

polskazbrojna

NR 8 (868) SIERPIEŃ 2018

INDEKS 337 374 ISSN 0867-4523

CENA 6,50 ZŁ (W TYM 8% VAT)



ZA WARSZAWĘ!
Nieznane karty
historii powstania
z 1944 roku

Łowcy marzeń

ADRENALINA,
PRĘDKOŚĆ I DU-
MA, CZYLI TAJNIKI
SŁUŻBY PILOTÓW
MYŚLIWCÓW

**Wszystkie oblicza lotnictwa – F-16,
MiG-29, casa, hercules i Mi-24
na polskim niebie**





ŚWIĘTO WOJSKA POLSKIEGO

Warszawa, 15 sierpnia 2018 r.

#ŚWIĘTOWP

Mariusz Błaszczak
Minister Obrony Narodowej

zaprasza do wspólnego świętowania

godz. 12:00 / Uroczysta zmiana posterunku
przed Grobem Nieznanego Żołnierza
(Plac Marszałka J. Piłsudskiego)

godz. 13:00 / Wielka Defilada Niepodległości
(Wisłostrada przy Multimedialnym Parku Fontann)

godz. 15:00 - 19:00 / Piknik wojskowy „Służymy Niepodległej”
(Błonie Stadionu PGE Narodowego)



Z SZEREGU WYSTĄP

IZABELA
BORAŃSKA-
-CHMIELEWSKA



WIELKA PASJA, ODWAGA I MIŁOŚĆ
DO LATANIA – TO NIEZMIENNIE
OD STU LAT PRZYMOTY POLSKICH
PILOTÓW WOJSKOWYCH.

Cechami wspólnymi wszystkich pilotów, zarówno myśliwców, jak i śmigłowców, są: błysk w oku, kiedy opowiadają o swej pracy, duma z bycia lotnikiem i całkowite oddanie misji oraz celowi, którym jest sumienne wykonanie zadania. Polscy piloci mają też wspaniałe wzory – bohaterów lotnictwa, którzy podczas II wojny światowej odwagą i umiejętnościami pokazali, czym jest honor i umiłowanie ojczyzny. W bieżącym numerze przedstawiamy Państwu naszych podniebnych asów, przybliżamy ich codzienną służbę i szkolenia. W rozmowie z Ryszardem Kornickim, synem płk. Franciszka Kornickiego, przenosimy się do lat młodości jednego z najlepszych polskich pilotów. Rozmawiamy także z żyjącymi legendami – jedną z nich jest niewątpliwie ostatni pilot myśliwca, weteran II wojny, mjr pil. Jerzy Głowczewski, uczestnik bitwy nad Gandawą. Jesteśmy wdzięczni Panu Jerzemu, że mimo przeszkód i odległości, która dzieli Warszawę od Nowego Jorku, gdzie teraz mieszka, zgodził się opowiedzieć nam o swoich doświadczeniach i wojennych losach. Gorąco zapraszamy do lektury. Świątujemy razem stulecie lotnictwa!

Kiedy zapytaliśmy por. Juliusza Kuleszę, ostatniego żyjącego żołnierza PWB17/S z załogi Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych, co czuje szesnastoletni chłopak, który idzie do walki w powstaniu warszawskim, odpowiedział: „naczytałem się o insurekcji kościuszkowskiej, powstaniach, a jednocześnie byłem świadomy, że to jest dla mnie abstrakcja. I nagle to, co było teorią, stało się rzeczywistością! Po prostu nie było możliwości, żebym nie wziął udziału w powstaniu warszawskim. Poczułem się jak żołnierz spod Olszynki Grochowskiej”. 1 sierpnia o godzinie 17.00 zatrzymajmy się i przenieśmy myślami do powstańczej Warszawy, do tych wspaniałych, odważnych, pełnych ideałów młodych ludzi...

