km;**
- K-5 – zasięg 6000 km.

Pociski typu K-4, które mają być alternatywnym uzbrojeniem „Arihanta”, mają następujące parametry (dane dla MK I, w nawiasie MK II):

- zasięg z głowicą bojową 250 kg (100 kg) – 3500 km (5000 km);
- masa własna 20 t (17 t);
- średnica – 1,3 m;
- wysokość – 10 (12) m;
- silnik rakietowy – dwustopniowy na paliwo stałe.

PROGRAM OKRĘTÓW TYPU ARIHANT MOŻE BYĆ PRZYKŁADEM DETERMINACJI HINDUSÓW W DAŻENIU DO POZYSKANIA STATUSU MOCARSTWA ŚWIATOWEGO

układ napędowy ma większość okrętów SSBN. Ogólnie jednostka przypomina konstrukcje radzieckie i rosyjskie. Długość okrętu wynosi około 112 metrów, szerokość 15 metrów, zanurzenie zaś około 10 metrów. Uzbrojenie torpedowe – sześć wyrzutni dziobowych – umieszczono nad anteną stacji pasywnej. Nad nimi jest prawdopodobnie antena stacji aktywnej do poszukiwania min i wykrywania przeszkód podwodnych (na co wskazuje prawie identyczna kapsuła hydroakustyczna na dziobie).

Stery rufowe „Arihanta” są wykonane w układzie klasycznym, krzyżowym, z czterema powierzchniami sterowymi i zasobnikiem anteny holowanej na górnym z nich. Dziobowe stery głębokości są umieszczone, podobnie jak na okrętach amerykańskich czy „Scorpène”, na kiosku. Na kadłubie lekkim oraz kiosku jest pokrycie anechoiczne, ograniczające możliwość wykrycia jednostki przez aktywne stacje hydrolokacyjne. Kiosk, oprócz spełniania funkcji stanowiska oficera wachtowego w trakcie pływania nawodnego, zawiera również stanowisko sternika kierunku oraz odgrywa rolę osłony urządzeń podnośnych.

Projekt okrętu został dopracowany, pod względem technologicznym, w biurze konstrukcyjnym firmy Larsen & Toubro. Była ona też odpowiedzialna za budowę sekcji kadłuba sztywnego (o oznaczeniu kodowym P 4102) w stoczni Hazira w Gudźarat, które następnie transportowano barkami do Wiśakhapatnam i scalano w suchym doku Matsja. System sterowania urządzeniami okrętowymi jest z kolei dziełem Tata Power SED.

W kiosku okrętu znajdują się, patrząc od dziobu: ster głębokości, wciągarka anteny holowanej, antena aktywna sonaru do pomiaru odległości, stanowisko sternika kierunku, stanowisko oficera wachtowego, zejściówka, peryskop bojowy, antena radiowa VHF/UHF, antena radaru, maszt optoelektroniczny (pełniący funkcję peryskopu nawigacyjnego), chrapy, antena radiowa VHF/UHF, kompas magnetyczny.

Wewnątrz okręt jest najprawdopodobniej podzielony na 11 wodoszczelnych przedziałów. Pierwszy (licząc od dziobu) ma dwa pokłady. Górny pokład to pomieszczenie torpedowe, wraz z zapasem 12 torped; dolny – pomieszczenia socjalne. W drugim przedziale znajdują się trzy pokłady. Górny pokład – pomieszczenia operacyjne; środkowy i dolny – pomieszczenia socjalne. Trzeci przedział ma także trzy pokłady. Na górnym ulokowano centrale; na środkowym – pomieszczenia operacyjne i kambuz; na dolnym z kolei pomieszczenia socjalne. Trzy pokłady ma również czwarty przedział. Na górnym umieszczono pomieszczenie sterowania siłownią; na środkowym – mesę załogi i pomieszczenia socjalne, a na dolnym pomieszczenia generatorów spalinowych i pomieszczenie sterowania nimi. W przedziałach od piątego do ósmego, z których każdy ma trzy pokłady, znajdują się silosy z trzema raketami balistycznymi. Dziewiąty przedział, jednopokładowy, został przeznaczony na reaktor atomowy; dziesiąty, także jednopokładowy, na pomieszczenie turbiny parowej. Ostatni przedział, jednopokładowy, przewidziano na urządzenia sterowe.

Napęd okrętu „Arihant”, typowy dla jednostek tej klasy: siłownia turboparowa o mocy około 47 tysięcy KM, zasilana przez reaktor ciśnieniowy wodny (Pressured Water Reactor – PWR) o mocy cieplnej 80–83 MW, napędza jedną siedmiołopatową śrubę. Paliwem jądrowym, wykorzystywanym przez reaktor jest uran wzbogacony do 40 procent zawartości izotopu U235. Paliwo to jest wytwarzane w zakładach Rare Materials Project (RMP) w Ratnahalli w pobliżu Majсур. Przedział reaktora wraz ze strukturą kadłuba lekkiego i balastami o długości 42 metrów, oraz przedziałem kierowania wykonany przez Bhabha Atomic Research Centre powstał w Kalpakkam. W latach 2003–2006 prototypowy reaktor okrętu podwodnego przeszedł tam wiele prób praktycznych. 22 września 2006 roku ogłoszono, że zakończyły się one osiągnięciem wszystkich zakładanych parametrów i gotowości do wykorzystania na pokładach jednostek bojowych. W reaktorze znajduje się 13 kaset paliwowych po 348 prętów paliwowych. Elementy reaktora są produkowane przez indyjskie przedsiębiorstwa: elementy stalowe wykonała Heavy Engineering Corporation, wytornicę pary – Bharat Heavy Electricals Limited, zawory ciśnieniowe – Audco India. Turbina parowa jest dziełem firmy Walchandnagar Industries.

Okręt ma zapewne pomocniczy silnik napędowy oraz pomocniczy agregat prądotwórczy i baterię akumulatorów. Do zasilania generatora oraz do zapewnienia powietrza załodze są wykorzystywane klasyczne „chrapy”.

UZBROJENIE

Głównym uzbrojeniem okrętu są cztery uniwersalne pionowe wyrzutnie pocisków balistycznych, umieszczone za kioskiem. Ich uniwersalność polega na możliwości odpalania różnych środków bojowych. Obecnie jest stosowany zestaw 12 pocisków typu K-15 Sagarika (B-05), po trzy w jednej wyrzutni, trwają zaś prace nad większymi raketami – typu K-4 (po jednej rakiecie w wyrzutni). Pojawiają się również doniesienia o możliwości dostosowania tych wyrzutni do odpalania czterech lub pięciu pocisków mniejszego kalibru.

Rakieta K-15 Sagarika powstała w wyniku rozpoczętego w końcu lat dziewięćdziesiątych XX wieku programu zbrojeniowego, prowadzonego przez rządową agencję zbrojeniową Defence Research and Development Organisation (DRDO). Pociski K-5 są obecnie w fazie projektowania i bliższe dane na ich temat nie są dostępne.

Uzbrojeniem dodatkowym jest sześć wyrzutni kalibru 533 mm, dostosowanych do odpalania torped i pocisków manewrujących (w 2013 roku dokonano próbnego odpalenia z podwodnego kesonu pocisku BrahMos, jednak ich zastosowanie byłoby możliwe po zmianie kalibru wyrzutni torpedowych na 650 mm), wraz z systemem szybkiego przeładowania wyrzutni. Okręt może również przenosić 12 zapasowych środków bojowych lub miny.

WYPOSAŻENIE ELEKTRONICZNE

O systemach elektronicznych „Arihanta” wiadomo niewiele. Podstawowymi elementami wyposażenia jednostki tej klasy są stacje hydroakustyczne. W tym wy-

padku rolę głównego sensora odgrywa stacja USHUS produkcji lokalnej firmy BEL. Cylindryczna antena tej stacji znajduje się na dziobie pod wyrzutniami torped. Oprócz niej okręt ma na burtach anteny stacji obserwacji bocznej, sonar holowany, antenę stacji aktywnej do pomiaru odległości w dziobowej części kiosku, hydrotelefon oraz stacje do poszukiwania min i przeszkód podwodnych na dziobie. Całość wyposażenia hydrolokacyjnego jest spięta przez system Panchendrija, który pełni również funkcję systemu kierowania walką.

Systemy hydrolokacyjne są wsparte wieloma urządzeniami do obserwacji sytuacji nawodnej, takich jak radar, system optoelektroniczny i peryskop. Łączność jest zapewniona przez zastosowanie podnoszonej anteny VHF/UHF oraz anten odbiorczych VLF (Very Low Frequency) wbudowanych w strukturę kiosku.

Warto dodać, że w marcu 2012 roku Indie rozpoczęły budowę stacji nadawczej ELF (Extremely Low Frequency) niedaleko istniejącej już stacji VLF w prowincji Tamilnad. Należy też wspomnieć, że w najbliższej przyszłości okręt i jego pociski mają korzystać z własnego systemu nawigacji satelitarnej (Indian Regional Navigational Satellite System), indyjskiego konkurenta GPS i GLONASS, opracowanego kosztem 290 milionów dolarów.

STATUS PROGRAMU

Dokładna data rozpoczęcia prac konstrukcyjnych nad „Arihantem” (nr taktyczny S-73) nie jest znana. Wiadomo tylko, że okręt zwodowano 26 lipca 2009 roku w Wiśakhapatnam. Obecnie jednostka zakończyła próby portowe i rozpoczęto próby morskie, połączone z testami wyposażenia i uzbrojenia. Pierwsze uruchomienie reaktora (wprowadzenie w stan krytyczny) nastąpiło 9 sierpnia 2013 roku. Zakończyło ono fazę prób portowych i pozwoliło na przejście do etapu prób morskich, które mają trwać do końca 2014 roku. Wtedy też prawdopodobnie okręt wejdzie do służby. Dotychczasowa praktyka budzi jednak wątpliwości, czy taki harmonogram uda się zachować załodze dowodzonej przez komandora Sanjaya Mahendru.

Indie mają w planach budowę kolejnych jednostek typu Arihant. Drugi okręt o nazwie „Aridhaman” ma być zwodowany w połowie 2014 roku. Kolejne dwie jednostki – ATV-3 i ATV-4, dla których rozpoczęto już budowę elementów kadłuba – mają być budowane w stoczni w Pipavav Shipyards w Wadodara.

Znaczenie okrętów tej podklasy jest dla Indii trudne do przecenienia. Po pierwsze, dopełniają one triadę nuklearną indyjskich sił zbrojnych, będąc jednocześnie najtrudniejszą do wyeliminowania przez przeciwnika ich częścią. Niewielki zasięg pocisków Sagarika, pozwalający na wykonanie ataku na południowy obszar Pakistanu, jest wystarczający dla odstraszania niebezpiecznego atomowego sąsiada. Wielogłowicowy ładunek pocisków wraz z ich niewielkimi wymiarami, a co się z tym łączy – trudnym ich zwalczaniem, sprawiają że Pakistan musi się liczyć z silną indyjską odpowiedzią i ewentualnym zniszczeniem połowy kraju. Inną alternatywą jest opra-

cowanie wersji z jedną głowicą o masie około 180 kg i uzyskanie zasięgu 1900 kilometrów. Po wprowadzeniu do wyposażenia pocisków K-4 całe terytorium Pakistanu oraz większa część Chin znajdują się w zasięgu rakiet okrętów operujących na wodach oblewających subkontynent indyjski.

Po drugie, jest to wymowny znak możliwości przemysłu indyjskiego, który jest w stanie samodzielnie budować tak skomplikowane jednostki.

Po trzecie, wprowadzenie tego okrętu pozwala na planowanie rozwoju pocisków klasy SLBM. Ich nowsze wersje, wraz z powiększonym okrętem typu Arihant, zdolnym do odpalania nie czterech, ale od ośmiu do dziesięciu pocisków większego zasięgu, pozwoliłyby Indiom dorównać państwom zachodnim w dziedzinie atomowego odstraszania.

Na wymienione zalety okrętów typu Arihant, trzeba jednak spojrzeć przez pryzmat typowych dla przemysłu zbrojeniowego Indii problemów. Długotrwała budowa i częściowo eksperymentalny charakter okrętu mogą mieć wpływ na jego niezawodność, a co się z tym łączy – osiągnięcie i utrzymanie gotowości bojowej. Systemy uzbrojenia, obecnie zamontowanego na pokładzie „Arihanta”, wymusiłyby – w wypadku chęci ich użycia przeciwko dwóm największym przeciwnikom – operowanie okrętu na wodach przybrzeżnych. Przy założeniu, że nie jest on tak cichy, jak nowoczesne „boomery” (atomowe okręty podwodne z raketami balistycznymi), operowanie w zasięgu bazowego lotnictwa zwalczania okrętów podwodnych (ZOP), w rejonach kontrolowanych przez siły nawodne przeciwnika, stwarzałoby duże problemy dla przetrwania okrętu i jego bojowego użycia. Fakt, że siły ZOP potencjalnych przeciwników nie są na tak wysokim poziomie jak państw zachodnich i ich skuteczność nie byłaby wysoka jest pewną okolicznością zwiększającą szanse „Arihanta”. Można jednak zaryzykować twierdzenie, że obecnie okręt ten mógłby wykonywać zadania odstraszania atomowego w ograniczonym stopniu. Zwiększy się on po przeprowadzeniu prób morskich, implementacji uzyskanych z nich doświadczeń na następnych jednostkach serii i wprowadzeniu zapowiadanych pocisków K-4/K-5.

Kluczowe dla potencjału bojowego okrętu będą określenie poziomu szumów wytwarzanych przez okręt w zanurzeniu, częstotliwość wymiany prętów uranowych oraz sprawność systemu raketowego. Te cechy określą przydatność „Arihanta” jako środka atomowego odstraszania.

Program budowy okrętów omawianego typu można jednak oceniać również uwzględniając ogólny wysiłek Indii, zmierzający do uzyskania samodzielności w dziedzinie przemysłu zbrojeniowego. A to z kolei można traktować jako koło napędowe postępu technologicznego całego kraju. Program okrętów typu Arihant (kosztujący już w 2009 roku 2,9 mld USD) obok programów czołgu podstawowego Arjun, śmigłowca Dhruv, samolotu LCA, mimo wielu wspólnych z nimi problemów, może być przykładem determinacji Hindusów w dążeniu do uzyskania statusu mocarstwa światowego. ■

INDIE OD 1974
ROKU PODEJMUJĄ
PRÓBY
ZASTOSOWANIA
NAPĘDU
JĄDROWEGO
W SIŁACH
MORSKICH.
OSTATNIO
Z WYKORZYSTANIEM
TECHNOLOGII
ROSYJSKIEJ



U S A R M Y

STANY ZJEDNOCZONE PROBLEMY Z EXCALIBUREM

MALEJE ZAPOTRZEBOWANIE NA NAPROWADZANĄ GPS AMUNICJĘ ARTYLERYJSKĄ EXCALIBUR.

Doświadczenia Armii Stanów Zjednoczonych z użycia naprowadzanej GPS amunicji artyleryjskiej Excalibur okazały się zaskakujące dla departamentu obrony – podał Strategypage. Mimo dużej dokładności wykonywanych uderzeń, zapotrzebowanie na tego typu amunicję jest znacznie mniejsze od zakładanego do tego stopnia, że konieczne było ograniczenie zamówień.

Pewnym problemem jest to, że inne środki precyzyjne uderzają w cel szybciej niż Excalibur. Wojska lądowe ze szczególnym upodobaniem używają naprowadzanych GPS rakiet MLRS (GMLRS). Innym konkurentem Excalibura są śmigłowce, które rażą przeciwnika przeciwpancernymi pociskami kierowa-

nymi. Podobne ograniczenia w zamówieniach dotyczą naprowadzanych GPS granatów do moździerzy kalibru 120 milimetrów.

Pocisk Excalibur uderza w cel z dokładnością 4 metrów, co w porównaniu z dotychczas stosowaną amunicją kierowaną jest wynikiem doskonałym. Niewątpliwie na zmniejszoną popularność Excalibura wpływa jego cena. Początkowo miała ona wynosić 50 tysięcy dolarów za sztukę, jednak w wyniku wprowadzonych udoskonaleń (m.in. uwzględniających poprawę sprawności układu GPS w górach przy słabym i zanikającym sygnale satelitarnym) wzrosła do 100 tysięcy. Taką samą cenę ma pocisk GMLRS o znacznie większym zasięgu. (RB)



U S N A V Y

ARABIA SAUDYJSKA PLANY ZAKUPU

Niemiecki koncern ThyssenKrupp Marine Systems otrzymał ofertę budowy dla sił morskich Arabii Saudyjskiej pięciu okrętów podwodnych typu 209 – podano w „Jane's Defence Weekly” (5.11.2013). Wartość kontraktu ocenia się na 2,5 mld euro (3,37 mld dolarów). Co więcej, Arabia Saudyjska ma dalekosiężne plany, zakładające rozbudowę floty podwodnej za 12 mld euro do łącznej liczby 25 konwencjonalnych okrętów z napędem niezależnym od powietrza atmosferycznego. Jeśli doszłoby do realizacji tych bardzo śmiałych planów, Arabia Saudyjska będzie musiała się zmierzyć z wieloma problemami, takimi jak infrastruktura portowa, wsparcie logistyczne czy wyszkolenie i przygotowanie personelu. (MN)

IRLANDIA

WODY POD KONTROLĄ



PRZEZNACZENIEM NOWYCH JEDNOSTEK BĘDZIE MIĘDZY INNYMI PATROLOWANIE 200-MILOWEJ WYŁĄCZNEJ STREFY EKONOMICZNEJ, GŁÓWNIENIE NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

3 listopada 2013 roku stocznia Babcock Marine z siedzibą w Appledore w południowej Anglii zwdowała pierwszy z dwóch okrętów patrolowych, zamówionych przez Irlandzką Służbę Morską (INS), która w neutralnej Irlandii jest odpowiednikiem marynarki wojennej. Poinformowano o tym w „Jane's Defence Weekly” (6.11.2013). Dzień później odbyła się ceremonia położenia stępki drugiej jednostki tego typu (PV 90). „Samuell Beckett” spłynął na wodę ukończony w 92%, jego przekazanie INS odbędzie się w pierwszej połowie 2014 roku. Drugi okręt wejdzie do służby rok później. Oba są budowane w ramach kontraktu o wartości 99 mln euro, zawartego w październiku 2010 roku, zgodnie z planem modernizacji Naval Service Patrol Vessel Replacement Programme. Jednostki zastąpią wykorzystywane trzy okręty patrolowe typu P21, które weszły do służby w latach 1978–1980. (MN) ■

STANY ZJEDNOCZONE

FENOMEN U-2



Legendarne samoloty U-2 przez sześć dekad pełnią nieprzerwanie powietrzny dyżur w dolnych warstwach stratosfery. W tym czasie modyfikowano je i dostosowywano do potrzeb. Wymiana załogowych U-2 na podniebne roboty, czyli BSP RQ-4 Global Hawk Block 30, dwa lata temu została wstrzymana. W budżecie na 2014 rok przewidziano środki na dalsze usprawnianie w latach 2014–2018 sześciu dwumiejscowych samolotów w wersji TU-2 i 28 jednomiejscowych samolotów U-2S. (JB) ■

FRANCJA, HOLANDIA

NOWI
UŻYTKOWNICY

DWA NOWE KRAJE PRZYGOTOWUJĄ SIĘ DO UŻYTKOWANIA BOJOWYCH BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH MQ-9 REAPER.



Według informacji zamieszczonych w „Unmanned Vehicles” (10.11.2013) Francja, jako kolejne państwo po Wielkiej Brytanii, przygotowuje się do użytkowania bojowych BSP MQ-9 Reaper, zdolnych między innymi do wykonywania precyzyjnych ataków na obiekty naziemne. 24 września 2013 roku francuscy operatorzy piloci, przebywający w bazie amerykańskich sił powietrznych Holloman, po raz pierwszy kierowali lotem takiej platformy. Jeszcze w 2013 roku francuskie siły powietrzne zdecydowały się na dostawy w pierwszej kolejności dwóch z dwunastu zamówionych w Stanach Zjednoczonych Reaperów i jednej naziemnej stacji kierowania i kontroli BSP.

Jak podał portal Uasvision (22.11.2013), o planach pozyskania MQ-9 Reaper poinformowała również w listopadzie 2013 roku Holandia. Zamierza ona zakupić cztery platformy tego typu za kwotę 250 mln euro. Maszyny te mają być w pełni operacyjne pod koniec 2017 roku. Na razie Holendrzy nie skupiają się na zdolności BSP do atakowania obiektów naziemnych. MQ-9 Reaper ma gromadzić dane o sytuacji w celu wsparcia dowództw na wyższym niż taktyczny szczeblu, na którym używają oni mniejszych BSP typu Raven i Scan Eagle. W razie potrzeby MQ-9 ma być wykorzystany przez władze cywilne podczas likwidacji skutków klęsk żywiołowych lub akcji związanych z przemytem narkotyków. (JB) ■



STANY ZJEDNOCZONE ZMNIEJSZENIE SKŁADU DRUŻYN

DOWÓDCY ARMII AMERYKAŃSKIEJ DOSTRZEGLI MOŻLIWOŚĆ ZMNIEJSZENIA SKŁADU DRUŻYNY ZMECHANIZOWANEJ/ZMOTORYZOWANEJ Z DZIEWIĘCIU DO SZEŚCIU ŻOŁNIERZY.