Drodzy Żołnierze, dziękujemy Wam nie tylko za służbę i poświęcenie, lecz także za otwartość, cierpliwość i współpracę z naszą redakcją. Dzięki Wam możemy pokazywać świat armii czytelnikom cywilnym, naszemu młodemu pokoleniu. Dla niego jesteście wzorem, a swoją pracą i służbą budujecie etos Wojska Polskiego. ■

Życzenia

Z okazji
Święta Wojska
Polskiego



Andrzej Duda

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ZWIERZCHNIK SIŁ ZBROJNYCH

Żołnierze!

Z okazji Święta Wojska Polskiego składam Wam moje najserdeczniejsze życzenia i dziękuję za Waszą służbę Ojczyźnie. Przed stu laty, dzięki czynowi zbrojnemu pokoleń Polaków walczących w powstaniach narodowych, Polska odzyskała niepodległość. Dziedzictwo Tadeusza Kościuszki, odwaga powstańców listopadowych i powstańców styczniowych, wreszcie determinacja żołnierzy Legionów Polskich sprawiły, że Rzeczpospolita mogła odrodzić się jako wolny kraj. Jesteście spadkobiercami tej tradycji. Dziękuję Wam za to, że gotowi jesteście bronić naszych granic, i za to, że biorąc udział w misjach pokojowych i stabilizacyjnych, stajecie w obronie pokoju oraz wartości, które wspólnie wyznajemy, wszędzie tam, gdzie są one zagrożone.

Życzę Wam i Waszym Rodzinom wszelkiej pomyślności. Niech służba Polsce będzie dla Was źródłem dumy i wielkiej satysfakcji.



Mateusz Morawiecki

PREZES RADY MINISTRÓW

Z okazji Święta Wojska Polskiego w 100-lecie odzyskania przez Polskę Niepodległości składam najserdeczniejsze życzenia wszystkim dowódcom, oficerom, podoficerom, żołnierzom i pracownikom cywilnym Wojska Polskiego. Służba Ojczyźnie jest ogromną odpowiedzialnością, a zarazem zaszczytem. Niech przynosi Wam codzienne zadowolenie i zasłużone uznanie. Dziękuję również kombatantom, weteranom, żołnierzom rezerwy i żołnierzom w stanie spoczynku za trud włożony w tworzenie naszej wspólnej drogi do wolności.



Mariusz Błaszczak

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Niedziela 15 sierpnia 1920 roku wpłynęła na losy nie tylko odradzającej się Polski, lecz także ówczesnej Europy i świata. Wiktorie, nazwaną Cudem nad Wisłą, zawdzięczamy odwagę kilkuset tysięcy Polaków, którzy z bronią w ręku stanęli do walki w obronie Ojczyzny.

Na pamiątkę tych dni właśnie 15 sierpnia obchodzimy Święto Wojska Polskiego. W roku jubileuszu 100-lecia odzyskania niepodległości w sposób szczególnie oddajemy cześć bohaterom walczącym o wolną Polskę.

To Wy, Żołnierze Sił Zbrojnych RP, jesteście ich godnymi spadkobiercami. Na Was spoczywa odpowiedzialność za kontynuowanie trudu żołnierzy spod Radzymina, Zadwórze, Rembertowa, znad Niemna i z wielu innych polskich pól bitewnych. Wiem, że temu sprostacie. Na nas spoczywa odpowiedzialność za odpowiednie przygotowanie, uzbrojenie, wyszkolenie naszego wojska i my również temu sprostamy.

Z okazji Święta Wojska Polskiego całej żołnierskiej społeczności dziękuję za ofiarną służbę Ojczyźnie i życzę satysfakcji z dotychczasowych osiągnięć, w pełni zasłużonego uznania i dumy, że dbamy o bezpieczeństwo Polski i Polaków.

Świętujcie 15 sierpnia – to Wasz dzień. I pamiętajcie, że jesteście chlubą naszego kraju.



Gen. broni Rajmund T. Andrzejczak

SZEF SZTABU GENERALNEGO WOJSKA POLSKIEGO

Jednym z najważniejszych dni w roku, wyjątkowym dla żołnierzy, jest 15 sierpnia. W tym dniu na pamiątkę zwycięstwa w Bitwie Warszawskiej obchodzimy Święto Wojska Polskiego, zwane dawniej Świętem Żołnierza.

Pamiętamy o pokoleniach znanych i bezimiennych bohaterskich obrońców Ojczyzny. Wspominamy heroizm żołnierzy, którzy z bronią w ręku stanęli do walki w obronie odzyskanej wolności. Oddajemy należyty im hołd.

Liczni żołnierze Wojska Polskiego życiem i przelaną krwią zapisali najważniejsze karty historii oręża polskiego. Jesteśmy ich spadkobiercami.

W roku 100. rocznicy odzyskania niepodległości, a jednocześnie sto lat po ustanowieniu Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, w sposób szczególnie odczuwamy więź pokoleniową z obrońcami Rzeczypospolitej z roku 1920, ale także 1939 i lat późniejszych. Wspominamy wszystkich, którzy w potrzebie krwi własnej ani życia nie szczędzili.

Żyjemy dziś w wolnej i niepodległej Polsce. Pamiętamy, że bezpieczeństwo nie jest dane raz na zawsze. Naszym wspólnym obowiązkiem jest otaczanie wciąż bohaterów przeszłości, a także służba dla przyszłości Polski. Powinnością żołnierza pozostaje oddanie sprawie Rzeczypospolitej.

Środowisku Wojska Polskiego życzę wszelkiej pomyślności w życiu osobistym i zawodowym. Niech poczucie służby będzie tym, co łączy żołnierskie pokolenia.



SŁUŻYMY
NIEPODLEGŁEJ

Życzenia

Z okazji
Święta Wojska
Polskiego



Gen. broni Jarosław Mika

DOWÓDCA GENERALNY RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH

Z okazji Święta Wojska Polskiego przekazuję serdeczne życzenia i wyrazy szacunku żołnierzom w służbie czynnej, a także żołnierzom rezerwy i w stanie spoczynku, kombatanom, weteranom oraz pracownikom resortu obrony narodowej, którzy swoją wiedzą i doświadczeniem wspomagają funkcjonowanie Sił Zbrojnych RP.

Dzięki Waszemu zaangażowaniu, Waszym kompetencjom i doświadczeniu stale rozwijamy naszą armię, kontynuując jej bogate i chlubne tradycje, do których należy między innymi zwycięstwo w Bitwie Warszawskiej 1920 roku.

Przekazując słowa podziękowania za profesjonalną, pełną trudów i poświęceń służbę oraz pracę dla Ojczyzny, życzę Państwu samych sukcesów i satysfakcji z osiągniętych celów oraz wszelkiej pomyślności w życiu zawodowym i osobistym.



Gen. broni dr Sławomir Wojciechowski

DOWÓDCA OPERACYJNY RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH

Wojsko i społeczeństwo cześci chwałę oręża polskiego, której uosobieniem i wyrazem jest żołnierz. W rocznicę wiekopomnego rozgromienia nawały bolszewickiej pod Warszawą święci się pamięć poległych w walkach z wiekowym wrogiem o całość i niepodległość Polski”, tak głosił w 1923 roku rozkaz ministra spraw wojskowych gen. broni Stanisława Szeptyckiego, sankcjonujący ustanowienie Święta Żołnierza Polskiego na dzień 15 sierpnia.

Bitwę Warszawską zaczęto nazywać Cudem nad Wisłą, a tego właśnie cudu, poprzez swoje poświęcenie, profesjonalizm i oddanie, dokonali oficerowie, podoficerowie i szeregowi – polscy żołnierze. Dla nas, żyjących współcześnie, Święto Wojska Polskiego symbolizuje chwalebne wartości naszych poprzedników.

Przy tej uroczystej okazji życzę wszystkim: marynarzom, lotnikom, żołnierzom wojsk lądowych, sił specjalnych i obrony terytorialnej, aby w służbie kompasem dla Was były najlepsze żołnierskie cnoty – honor, patriotyzm i poświęcenie. Wyrazy szczególnego uznania i szacunku kieruję do weteranów i poszkodowanych w misjach poza granicami kraju. Dziękuję Wam za inspirację do działania.