Poinformował o tym portal Defensenews. Propozycję taką przedstawiono na dorocznym spotkaniu dowódców w listopadzie 2013 roku w Waszyngtonie. Ma ona związek ze zmniejszeniem liczebności sił zbrojnych oraz brakiem dostępności nowych rozwiązań w dziedzinie nowoczesnych platform lądowych. Założenie to stoi w sprzeczności z informacjami i postulatami o konieczności ujednolicenia struktur drużyn oraz za-

pewnienia im pojazdów mających pojemność umożliwiającą transport dziewięciu żołnierzy. W materiałach z konferencji pojawiły się również informacje na temat wprowadzenia i użycia istniejących pojazdów o masie stanowiącej połowę przewidywanej dla nowej platformy lądowej. Jeden z uczestników spotkania podkreślał konieczność zmniejszenia liczebności wojsk lądowych o blisko połowę, z jednoczesnym zwiększeniem posia-



SUKHOI

R O S J A WSPÓŁPRACA ROSYJSKO-BRAZYLIJSKA

Federacja Rosyjska oferuje Brazylii współpracę przy budowie samolotów myśliwskich piątej generacji T-50 (PAK-FA) oraz sprzedaż Su-35S („Jane's Defence Weekly” z 23.10.2013 r.). Brazylia poszukuje następcy wysłużonych Mirage 2000. Wśród kandydujących maszyn, pojawiły się oferty samolotów F-16, Eurofighter Typhoon oraz Su-35. Propozycje te jednak odrzucono. W rywalizacji pozostały JAS 39 Gripen, Rafale i FA-18E/F Super Hornet. Brazylii zależy na pozyskaniu 36 nowych odrzutowców. Jej gabinet ostateczne decyzje w tej sprawie zamierza powziąć już po wyborze nowego rządu w 2014 roku. Oferowany Brazylii rosyjski samolot Su-35S jest zaliczany do „czwartej plus” generacji samolotów i dysponuje systemami należącymi do „piątej generacji”, na przykład pasywnym radarem skanowanym elektronicznie NIIP Irbis-E.

Rosyjska propozycja, dotycząca uczestnictwa Brazylii w programie budowy samolotu myśliwskiego piątej generacji (na etapie tworzenia prototypu), jest kusząca dla brazylijskiego przemysłu lotniczego i daje duże szanse na otrzymanie ofert związanych z produkcją elementów tego samolotu przyszłości. (JB)



U S D O D

danych zdolności, w tym mobilności, co jest związane również z malejącą liczbą środków transportu strategicznego, będących w dyspozycji lotnictwa i marynarki wojennej.

Zwrócono także uwagę, że ograniczenia w wydatkach na obronę prawdopodobnie doprowadzą do pięcioletniego opóźnienia w modernizacji sił zbrojnych. Wymuszają one bowiem zastosowanie innowacyjnego podejścia do struktur i rozwiązań technicznych, zarówno tych posiadanych, jak i przewidywanych. (RB) ■

STANY ZJEDNOCZONE MNIJ SAMOLOTÓW

Waszyngton dysponuje największą liczbą lotniskowców i, co się z tym łączy, samolotów startujących z ich pokładów i na nich lądujących. W 2013 roku US Navy miało 11 lotniskowców (wszystkie zaliczane do klasy Nimitz) z własnymi lotniczymi grupami uderzeniowymi. Po analizie możliwości kontynuowania postawionych przed nimi zadań należy się liczyć ze zmniejszeniem lotniczych grup uderzeniowych z jedenastu do ośmiu lub dziewięciu. W 2016 roku ma być gotowy nowy lotniskowiec Gerald R. Ford. Duże obawy budzi budowa kolejnych lotniskowców zaliczanych do klasy Ford („Jane’s Navy International” 10/2013). Plany dotyczące rozwoju floty okazują się zbyt kosztowne i niedoszacowane. Prawdopodobnie US Navy będzie musiała dostosować je do swoich możliwości finansowych. (JB) ■

E G I P T

AMBASSADOR W SŁUŻBIE

SIŁY MORSKIE EGIPTU PRZEJEŁY PIERWSZĄ Z CZTERECH BUDOWANYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH KORWET RAKIETOWYCH TYPU AMBASSADOR IV.

Jak napisano w „Jane’s Defence Weekly” (22.11.2013), siły morskie Egiptu podczas oficjalnej ceremonii w Pensacola na Florydzie, w połowie listopada 2013 roku, przejęły pierwszą z czterech budowanych w Stanach Zjednoczonych korwet raketowych typu Ambassador IV. Konstrukcją zajmuje się stocznia VT Halter Marine w Pascagoula w stanie Mississippi. S. Ezzat (682), bo taką nazwę nosi okręt, ma wyporność 779 ton, długość 62,6 metrów. Jego uzbrojenie stanowią dwie poczwórne wyrzutnie przeciwokrętowych kierowanych pocisków raketowych Harpoon Block II, 21-prowadnicowa wyrzutnia przeciwlotniczych kie-



M I L I T A R Y P H O T O S

rowanych pocisków raketowych Mk49 RAM Block 1A, armata Oto Melara 76/62 Super Rapid kalibru 76 mm, zestaw bezpośredniej obrony przeciwrajetowej Mk 15 Mod 21 (Block 1B) Phalanx i cztery wyrzutnie celów pozornych Super Barricade. Sercem okrętu jest system walki Tactics, przygotowany przez firmę Thales, a głównymi sensorami są trójwspółrzędna stacja radiolokacyjna obserwacji przestrzeni powietrznej i nawodnej, system optroniczny Sting oraz radar nawigacyjny Scout. Napęd stanowią cztery silniki MTU 16V 595 TE90 o mocy 16,2 MW, napędzające cztery wały śrubowe, rozpędzające okręt do maksymalnie 35 węzłów. Przy prędkości ekonomicznej 15 węzłów okręt ma zasięg 2000 mil nautycznych. Kontrakt o wartości ponad 800 mln dolarów podpisano w styczniu 2001 roku, ale na kilka lat jego realizację zawieszono. Ostatnia z zamówionych korwet zostanie przekazana jeszcze w 2014 roku. (MN) ■

STANY ZJEDNOCZONE

UBIÓR SUPERBOHATERA

Dowództwo Operacji Specjalnych Armii Stanów Zjednoczonych (SOCOM) chce, według portalu Defencetalk, by żołnierze wojsk specjalnych dostali specjalną odzież ochronną, nazywaną „ubiosem Iron Mana”. SOCOM ogłosiło zapotrzebowanie na taktyczny, szturmowy, lekki ubiór operatora (Tactical Assault Light Operator Suit – TALOS). Oprócz zapewnienia osłony balistycznej ma on być ognioodporny. Ma też integrować zestawy czujników moni-



U.S. ARMY

torujących stan żołnierza, środki łączności, zestawy umożliwiające magazynowanie zarówno energii elektrycznej, jak i kinetycznej, wspomagające zdolności ruchowe, aby zapobiegać powstawaniu urazów oraz zwiększać wydolność żołnierza. (RB) ■

WIELKA BRYTANIA

POWRÓT DO DOMU

REDUKCJA SIŁ W PAŃSTWACH NATO BUDZI POWAŻNE ZANIEPOKOJENIE PRZYWÓDCÓW SOJUSZU, KTÓRZY WZYWAJĄ DO ZWIĘKSZENIA WYDATKÓW NA ZBROJENIA.



U.K. MOD

Paradą śmigłowców Lynx zakończyła się ich obecność w strukturach kontyngentu brytyjskiego stacjonującego w Niemczech. Według Stripes.com wycofanie 20 tysięcy żołnierzy brytyjskich z Niemiec ma się zakończyć w 2020 roku. W ciągu najbliższych trzech lat do kraju powróci ich 15 tysięcy. Redukcja jest efektem ograniczania liczebności armii brytyjskiej ze 102 do 82 tysięcy. Wiąże się to, podobnie jak w innych państwach NATO, z cięciami budżetowymi oraz zakończeniem operacji w Iraku i Afganistanie. Armia Stanów Zjednoczonych również zakłada pozostawienie w Niemczech tylko 30 (do 2017) z 220 (w 1991) tysięcy żołnierzy. Wiosną 2013 roku Amerykanie wycofali czołgi M1A2 Abrams i BWP M2/M3 Bradley. (RB) ■

AUSTRALIA

FLOTA PODWODNA



AUSTRALIAN NAVY

PROGRAM „SEA 1000”, DOTYCZĄCY ZASTĄPIENIA OBECNIE UŻYWANYCH SZEŚCIU OCEANICZNYCH OKRĘTÓW PODWODNYCH TYPU COLLINS, BĘDZIE REALIZOWANY TAK, BY UNIKNĄĆ OKRESOWEGO BRAKU ZDOLNOŚCI OPEROWANIA W STREFIE PODWODNEJ.

Nowym ministrem obrony, David Johnston, rozwiął pogłoski na temat spodziewanych problemów z utrzymaniem przez Królewską Marynarkę Wojenną sił podwodnych – poinformowano w „Jane’s Defence Weekly” (15.10.2013). Okręty typu Collins będą wycofywane ze służby w latach 2025–2030, ale okres ich wykorzystania może zostać przedłużony zgodnie z potrzebami operacyjnymi. Projektowanie okrętu w ramach programu „Sea 1000” nie zostało jeszcze rozpoczęte, nie ustalono bowiem, czy nowa konstrukcja będzie wersją rozwojową obecnych jednostek, czy też całkowicie nowym rozwiązaniem. Marynarka Australii zdecydowała natomiast, że nowe jednostki będą miały zwiększone zdolności zwalczania okrętów podwodnych, głównie ze względu na wyposażanie sił morskich państw sąsiednich w nowoczesne okręty podwodne i to w coraz większej liczbie. (MN) ■



D C N S

FEDERACJA ROSYJSKA ZGODNIE Z PROGRAMEM

Jak podała „Jane's Defence Weekly” (23.10.2013), pierwszy z budowanych we Francji śmigłowcowych okrętów desantowych – doków (Bâtiment de Projection et de Commandement) typu Mistral zostanie przekazany rosyjskiej flocie wojennej zgodnie z planem w drugiej połowie 2014 roku. „Władiwostok” (na zdjęciu), bo takie imię będzie nosił okręt, został zwodowany 15 października 2013 roku w stoczni STX France w Saint-Nazaire. Druga jednostka, „Sewastopol”, zostanie przekazana w 2015 roku.

W styczniu 2011 roku Rosja i Francja podpisały umowę o budowie czterech okrętów tego typu, ale już w pół roku później zawarto porozumienie obejmujące jedynie dwie jednostki, z opcją wykonania kolejnych

okrętów, które miałyby powstać zgodnie z licencją w Rosji. Sekcje rufowe obecnie budowanych jednostek zostały przeholowane ze stoczni w Sankt Petersburgu do Francji. Budowę pierwszego okrętu rozpoczęto w lutym 2012 roku, scalanie sekcji zainicjowano rok później. Decyzja o kontynuowaniu prac na licencji w Rosji zostanie podjęta po ocenie możliwości okrętów zbudowanych we Francji. Przeciwnicy programu podkreślają, że okręty nie będą w stanie sprostać surowym warunkom rosyjskiej dalekiej północy i Północnej Drogi Morskiej, której wykorzystanie staje się coraz częstsze i powszechniejsze.

Francja używa trzy okręty desantowe tego typu. Są to „Mistral”, „Tonnerre” i „Dixmude”. (MN) ■



BOEING

STANY ZJEDNOCZONE NOWY SENSOR

Zasilany wodorem BSP, znany jako Phantom Eye, jest zaliczany do kategorii największych i najwyżej latających platform klasy HALE. Swoje misje obserwacyjne wykonuje na wysokości około 20 km. Jego producent podpisał kontrakt z US Missile Defense Agency (MDA) w sprawie zamontowania na nim sensora elektrooptycznego (EO). Poinformowano o tym w „Jane's Defence Weekly” w październiku 2013 roku. Sensor ten może z powodzeniem zostać wykorzystany do śledzenia rakiet balistycznych. Proponowany system wykrywania rakiet balistycznych będzie szczególnie użyteczny w rejonach nieobjętych obserwacją przez satelity rozpoznawcze. Phantom Eye ma odgrywać rolę takiego satelity. (JB) ■

OPRACOWALI: PLK REZ. NAWIG. JÓZEF M. BRZEZINA, KMDR POR. MACIEJ NAŁĘCZ, MJR ROMAN BRUDŁO

W służbie Jej Królewskiej Mości

OD ROKU 2000 ULEGŁ ZNACZNEJ REDUKCJI
**POTENCJAŁ BOJOWY SIŁ ZBROJNYCH WIELKIEJ
BRYTANII.** KRAJ TEN MA MNIEJ SAMOLOTÓW BOJOWYCH
I OKRĘTÓW, ALE JEDNOCZEŚNIE WPROWADZONO NOWE
ŚRODKI WALKI.

Tadeusz Wróbel



Autor jest publicystą „Polski Zbrojnej”, ekspertem zajmującym się uzbrojeniem i armiami świata.

W listopadzie ubiegłego roku brytyjskie ministerstwo obrony opublikowało doroczny raport statystyczny, dotyczący liczby okrętów, samolotów i innych statków powietrznych oraz liczebności dużych jednostek wojsk lądowych. Dane przedstawiają stan na 1 kwietnia 2013 roku.

MNIEJSZA FLOTA

Według raportu wiosną ubiegłego roku Królewska Marynarka Wojenna (Royal Navy) miała 66 okrętów. Dla porównania: w 2000 roku było ich 105. Co ważne, od 2011 roku nie dysponuje ani jednym lotniskowcem, gdyż HMS „Ark Royal” wycofano ze służby, a HMS „Illustrious” przekształcono w śmigłowcowiec desantowy (Helicopter Landing Platform). Na nowy, typu Queen Elisabeth, flota Zjednoczonego Królestwa będzie musiała poczekać jeszcze kilka lat. Brytyjczycy mają już wszystkie sześć zaplanowanych niszczycieli rakietowych typu 45, które stacjonują w bazie morskiej w Portsmouth. Jednocześnie w czerwcu minionego roku banderę opuśczone na ostatniej jednostce starego typu 42. W 2000 roku było ich 11.

Tak więc Wielka Brytania dokonała wymiany, wprowadzając jeden nowy niszczyciel w miejsce dwóch wycofywanych. W porównaniu z poprzednikami niszczyciele typu 45 są większe, mają 8500 ton wyporności. W okrętowym hangarze mieszczą się dwa śmigłowce typu Lynx lub jeden większy Merlin. Lądowisko jest zaś na tyle duże, że może korzystać z niego Chinook,

największy z posiadanych przez siły zbrojne śmigłowców. Marynarka ma także 13 fregat rakietowych typu 23. Trzy inne odsprzedano Chile. Niebawem rozpocznie się budowa pierwszej, nowej fregaty typu 26 Global Combat Ship. W planach jest 13 takich jednostek, ale – biorąc pod uwagę konieczność oszczędzania przez resort obrony – nie można wykluczyć, że zamówienie zostanie zredukowane.

Od 2011 roku nie zmienił się stan okrętów przeciwminowych. Podobnie rzecz się ma prawie od dekady z jednostkami patrolowymi, badawczymi i desantowymi.

Natomiast w porównaniu z rokiem 2000 zmniejszyła się liczba podwodnych atomowych okrętów uderzeniowych – z dziesięciu do siedmiu. Nadal w służbie pozostaje pięć z siedmiu jednostek typu Trafalgar, które zbudowano w latach 1979–1991. Według planu w tym roku ma być wycofany ze służby trzeci z nich. Jednak redukcji towarzyszy zmiana jakościowa. Trwa budowa kolejnej generacji okrętów myśliwskich typu Astute. Natomiast bez zmian Brytyjczycy utrzymują od wielu lat cztery okręty podwodne, uzbrojone w pociski balistyczne Trident z głowicami nuklearnymi.

Okręty podwodne stacjonują w bazach w Devonport i Faslane. W pierwszej z nich znajdują się także wszystkie okręty desantowe i badawcze oraz sześć fregat. W Faslane są również niszczyciele min typu Sandown (6 szt.). Reszta fregat, wszystkie niszczyciele rakietowe, niszczyciele min typu Hunt, cztery

Po restrukturyzacji
w wojskach
lądowych
pozostanie
82 tysiące
żołnierzy służby
czynnej



BRYTYJSKIE WOJSKA SPECJALNE MAJĄ TRZY PUŁKI SPECIAL AIR SERVICE, W TYM DWA W ARMII TERYTORIALNEJ, A TAKŻE JEDNOSTKĘ SPECIAL BOAT SERVICE ORAZ BATALIONOWĄ GRUPĘ WSPARCIA

U K M O D

patrolowce typu River oraz arktyczne stacjonują w Portsmouth.

Flota pomocnicza (Royal Fleet Auxiliary Service) liczy 19 jednostek, w tym między innymi pięć zbiornikowców, trzy desantowce i sześć rorowców. Według danych z lat 2006–2013 najwięcej okrętów pomocniczych było w służbie w 2007 roku. Od tego czasu zredukowano o połowę liczbę zbiornikowców. Oczywiście Brytyjczycy mogą wykorzystać na potrzeby militarne, gdy okaże się to konieczne, 799 statków handlowych zarejestrowanych w ich kraju (wraz z terytoriami zamorskimi). Ponadto 91 jednostek specjalistycznych (głównie holowniki) i rybackich (tab. 1).

W ostatnich latach, poza redukcją jednego dywizjonu barek desantowych, nie zaszły większe zmiany w Królewskiej Piechocie Morskiej. Jej trzon nadal stanowi brygada komandosów w składzie trzech komand (batalionów) marines, a od 2008 roku również batalionu piechoty.

W 2010 roku zwiększono z trzech do czterech liczbę dywizjonów ochrony (Nuclear Guarding and Fleet Security Squadrans), które są odpowiedzialne za bezpieczeństwo baz morskich. Natomiast lotnictwo morskie po wycofaniu ze służby ostatnich samolotów Harrier dysponuje tylko siedmioma eskadrami

śmigłowców. Nie wprowadzono także zmian w jednostkach rezerwowych.

TYPHOONY ZAMIAST TORNADO

Królewskie Siły Powietrzne (Royal Air Force) 1 kwietnia 2013 roku dysponowały 164 samolotami bojowymi, było ich o dziesięć więcej niż przed rokiem. Co prawda wycofano dziewięć maszyn Tornado, ale w tym samym czasie lotnictwo otrzymało 19 nowych Eurofighter Typhoon. Tym samym w przypadku samolotów bojowych zahamowano, trwającą od 2006 roku, tendencję spadkową (tab. 2).

We wrześniu 2012 roku sformowano eskadrę wyposażoną w Tajfuny. Obecnie RAF ma dziewięć eskadr, czyli prawie o połowę mniej niż w 2000 roku, kiedy było ich 17. Nie licząc eskadr Joint Force Harrier, których dwie ostatnie rozwiązano 28 stycznia 2011 roku. Kluczowa zmiana nastąpiła w 2006 roku, kiedy cztery eskadry obrony powietrznej połączono z uderzeniowymi (Strike/Attack), wsparcia i rozpoznawczymi. Tym samym powstały eskadry wielozadaniowe. Ostatnia redukcja miała miejsce w czerwcu 2011 roku, kiedy rozwiązano 13 i 14 Eskadrę, wyposażone w samoloty Tornado GR4. Wcześniej, w marcu tegoż roku, ten sam los spotkał 111 Eskadrę.

HMS „Ilustrious” przekształcono w śmigłowcowiec desantowy.

1.

Samoloty bojowe **Tornado GR** zostaną wycofane z eksploatacji w 2019 roku.

2.

BRYTYJSKA FLOTA

MASZYNY RAF-u

Royal Navy	2000	2007	2013
Lotniskowce	3	2	-
Niszczyciele rakietowe	11	8	6
Fregaty rakietowe	21	17	13
Okręty desantowe	3	3	4
Okręty przeciwminowe	21	16	15
Okręty i łodzie patrolowe	23	22	22
Patrolowce arktyczne	1	1	2
Okręty badawcze	6	5	4
Atomowe okręty podwodne z rakietami balistycznymi	4	4	4
Myśliwskie atomowe okręty podwodne	12	9	7
Royal Fleet Auxiliary Service			
Zbiornikowce	7	10	5
Okręty desantowe	5	4	3
Okręty logistyczne	4	2	3
Okręty remontowe	1	1	1
Statki typu ro-ro	2	6	6
Okręty wsparcia medycznego i szkolenia lotniczego	1	1	1
Royal Marines			
Komanda RM	3	3	3
Bataliony piechoty	-	-	1
Pułki artylerii	1	1	1
Pułki logistyczne	1	1	1
Grupa wsparcia dowodzenia	1	1	1
Szwadrony inżynieryjne	1	1	1
Dywizjony barek desantowych	3	4	3
Dywizjony ochrony	1	3	4
Lotnictwo morskie			
Eskadry samolotów	1	1	—
Eskadry śmigłowców	9	7	7
Jednostki rezerwowe			
Royal Navy	—	14	14
Royal Marines	—	5	5

Samoloty bojowe	2007	2013
Jaguar GR1/A/3/3A	13	-
Tornado F3	59	-
Tornado GR	106	85
Typhoon	32	79
Samoloty C4 i ISTAR		
Nimrod R1	3	-
Shadow R1	-	5
Sentinel	-	3
Sentry AEW	6	4
MQ-9 Reaper	-	4
Morskie patrolowe		
Nimrod MR2	14	-
Maszyny wsparcia		
VC10 C1K	10	-
VC10 K3	4	8
VC10 K4	2	-
Tristar K1	1	-
Tristar KC1	4	5
Tristar C2	3	-
Hawk	14	18
Sea King HAR3/3A	23	15
Samoloty logistyczne (transportowe)		
BAe 125 CC3	5	5
BAe 146 CC2	2	2
C-17	4	7
Hercules C1/C3/C4/C5	44	20
Samoloty szkolne		
Viking	82	82
Vigilant	63	61
Dominie T1	8	-
Tucano	52	24
Hawk T1/T1A/T1W	68	36
Hawk T2	-	21

Od 2012 roku RAF nie ma eskadr morskiego lotnictwa patrolowego. Dwie, 120 i 201 Eskadrę, rozwiązano w maju poprzedniego roku. Natomiast w ostatnich latach zwiększyła się liczba eskadr rozpoznania, wywiadu, obserwacji i namierzania celów (intelligence, surveillance, target acquisition and reconnaissance – ISTAR). Wraz z eskadrami wczesnego ostrzegania jest ich sześć. Aktywowaną ponownie w październiku 2011 roku 14 Eskadrę wyposażono

no w samoloty Beechcraft Shadow R1. W następnym roku zaś przywrócono 13 Eskadrę, która dysponuje bezałogowymi statkami powietrznymi MQ-9 Reaper. W 2010 roku została rozwiązana 70 Eskadra, która miała samoloty transportowe C-130 Hercules. Teraz w skład RAF-u wchodzi siedem eskadr transportowych i tankowania powietrznego. Królewskie Siły Powietrzne nie mają natomiast od 2008 roku własnych jednostek naziemnej obrony powietrznej.

W skład eskadr śmigłowców RAF wchodzi między innymi maszyny **Puma HC1** i **Chinook HC2/3**.

3.



STATKI POWIETRZNE JOINT HELICOPTER COMMAND

Typ maszyny	2007	2013
Chinook HC2/3 (RAF)	27	32
Puma HC1 (RAF)	24	-
Merlin Mk3/3A (RAF)	15	20
Lynx/Wildcat (Army)	68	49
Gazelle (Army)	45	11
Apache (Army)	42	38
Islander (Army)	5	3
Defender 4000 (Army)	3	8
Lynx AH7 (Royal Navy)	6	-
Sea King HC4 (Royal Navy)	26	20
Sea King HC6 (Royal Navy)	3	-

Brytyjczycy już przed laty połączyli pod wspólnym dowództwem większość jednostek śmigłowców, będących w wyposażeniu sił zbrojnych. Obecnie Joint Helicopter Command (tab. 3) ma cztery eskadry śmigłowców marynarki, sześć pułków lotnictwa wojsk lądowych (jeden rezerwowo z armii terytorialnej), siedem eskadr śmigłowców RAF-u i jedną Royal Auxiliary Air Force oraz skrzydło lotnictwa wojsk specjalnych.

ZMIANY W WOJSKACH LĄDOWYCH

W wojskach lądowych od 2000 roku nie zmieniła się liczba pułków pancernych (odpowiednik batalionu w innych armiach) – jest dziesięć czynnych oraz są cztery rezerwowe w armii terytorialnej. Za to ubyło w tym okresie tuzin batalionów piechoty, w tym wszystkie siedem Home Service Forces, oraz jeden armii terytorialnej. Rozwiązano także dwa pułki artylerii, ale zwiększyła się liczba jednostek inżynierskich (czynnych). Mniej jest pułków logistycznych, co ma związek z zamawianiem usług na rynku cywilnym. Za to na podobnym poziomie utrzymano liczbę jednostek medycznych. Powo-



Brytyjski kontyngent bierze udział w operacjach poza granicami kraju w Afganistanie.

4.

STAN BRYTYJSKICH WOJSK LĄDOWYCH

Jednostka	2000	2007	2013
Dowództwa korpusu	1	1	1
Dowództwa dywizji i okręgów wojskowych	6	7	6
Dowództwa brygad bojowych	22	17	16
Pułki pancerne	14 (4)	14 (4)	14 (4)
Bataliony piechoty	62 (15)	50 (14)	50 (14)
Pułki artylerii	22 (7)	21 (7)	20 (7)
Pułki inżynierskie	17 (6)	17 (6)	18 (5)
Pułki łączności	22 (11)	23 (11)	16 (5)
Pułki logistyczne	39 (17)	34 (17)	33 (17)
Pułki medyczne/szpitale polowe	23 (15)	23 (15)	24 (15)
Bataliony remontowe i inne	11 (4)	11 (4)	8 (2)

Dane w nawiasach dotyczą jednostek armii terytorialnej.

Opracowanie własne (4)

dem był udział kontyngentów w operacjach prowadzonych poza granicami kraju (Afganistan i Irak).

Przewiduje się jednak w najbliższych latach większe zmiany w strukturze wojsk lądowych w związku z redukcją liczby żołnierzy służby czynnej i jednocześnie rozbudowywaniem sił rezerwowych. Proces likwidacji i łączenia jednostek, przewidziany do kwietnia 2016 roku, jest już realizowany, a jego kulminacja nastąpi w latach 2014–2015. Taki harmonogram zmian organizacyjnych nie utrudnia

armii zakończenia udziału w operacji w Afganistanie. Rozformowane zostaną między innymi cztery z 36 batalionów piechoty. Sześć z nich będzie dysponowało bojowymi wozami piechoty Warrior, również sześć będzie wyposażone w lekkie pojazdy Bloodhound, a trzy – w ciężkie Mastiffy.

Cięcia obejmą dwa pułki artylerii oraz kilka jednostek inżynierskich, łączności, logistycznych i żandarmerii. Dwa pułki lotnictwa wojsk lądowych zostaną zaś połączone. Po restrukturyzacji armia będzie liczyć tylko 82 tysiące żołnierzy służby czynnej (tab. 4). ■

W wojskach lądowych cały czas trwa redukcja żołnierzy służby czynnej.

Brytyjski szwadron

SZWADRON KAWALERII PANCERNEJ JEST W BRYTYJSKICH WOJSKACH PANCERNYCH NAJMNIJSZYM ZGRUPOWANIEM PRZEZNACZONYM DO SAMODZIELNYCH DZIAŁAŃ TAKTYCZNYCH. NIE ZNACZY TO, ŻE NAJMNIJ ISTOTNYM.

Płk rez. **Tomasz Lewczak**



Autor był starszym specjalistą w Oddziale Szkolenia Szefostwa Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych Dowództwa Wojsk Łądowych.

Brytyjskie wojska lądowe są przeznaczone przede wszystkim do prowadzenia działań militarnych, a ich struktura, wyposażenie i wyszkolenie mają zapewnić im sukces w walce. Zasadniczym sposobem wykonania zadań jest dążenie do zaskoczenia przeciwnika niekonwencjonalnymi działaniami i porażenie go ogniem na całą głębokość jego ugrupowania.

STRUKTURA JEDNOSTKI

Podstawowym pododdziałem w strukturze brytyjskiego regimentu kawalerii pancernej jest szwadron kawalerii pancernej – najmniejsze zgrupowanie przeznaczone do wykonywania samodzielnych zadań taktycznych (rys.). Najczęściej działa w strukturach pancernych lub zmechanizowanych grup bojowych, chociaż może również być wyznaczony do wsparcia działań sił lekkich.

Kiedy szwadron zostanie wzmocniony innymi elementami grupy bojowej, staje się szwadronową grupą kawalerii pancernej (Armoured Squadron Group). Na czas jej działania zostaje przydzielony oficer artylerii (Artillery Forward Observation Officer – FOO), który z wysuniętego punktu obserwacyjnego wspiera elementy pierwszego rzutu. Jest on głównym doradcą dowódcy szwadronu oraz koordynuje użycie środków ogniowych. FOO ma do swojej dyspozycji bojowy wóz piechoty Warrior, wyposażony w urządzenia umożliwiające termalną identyfikację występujących zagrożeń (Thermal Identification – TI) i wzmocnienie obrazu (Image Intensification – II), radar rozpoznania pola walki MSTAR i dalmierz laserowy. Dodatkowo ma zapewnioną łączność z pododdziałem artylerii i pokładowy sprzęt nawigacyjny, który można wykorzystać do naprowadzania lotnictwa. Przydzielony oficer artylerii pozostaje w bezpośrednim kontakcie z dowódcą szwa-

dronu (w ugrupowaniu bojowym znajduje się blisko niego) i kiedy jest to możliwe, ma towarzyszyć mu podczas rekonesansu w terenie.

Dodatkowo szwadron do wykonywania zadań można wzmocnić: elementem rozpoznawczym, plutonem przeciwpancernym (PPK Milan, Javelin), plutonem saperów, plutonem piechoty (rzadko), śmigłowcem (rzadko).

SZYKI SZWADRONU

W zależności od charakteru działań przeciwnika, ukształtowania i pokrycia terenu oraz otrzymanego zadania, szwadron kawalerii pancernej może się przemieszczać, wykonywać działania zaczepne i obronne oraz opóźniające (tab.). Pluton czołgów/szwadron kawalerii pancernej do prowadzenia konkretnych działań taktycznych przyjmuje określone ugrupowanie, które powinno zapewnić:

- maksymalną ochronę własnych czołgów przed ogniem przeciwnika;
- obserwację oraz skuteczny ogień na jak największe odległości;
- skuteczne działanie (wykonywanie manewru siłami i ogniem).

DOWODZENIE W WALCE

Dowództwo szwadronu (SHQ) musi być gotowe do bezpośredniego uczestnictwa w walce. Jego dowódca (Sqn Ldr) dowodzi ze swojego czołgu, podobnie jak jego zastępca, utrzymując łączność z dowództwem grupy bojowej.

Dowódca może podzielić szwadron na dwie grupy (Bravo i Charlie) w celu łatwiejszej kontroli. Pierwsza z nich najczęściej składa się z dowódcy szwadronu,

Podstawowym zadaniem brytyjskich oddziałów i pododdziałów wojsk pancernych jest

zadanie strat przeciwnikowi, przede wszystkim przez prowadzenie działań zaczepnych, w trakcie których wykorzystują one swoją mobilność oraz siłę ognia. Pododdziały wojsk pancernych, we współdziałaniu z pododdziałami innych rodzajów wojsk, atakują najsłabsze punkty oporu przeciwnika w najbardziej nieoczekiwanym przez niego momencie i z najbardziej nieoczekiwanego kierunku. Mogą zniszczyć ważne środki ogniowe przeciwnika, pozbawić go inicjatywy i całkowicie sparaliżować jego działania. Ponadto nie bez znaczenia jest to, że obecność czołgów, szczególnie w natarciu, dodaje rozmachu prowadzonym działaniom, jest też bardzo ważnym czynnikiem podnoszącym morale walczących.

CHALLENGER 2

STRUKTURA I ZASADNICZY SPRZĘT SZWADRONU KAWALERII PANCERNEJ



Grupa zabezpieczenia (SUPPORT GROUP)



oficera artylerii, dwóch plutonów czołgów oraz pododdziałów logistycznych wchodzących w skład szwadronu, druga – z zastępcy dowódcy (2IC) i pozostałych plutonów czołgów. Ugrupowanie szwadronu będzie zależało od przeciwnika, otrzymanego zadania oraz od terenu i powinno być pod stałą kontrolą dowódcy.

W czołgu dowódca szwadronu utrzymuje łączność z dowódcami pododdziałów, swoim zastępcą oraz oficerem artylerii, prowadzi też nasłuch w sieci łączności dowódcy grupy bojowej. Podoficer łączności kontroluje działania w szwadronowej sieci łączności. Działający monitoruje sieć łączności dowódcy grupy bojowej, informuje dowódcę szwadronu o położeniu i sytuacji u przełożonego w trakcie walki.

Zastępca dowódcy szwadronu ze swego czołgu utrzymuje łączność w sieci dowódcy szwadronu i jest

gotowy do dowodzenia szwadronem. Pracuje również w sieci dowodzenia dowódcy grupy bojowej. Jednym z jego obowiązków jest opracowywanie oraz wysyłanie meldunków sytuacyjnych (Situation Reports – SITREPs) do dowództwa grupy bojowej i przyjmowanie informacji mających wpływ na wykonywanie zadania. Jest również odpowiedzialny za przesyłanie meldunków i zapotrzebowań na środki materiałowo-technicznego zabezpieczenia.

W strukturze szwadronu tylko na czas „W” występuje szwadronowy oficer łącznikowy (Liaison Officer – LO), na czas ćwiczeń powoływany z rezerwy. W trakcie codziennego szkolenia zastępuje go główny podoficer szwadronu (Squadron Sergeant Major – SSM). W czasie działań oficer łącznikowy wykorzystuje pojazd gaśnicowy (najczęściej kołowy transporter opancerzony).

Oficer łącznikowy:

- utrzymuje łączność z dowództwem grupy bojowej;
- w trakcie marszu szwadronu nadzoruje przekraczanie takich miejsc, jak odcinki dróg, gdzie ruch jest skanalizowany, punktów koordynacyjnych, miejsc planowych wyburzeń oraz miejsc, gdzie jest planowane wykonanie przejść w polach minowych;
- koordynuje działania pododdziałów inżynierskich bezpośredniego wsparcia;
- utrzymuje łączność z sąsiadami działającymi na skrzydłach szwadronu;
- rozpoznaje drogi marszu i rejony przyszłego rozmieszczenia szwadronu.

Jeżeli szwadron zostanie wzmocniony pododdziałami innych rodzajów wojsk, to ich dowódcy będą się znajdować przy dowódcy szwadronu.

GRUPA ZABEZPIECZENIA

Główny podoficer szwadronu (Squadron Sergeant Major – SSM) w trakcie działań przemieszcza się w pojeździe typu Land Rover lub pojeździe opancerzonym, takim, na przykład, jak Spartan. Do jego obowiązków należy:

- koordynowanie ewakuacji rannych i chorych;
- zapewnienie jeńcom wojennym odpowiednich warunków przebywania (Prisoners of War – PWs) i ich ewakuacja;

Pododdział administracyjny (ADMIN TP)

SQMS



pojazd osobowo-terenowy szefa szwadronu (SQMS – Squadron Quartermaster Sergeant)

Tech Rep



pojazd osobowo-terenowy podoficera technicznego (podoficera zaopatrzenia)

pojazd ciężarowo-terenowy szefa szwadronu (SQMS) – 4/8-tonowy, tylko na czas „W”



SQMS 4 Ton/8 Ton (up to 6) (WE)

Pododdział ewakuacyjno-remontowy (FITTERS TROOP)

CRARRV



trzy ciągniki ewakuacyjno-remontowe na podwoziu gaśnicowym

432



432



4 tony



samochód ciężarowo-terenowy – 4-tonowy, tylko na czas „W”

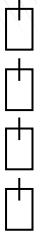
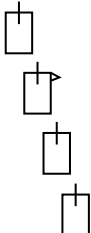
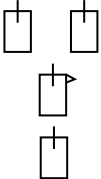
Warrior



bojowy wóz piechoty Warrior

Pododdziały zabezpieczenia i ewakuacyjno-remontowe zapewniają pierwszy poziom zabezpieczenia medycznego oraz napraw i odzyskiwanie uszkodzonego sprzętu wojskowego, a pododdział zaopatrzenia dostarcza środki materiałowo-technicznego zabezpieczenia oraz prowadzi sprawy administracyjne.

UGRUPOWANIE PLUTONU CZOŁGÓW W STRUKTURZE CZTEROWOZOWEJ PODCZAS PRZEMIESZCZANIA I NATARCIA

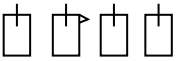
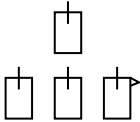
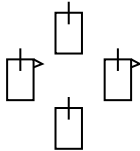
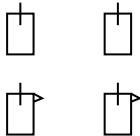
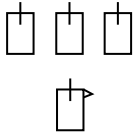
Rysunek ugrupowania (szyku)	Nazwa ugrupowania (szyku)	Charakterystyka ugrupowania (szyku)	Możliwe taktyczne wykorzystanie ugrupowania (szyku)
	Kolumna marszowa (standardowa)	<p>Zalety:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dobra kontrola przemieszczającego się pododdziału. <p>Wady:</p> <ul style="list-style-type: none"> – niewielkie możliwości prowadzenia ognia, z wyjątkiem strzelania na skrzydła. 	Marsz bez kontaktu z przeciwnikiem, w nocy lub podczas słabej widoczności. Ostatni czołg w kolumnie powinien mieć armatę skierowaną do tyłu.
	Przekoszona linia kolumny marszowej (przekoszona w lewo lub prawo)	<p>Zalety:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dobra kontrola przemieszczającego się pododdziału, – łatwość przechodzenia w inne ugrupowania, – mniejsza wrażliwość na uderzenia przeciwnika niż podczas marszu w kolumnie, – lepsza kontrola prowadzenia ognia, a zarazem lepsza ochrona przed ogniem przeciwnika (w porównaniu do kolumny marszowej). 	Stosowane podczas przekraczania wąskich odcinków terenu (przesmyki, przełęcze) oraz przemieszczania się w terenie otwartym (wiejskim), kiedy nie ma kontaktu z przeciwnikiem.
	Dwa czołgi z przodu w linii, a pozostałe z tyłu w kolumnie	<p>Zalety:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dobra kontrola przemieszczającego się pododdziału, – dobre „przykrycie” terenu, – dobra kontrola prowadzonego ognia, – duża manewrowość, – dobra ochrona przed ogniem przeciwnika z każdego kierunku. 	Ugrupowanie powszechnie stosowane, najczęściej podczas przekraczania terenu otwartego (wiejskiego) w sytuacji, kiedy jest nawiązany kontakt z przeciwnikiem lub kiedy spodziewamy się nawiązania z nim kontaktu.

- rozpoznanie rejonów dogodnych do skrytego przebywania pododdziału oraz dróg ewakuacji i dowozu środków materiałowo-technicznego zabezpieczenia;
- zorganizowanie maskowania i ochrony pododdziałów w rejonach przebywania;
- zapewnienie łączności między pododdziałami walczącymi a pododdziałami logistycznego zabezpieczenia (Combat Service Support – CSS);
- wykonywanie zadań dodatkowych jako szwadronowy oficer łącznikowy (LO), kiedy wystąpi taka potrzeba;
- sprawowanie kontroli nad szwadronowymi pojazdami ewakuacyjno-remontowymi.

Za dowództwem szwadronu zazwyczaj przemieszcza się opancerzony ambulans medyczny w takiej odległości, by szybko przystąpić do ewakuacji rannych i chorych. W rejonie rozmieszczenia szwadronu elementy medyczne najczęściej znajdują się przy dowódcy szwadronu. Dowódca elementu medycznego powinien znać zasady działania na polu walki, by umieć wykorzy-

stać ukształtowanie i pokrycie terenu oraz szybko udzielić pomocy rannym, jednocześnie nie demaskując swojego pojazdu (pojazdów) oraz obecności innych elementów ugrupowania. Jeden z członków załogi wozu ewakuacji medycznej, który będzie udzielać pomocy rannym i decydować o kolejności ewakuacji medycznej, musi mieć kwalifikacje i umiejętności bojowego ratownika medycznego (Combat Medical Technician – CMT). Na czas „W” szwadron powinien dostać dodatkowy ambulans medyczny z załogą.

Szwadronowa mobilna drużyna remontowo-ewakuacyjna przemieszcza się w bojowych wozach piechoty (Armoured Fighting Vehicles – AFVs), wyposażonych w zestawy remontowe i narzędzia do wykonywania podstawowych napraw oraz ewakuacji czołgów i okazjonalnie do wymiany głównych modułów pojazdów. Bojowe wozy piechoty drużyny remontowo-ewakuacyjnej poruszają się w walce w podobny sposób jak wóz ewakuacji medycznej (za czołgami i innymi pojazdami), bez utrzymywania z nimi bezpośredniego kontaktu.