SŁUŻYMY
NIEPODLEGŁEJ



Gen. bryg. Wiesław Kukuła

DOWÓDCA WOJSK OBRONY TERYTORIALNEJ

St. chor. sztab. Andrzej Wojtusik

STARSZY PODOFICER



To już drugie Święto Wojska Polskiego, które obchodzimy jako rodzaj sił zbrojnych. Za nami niełatwy rok, znajdujemy się bowiem na decydującym dla przyszłości formacji etapie rozwijania naszych zdolności. To również dobra okazja, by spojrzeć wstecz, by zobaczyć, jak wiele już osiągnęliśmy. Nie byłoby to możliwe, gdyby nie ofiarna służba oficerów, podoficerów i szeregowych nowego rodzaju sił zbrojnych. Wiele zawdzięczamy również tym, których drogą kroczymy – żołnierzom AK i członkom powojennych organizacji niepodległościowych – to wspaniałe czuć Wasze silne wsparcie! Pamiętamy również o pomocy, której udzielają nam nasi towarzysze broni z innych rodzajów sił zbrojnych – Wasze działania na naszą rzecz nigdy nie zostaną zapomniane. Święto Wojska Polskiego to dobry dzień, by wszyscy żołnierze i pracownicy WOT-u przyjęli wyrazy mojego uznania, a także życzenia, by ich ciężka służba i praca zawsze były dla nich źródłem satysfakcji. Pozostaniemy zawsze gotowi, zawsze blisko!



Gen. bryg. Robert Głąb

DOWÓDCA GARNIZONU WARSZAWA

Panie i Panowie Oficerowie, Podoficerowie, Żołnierze,
Pracownicy Dowództwa GW i jednostek podległych!

Jestem pewien, że tegoroczne Święto Wojska Polskiego na długo pozostanie w pamięci i sercach każdego polskiego żołnierza, ale nie tylko. W rocznicę Cudu nad Wisłą oraz w 100-lecie odzyskania przez Polskę niepodległości w sposób szczególny oddajemy cześć bohaterom, którzy poświęcając własne życie, przyczynili się do tego, że żyjemy w wolnej Polsce.

Dziś, dziękując wszystkim żołnierzom i pracownikom resortu obrony narodowej Dowództwa Garnizonu Warszawa oraz podległych jednostek wojskowych za pełną zaangażowania służbę i pracę, składam najserdeczniejsze życzenia wytrwałości i skuteczności w działaniu, zawodowej satysfakcji, dobrego zdrowia oraz wszelkiej pomyślności.

Gorące pozdrowienia kieruję także do naszych bliskich. Zrozumienie i cierpliwość, z jakimi nas wspierają, godne są najwyższego szacunku.

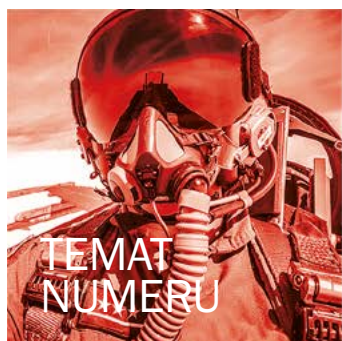


Gen. bryg. Tomasz Połuch

KOMENDANT GŁÓWNY ŻANDARMERII WOJSKOWEJ

Z okazji Święta Wojska Polskiego wszystkim żołnierzom i pracownikom wojska oraz ich rodzinom składam najlepsze życzenia zdrowia, szczęścia i pomyślności. Żołnierzom na misjach życzę, by trudna służba zakończyła się szczęśliwym powrotem do domu, a poświęcenie dla niej przyniosło najwyższe uznanie i satysfakcję.