	<p>Linia bojowa (linia bezpośredniego kontaktu)</p>	<p>Zalety:</p> <ul style="list-style-type: none"> – maksymalne „przykrycie” terenu ogniem od frontu, – dobra kontrola prowadzonego ognia. <p>Wady:</p> <ul style="list-style-type: none"> – brak odwodu, – duża wrażliwość na ogień przeciwnika od czoła. 	<p>Stosowane podczas wykonywania ataku w jednolitym ugrupowaniu pancernym, zmechanizowanym lub mieszanym.</p>
	<p>Jeden czołg z przodu, a pozostałe w linii bojowej</p>	<p>Zalety:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dobra kontrola przemieszczania się, – posiadanie odwodu. <p>Wady:</p> <ul style="list-style-type: none"> – duża wrażliwość na ogień przeciwnika w przypadku, gdy przeciwnik „przepuści” pierwszy czołg i zaatakuje pozostałe. 	<p>Ugrupowanie stosowane podczas prowadzenia rozpoznania terenu oraz przekraczania przesmyków i przełęczy. Stosuje się je również w sytuacji, gdy zachowujemy szczególną ostrożność w obawie przed kontaktem z silnym przeciwnikiem.</p>
	<p>Diamant</p>	<p>Zalety:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zadowalająca kontrola przemieszczania się, – dobra ochrona przed ogniem przeciwnika, – dobra kontrola własnego ognia. 	<p>Ugrupowanie stosowane podczas przekraczania terenu otwartego (wiejskiego) w sytuacji, gdy spodziewamy się kontaktu z przeciwnikiem.</p>
	<p>Pudełko</p>	<p>Zalety:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dobra kontrola przemieszczania się, – dobre „przykrycie” terenu, – dobra kontrola prowadzonego ognia, – duża manewrowość, – dobra ochrona przed ogniem przeciwnika z każdego kierunku. 	<p>Ugrupowanie powszechnie stosowane, najczęściej podczas przekraczania terenu otwartego (wiejskiego) w sytuacji, kiedy został nawiązany kontakt z przeciwnikiem lub kiedy spodziewamy się nawiązania z nim kontaktu.</p>
	<p>Trzy czołgi z przodu, jeden z tyłu</p>	<p>Zalety:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dobra kontrola własnego ognia, – dobra ochrona przed ogniem przeciwnika od frontu, – posiadanie odwodu. <p>Wady:</p> <ul style="list-style-type: none"> – trudności w wykonywaniu manewru. 	<p>Stosowany podczas ataku, który jest prowadzony przez dużą liczbę czołgów.</p>

Opracowanie własne

Pododdziałem tym dowodzi technik szwadronowy, który koordynuje przemieszczanie się drużyny remontowo-ewakuacyjnej – w zależności od sytuacji taktycznej oraz priorytetów napraw, określonych przez dowódcę szwadronu. Technik szwadronowy powinien znać aktualną sytuację taktyczną i w zależności od jej rozwoju decydować o przydziale pojazdów remontowo-ewakuacyjnych do poszczególnych plutonów.

PODODDZIAŁ ADMINISTRACYJNY

Pododdziałem tym (administration troop) dowodzi szef szwadronu (Squadron Quartermaster Sergeant – SQMS), którego można porównać do naszego szefa kompanii. Pododdział składa się z niewielkiej liczby personelu, który przemieszcza się w pojazdach grupy Bravo (jeżeli podzielono szwadron na dwie grupy), przewożących zapasy środków materiałowo-technicznego zabezpieczenia, takich jak: amunicja, materiały pędne i smary (Petroleum, Oils and Lubricants – POL), bojowe racje żywnościowe, odzież ochronna przed skutka-

mi użycia broni masowego rażenia, woda oraz inne zapasy, które nie są transportowane w czołgach. Pododdział przewozi również części zapasowe, wymagane dodatkowe wyposażenie oraz pocztę i kantynę. Oprócz tego jest odpowiedzialny za prowadzenie administracji związanej z uzupełnianiem osobowym i logistycznym.

Szef szwadronu zazwyczaj przemieszcza się w pojeździe Land Rover. Odpowiada za wszystkie aspekty logistycznego zabezpieczenia szwadronu. Utrzymuje łączność z przełożonym logistycznym w grupie bojowej oraz elementami ugrupowania szwadronu, przewiduje rozwój sytuacji taktycznej oraz usiłuje szybko rozwiązać pojawiające się problemy.

W porozumieniu z szefem szwadronu lub samodzielnie działa podoficer technicznego zaopatrzenia (Technical Stores NCO). Jego zasadniczym zadaniem jest zaopatrywanie szwadronu w części zapasowe i dodatkowe wyposażenie. Stanowisko to nie występuje w strukturach wszystkich brytyjskich szwadronów kawalerii pancernej. ■

Zasadnicza do zmiany

TURCJA SKRACA OBOWIĄZKOWĄ SŁUŻBĘ WOJSKOWĄ DO DWUNASTU MIESIĘCY. ZAMIERZA TEŻ WPROWADZIĆ MOŻLIWOŚĆ WYKUPIENIA SIĘ OD NIEJ DLA MĘŻCZYZN, KTÓRZY UKOŃCZYLI 30 LAT.



Autor jest publicystą „Polski Zbrojnej”, ekspertem zajmującym się uzbrojeniem i armiami świata.

Tadeusz Wróbel

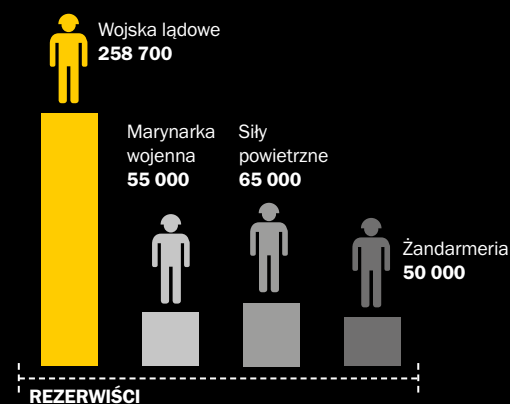
Wicepremier Bülent Arınç zapowiedział 15 października 2013 roku, że rząd postanowił przygotować zmianę prawa, wprowadzającą między innymi od 1 stycznia 2014 roku krótszą obowiązkową służbę wojskową. Kilka dni wcześniej premier Recep Tayyip Erdoğan ujawnił w telewizji ATV, że trwają prace nad takim rozwiązaniem. Następnego dnia sztab generalny tureckich sił zbrojnych podał, że doszło do porozumienia z ministerstwem obrony w sprawie skrócenia czasu służby zasadniczej dla osób bez wyższych studiów. Wojskowi chcieli, by obowiązywało ono od 1 marca 2014 roku. Natychmiast po upublicznieniu tych zamiarów podano, że na zmianie skorzysta 280 tysięcy powołanych do służby żołnierzy. Najbardziej ci (40–70 tysięcy), którzy mają już za sobą co najmniej rok w mundurze – do cywila zwolniono ich od razu.

ROZLUŻNIANIE SYSTEMU

Od tego roku powołani do wojska mężczyźni, którzy nie mają wyższego wykształcenia, spędzą w koszarach 12 miesięcy, czyli o trzy miesiące mniej niż przed zmianą. W przypadku osób po studiach czteroletnich istnieją dwie opcje służby: sześciomiesięczna dla szeregowych lub roczna dla chcących zostać oficerami. I tu nic się nie zmieniło. Rewolucyjne zmiany szykują się natomiast, jeśli weźmiemy pod uwagę wiek osób powoływanych do jej odbycia.

Obowiązek służby wojskowej jest rygorystycznie egzekwowany i dotyczy wszystkich mężczyzn do 41. roku życia, którzy są obywatelami Turcji i ukończyli 20 lat. Premier Recep Tayyip Erdoğan zapowiedział, że mężczyźni w wieku powyżej 29 lat będą się mogli wykupić od służby wojskowej, wpłacając 30 tysięcy lir, czyli około 11 tysięcy euro. Przy czym tylko osoby powyżej 40 lat będą całkowicie wolne od obowiązku odbycia służby wojskowej. Mężczyźni w wieku 30–40 lat będą musieli przejść krótkotrwałe, dwudziestojednodniowe szkolenie.

Szacuje się, że z nowego rozwiązania może skorzystać nawet 100 tysięcy osób, co oznacza, że przyniesie ono budżetowi państwa niebagatelną kwotę trzech miliardów lir. Może ona być jeszcze większa, gdyż ponoć w podobny sposób – płacąc 10 tysięcy euro – będą mogli uregulować swoje zobowiązania wobec armii, niezależnie od wieku, także wszyscy Turcy pracujący za granicą. Teraz obywatel Turcji, który przebywa za granicą od co najmniej trzech lat, wpłaca 5–7,5 tysiąca euro. Jednak jest nadal zobowiązany przyjechać do kraju na dwudziestojednodniowe szkolenie wojskowe. Granica wieku jest kompromisem między rządem a sztabem generalnym sił zbrojnych Turcji. Gabinet Erdoğan rozwiązał wprowadzenie wykupu już dla dwudziestopięcioletków, ale sztab generalny optował za tym, by



Źródło: stratfor.com

CIEMNA STRONA

W ostatnich latach znacząco osłabły wpływy polityczne wojska w Turcji. Jedną z konsekwencji tego były negatywne informacje w mediach o bardzo złych warunkach odbywania służby zasadniczej przez młodych mężczyzn. Pojawiły się doniesienia o przemocy fizycznej i torturach, zmuszaniu do ćwiczeń ponad siły i znęcaniu psychicznym. Przykładem był szeregowy Uğur Kantar, który służył na Cyprze. Po torturach w więzieniu wojskowym, zanim zmarł w 2011 roku, był przez 80 dni w stanie śpiączki. Co ważne, sąd wojskowy ograniczył swe zainteresowanie tą sprawą do sześciu podejrzanych żołnierzy z poboru. Nie zajął się natomiast kwestią odpowiedzialności kadry zawodowej jednostki za tę tragedię. W innym przypadku winni śmierci żołnierza podczas ćwiczeń trzech podoficerowie zostali skazani przez sąd wojskowy dopiero po sześciu latach na kary 10 miesięcy więzienia. Niezależna organizacja Soldiers Rights Platform podała, że w ciągu dwóch lat działalności udokumentowała 1399 przypadków maltretowania. W mediach pojawiły się opinie, że służba wojskowa może być niebezpieczna dla przedstawicieli mniejszości narodowych.

Niezwykle niewygodne dla sił zbrojnych okazały się dane o liczbie samobójstw w ostatnim dziesięcioleciu. Otóż w lutym 2013 roku minister obrony Ismet Yılmaz ujawnił, że od 2002 roku na swe życie targnęło się aż 965 żołnierzy. W tym samym czasie w walkach z kurdyjskimi rebeliantami straciło życie 601 wojskowych. Sztab generalny w komunikacie wydanym w grudniu 2012 roku podał natomiast, że w 2002 roku samobójstwa stanowiły przyczynę 32 procent zgonów żołnierzy, a w 2011 roku odsetek ten zmniejszył się do 15.

z możliwości takiej mogli skorzystać tylko mężczyźni po wyższych studiach, w wieku powyżej 35 lat.

Choć nie ma jeszcze oficjalnego projektu ustawy w tej sprawie, już słychać głosy, że proponowane rozwiązanie preferuje osoby zamożne, biedacy zaś nie będą mieli takiej alternatywy. Z drugiej strony pojawiły się też zapowiedzi niektórych prywatnych banków, że skłonne są stworzyć linie kredytowe dla osób chcących uniknąć zasadniczej służby wojskowej.

Inną, niezwykle jak na realia Turcji, zmianą będzie możliwość odbycia służby zastępczej. Jednak jej czas będzie dwa razy dłuższy niż w mundurze. Do wprowadzenia takich rozwiązań zobligował Turcję, jako członka Rady Europy, Europejski Trybunał Praw Człowieka w Strasburgu. Obecnie osoby odmawiające służby wojskowej są traktowane jako deserterzy i skazywane na długie wyroki, które odsiadują w więzieniach wojskowych.

POBÓR ZOSTAJE

1 października 2013 roku szef sztabu generalnego generał Necdet Özel stwierdził, że nie ma mowy o zakończeniu poboru. Turcja miała wprawdzie w planach profesjonalizację sił zbrojnych już wcześniej, w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, ale wówczas przeszkodami okazały się, oprócz kosztów finansowych, ciągle trwająca rebelia kurdyjska na południowym wschodzie kraju, niepewna sytuacja w sąsiednim Ira-

ku i nie najlepsze relacje z Syrią. Jednak w 2012 roku turecki sztab generalny zaczął wprowadzać nowe sposoby walki z terroryzmem. Na obszarach konfliktu rozmieszczono jednostki mające tylko żołnierzy zawodowych. Przewidziano 50 tysięcy etatów. Żołnierzom zawodowym zaoferowano miesięczny żołd w wysokości 3100 lir, czyli około 1130 euro, oraz 7000 lir za każdy rok służby. Okazało się jednak, że zainteresowanie zaciąganiem nie było zbyt duże i na pograniczu zdołano rozmieścić do jesieni 2013 roku tylko 1500 żołnierzy.

Przy okazji skracania czasu służby wojskowej podano rzadkie w Turcji oficjalne dane o liczebności jej sił zbrojnych. Na przełomie września i października 2013 roku służyło w nich 208 923 żołnierzy zawodowych oraz 379 352 służby zasadniczej. To zupełnie inne liczby niż pojawiające się wcześniej w mediach, także tureckich. I tak na przykład według artykułu autorstwa Lale Kemala, który pojawił się w maju 2013 roku w serwisie internetowym gazety „Today's Zaman”, pomijając Dowództwo Generalne Żandarmerii i Dowództwo Straży Przybrzeżnej, siły zbrojne miały liczyć 439 421 żołnierzy. Liczba kadry zawodowej, wraz z podoficerami kontraktowymi, miała wynosić tylko 124 tysiące. Żołnierzy służby zasadniczej wraz z żandarmerią z kolei miało być 453 440. W depešach agencyjnych pojawiały się natomiast informacje, że Turcja ma aż 750-tysięczne siły zbrojne. ■

„Ptaszki” w kampanii

TRAŁOWCE TYPU „JASKÓŁKA” PODCZAS WOJNY OBRONNEJ PROWADZIŁY DZIAŁANIA BOJOWE DO POŁOWY WRZEŚNIA. POTEM CZĘŚĆ Z NICH ROZPOCZĘŁA SŁUŻBĘ W KRIEGSMARINE, NASTĘPNIE, PO REWINDYKACJI, WRÓCIŁY POD POLSKĄ BANDERĘ – AŻ DO LAT SIEDEMDZIESIĄTYCH XX WIEKU.

Kmdr ppor. **Piotr Adamczak**



Dywizjon Trałowców został zmobilizowany 24 sierpnia 1939 roku. Cztery trałowce¹ (OORP „Jaskółka”, „Mewa”, „Czajka” i „Rybitwa”) pobrały z magazynów po 150 sztuk amunicji do dział kalibru 75 mm, amunicję do karabinów maszynowych, 20 bomb głębinowych oraz dwa komplety lekkich zmodyfikowanych trałów typu DLM wraz z nożycami

wybuchowymi. Pozostałe dwa okręty, wchodzące w skład Dywizjonu Trałowców (kanonierki OORP „Generał Haller” i „Komendant Piłsudski”), dostały po dwa komplety ciężkich trałów typu DO².

25 września w skład floty wcielono pierwszy trałowiec II serii ORP „Żuraw”, a kilka dni później ostatniego z „ptaszków” ORP „Czaple”³. Załogom okrętów

¹ Historia trałowców typu „Jaskółka” w II RP, od ich budowy aż do rozpoczęcia wojny, została przedstawiona w grudniowym numerze z 2013 roku kwartalnika „Przegląd Morski”, s. 103–111.

² J.W. Dyskant: *Polska Marynarka Wojenna w 1939 roku. Cz. 1. W przededniu wojny*, Gdańsk 2000, s. 146–147.

³ Brakuje udokumentowanych dat wcielenia w skład polskiej floty dwóch trałowców II serii.

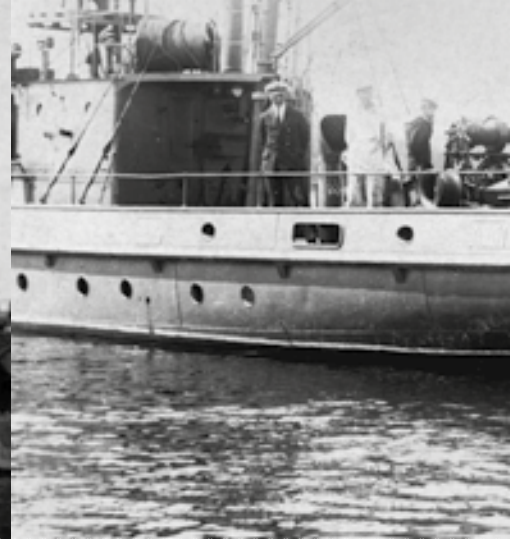
wrześniowej

DYWIZJON TRAŁOWCÓW

Poprzednicy trałowców wz. 33 – traulery FM
w szyku liniowym na Morzu Bałtyckim.



NARODOWE ARCHIWUM
CYFROWE (2)



DZIEŃ PRZED WYBUCEM KONFLIKTU W PORCIE WOJENNYM NA OKSYWIU.

Trałowce

OORP „Rybitwa”, „Czajka”, „Mewa” i „Jaskółka” zacumowane przy nadbrzeżu.

dostarczono mapy Bałtyku wraz z cieśninami duńskimi, a płatnik dywizjonu zaopatrzył każdą z nich w odpowiednie sumy koron szwedzkich i dolarów amerykańskich. Środki te były przeznaczone do użycia tylko w ostateczności, na przykład po wejściu do zagranicznego portu i internowaniu. Prowiant w magazynku okrętowym miał wystarczyć na trzy dni, a zapasy paliwa zamierzano uzupełniać na bieżąco.

WYBUCH WOJNY

Dzień przed wybuchem wojny trałowce cumowały w porcie wojennym na Oksywiu. Tam też zastał je świt 1 września. Około godziny 5.30 nad portem pojawiły się trzy niemieckie wodnosamoloty. Pierwszym z okrętów, który otworzył do nich ogień, był ORP „Mewa”⁴, potem dołączyły się kolejne. Ostrzał okazał się niecelny. Po tym wydarzeniu jednostki wyszły na redę portu gdyńskiego, na północ od północnego wejścia⁵, gdzie przebywały do godzin popołudniowych. W tym czasie dowódca Dywizjonu Trałowców, kmdr ppor. Zdzisław Boczkowski, przeokrętował się z kanonierki ORP „Generał Haller” na trałowiec ORP „Mewa”. Jeszcze w godzinach rannych do portu wojennego na Oksywiu weszła „Jaskółka”. Wysłani na ląd marynarze i płatnik pobrali dla załogi pobory miesięczne oraz prowiant. Ten sam okręt około godziny 13.00 wszedł do basenu rybackiego w porcie gdyńskim i pobrał paliwo z cysterny Polminu, a wysłani na ląd marynarze kupili dla załogi zapas papierosów.

Około godziny 13.00 na rozkaz dowódcy floty dywizjon otrzymał zadanie przeprowadzenia przez pole minowe znajdujących się w porcie gdyńskim dwóch statków: greckiego oraz polskiego „Wanda”⁶. Miało to

uwiarygodnić informację o istnieniu pola minowego, o którego postawieniu Polacy poinformowali w otwartym komunikacie dzień przed rozpoczęciem wojny, a którego faktycznie nie było. Do akcji wyznaczono trzy trałowce. ORP „Rybitwa” zajęła się statkiem greckim, a ORP „Czajka” – polską „Wandą”. ORP „Mewa” miała przeprowadzić statek żeglugi przybrzeżnej „Jadwiga”, jednak do tego nie doszło.

Gdy przeprowadzano statki, rozpoczął się nalot na Hel. ORP „Czajka”, dowodzona przez kpt. mar. Aleksego Czerwińskiego, natychmiast skierowała się w stronę samolotów i otworzyła ogień do niemieckich bombowców nurkujących Ju-87B. Jeden z kluczy bombowców zaatakował okręt, który dzięki manewrom uniknął trafień. Bomby spadły obok okrętu, nie powodując żadnych szkód. W tym czasie statek grecki, w obawie przed atakiem z powietrza, nie czekał na polską eskortę i samodzielnie oddalił się w kierunku wyjścia z Zatoki Gdańskiej. Dzięki temu Niemcy zorientowali się, że pola minowe nie istnieją, chociaż do końca wojny każde wejście na Zatokę odbywało się z dużą ostrożnością i w obecności trałowców lub kutrów trałowych. Należy dodać, iż statek żeglugi przybrzeżnej „Wanda” także został zaatakowany przez samoloty niemieckie.

PIERWSZE STARCIE

Przed godziną 15.00 pozostałe cztery trałowce i dwie kanonierki przeszły do miejsca, gdzie znajdował się niszczyciel ORP „Wicher”⁷. Dokładnie o 15.00 rozpoczęła się na nim odprawa dowódców biorących udział w operacji „Rurka”, której celem było postawienie dużej zagrody minowej na Zatoce

⁴ Według relacji kpt. mar. Tadeusza Borysiewicza, dowódcy ORP „Jaskółka”, właśnie jego okręt otworzył ogień do samolotów jako pierwszy z jednostek dywizjonu.

⁵ Według relacji kpt. mar. Tadeusza Borysiewicza okręty dywizjonu wyszły na redę portu gdyńskiego już o godzinie 05.15. Poza tym nie wspomina on o ostrzale przeciwlotniczym we wczesnych godzinach rannych.

⁶ S.M. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej 1918–1946*. T. II, Albany, N.Y., 1983, s. 50.

⁷ ORP „Wicher” stał kilka mil morskich od Helu na linii Gdynia – Hel.



Ćwiczenia ze stawiania min na Zatoce Gdańskiej – lata 20.

ORP „Mewa” przy gdyńskim moło



NARODOWE ARCHIWUM
CYFROWE (3)

TRAŁOWCE CUMOWAŁY TAM TEŻ ZASTAŁ JE ŚWIT 1 WRZEŚNIA

Gdańskiej. Trałowce na odprawie reprezentował dowódca dywizjonu kmdr ppor. Zdzisław Boczkowski. Po jej zakończeniu powrócił na ORP „Mewa”, a o godzinie 16.00, po raz kolejny tego dnia, przesiadł się na inny okręt – ORP „Czajka”⁸.

Cały dywizjon ruszył wtedy w kierunku stawiacza min ORP „Gryf”, na którym to spoczywał główny wysiłek wykonania operacji „Rurka”. Kiedy wszystkie jednostki szły w szyku torowym – z przodu ORP „Wicher”, za nim trałowce (na czele ORP „Czajka”, szyk zamykał ORP „Żuraw”), dalej ORP „Gryf”, a zamykały go dwie kanonierki, okręty zostały zaatakowane przez niemieckie bombowce nurkujące. W ataku udział 33 samoloty z IV Gruppe/Lehrgeschwader 1, w tym 32 bombowce nurkujące Ju-87B Stuka oraz samolot rozpoznawczy Dornier 17P. Atak skoncentrował się na stawiaczu min, pozostałe okręty swoją artylerią starały się wspierać jego obronę przeciwlotniczą. „Ptaszki” zbliżały się do stawiacza min nawet na odległość 300 metrów, narażając się także na trafienie bombami. Niemieckie samoloty zaatakowały również trałowce. Bomby zaczęły spadać blisko jednostek, jednak wybuchły pod wodą i nie czyniły większych szkód.

Ataki te pokazały niezwykle słabą skuteczność karabinów maszynowych w zwalczaniu celów powietrznych. Karabiny często się zacięły. Dodatkowo obsługi nie były przygotowane do zwalczania samolotów atakujących okręty w locie nurkowym. Dotychczasowe treningi polegały na prowadzeniu strzelań w kierunku celu poruszającego się po prostej, na jednakowej wysokości. Na szczęście bomby były zwalniane przez Ju-87 na dość dużej wysokości (około 600 metrów), dzięki temu zwrotne „ptaszki” miały czas na wykonanie manewru i uniknięcie trafienia. Obsługi przeciwlotniczych karabinów maszynowych zauwa-

żyły, że prowadząc ogień do celów powietrznych, nie było najważniejsze ich strącenie czy też trafienie, lecz zmuszenie pilota do wcześniejszego zwolnienia bomb. Z chwilą ataku jednostka nawodna szła stałym kursem i ze stałą prędkością, jednocześnie się ostrzeliwując. Gdy tylko zauważono zwolnienie bomby, okręt wykonywał zwrot na lewą lub prawą burtę oraz zwiększał lub też zmniejszał prędkość. W ten sposób minimalizowano skutki ataku.

Podczas walki na skutek pobliskich wybuchów bomb na dopiero co wprowadzonej do linii „Czapli” zaciął się ster kierunku i okręt, gdy wykonywał cyrkulacje, stał się łatwym celem. Na szczęście nie został w tym czasie zaatakowany. Szczęście opuszczało natomiast załogę ORP „Mewa”. Dwie bomby⁹ spadły blisko burty okrętu i wybuchły w momencie zetknięcia się z taflą wody. Pierwsza przy dziobie okrętu po prawej burcie, druga na wysokości śródkręcia. Od wybuchu zginęła między innymi cała obsada działa kalibru 75 milimetrów.

Tak tę chwilę wspomina kierownik maszyn na ORP „Mewa”, bosman Stanisław Fudali: *Naraz dwie bomby padły w pobliżu „Mewy”, jedna przy samym dziobie lewej burty i położyła pokotem obsługę działa, zapaliła dziobowy magazyn fort, druga złamała lewą rejkę masztu i padła przy burcie na wysokości mostu, trafiła obsługę nawigacyjną, karabinów maszynowych i radiotelegrafistę. (...) zobaczyłem jak w odległości ode mnie 4–5 metrów wyleciał za burtę bosman Szuwarski, wynurzyła się z wody zakrwawiona głowa i zatonała. Drugi st. mar. Woszkiewicz artylerzysta, wylatując za burtę, zaplątał się w łańcuszki relinga od strony zewnętrznej, którego wciągnąłem na pokład. Był zboczony krwią i krzyczał, by go rzucić do wody. Widok przy dziale był okropny, krew płynęła strugą prawą burtą, bo przeważnie zabici mieli zerwane czaszki... w czasie tego ataku zwałił mi się pod nogi*

⁸ Można śmiało powiedzieć, że komandorowi Boczkowskiemu sprzyjało tzw. żołnierskie szczęście. Niespełna dwie godziny od zejścia z ORP „Mewa” wszyscy z jego załogi pokładowej zginęli lub zostali ranni w trakcie bitwy powietrzno-morskiej.

⁹ Według dr. Andrzeja Bartelskiego przy burcie „Mewy” wybuchły trzy bomby.

elektryk Cichy – postrzelone gardło, obok bosman Gieryga postrzelony w lewy bark, mnie pocisk samolotowy wpadł w zamek karabinowy – rozerwało karabin, a bezpiecznik karabinowy ranił mi lewą dłoń¹⁰. Załoga jednak nie przerwała walki.

Szczególną siłą spokoju i opanowaniem wykazał się dowódca okrętu kpt. mar. Waław Lipkowski, który wraz z pozostałymi członkami załogi otworzył ogień z dziobowego działka kalibru 75 milimetrów. *D-ca szedł z mostka, otworzył mi dłoń, którą miałem kurczowo zaciśniętą, wyjął bezpiecznik i zawołał, bym szedł do działka. Na siedzenie działka wciągnął się ranny w nogi podchorąży Sokołowski – też ciężko ranny. D-ca ładował pociski do działka, ja podawałem pociski d-cy i znów działko otworzyło ogień do samolotów¹¹.* Na „Mewie” udało się ugasić powstałe pożary. Na znak, że na pokładzie są zabici, opuszczono banderę do połowy masztu. Do okrętu podpłynął ORP „Czajka”. Dowódca dywizjonu, gdy zobaczył, jakie straty poniosła „Mewa”, wydał rozkaz, by ORP „Rybitwa” odholował jednostkę do portu w Helu. Na uszkodzonym okręcie działał napęd główny i „Rybitwa” dopiero przed główkami portu wzięła „Mewę” na hol, by bezpiecznie doprowadzić ją do nabrzeża. Straty na tym okręcie były olbrzymie. Zginęło pięciu podoficerów i marynarzy, a ciężko ranny w brzuch został zastępca dowódcy okrętu ppor. mar. Zbigniew Mielczarek, który tego samego dnia zmarł od ran w helmskim szpitalu (w szpitalu w wyniku odniesionych ran zmarł także mat Cichy). Reszta załogi pokładowej, łącznie z dowódcą kpt. mar. Waławem Lipkowskim i pełniącym obowiązki oficera wachtowego bosm. pchor. Zbigniewem Sokołowskim, była ciężiej lub lżej ranna. Sam okręt był także ciężko uszkodzony. Między innymi nie działały wszystkie elektryczne urządzenia sterowe, a przez przebicia kadłuba do wewnątrz dostawała się woda, którą trzeba było na bieżąco wypompowywać, aby utrzymać jednostkę na powierzchni.

Pozostałe okręty dywizjonu szły w szyku torowym, położyły się na kurs na Hel i szły za stawiaczem min ORP „Gryf”. Obserwowano z nich, jak marynarze z największego naszego przedwojennego okrętu wyrzucali za burtę ładunek prawie 300 min morskich.

PRZEBAZOWANIE DO JASTARNI

Po dotarciu do portu helskiego dotychczasowy dowódca przekazał dowodzenie nad uszkodzonym ORP „Mewa” kierownikowi maszyn, bosmanowi Stefanowi Fudali¹². Rannych odwieziono do szpitala. Na okręcie pozostało siedmiu marynarzy, których głównym zadaniem było pilnowanie jednostki. W tym samym czasie do portu weszła także „Czajka”, a komandor Boczkowski udał się do dowódcy floty, kontradmirała Józefa

Unruqa, na odprawę. Ustalono, iż od 2 września miejscem bazowania Dywizjonu Trałowców będzie port w Jastarni. Do tego czasu okręty pozostały na kotwicy na redzie portu helskiego.

Według innej relacji okręty były ciągle w ruchu, gdyż zostały ostrzeżone przez Dowództwo Floty o możliwości ataku niemieckich ścigaczy. W tym samym czasie pozostała załoga opuściła „Mewę” i schroniła się w lesie, w rowach strzeleckich niedaleko mola, razem z załogą niszczyciela ORP „Wicher”. Po podniesieniu kotwic, o godzinie 4.00, 2 września pozostałe trałowce ruszyły do Jastarni. W czasie przejścia morzem od strony półwyspu jednostki zostały zaatakowane z broni pokładowej przez klucz wodnosamolotów. *O świcie dowódca dywizjonu nakazuje kurs na Jastarnię. Na połowie drogi między Helem i Jastarnią dywizjon zostaje zaatakowany przez 3 wodnopłatowce nadlatujące na niskim pułapie z za półwyspu z kierunku Nord. Wymiana ognia broni pokładowej i artylerii. Widać wyraźnie odpryskiwanie smugowych pocisków CKM od opancerzenia silników samolotów. Od ognia broni pokładowej są straty na „Czajce”. Na „Jaskółce” tylko przebiecie burt i nadbudówek bez strat w ludziach. Pierwsze zetknięcie się ze skutkami broni pokładowej samolotów i poczucie bezradności wobec tego ognia w odróżnieniu od względnie nieszkodliwych bomb¹³.*

W wyniku ataku na „Czajkę” zginął st. mar. Rudolf Hereta, a trzech marynarzy zostało rannych¹⁴. Po walce okręty zacumowały w Jastarni – OORP „Jaskółka” i „Czapla” przy nabrzeżu południowo-wschodnim, OORP „Czajka” i „Rybitwa” przy zachodnim, a ORP „Żuraw” przy południowo-zachodnim. W Jastarni zapadła także decyzja o rozbrojeniu dwóch trałowców drugiej serii OORP „Żuraw” i „Czapla”. Podjęto ją po analizie ich stanu technicznego, gdyż przed wcieleniem do floty nie przeszły w pełni wszystkich prób morskich i podczas działań ich mechanizmy mogły zawieść (m.in. awaria maszyny sterowej na ORP „Czapla”). Z okrętów zdjęto działka i karabiny maszynowe, które wzmocniły przeciwdesantową i przeciwlotniczą obronę półwyspu helskiego, załogi zaś obu jednostek wcielono do pododdziałów lądowych Rejonu Umocnionego Hel.

Z trałowców zdjęto także po 20 bomb głębinowych, które złożono w porcie, gdyż nie przewidywano wykorzystania ich w walce z okrętami podwodnymi. Pozostałe załogi rozlokowano w miejscowych budynkach – marynarze z ORP „Jaskółka” zajęli szkołę, a z ORP „Rybitwa” pensjonat „Moczany”. W tym czasie na pokładach okrętów pozostawała wachta bojowa z obsługą działka i dwóch cekaemów oraz oficer. Niedługo potem dowódca dywizjonu podjął decyzję, że na czas postoju jednostek w porcie ckm-y będą demontowane i przeno-

¹⁰ S. Fudali: *Przeżycia na ORP „Mewa”. Wspomnienia kierownika maszyn*, s. 2, relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej.

¹¹ Ibidem.

¹² S.M. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej...*, op.cit., s. 51.

¹³ T. A. Borysiewicz: *Dywizjon trałowców i jego działania bojowe w 1939 r.*, s. 103, relacja w zbiorach Muzeum Marynarki Wojennej.

¹⁴ S. M. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej...*, op.cit., s. 53. Autor jednak błędnie podaje, że trałowce zostały zaatakowane przez Ju-87. Według innych relacji na „Czajce” było nawet sześciu rannych członków załogi.

szone na ląd oraz będą pozostawać w gotowości do prowadzenia ognia do celów powietrznych. Stanowiska ogniowe wybudowano po obu stronach kanału portowego i dostosowano do prowadzenia ognia okrężnego.

PAMIĘTNY TRZECI WRZEŚNIA

Tego dnia został przypięcętowany los trałowca ORP „Mewa”. Około godziny 7.00 rozpoczął się pojedynek artyleryjski między niemieckimi niszczycielami „Leberecht Mass” i „Wolfgang Zenker” a polskimi „Wi-chrem” i „Gryfem”, które były wsparte ogniem Baterii Cypłowej. Podczas pojedynku jeden z pocisków kalibru 127 mm, wystrzelonych z pokładu niemieckiego niszczyciela, trafił „Mewę” na wysokości linii wodnej. Dwie godziny później do nalotu na Hel wystartowało 11 bombowców nurkujących Ju-87B z 4St/186T w osłonie czterech myśliwców Bf 109E z III/186T. Samoloty zatopiły znajdujący się w porcie ORP „Gryf”. Lotnicy niemieccy meldowali także o zatopieniu „czarnego okrętu” o przybliżonej wyporności 600 ton¹⁵. Najprawdopodobniej była nim wypalona przez pożary „Mewa”, która nabrała wody, zerwała się z cum i spoczęła na dnie basenu portowego. Pozostali przy życiu członkowie jej załogi zasilili szeregi pododdziałów lądowych RU Hel.

Około godziny 10.00 z Jastarni wyszły dwa trałowce OORP „Jaskółka” i „Rybitwa”, na których pokładzie do Gdyni udał się dowódca Morskiej Obrony Wybrzeża, kmr. dypl. Stefan Frankowski, wraz ze sztabem, aby uzgodnić walkę obronną z dowódcą Lądowej Obrony Wybrzeża, płk. Stanisławem Dąbkim¹⁶. Podczas przejścia morzem „Jaskółka” została zaatakowana przez Ju-87B¹⁷, który rozpoczął atak z pułapu około 1000 metrów. Do samolotu otworzyły ogień ckm-y, ale niestety zacięły się po daniu kilku serii. Na wysokości 600 metrów pilot zwolnił bombę, która spadła 80 metrów za rufą z lewej burty, i eksplodowała pod wodą. Ku zdziwieniu marynarzy biorących udział w walce, samolot nie wyszedł z lotu nurkowego. Runął prosto do morza, około 30 metrów za rufą okrętu, i w chwili zderzenia się z dnem, na głębokości około 10 metrów, eksplodował. Wybuch bomby (bomb) w samolocie był tak duży, że cały okręt zaczął się trząść, rufa podniosła się do góry, a dziób pograżył w wodzie. Z wody wyłowiono kamizelkę ratunkową i rękawicę pilota – jedyne co pozostało z groźnego bombowca i jego załogi.

Istnieje wiele hipotez związanych z przyczyną zniszczenia samolotu. Jedna mówi o zestrzeleniu – bezpośrednim trafieniu pilota przez pocisk wystrzelony z karabinu maszynowego „Jaskółki”. Pod uwagę bierze się jeszcze dwie: zacięcie się sterów w samolocie i tym samym brak możliwości wyprowadzenia go

z lotu nurkowego, druga to utrata świadomości przez pilota, będąca wynikiem zbyt dużego przeciążenia. Ostatecznie załogę ORP „Jaskółka” zaliczono ze zestrzelenie niemieckiego samolotu. Po zakończonym nalocie obie jednostki około godziny 11.00 zacumowały w Gdyni: „Jaskółka” w pobliżu Dworca Morskiego, a „Rybitwa” w Basenie Prezydenta. W oczekiwaniu na powrót kmr. Frankowskiego załogi trałowców udały się na poszukiwanie prowiantu.

Podczas pobytu jednostek w Gdyni wydarzył się jeszcze jeden incydent. Marynarze usłyszeli, że ktoś z terenu portu nadaje radiogram, w czasie gdy nikogo nie powinno tam być. Powiadomiono Żandarmerię i później do załóg „ptaszków” dotarła wiadomość, że aresztowano mężczyznę, który okazał się szpiegiem. Są to jednak informacje niepotwierdzone.

Pod wieczór na ORP „Jaskółka” powrócił komandor Frankowski wraz ze sztabem, okręty skierowały się więc w drogę powrotną na Hel, idąc okrężną trasą wzdłuż Kepy Oksywskiej. Po wysadzeniu oficerów w porcie helskim jednostki skierowały się do Jastarni, gdzie dotarły około godziny 23.00.

BEZCZYNNY TYDZIEŃ

Przez kolejne dni, od 4 do 11 września, okręty stały w Jastarni. Uwidocznił się brak koncepcji samodzielnie go ich użycia. Przez ten tydzień ciężkie karabiny maszynowe ze stanowisk ogniowych na lądzie oraz działa okrętowe kilkakrotnie ostrzeliwały samoloty niemieckie, nie odnosząc jednak żadnych sukcesów. Zdarzały się także incydenty ostrzelenia własnych kutrów i motorówek wychodzących z portu na Oksywiu, gdyż dywizjon nie otrzymał wcześniej żadnej informacji o ich wyjściu.

5 września z zatopionego w helskim porcie ORP „Mewa” zdjęto działa kalibru 75 mm, które wraz z innymi działami tego samego kalibru utworzyły baterię przeciwdesantową nr 44 na Helu. 9 września zapadła wreszcie decyzja o przeprowadzeniu w godzinach nocnych (z 9 na 10 września) przez cały dywizjon operacji postawienia zagrody minowej złożonej z 60 min. Operację tę odwołano ze względu na warunki atmosferyczne – jasna i księżycowa noc, co w znacznym stopniu utrudniało zachowanie skrytości działania.

W tym też okresie, zgodnie z relacjami kmr. ppor. Boczkowskiego i kpt. mar. Borysewicza, 7 września około godziny 10.00 dywizjon otrzymał zadanie wyłowienia lotników niemieckich ze strąconego samolotu. Do zadania skierowano na morze „Jaskółkę” i „Rybitwę”, „Czajka” pozostała w porcie i prowadziła obserwację wzrokową akwenu (według kpt. mar. Borysewicza na morze wyszły trzy okręty). Przed rozpoczęciem

DLA OBSŁUGI
PRZECIWI-
LOTNICZYCH
KARABINÓW
MASZYNOWYCH
NAJWAŻNIEJSZE
BYŁO NIE
STRĄCENIE CELÓW
POWIETRZNYCH
CZY TEŻ TRAFIENIE,
LECZ ZMUSZENIE
PILOTA DO
WCZEŚNIEJSZEGO
ZWOLNIENIA
BOMB

¹⁵ A.S. Bartelski: *Wojna powietrzna nad polskim wybrzeżem*. Biuletyn DWS.org.pl, 5/2009, s. 32.

¹⁶ S.M. Piaskowski: *Kroniki Polskiej Marynarki Wojennej...*, op.cit., s. 56.

¹⁷ Wstępnie data zestrzelenia niemieckiego samolotu przez „Jaskółkę” została ustalona na 7 lub 8 września – zgodnie z relacjami dowódcy Dywizjonu Trałowców i dowódcy właśnie tego okrętu. Doktor Andrzej Bartelski na podstawie analizy dokumentów określił datę zestrzelenia samolotu na 3 września. Wziął pod uwagę dokumenty niemieckie, z których wynikało, iż 7 i 8 września nad Zatoką nie operował żaden Ju-87. Zgodnie ze stratami podanymi przez Niemców właśnie 3 września stracili samolot, który mógł być zestrzelony przez „Jaskółkę”. Dodatkowo relacje komandora Wacława Tyma i kucharza z „Jaskółki” (mat Władysław Urbaniak) mówią, że zestrzelenie miało miejsce 3 września.

OBSADA WAŻNIEJSZYCH STANOWISK WE WRZEŚNIU 1939 ROKU

JEDNOSTKA	STANOWISKO	STOPIEŃ, IMIĘ I NAZWISKO
Dywizjon Trałowców	dowódca	kmdr ppor. Zdzisław Boczkowski
	oficer flagowy	por. mar. Roman Potocki
	oficer mechanik	por. mar. Kazimierz Rekner
ORP „Jaskółka”	dowódca	kpt. mar. Tadeusz Borysiewicz
	zastępca dowódcy*	ppor. mar. Waclaw Bielina-Bielinowicz
	oficer wachtowy	bosm. pchor. Piotr Cegielski
ORP „Mewa”	dowódca	kpt. mar. Waclaw Lipkowski kpt. mar. Jerzy Błeszyński (od 2 IX)
	zastępca dowódcy	ppor. mar. Zbigniew Mielczarek
	oficer wachtowy	bosm. pchor. Zbigniew Sokołowski
ORP „Rybitwa”	dowódca	kpt. mar. Kazimierz Miładowski
	zastępca dowódcy	ppor. mar. Mieczysław Wróblewski
	oficer wachtowy	bosm. pchor. Józef Górny
ORP „Czajka”	dowódca	kpt. mar. Aleksy Czerwiński
	zastępca dowódcy	ppor. mar. Jan Peński
	oficer wachtowy	bosm. pchor. Julian Ochman
ORP „Czapla”	dowódca	kpt. mar. Eligiusz Ceceniowski
	zastępca dowódcy	ppor. mar. Kazimierz Wróblewski
	oficer wachtowy	bosm. pchor. Mieczysław Uniejewski
ORP „Żuraw”	dowódca	kpt. mar. Robert Kasperski
	zastępca dowódcy	ppor. mar. Klemens Kolasa
	oficer wachtowy	bosm. pchor. Zbigniew Smoleński

* Na trałowcach stanowisko to było nieoficjalne. Zgodnie z etatem z.d.o. zajmował stanowisko oficera wachtowego, a drugi oficer (podchorąży) był niejako pełniącym obowiązki na tym stanowisku.

Źródło: *Polska Marynarka Wojenna. Dokumentacja organizacyjna i kadrowa oficerów, podoficerów, marynarzy (1918–1947)*. Red. J. Sawicki. Kadry morskie Rzeczypospolitej. T. V, Gdynia 2011, s. 289–291.

akcji „ptaszki” pobrały jeszcze dodatkowy zapas amunicji do karabinów maszynowych. Oba okręty rozpoczęły poszukiwania niemieckich lotników na wysokości Mechelinek. Nie przyniosły one jednak żadnych rezultatów i jednostki powróciły do portu w Jastarni¹⁸.

SŁUPY DYMU

12 września o godzinie 14.30 dowódca dywizjonu otrzymał rozkaz wsparcia artylerią okrętową pododdziałów Lądowej Obrony Wybrzeża – Baonu Obrony Narodowej „Gdynia III” pod dowództwem majora Franciszka Piotrowiaka. Trałowce miały podejść pod Rewę i ostrzelać kolumnę pojazdów. Po otrzymaniu rozkazu komandor Boczkowski zwołał odprawę na pokładzie ORP „Czajka”. Po postawieniu zadań dowódcy powrócili na okręty, które natychmiast wyszły z portu. Do wyznaczonego miejsca „ptaszki” dotarły po 30 minutach, szły w szyku torowym i utrzymywały prędkość 16 węzłów. Okręty stanęły w odległości około 3,5 kilometra od celu. Jako pierwsza wstrzelać się miała „Czajka”, która

następnie miała przekazać nastawy na pozostałe okręty. Ogniem artylerii kierował zastępca dowódcy ORP „Czajka”, podporucznik marynarki Jan Peński, który swoje stanowisko zorganizował na pomoście reflektora. O godzinie 16.00 okręt otworzył ogień – po ukazaniu się kolumny przeciwnika. Pierwszy strzał okazał się za krótki, kolejny, po wprowadzeniu poprawki, za długi, ale już trzeci był w celu. Po przekazaniu namiarów na pozostałe dwa trałowce wszystkie rozpoczęły prowadzenie ognia. W pewnym momencie do ostrzału włączyła się też Bateria Cyplowa – armatą kalibru 152 milimetrów.

W tym momencie od strony zatoki usłyszałem wycie pocisków. Obejrzałem się zdziwiony. Kto do nas strzela? Spojrzałem przez lornetkę. Horyzont był pusty. Znowu usłyszałem wycie pocisków, które zbliżały się do nas i przelatując nad dywizjonem szybowaty dalej. To pewnie bateria Laskowskiego strzela do tego samego celu – pomyślałem. Tymczasem Peński skrócił ogień do 7900 metrów¹⁹. Obserwując szosę i wybuchy naszych pocisków, zobaczyłem nagle kilka znacznie wyższych słupów

¹⁸ Zgodnie z relacjami tych dwóch oficerów właśnie podczas wykonywania tego zadania ORP „Jaskółka” straciła niemiecki samolot Ju-87B.

¹⁹ Odległość do celu podana przez dowódcę dywizjonu nie znajduje potwierdzenia. Okręty prowadziły ogień do celu oddalonego o 3500 metrów.

TRAŁOWCE WZ. 33

Wyporność		standardowa 183 t pełna 203 t
Wymiary	długość	45 m
	szerokość	5,5 m
	zanurzenie	1,55 m (1,75 ze stępką stoczniową)
Rodzaj napędu		dwa silniki 8-cylindrowe Diesla po 520 KM każdy – na ORP „Czajka” zamontowano oryginalne silniki szwedzkiej firmy Nydqvist & Holm AB (silniki typu Nohab), na pozostałych trałowcach silniki zbudowane na licencji tej firmy w Fabryce Silników i Armatur „Ursus” w Warszawie, należącej do PZInż
Prędkość maksymalna		17–17,5 węzła
Uzbrojenie (przedwojenne)		<ul style="list-style-type: none"> – armata uniwersalna wz. 28 na podstawie SMCA (z wyjątkiem ORP „Czapla” i ORP „Żuraw”, które otrzymały po przestarzałej armacie francuskiej wz. 97 na podstawie morskiej); – dwa najcięższe karabiny maszynowe Hotchkiss wz. 30 kalibru 13,2 mm (1xII) – tylko ORP „Czapla” i ORP „Żuraw”[*]; – dwa karabiny maszynowe kalibru 7,92 mm Maxim wz. 1908 (2xI); – 40 min morskich kotwicznych (później ich liczba została zmniejszona do 20); – 20 bomb głębinowych; – dwa pełne zestawy trałów kontaktowych
Załoga		27–30 marynarzy, w tym trzech oficerów (dowódca, jego zastępca i oficer wachtowy), 10 podoficerów oraz 14–17 marynarzy

^{*} Spotyka się także informacje o zamontowaniu na trałowcu ORP „Czapla” nkm, jednakże do tej pory nie znalazło to potwierdzenia w źródłach.

Źródło: J. Pertek: *Wielkie dni małej floty*. Poznań 1987, s. 583; S. Piskowski: *Okręty Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1920–1946*. Warszawa 1996, s. 19–20.

dymu. (...) *Rozpoczęliśmy ogień ciągły. Działa minowców tłukły raz po raz jak na dobrze przygotowanym pokazie. Zgranie i sprawna obsługa artylerzystów zasługiwały na uznanie*²⁰.

A tak wykonanie tego zadania relacjonuje Andrzej Rzepniewski: *Po południu 12 września sztab Morskiej Obrony Wybrzeża na telefoniczną prośbę oddziałów lądowych na Kępie wydał dywizjonowi trałowców rozkaz ostrzelania rozmieszczonego w Rewie III batalionu 32 pułku Grenzwache. Dywizjon w składzie OORP „Czajka” (flagowy), „Rybitwa” i „Jaskółka” podszedł na około 2,5–3 km od Rewy i otworzył ogień ze swych starych armat 75 mm (...). Okręty oddały po około trzydzieści strzałów na kompletnie zaskoczonych „Grenzschützów”. Sytuacja tych ostatnich była o tyle trudna, że siedzieli w Rewie jak w worku. Ewentualny odwrót wąską dróżką do szosy brzezińskiej pod flankowym ogniem polskim spod Mostów był w istniejących warunkach nader niedogodny*²¹.

W akcji każdy z trałowców – OORP „Czajka”, „Jaskółka” i „Rybitwa” – wystrzelił po 30 pocisków²². Po zakończonym ostrzale jednostki powróciły do Jastarni. Po drodze spotkały klucz bombowców Ju-87, który ich nie zaatakował. W porcie okręty uzupełniły zapas amunicji. W swojej relacji dowódca dywizjonu wspomina, że 13 września dostał rozkaz ponownego ostrzału rejonu Mechelinek. Tym razem miało być ostrzelane miejsce, gdzie hipotetycznie mieli się znajdować lotnicy niemieccy z zestrzelonego samolotu, a akcję miał wykonać jeden okręt. Do zadania o godzinie 13.00 wyszedł z portu ORP „Czajka” i gdy dotarł do miejsca, ostrzelał podany punkt. Wtedy z brzegu wystrzelono zieloną flarę świetlną, w wyniku czego przerwano ostrzał, gdyż bano się, że pociski mogą razić własne wojska. Zgodnie ze wspomnieniami komandora Boczkowskiego, po wojnie dowiedział się, że zieloną flarę świetlną wystrzelili lotnicy niemieccy, którzy myśleli, iż są ostrzeliwani przez własną jednostkę. Zaistnienie tej sytuacji wydaje się

²⁰ Z. Buczkowski: *Miny za burtą*. Warszawa 1957, s. 90.

²¹ A. Rzepniewski: *Obrona Wybrzeża w 1939 r.* Warszawa 1970, s. 443–444.

²² Według komandora Boczkowskiego z „Czajki” wystrzelono 50 pocisków.

mało prawdopodobne. Nikt poza komandorem Boczkowskim nie wspomina o tym zadaniu.

DZIAŁANIA MINOWE

Pierwsza i jedyna zagroda minowa w wykonaniu okrętów nawodnych była dziełem właśnie trałowców. Po nieudanej próbie z 9 na 10 września kolejna okazja nadarzyła się trzy dni później. Zgodnie z rozkazem trałowce miały pobrać na pokłady po 20 min morskich (po 10 na każdą burtę) i postawić zagrodę minową na pozycji $\Phi = 54^{\circ}32'$ i $\lambda = 18^{\circ}49'20''$ na kursie 243, długość na 1200 metrów. Miny miały być ustawione w odstępach 60 metrów²³. Operację planowano przeprowadzić tak, by okręty powróciły do Jastarni przed godziną 2.40. Ustalono sposób łączności oraz ubezpieczenia trałowców. Początkowo planowano użyć do osłony minowania motorówki MDLot-u, na której próbowano zamontować karabin maszynowy. Próby te zakończyły się nieomal jej wywróceniem. Akcję ubezpieczać miała Bateria Cypłowa, a stanowiska dział zostały poinformowane o nocnym przejściu własnych okrętów. Na „ptaszkach” zakrętowno po dwóch marynarzy z obsługi kryp minowych i o 20.00 okręty opuściły port w szyku torowym, kierując się (pierwsza „Czajka”, a za nią „Rybitwa” i „Jaskółka”) na Jamę Kuźnicką, skąd miały pobrać miny morskie. Podejście pod krypy było utrudnione. Po pierwsze, odbywało się w wąskim kanale, a cały półwysp helski był zaciemniony, w związku z tym nie można było prowadzić nawigacji terestrycznej. Początkowo jednostki szły kursem 293, następnie wykonały zwrot na kurs 322. Gdy dotarły do kryp, każdy z trałowców podszedł do swojej, wysadził marynarzy z ich obsługi i rozpoczął się przeładunek min morskich. W ciągu godziny okręty pobrały miny i ruszyły w drogę powrotną. Aby zachować operację w tajemnicy, postanowiono, że jednostki nie będą ponownie wchodzić do portu, by wysadzić marynarzy z obsługi kryp minowych.

Przy wyjściu z Jamy Kuźnickiej nie obyło się bez incydentów. Pierwsza w szyku „Czajka” weszła na mieliznę. *Po załadowaniu dwudziestu min (po dziesięć na każdej burcie) staraliśmy się wyjść kursem odwrotnym. Początkowo wszystko szło dobrze, ale po paru minutach odczułem nagły wstrząs. Okręt, przechodząc zbyt blisko mielizny, wpadł na nią i się zatrzymał. Dokładne pomiary dokonane sondą pokazały, że siedliśmy na piasku lewą burtą na długości dwóch trzecich okrętu. Tymczasem „Rybitwa” i „Jaskółka” mijają nas z pełnym ładunkiem min na pokładzie. Z otwartych pomostów dołatywały okrzyki: „Pomóc wam?” Odmówiliśmy. Obawiałem się, że i te okręty władują się na mieliznę, a wówczas sytuacja byłaby naprawdę groźna”²⁴.*

ORP „Czajka” próbowała zejść z mielizny manewrując silnikami głównymi, lecz nie przynosiło to pożąda-

nego rezultatu. Następnie załadowano na łódź okrętową kotwicę zapasową, którą zrzucono kilkadziesiąt metrów od okrętu i dzięki której jednostka miała ściągnąć się z mielizny. Zanim to jednak nastąpiło, okręt drgnął i pozwoli uwolnić się z piasku. Spotkanie z pozostałymi jednostkami nastąpiło na wysokości Kaszniczy. Uformowały one szyk torowy i szły kursem 140 z prędkością 10 węzłów, zachowując 50-metrowy odstęp między sobą. O godzinie 00.39, już 13 września, okręty minęły na trawersie zielone światło na Helu i położyły się na kurs 163. Prędkość ograniczono do 6 węzłów. Przez cały czas przejścia na pokładach pracowali marynarze i przygotowywali morskie miny kotwiczne do postawienia. Po upływie 35 minut okręty dotarły do miejsca postawienia zagrody minowej. Jednostki położyły się na kurs 243 – na czele szła „Czajka”, po jej prawej burcie „Rybitwa” i na skraj „Jaskółka”. Rozpoczęła się akcja minowania. *Na pół mili przed miejscem zagrody dywizjon zmniejszył szybkość do 6 węzłów (mała naprzód), tj. do szybkości na jakiej miano stawiać zagrodę. Z chwilą wyrzucenia przez okręt flagowy (lewe skrzydło) pierwszej miny, nadano błyskiem omówiony sygnał oznaczający: „Rozpaczynam stawiać miny – pierwsza mina za burtą”. Na ten sygnał wszyscy trzej oficerowie minowi na okrętach uruchomili stopery, licząc półgłosem każdą wyrzuconą minę, tj. co 25 sekund, co odpowiadało przy szybkości 6 węzłów odstepowi pomiędzy pojedynczymi minami około 75 m. Okręty szły w szyku czołowym w odległości około 1/2 kabla i taki też był odstęp pomiędzy poszczególnymi rzędami min”²⁵.*

Warunki atmosferyczne sprzyjały wykonaniu zadania. Księżyc był zasłonięty i panująca ciemność zapewniała skrytość operacji. Trwała ona około 25 minut. Po jej zakończeniu okręty wykonały zwrot o 90 stopni na prawą burtę i z prędkością 18 węzłów ruszyły w szyku torowym w drogę powrotną do Jastarni. Tym razem na czele szła „Jaskółka”, za nią „Rybitwa”, a szyk zamykała „Czajka”. Jednostki weszły do portu o godzinie 02.30. Załogi udały się na odpoczynek, a dowódca dywizjonu do Sztabu Morskiej Obrony Wybrzeża. Gdy złożył meldunek z przebiegu operacji, podjęto decyzję o przeprowadzeniu kolejnej, w wyniku której dopiero co postawiona zagroda minowa miała być przedłużona o kolejne 1200 metrów.

Rozkaz do jej postawienia przyszedł 13 września. W czasie gdy na okręcie flagowym ORP „Czajka” trwała odprawa dotycząca wykonania zadania minowania, przybył oficer ze sztabu Morskiej Obrony Wybrzeża i przekazał nowy rozkaz, w którym odwołano operację minową zaplanowaną na noc z 13 na 14 września. „Ptaszki” miały tylko pobrać zapasy min i wyładować je w porcie, by następnie wesprzeć jednostki lądowe przez ostrzelanie atakujących niemieckich pododdzia-

²³ Zgodnie z relacjami wartości te są różne u różnych autorów. Komandor Boczkowski podaje odstęp między minami 70 metrów, a kpt. mar. Borysiewicz – 75 metrów. To samo dotyczy kształtu zagrody minowej i sposobu stawiania min. Według Boczkowskiego miny miały być postawione w jedną linię, a Borysiewicza w trzech rzędach.

²⁴ Z. Buczkowski: *Miny za...*, op.cit., s. 79.

²⁵ T.A. Borysiewicz: *Dywizjon trałowców...*, op.cit.

łów. Działania minowe przełożono na noc z 14 na 15 września. Pobranie zapasu min odbyło się analogicznie do sytuacji wcześniejszej. Nie obyło się niestety bez incydentów. Tym razem na mieliznę wszedł ORP „Rybitwa”. Gdy udało się ściągnąć jednostkę z mielizny, „ptaszki” weszły do Jastarni, a cały pobrany zapas min morskich został wyładowany z okrętów na nabrzeże.

Żałogi po krótkim wypoczynku zebrały się ponownie na okrętach. O godzinie 04.00 trzy trałowce opuściły Jastarnię i obrały kurs na Mechelinki, by kolejny raz wspierać swoim ogniem obrońców Kępy Oksywskiej. Tym razem wsparcia potrzebowały pododdziały 2 Morskiego Pułku Strzelców. *Wstrzeliwanie miała przeprowadzić „Czajka”, przekazując dane na pozostałe minowce. Odległość do celu od miejsca rozpoczęcia ognia wynosiła 2810 metrów. Do przejścia w jedną stronę mieliśmy 6,5 mili. Wyjście z portu ustaliłem na godzinę 4.00²⁶.* Okręty zajęły pozycję około godziny 04.30 i po wstrzeleniu się „Czajki”, która następnie przekazała namiary na pozostałe jednostki, wszystkie otworzyły ogień. Każdy z trałowców wystrzelił po 30 pocisków. Do akcji włączyła się również Bateria Cyplowa. Po zakończeniu ognia „ptaszki” powróciły do portu, tuż przed godziną 7.00, a żałogi udały się na dalszy wypoczynek na kwatery. Karabiny maszynowe ponownie ustawiono na lądzie, a na pokładach okrętów pozostała wachta bojowa.

KONIEC DYWIZJONU

Dwukrotne ostrzeliwanie pozycji lądowych przez okręty, kiedy wydawałoby się, że polskie jednostki nie są już zdolne do przeprowadzenia zorganizowanej akcji, było niewątpliwie zaskoczeniem dla Niemców. Postanowili oni wyeliminować jednostki pływające z walki przy użyciu lotnictwa. Do tego zadania skierowano bombowce nurkujące Ju-87B z 4 St/186T (4 Eskadra Bombowców Nurkujących z 186 Pułku Lotniczego).

Nalot na port w Jastarni rozpoczął się dokładnie o godzinie 7.29. Lotnicy niemieccy meldowali o trzech kanonierkach, które zostały zniszczone, oraz dwóch większych jednostkach, z których jedną zatopiono. Dodatkowo cały port był pokryty płonącym olejem²⁷.

W rzeczywistości podczas pierwszego nalotu zatopiono okręt hydrograficzny ORP „Pomorzanie” (były trałowiec typu FM ORP „Mewa”) oraz holownik „Lech”. Podczas drugiego nalotu, przeprowadzonego około godziny 10.00, przypieczętowano los dwóch trałowców. ORP „Jaskółka” otrzymała tak wiele trafień, że nie można było dokonać oględzin zniszczeń (jednostka była trafiona między innymi ćwierćtonową bombą), a rozlana ropa z rozbitych zbiorników paląc się, pokryła niemal cały port. Drugim zatopionym przez lotnictwo trałowcem był ORP „Czapla”, który został trafiony 250-kilogramową bombą blisko dziobu i dodatkowo 50-kilogramową. Okręt z dużą wyrwą w prawej burcie osiadł na

dnie basenu portowego, a z rozbitego fumatora wydobywał się dym. *Dobiegając do portu, ujrzałem obraz, którego nie zapomnę do końca życia. (...) na „Czajce” nie stwierdziłem na oko żadnych uszkodzeń. „Jaskółka” stojąca przy nabrzeżu północno-wschodnim paliła się. Wybuch następnej bomby, która trafiła w komorę amunicyjną i w okrętowy zbiornik paliwa, chlusnął wokół palącą się ropą i spowodował eksplozję dziobowej komory amunicyjnej. (...) Spojrzałem przez lornetkę na „Rybitwę” i „Żurawia” – stały na równej ścieżce. Natomiast „Czapla” jakby zgarbiła się i zgięła. Przez lornetkę dostrzegłem na prawej burcie minowca szeroki i długi na kilka metrów otwór. Nalot trwał dalej²⁸.*

Na „Jaskółce” w czasie nalotu przebywało czterech członków żałogi, z których dwóch zginęło: mat Stanisław Birnbach i mar. Jan Kozioł. Po ugaszeniu pożarów odnaleziono tylko ciało podoficera. Dwóm pozostałym marynarzom udało się uciec i ukryć na plaży. Zostali tylko lekko ranni od spadających odłamków. Na szczęście nie było strat w ludziach na ORP „Czapla”, gdyż okręt już od 2 września stał opuszczony. Jedna bomba dosięgła również ORP „Rybitwa”. Trafiła w część rufową okrętu, przebiła pokład, przeleciała przez pomieszczenie bomb głębinowych, przebiła dno jednostki i wbiła się w dno basenu portowego, nie wybuchając. Z przebicciem z łatwością poradził sobie marynarze zabezpieczając je drewnianym kołkiem. Okręt ponownie był zdolny do działań. Praktycznie bez uszkodzeń wyszły z nalotu dwa pozostałe trałowce OORP „Czajka” i „Żuraw”, jeśli nie weźmie się pod uwagę przestrzelin karabinowych i dziur po odłamkach bomb. Można mówić także o dużym szczęściu, gdyż na nabrzeżach było zgromadzonych 60 min morskich pobranych kilka godzin wcześniej z kryp minowych.

Nalot ten przypieczętował los dywizjonu. Co prawda do działań były zdolne jeszcze trzy okręty, jednak 16 września podjęto decyzję o jego rozwiązaniu. Tego samego dnia na cmentarzu w Jastarni odbył się pogrzeb dwóch zabitych marynarzy z ORP „Jaskółka”. Razem z rozkazem o rozformowaniu Dywizjonu Trałowców zapadła decyzja o zdjęciu z nich dział i utworzeniu baterii przeciwdesantowej. Same okręty miały się przebazować do helskiego portu. Po odprowadzeniu 17 września okrętów do Helu, ich żałogi powróciły do Jastarni, gdzie wraz z pozostałymi marynarzami z dywizjonu wcielono ich do pododdziałów lądowych i zasilono rejon obrony Jastarni. Jednostki pozostały w helskim porcie do czasu kapitulacji Rejonu Umocnionego Hel. 1 października na dzień przed kapitulacją dzienniki nawigacyjne trałowców zostały zakopane. Do dzisiaj ich nie odnaleziono²⁹.

Gdy Niemcy zajęli Wybrzeże, wszystkie cztery trałowce (w tym trzy ocalałe i podniesiony ORP „Mewa”) zostały wcielone do Kriegsmarine. ■

PIERWSZA
I JEDYNA
ZAGRODA
MINOWA
W WYKONANIU
OKRĘTÓW
NAWODNYCH
BYŁA DZIEŁEM
TRAŁOWCÓW

²⁶ Z. Buczkowski: *Miny za...,* op.cit., s. 97.

²⁷ A.S. Bartelski: *Wojna powietrzna...,* op.cit., s. 39.

²⁸ Z. Buczkowski: *Miny za...,* op.cit., s. 102–103.

²⁹ Dzienniki mogły być odnalezione i zniszczone jako bezwartościowe.

Pierwszy nalot

WKRÓTCE PO NAPAŚCI NIEMIEC HITLEROWSKICH NA ZSRR, 24 CZERWCA 1941 ROKU **LOTNICTWO FLOTY BAŁTYCKIEJ** WYKONAŁO PIERWSZY NALOT NA NIEMIECKĄ BAZĘ MORSKĄ MEMEL W KŁAJPEDZIE.

Wawrzyniec Markowski



Autor jest absolwentem Chrześcijańskiej Akademii Teologicznej w Warszawie, pastorem Kościoła Ewangelicko-Methodystycznego. Specjalizuje się w historii wojskowości.

Efekty nalotu obserwowane z powietrza wyglądały imponująco, a rozentuzjazzowani lotnicy pewnie jeszcze co nieco w swoich relacjach dołożyli. Trudno się więc dziwić, że wieczorem tego dnia dowódca sił powietrznych Floty Bałtyckiej, generał major Wasilij Wasiliewicz Jermaczenkow zameldował szefowi sztabu Floty Bałtyckiej, admirałowi Jurijowi Aleksandrowiczowi Pantelejewowi: „Towarzyszu naczelniku sztabu! Faszyci już nie mają wojennomorskiej bazy Memel!”. Zdziwiony J.A. Pantelejew zapytał: „Gdzie ona się podziała?” W odpowiedzi usłyszał: „Myśmy tam wszystko rozwalili bombami”. Nie byłoby w tym wszystkim nic dziwnego, gdyby nie fakt, że generał major W.W. Jermaczenkow, być może niechętny, znacznie przesadził. Przede wszystkim jednak nalot, mimo zbyt entuzjastycznej oceny i tak chyba najskuteczniejszy w wykonaniu radzieckiego lotnictwa w 1941 roku przeciwko celom położonym na terytorium III Rzeszy... był wynikiem pomyłki!

STRACH MA WIELKIE OCZY

Wszystko się zaczęło w radzieckiej bazie morskiej w Libawie nocą z 23 na 24 czerwca. Wówczas to jej dowództwo, uległszy panice, wynikającej z przekonania, że Niemcy wdarli się już do miasta¹, nakazało zniszcze-

nie remontowanych jednostek i wysadzenie składu minowego. Na pokładach okrętów eksplozje zostały przyjęte jako znak, że obrona się załamała i należy uciekać. Po wyjściu w morze skierowały się ku niezbyt odległej Windawie (Ventspils). Dowództwo libawskiej bazy nie poinformowało o tym fakcie nikogo, gdyż... zapewne samo nie otrzymało meldunku. Kiedy o świcie uciekinierzy pojawili się w rejonie drugiego portu, stacjonujące tam jednostki obrony wybrzeża uznały je za przeciwnika, który próbuje wysadzić desant. 46 bateria nadbrzeżna, rozmieszczona w Windawie i złożona z czterech dział kalibru 130 mm, otworzyła nawet ogień – na szczęście niecelny². Po raz kolejny okazało się, że strach ma wielkie oczy – Rosjanie spodziewali się niemieckich desantów morskich i oto jeden taki zmaterializował się w postaci uciekinierów z pobliskiej Libawy.

Po otrzymaniu informacji o próbie wysadzenia niemieckiego desantu dowództwo Nadbałtyckiej Bazy Wojennomorskiej (jej sztab znajdował się w Rydze) natychmiast poinformowało o sytuacji sztab Floty Bałtyckiej. Ponadto dowódca Nadbałtyckiej Bazy Wojennomorskiej, kontradmirał Paweł Aleksiejewicz Trajnjin, nakazał lotnicze rozpoznanie. Przeprowadziły je wodnosamoloty typu MBR-2 ze składu 41 Samodzielnej Rozpoznawczej Eskadry Lotniczej kapitana Baranowa i 43 Sa-

¹ Libawa [obecnie Lipawa (Liepāja) na Łotwie] była radziecką bazą morską, położoną stosunkowo blisko granicy z III Rzeszą. Impet gwałtownego uderzenia dowodzonej przez gen. Kurta Herzoga 291 Dywizji Piechoty był tak silny, że już pod koniec pierwszego dnia wojny oddziały niemieckie dotarły do rzeki Bārta, 18 kilometrów od Libawy, łamiąc po drodze słaby opór liczącego około 1190 ludzi 12 Libawskiego Oddziału Ochrony Pogranicza majora W.I. Jakuszewa. Fakt ten wywołał panikę i zaowocował serią fatalnych decyzji podjętych przez radzieckie dowództwo w Libawie.

² J. Mielkonow: *Puszką kurlandzkowo bieriega*. Ryga 2005, s. 137. Mielkonow pisze wprawdzie, że 46 bateria tego dnia ostrzelała niemieckie kurtory torpedowe, próbujące zaatakować stojące w windawskim porcie statki, jednak w rzeczywistości atak niemieckich okrętów miał miejsce dopiero 26 czerwca.

modzielnej Rozpoznawczej Eskadry Lotniczej kapitana Wachtermiana. O godzinie 10.20 lotnicy donieśli o wykryciu torpedowca i czterech transportowców w rejonie przylądka Użawa i jeszcze dwóch transportowców 10 mil na południe od pierwszej grupy³. To wystarczyło, by sztab wydał rozkaz ataku siłami wszystkich trzech pułków lotniczych Floty Bałtyckiej⁴, czyli 1 Minowo-Torpedowego Pułku Lotniczego (major Abramow) oraz 57 Bombowego Pułku Lotniczego (pułkownik Preobrażenski) ze składu 8 Bombowej Brygady Lotniczej (pułkownik Łoginow), a także 73 Bombowego Pułku Lotniczego (major Koptiew) ze składu 10 Mieszanej Brygady Lotniczej (generał major Pietruchin).

Jednostki 8 Bombowej Brygady Lotniczej były rozmieszczone na lotniskach w rejonie Leningradu. Siły 1 Minowo-Torpedowego Pułku Lotniczego następująco: 1 eskadra (kapitan Czelnokow) i 2 eskadra (kapitan Grieczysznikow) bazowały w Koporie, 3 eskadra (kapitan Płotkin) i 4 eskadra – w Biezzabotnoje, a 5 eskadra (kapitan Jefriemow) – w Kłopicach⁵.

Siły 57 Bombowego Pułku Lotniczego były rozmieszczone następująco: 1 eskadra, 3 eskadra (kapitan Jefriemow) i 5 eskadra (kapitan Czemodanow) bazowały w Kotłach, 2 eskadra (kapitan Rubcow) – w Koporie, a 4 eskadra (kapitan Chrolenko) – w Kierstowo⁶. Główne siły 73 Bombowego Pułku Lotniczego znajdowały się z kolei na estońskim lotnisku w Parnawie (Pärnu). Były to: 2 eskadra (kapitan Syromiatnikow), 4 eskadra (major Iwanow) i 5 eskadra (kapitan Iwanow). 1 i 3 eskadra były natomiast rozlokowane w Kierstowo i w Tallinie⁷.

ROZPOCZĘCIE ZADANIA

O godzinie 11.35 wzbił się w powietrze samolot 1 Minowo-Torpedowego Pułku Lotniczego⁸. Piotr Iljicz Chochłow, nawigator, tak relacjonował pierwszy lot bojowy przeciw Niemcom:

Pierwszym dniem działań bojowych dla naszej jednostki stał się 24 czerwca. Wczesnym rankiem otrzymaliśmy bojowe zadanie: współdziałając z 57 Bombowym Pułkiem Lotniczym naszej 8 Bombowej Brygady Lotniczej zniszczyć morski desant przeciwnika, wykryty na Morzu Bałtyckim, w odległości 35 kilometrów na północ od bazy morskiej w Libawie. Zapasowy cel – okręty i statki transportowe w porcie Memel (Kłajpeda).

O 11.30 – rozkaz startu. [...] Samoloty [...] wzbijają się w powietrze, formując bojowy szlak i kładą się na zadany kurs – miasto Parnawa, a od niego w stronę przewidywanego miejsca na morzu – tam, gdzie się powi-

nien znajdować desant przeciwnika. Prowadzący grupy – zastępca dowódcy pułku, kapitan K.W. Fiodorow, nawigator – autor niniejszej relacji. Prowadzący eskadr – M.N. Płotkin, W.A. Grieczysznikow, K.J. Bieliajew, N.W. Czelnokow.

Dzień jest ciepły. Niebo bezchmurne. Widoczność doskonała. Eskadry lecą w ciasnych, bojowych szykach klinami klucz. Odległość między nimi nie przekracza 300 metrów.

Z przodu widzimy wielką grupę samolotów, lecącą kursem na zachód. [...] Nasi – 57 Bombowy Pułk Lotniczy! Prowadzi ich dowódca pułku, J.N. Priebrażenski. Będziemy z nimi współdziałać, ponieważ mamy ten sam cel. Imponująca siła. W sumie leci 70 bombowców i samolotów torpedowych. Ale bez myśliwskiej eskorty. Dlaczego?⁹

W tym miejscu warto dodać kilka słów. 1 Minowo-Torpedowy Pułk Lotniczy wysłał do wykonania zadania 44 samoloty typu DB-3 i DB-3f (późniejsze II-4), z których 21 miało podwieszane klasyczne torpedy lotnicze. Pozostałe 23 maszyny niosły ładunek bombowy, a ponadto dwie torpedy typu 45-36AW-A, przeznaczone do zrzutu na spadochronach z dużej wysokości. 57 Bombowy Pułk Lotniczy wydzielił 32 maszyny – 23 typu DB-3 i 9 typu SB-2¹⁰. W sumie więc 8 Bombowa Brygada Lotnicza wystawiła 76 maszyn, a nie 70, jak pisał P.I. Chochłow.

Dlaczego ta powietrzna armada leciała bez myśliwskiej eskorty? Można zaryzykować twierdzenie, które może byłoby śmieszne, gdyby tak naprawdę nie było tragiczne – zapewne nikt w dowództwie nie wpadł na pomysł, by taką eskortę bombowcom zapewnić! Gdyby powód był inny – na przykład, gdyby „myśliwce bohatersko odpierały nalot setek faszystowskich bombowców na kolebkę Rewolucji Październikowej”, P.I. Chochłow z pewnością podałby go. W jego pełnym bezsilności pytaniu – pamiętajmy o cenzurze w czasach, gdy pisał swoje wspomnienia – kryje się więc zarazem odpowiedź.

1 Minowo-Torpedowy Pułk Lotniczy był prowadzony przez zastępcę dowódcy pułku, ponieważ sam dowódca nie miał nawyków pilotowania samolotu typu DB-3¹¹.

Co ciekawe, we wspomnieniach P.I. Chochłowa przez cały czas pojawiają się tylko dwa pułki 8 Bombowej Brygady Lotniczej, tak więc – wbrew temu, co sugerował w swoich pracach Mirosław Morozow – należy przyjąć za pewnik, że 73 Bombowy Pułk Lotniczy ze składu 10 Mieszanej Brygady Lotniczej działał samo-

³ W. Abaturów, M. Morozow: *Nieizwiestnyje tragedii Wielikoj Oteczestwiennoj. Sraženija biez pobied*. Moskwa 2008, s. 158.

⁴ Ibidem, s. 159.

⁵ http://ru.wikipedia.org/wiki/http://ru.wikipedia.org/wiki/1-j_minnotorpednyj_aviacionnyj_pol_k_VVS_Baltijskogo_flota. 1.01.2012.

⁶ http://ru.wikipedia.org/wiki/57-j_šturmovoj_aviacionnyj_pol_k_VVS_Baltijskogo_flota. 1.01.2012.

⁷ http://ru.wikipedia.org/wiki/73-j_bombardirovočnyj_aviacionnyj_pol_k_VVS_Baltijskogo_flota. 1.01.2012.

⁸ G. Konowałow: *Prvyj mino-torpedonosnyj „Letectví + kosmonautika”* 1984 nr 6, s. 14.

⁹ P.I. Chochłow: *Nad triemja moriami*. <http://lib.rus.ec/b/22976/read>. 1.11.2012.

¹⁰ W. Abaturów, M. Morozow: *Nieizwiestnyje tragedii...*, op.cit., s. 159.

¹¹ M. Morozow: *Czernyj poniedielnik awiacyj Baltflota. W: Wielikaja Oteczestwiennaja Katastrofa II. 1941 god. Pricziny tragedii*. Praca zbiorowa. Moskwa 2007, s. 393.



Jednostki 8 Bombowej Brygady Lotniczej były rozmieszczone na lotniskach w rejonie Leningradu. Dysponowały między innymi bombowcami Iljużyn DB-3F.

Widok portu - 1941 rok

MIMO STOSUNKOWO NIEWIELKICH EFEKTÓW BYŁ TO NAJSKUTECZNIEJSZY I ZARAZEM JEDEN Z NAJBARDZIEJ SPEKTAKULARNYCH NALOTÓW RADZIECKIEGO LOTNICTWA W 1941 ROKU NA CELE POŁOŻONE NA TERYTORIUM III RZESZY

dzielnie, zwłaszcza że lotnicy tego pułku startowali z Parnawy, a załogi 8 Bombowej Brygady Lotniczej z lotnisk w okolicach Leningradu.

73 Bombowy Pułk Lotniczy rzucił do akcji, jak pisał Mirosław Morozow, 43 bombowce typu SB-2¹². Najprawdopodobniej jednak były wśród nich też maszyny typu Ar-2, ponieważ pułk miał w sumie 18 maszyn tego typu. Była w nie między innymi wyposażona bazująca w Parnawie 2 eskadra kapitana Syromiatnikowa¹³.

Dalszy ciąg przebiegu zadania Chochłow wspominał tak:

Minęliśmy miasto Parnawa i wyszliśmy nad Zatokę Ryską. W jej południowej części widzimy okręty wojenne – krążownik i dwa niszczyciele. Trzymają kurs równoległy do naszego na południowy zachód, w kierunku Cieśniny Irbeńskiej. Z prowadzących samolotów lecą w dół czerwone rakiety – sygnały rozpoznawcze: my swoi. [...] Tymczasem za nami została Cieśnina Irbeńska. Jesteśmy nad otwartym morzem. Bierzymy kurs na wyznaczony rejon. Ale wrogięgo desantu nigdzie nie widać. [...] Na szczęście, widoczność nad morzem jest doskonała. Zajęliśmy się poszukiwaniem. Lecimy wielką masą samolotów po dużym kwadracie i z każdym przelotem zwiększaliśmy go. Poszukiwania trwają już ponad czterdzieści minut, a rezultatów nie ma¹⁴.

Brak rezultatów poszukiwań wynikał z tego, że jednostki, które pierwotnie uznano w Windawie za desant przeciwnika, zdołały w końcu wymienić sygnały rozpoznawcze z obsługą baterii nadbrzeżnych i mogły wejść do portu. Stało się to dosłownie w ostatniej chwili – mniej więcej po godzinie w tym rejonie pojawiły się poszukujące desantu samoloty Floty Bałtyckiej¹⁵. Jednak

morze było już puste... Chochłow wspominał: *w końcu nadchodzi rozkaz pułkownika Priebrażeńskiego – kierować się na zapasowy cel. Pułki, nie zmieniając bojowego szyku, biorą kurs na Memel.*

Zaczynają napływać meldunki dowódców o ilości paliwa w samolotach. Czy wystarczy go, żeby po uderzeniu na zapasowy cel powrócić na swoje lotnisko? [...] Fiodorow znajduje rozwiązanie: wykonać lądowanie na [...] lotnisku w Parnawie. Taki sam rozkaz otrzymują od pułkownika Priebrażeńskiego załogi 57 pułku¹⁶.

CEL ZAPASOWY

Nie wszystkie samoloty – wbrew temu, co pisał P.I. Chochłow – mogły skierować się na Memel, a przyczyną był nie tylko brak paliwa. 21 maszyn 1 Minowo-Torpedowego Pułku Lotniczego, pod którymi były podwieszane klasyczne torpedy, zawróciło do bazy. Ich udział w ataku nie miał większego sensu, ponieważ torpedy na płytkich wodach portu z pewnością nie działałyby poprawnie. W kierunku zapasowego celu poleciały więc tylko 23 samoloty tego pułku. Jeszcze gorzej wypadł 57 Bombowy Pułk Lotniczy – na Memel ruszyło tylko dziewięć DB-3. Taka sama liczba samolotów tego typu zbombardowała Szyłokarczmę (Šilutė) – litewskie miasto położone na południowy wschód od Memel. Pozostałe maszyny 57 pułku zawróciły do baz. 28 samolotów 73 Bombowego Pułku Lotniczego zbombardowało natomiast dwie rybackie szalandy w zajętej już przez Niemców łotewskim porcie Pāvilosta (między Libawą i Windawą). Pozostałe 15 maszyn zawróciło do bazy nie atakując przeciwnika¹⁷. Tym sposobem na Memel uderzyły w sumie 32 samoloty typu DB-3 i DB-3f.

¹² W. Abaturów, M. Morozow: *Nieznane tragedie...*, op.cit.

¹³ M. Morozow: *Torpedonoscy Wielkiej Ocieczestwiennoj. Ich zwali „smiertnikami”*. Moskwa 2011, s. 56.

¹⁴ P.I. Chochłow: *Nad triemnia...*, op.cit.

¹⁵ W. Abaturów, M. Morozow: *Nieznane tragedie...*, op.cit.

¹⁶ P.I. Chochłow: *Nad triemnia...*, op.cit.

¹⁷ W. Abaturów, M. Morozow: *Nieznane tragedie...*, op.cit.

Chochłow tak wspominał wykonywanie nowego zadania: *Nad morzem po staremu jest bezchmurnie. [...] Nasza wysokość – 3000 metrów. Lecimy kursem 90 stopni. Według obliczeń w ciągu dziesięciu minut będziemy nad celem. [...] I oto na horyzoncie Memel. Artyleria przeciwlotnicza przeciwnika otwiera intensywny ogień, ale nie może zatrzymać naszej powietrznej armady. [...] Zastłona z czarnego dymu zasnuwa miasto, ale port, jego nabrzeża i zabudowania widzimy jak na dłoni. Doskonale można dostrzec każdy cel. Dobrze widzimy płonący transportowiec, widać też ogniską pożarów wśród portowych zabudowań.*

Setki bomb, zrzuconych z samolotów 57 pułku, już wykonało swoje dzieło. A teraz zwalają się na port fale bombowców i samolotów torpedowych 1 Minowo-Torpedowego Pułku Lotniczego. Z samolotu dowódcy ja dostrzegam jeszcze nienaruszone cele. Najważniejszy z nich to nabrzeże z lewej strony. Przy nim wyróżnia się wielki transportowiec, a w pobliżu okręt wyglądający na dozorowiec. Oto nasze cele – na nie naprowadzam samolot. [...] Na sygnał prowadzących samoloty, jeden za drugim, wykonują uderzenia bombowe. Trzy eskadry bombowców zrzucają ładunek na transportowiec oraz okręt wojenny i obydwa cele dostownie na oczach lotników znikają pod wodą [...].

Pozostało teraz wybrać cel uderzenia dla eskadry kapitana Bielajewa. Przecież na pokładach jego samolotów oprócz bomb są jeszcze torpedy wysokościowe, które należy zrzucić na spadochronach.

„Celujcie w zabudowania portowe” – jeszcze raz przekazujemy z samolotu dowódcy.

Dwie torpedy nie docierają do nabrzeży – padają w wodę w pobliżu nich w zatoce i nie eksplodują [...]. Ale pozostałe, zrzucone razem z bombami, padają z wielką dokładnością między zabudowania portowe, wyrzucają w powietrze dźwigi i roznoszą zgromadzony wokół nich sprzęt wojskowy.

Bombardowanie portu Memel zakończone. Zadanie wykonane [...]. W rezultacie zmasowanego nalotu przeciwnik utracił dwa duże transportowce ze sprzętem wojskowym i dozorowiec. Wyłączono z użycia ważne elementy wyposażenia portu, uszkodzono nabrzeża wraz ze zgromadzonym na nich sprzętem wojskowym.

To wszystko udało się nam osiągnąć bez jakichkolwiek strat. Wszystkie 70 samolotów uniknęło poważniejszych uszkodzeń od ognia artylerii przeciwlotniczej. A myśliwce przeciwnika w ogóle się nie pojawiły [...].

Tak jak było uzgodnione, pułki lotnicze wzięły kurs na Parnawę. Ale zrodziła się straszna myśl: co to będzie, jeśli w jednym czasie na stosunkowo niewielkim lotnisku wyląduje 70 samolotów i to w sytuacji, kiedy tam już bazuje 40 innych maszyn? [...] Nie można było oczekiwać, że przeciwnik nie skorzysta z okazji, żeby odplacić nam

za uderzenie na memelski port i nie dokona nalotu na samoloty na lotnisku w Parnawie. [...] I jak na zamówienie, nad polem wlotów przeleciał niemiecki samolot rozpoznawczy. Teraz należało oczekiwać nalotu lotnictwa przeciwnika. Załogi szybko zaczęły sprawdzać poziom paliwa pozostałego w zbiornikach. Słychać było głosy dowódców: „Powinno wystarczyć. Na granicy, ale dociągniemy...” I samoloty, jeden za drugim, wzbijały się w górę i brały kurs na własne lotniska. A niektóre załogi od razu z Memel skierowały się bezpośrednim kursem do swoich baz¹⁸.

SLABE PUNKTY

Relacja P.I. Chochłowa zapewne trafnie oddaje klimat opisywanego zadania i jest wyrazem – mimo gorzkiej uwagi na temat braku myśliwskiej eskorty – entuzjazmu lotników morskich, którzy jeszcze nie zakosztowali strat. W sferze faktów pozostawia jednak wiele do życzenia.

Po pierwsze, autor przesadził z liczbą samolotów, biorących udział w ataku na Memel. Port ten bombardowały 32 samoloty typu DB-3 i DB-3f, a nie 70 maszyn, jak relacjonował Chochłow.

Po drugie, wizualne efekty ataku – *oblaki nieprzejrzystego, czarnego dymu i [...] ogromne języki płomieni [...] w porcie* – nie przystawały do faktycznych, raczej skromnych, efektów nalotu.

Lekkich uszkodzeń doznał stojący w porcie frachtowiec „Hörnurn”. Dwie bomby, które wybuchły w odległości 10–20 metrów od niego, spowodowały awarię pomocniczego silnika i przeciek kotła. Ponadto został uszkodzony ster i śruba¹⁹. W mieście zginęły 23 osoby. Liczni mieszkańcy Memel odnieśli rany. Zginął jeden niemiecki żołnierz. Miał wyjątkowego pecha. Odpoczywał w drewnianym budynku na Mierzei Kurońskiej (Kurische Nehrung), kiedy na dom upadła spadochronowa torpeda 45-36AW-A. Torpedy tego typu wywołały wielkie zainteresowanie Niemców, którzy przez kilka dni poszukiwali ich szczątków²⁰.

Po trzecie, Chochłow sugeruje, że cała akcja odbyła się bez strat po stronie radzieckiej. Nie jest to prawda, choć należy przyznać, że straty były niewielkie. Samolot załogi starszego lejtnanta Aleksandra Iwanowicza Razgonina z 5 Eskadry 1 Minowo-Torpedowego Pułku Lotniczego musiał przymusowo lądować z braku paliwa i został rozbity, jednak stało się to już na własnym terytorium. Załoga wyszła z opresji bez szwanku i pociągami przez Rygę powróciła do Leningradu²¹. Drugi samolot – również ze składu 1 Minowo-Torpedowego Pułku Lotniczego – skapotowała na tallińskim lotnisku, a z jego załogi zginął nawigator, lejtnant Nikołaj Władimirowicz Jacun²². Pozostali lotnicy bezpiecznie powrócili do baz. ■

¹⁸ P.I. Chochłow: *Nad triemia...*, op.cit.

¹⁹ M. Morozow: *Torpedonoscy...*, op.cit., s. 53.

²⁰ Ibidem.

²¹ <http://www.sgvavia.ru/forum/140-2260-1.14.03.2013>.

²² S.A. Golczykow: *...Razbombit' Kionigsbiereg i Miemiel*. Kaliningrad 2011, s. 52.



(1874-1960)

Bolesław Szarecki

Generał dywizji profesor doktor medycyny

Żołnierz ze skalpelem

WYBITNY WOJSKOWY LEKARZ CHIRURG
JESZCZE ZA ŻYCIA ZOSTAŁ OBWOŁANY
„GENERAŁEM ZDROWIA”.

Płk dypl. w st. spocz. **Zygmunt Czarnotta**

Generał dywizji profesor doktor medycyny Bolesław Szarecki urodził się 17 marca 1874 roku w Mińsku (na Białorusi) jako syn polskiego kolejarza. Podstawową naukę pobierał w domu. W wieku 12 lat wstąpił do gimnazjum w Mińsku. W drugiej klasie otrzymał jednak wilczy bilet za podarcie podręcznika rosyjskiej historii, w którym Polskę nazwano *Prwiślan-skim Krajem*. Młody Szarecki wykorzystał inną możliwość uczenia się – w 1892 roku ukończył Wojskową Szkołę Felczerską w Kijowie.

W SŁUŻBIE

Otrzymał przydział do Oddziału Chirurgicznego Wojskowego Szpitala Klinicznego w Charkowie. W 1896 roku zdał eksternistycznie maturę i rozpoczął studia lekarskie na Uniwersytecie Charkowskim, które ukończył w 1904 roku. Nie zdołał jednak złożyć egzaminu lekarskiego, gdyż został powołany do wojska i wkrótce wysłany do Mandżurii, gdzie toczyła się wojna japońsko-rosyjska. Został młodszym

lekarzem w 103 Pułku Liniowym. Za udzielanie pomocy rannym bezpośrednio na polu walki odznaczono Szareckiego Krzyżem Świętego Jerzego. Powierzono mu funkcję chirurga pociągu sanitarnego Rosyjskiego Czerwonego Krzyża (RCK). Po wojnie w 1906 roku z wyróżnieniem zdał egzaminy lekarskie i rozpoczął pracę w klinice chirurgii na uniwersytecie w Charkowie. Oprócz codziennych obowiązków prowadził wykłady ze studentami. Sam również się doskonalił, dzięki czemu w 1912 roku uzyskał tytuł doktora medycyny, a cztery lata później – profesora.

Po wybuchu wojny w 1914 roku został wysłany na front jako chirurg – konsultant RCK. W czasie rewolucji w Rosji powrócił do Charkowa.

W połowie 1919 roku prof. Szarecki osiedlił się z rodziną w Warszawie i natychmiast zgłosił do pełnienia służby wojskowej. Został zmobilizowany ze zweryfikowanym stopniem majora. Rok 1920 obfitował w wiele wydarzeń w jego

życiu. W lutym objął stanowisko starszego ordynatora Oddziału Chirurgicznego w 1 Szpitalu Okręgowym w Warszawie (tzw. Mokotowski, mieszczącym się przy ulicy Nowowiejskiej 27). W maju został członkiem Wojskowej Rady Sanitarnej. Od czerwca do września uczestniczył w wojnie polsko-bolszewickiej. Następnie rozpoczął pracę w Głównym Szpitalu Wojskowym (w Szpitalu Ujazdowskim w Zamku Ujazdowskim) jako kierownik oddziałów chirurgicznych.

W 1922 roku został mianowany na stopień podpułkownika. W tym też czasie rozpoczął wykłady w Wojskowej Szkole Sanitarnej (mieszczącej się w Zamku Ujazdowskim). Aktywnie uczestniczył w życiu naukowym szkoły. 1 stycznia 1928 roku nadano mu stopień pułkownika.

W 1931 roku został kierownikiem naukowym w szpitalu szkolnym Centrum Wyszczolenia Sanitarnego. W marcu 1934 roku, w wieku 60 lat, przeszedł w stan spoczynku. Objął stanowisko dyrektora Szpitala Ubezpieczeń Społecznych, a w 1937 roku – dyrektora Głównego Szpitala PCK na Solcu w Warszawie.

WOJENNA ZAWIERUCHA

W przeddzień wybuchu wojny w 1939 roku w wieku 65 lat na własną prośbę został zmobilizowany. Pod koniec sierpnia prowadził jeszcze szkolenie ochotników z utworzonego w tym samym miesiącu Korpusu Sanitarnego.

W czasie wojny obronnej pełnił obowiązki chirurga w 104 Szpitalu Wojennym (mieszczącym się w Zamku Ujazdowskim). 6 września nakazano ewakuację szpitala w kierunku Brześcia nad Bugiem, następnie do Trembowli. W czasie ewakuacji płk Szarecki został dwukrotnie ranny. Wzięty do niewoli radzieckiej 17 września 1939 roku, przez dwa lata przebywał w obozach jenieckich w ZSRR (w Putiwlu, Kozielsku, Pawliszczew Borze i Griazowcu).

W 1941 roku dzięki umowie Sikorski – Mąjski zwolniony z obozu wstąpił do tworzonej przez generała Władysława Andersa Armii Polskiej. 27 sierpnia 1941 roku w polskiej Ambasadzie w Moskwie generał Anders podał skład obsady dowództwa armii. Pułkownik B. Szarecki został naczelnym chirurgiem armii. W październiku objął stanowisko szefa służby sanitarnej armii. Na stopień generała brygady został mianowany w grudniu 1941 roku. Jego zadaniem było organizowanie od podstaw służby zdrowia według etatów Armii Czerwonej. Ewakuowany na Środkowy i Bliski Wschód, we wrześniu 1942 roku zachował swoje stanowisko i ponownie musiał organizować – tym razem według etatów brytyjskich – służbę zdrowia armii. Po przeformowaniu polskich sił w lipcu 1943 roku i utworzeniu 2 Korpusu Polskiego został szefem służby zdrowia korpusu.

W kwietniu 1944 roku wraz z 2 KP został przetransportowany do Włoch. Po krótkim epizodzie obronnym nad rzeką Sangro, 2 Korpus Polski został wyznaczony do udziału w czwartej bitwie o Rzym. Generał poprosił wówczas o zwolnienie ze stanowiska

i mianowanie naczelnym chirurgiem i inspektorem szpitalnictwa 2 KP. Chciał być w walce bliżej żołnierzy. 11 maja 1944 roku 2 KP (5 Kresowa i 3 Karpacza Dywizja Piechoty) rozpoczął natarcie na wzgórze na północ od miasta Cassino, włącznie ze wzgórzem klasztornym. W głównych punktach opatrunkowych dywizji chirurdzy mieli pełne ręce roboty. Wtedy to, 11 maja, do Głównego Punktu Opatrunkowego 7 Kresowej Dywizji Piechoty w wąwozie Inferno przybył naczelnym chirurg korpusu gen. bryg. prof. B. Szarecki. 70-letni lekarz przez ponad półtorej doby nie odchodził od stołu operacyjnego, znajdującego się w zasięgu ognia niemieckiej artylerii.

Szarecki uczestniczył z 2 KP w całej kampanii włoskiej. Brał udział w bitwach o Ankonę i Bolonię. Koniec wojny zastał go we Włoszech.

POWRÓT DO OJCZYZNY

Po wielu perypetiach 3 listopada 1945 roku Szarecki powrócił do Polski w towarzystwie generałów Mieczysława Boruty-Spiechowicza i Tadeusza Kossakowskiego. Do 1946 roku pełnił obowiązki zastępcy szefa Departamentu Służby Zdrowia MON. W latach 1946–1949 zajmował stanowisko szefa departamentu, następnie do 1957 roku był naczelnym chirurgiem ludowego Wojska Polskiego.

Jako szef departamentu Służby Zdrowia był jednym z organizatorów ówczesnej służby zdrowia.

Z jego inicjatywy, jako kierownika Komitetu Budowy Szpitala Wojskowego, wybrano działkę przy ulicy Szaserów 128, na której powstał kompleks szpitalny (szpital przy ulicy Koszykowej nie był bowiem w stanie zapewnić wymaganej opieki zdrowotnej na potrzeby wojska).

Na uwagę zasługuje fakt, że prof. B. Szarecki, jako jeden z niewielu przedwojennych oficerów oraz żołnierzy Sił Zbrojnych na Zachodzie, nie był represjonowany. Przeciwnie, otrzymał nominację na generała dywizji (22 lipca 1947 roku) oraz odznaczono go Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski (17 marca 1949 roku), Orderem Sztandaru Pracy I klasy oraz Krzyżem Grunwaldu III klasy. Za zasługi wojenne otrzymał Srebrny Krzyż Orderu Wojennego Virtuti Militari oraz francuską Legię Honorową.

W 1957 roku, w wieku 83 lat, gen. dyw. prof. Bolesław Szarecki przeszedł w stan spoczynku.

Nadal aktywnie uczestniczył w życiu cywilnym jako wiceprezes PCK. Był też zapalonym myśliwym. Od 1936 roku wchodził w skład władz polskiego Związku Łowieckiego. W latach 1946–1956 był jego prezesem, później prezesem honorowym. Wyróżniony został najwyższym odznaczeniem myśliwskim „Złom”.

Zmarł 23 lutego 1960 roku w Warszawie. Miejscem jego ostatniego spoczynku są Stare Powązki.

Jego imieniem nazwano Wojskową Akademię Medyczną w Łodzi (1975 r.), a także inne instytucje medyczne oraz ulice w wielu miastach. ■

PROF. BOLESŁAW SZARECKI, JAKO JEDEN Z NIEWIELU PRZEDWOJENNYCH OFICERÓW ORAZ ŻOŁNIERZY SIŁ ZBROJNYCH NA ZACHODZIE, NIE BYŁ REPRESJONOWANY. PRZECIWNIE, OTRZYMAŁ NOMINACJĘ NA GENERAŁA DYWIZJI

Dear Readers,

The opening article in *Przegląd Sił Zbrojnych* (The Armed Forces Review) about the new structure of the armed forces command as of January of 2014. The article presents the role of the General Staff of the Polish Armed Forces and two commands: the Operational Command and the General Command of the Branches of the Armed Forces in the process of troop training.

The next article features flight safety considering the expanding aviation in the world and our armed forces. The author further analyzes the issue of flight safety in 2012 which should be considered as one of the best in this aspect in the history of the Polish Air Force. The author of the following material presents imperfections in the work on decisions regarding the modernization of the Polish Navy, particularly in the documents with requirements for new ships. Further in the issue, one of the authors makes an attempt to prove how necessary it is to maintain maneuver activities, and that a smaller number of troops in the armed forces requires more flexibility in responding to potential threats. Later in the magazine the question of where to allocate soldiers who are no longer needed for operating equipment which have been replaced with new warfare means is discussed.

New potential of the Airmobile and Parachute Training Center is presented in the next article. The center will train ground troops for HALO/HAHO parachute jumps.

The following articles present how to prepare anti-aircraft units equipped with the ZSU2304 Biała for shooting and how to plan training in the anti-aircraft division equipped with the PRWB Osa surface-to-air missile system.

Further on, there is a material on how to assess an enemy in the air, and what support resources to use to make the assessment reliable and effective. There are also reports on preparations for Steadfast Jazz 2013 Exercise and the course of it, as well as the preparations of air component for the participation in operations abroad and for carrying out combat air tasks in the airspace of Lithuania, Latvia and Estonia. In this latter case, the author describes not only conducted tasks in the Air Policing mission, but also participation in exercises organized by Joint Air Command in Ramstein.

The next articles feature the role of a press officer in the military units, emphasizing how important it is for such an officer to provide reliable and proper information to the media, and how the air engineering service would evolve with the introduction of C-130 Hercules transport aircraft to the arsenal of the Polish Air Force.

The authors writing about the potential of defense industry suggest that it should explore its own opportunities and relate them to the implementation of allied programs. Last but not least is the article on challenges of the future battlefield, such as the development of combat robots to replace soldiers in performing tasks on battlefield.

Enjoy reading!
Editorial Staff

WARUNKI ZAMIESZCZANIA PRAC

Materiały (w wersji elektronicznej) do „Przeglądu Sił Zbrojnych” prosimy przesyłać na adres: Wojskowy Instytut Wydawniczy, Aleje Jerozolimskie 97, 00-909 Warszawa lub e-mail: psz@zbrojni.pl. Opracowanie musi być podpisane imieniem i nazwiskiem z podaniem stopnia wojskowego i tytułu naukowego. Należy również podać numery: NIP, PESEL, dowodu osobistego oraz konta bankowego, a także dokładny adres służbowy, prywatny i urzędu skarbowego oraz numer telefonu, datę i miejsce urodzenia, jak również imiona rodziców. Ponadto należy dołączyć zdjęcie z aktualnym stopniem wojskowym. W przypadku braku wymaganych danych nie będziemy mogli opublikować danego materiału. Instytut przyjmuje materiały opracowane w formie artykułów. Rysunki i szkice należy przygotować zgodnie z wymaganiami poligrafii (najlepiej w programie Illustrator lub Corel), zdjęcia w formacie tiff lub jpeg – rozdzielczość 300 dpi. Należy podać źródła, z których autor korzystał przy opracowywaniu materiału. Niezamówionych artykułów Instytut nie zwraca. Zastrzega sobie przy tym prawo do dokonywania poprawek stylistycznych oraz skracania i uzupełniania artykułów bez naruszania myśli autora. Autorzy opublikowanych prac otrzymują honoraria według obowiązujących stawek.

JEDEN ZAMIĄST TRZECH, CZYLI ARSENAŁ WIEDZY O WOJSKU

„PRZEGLĄD MORSKI”, „PRZEGLĄD WOJSK LĄDOWYCH”,
„PRZEGLĄD SIŁ POWIETRZNYCH” W NOWEJ ODSŁONIE

KOSZT PRENUMERATY „PRZEGLĄDU SIŁ ZBROJNYCH” W 2014 ROKU WYNOŚI 60 ZŁ.
ZAMÓWIENIA PROSIMY KIEROWAĆ NA ADRES: PRENUMERATA@ZBROJNI.PL
WARUNKIEM REALIZACJI ZAMÓWIENIA JEST WPLATA 60 ZŁ DO 30 STYCZNIA 2014 ROKU NA KONTO:
23 1130 1017 0020 1217 3820 0002 - WOJSKOWY INSTYTUT WYDAWNICZY,
AL. JEROZOLIMSKIE 97, 00-909 WARSZAWA.

K O M P E N D I U M W I E D Z Y W O J S K O W E J

S T R A T E G I A
D O W O D Z E N I E
T A K T Y K A



CZYTAJ
NAS **CODZIENNIE**

polska-zbrojna.pl

NUMBER 150 NEW YORK PENNSYLVANIA BEFORE JOHN