Serdeczne życzenia kieruję do żołnierzy i pracowników wojska Żandarmerii Wojskowej. Niech służba i praca będą dla Was zawsze źródłem dumy i satysfakcji. Dziękuję za Wasze zaangażowanie i poświęcenie. Dziękuję zwłaszcza tym żandarmom, którzy 15 sierpnia zapewniają bezpieczeństwo podczas obchodów święta w całym kraju. Oddaję hołd żołnierzom ŻW, którzy ponieśli najwyższą ofiarę na misjach i łączę się w myślach z ich rodzinami.



TEMAT
NUMERU



ARMIA



ARSENAL



STRATEGIE

EWA KORSAK,
MAGDALENA
KOWALSKA-SENDEK

12 Adrenalina, prędkość i spełnienie marzeń

„Rattler”, „Goose” i „Stag”
o dumie z bycia pilotami F-16

PIOTR KORCZYŃSKI

19 Pierwszy lot pamiętam stale...

Rozmowa z Jerzym
Główniczewskim

PIOTR KORCZYŃSKI

30 Mój ojciec pilot

Rozmowa
z Ryszardem Kornickim

MAGDALENA
KOWALSKA-SENDEK

33 Lotnicza karetka

EWA KORSAK,
MAGDALENA
KOWALSKA-SENDEK

36 Niewidzialni mistrzowie

PIOTR RASZEWSKI

40 Selekcja dla pilotów

Sprawdzian potencjału
kandydatów do Szkoły Orląt

ŁUKASZ ZALESIŃSKI

46 Sztuka zawierania przyjaźni

Rozmowa
z Andrzejem Fałkowskim

EWA KORSAK, MAGDALENA
KOWALSKA-SENDEK

50 W chmurach z gromem

MAŁGORZATA
SCHWARZGRUBER

54 Wiatr lubi skoczkiem zakręcić

ANNA
DĄBROWSKA

58 Siła zespołu

ŁUKASZ ZALESIŃSKI

62 Transport z przechyłem

EWA KORSAK

68 Tu liczą się sekundy

MACIEJ HYPŚ

74 Pojedynek wagi ciężkiej

Niemcy kupują śmigłowiec
transportowy

TADEUSZ WRÓBEL

79 Praski plan

KRZYSZTOF WILEWSKI

84 Broń nowej ery

RAFAŁ CIASTOŃ
87 Pan od wilka

TOMASZ OTŁOWSKI

88 Wciąż daleko do świtu

Wojna domowa
w Libii

MICHAŁ ZIELIŃSKI

94 Wystraszeni jak my przed chwilą

MAŁGORZATA
SCHWARZGRUBER

100 Podstawą jest współdziałanie

Rozmowa
z Marcinem Terlikowskim

MICHAŁ ZIELIŃSKI

104 Gra liderów

ROBERT SENDEK

108 Metoda przenoszenia gór

TOMASZ OTŁOWSKI

111 Na miejskim froncie

TADEUSZ WRÓBEL

113 Prezydencki reset





HISTORIA

PIOTR KORCZYŃSKI

114 Szczupak z Alfą

Udział marynarzy
w powstaniu warszawskim

ROBERT SENDEK

120 Pierwsze lotnisko

MACIEJ NOWAK-KREYER

123 Skrzydła Niepodległej

PIOTR KORCZYŃSKI

128 To siedzi w nas do dziś

Rozmowa
z Juliuszem Kuleszą

TADEUSZ WRÓBEL

132 Spóźniony myśliwiec

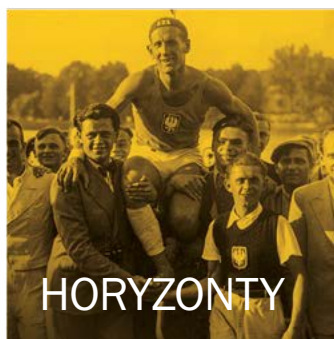
KRZYSZTOF KUBIAK

135 Śmierć wodza



Zdjęcie na okładce:
Maciej Lipiński/Invidia Me

Znajdziesz nas tutaj:



HORYZONTY

PIOTR KORCZYŃSKI

136 Szara służba wielkich ludzi

Rozmowa
z Agnieszką Cudałą

MAŁGORZATA

SCHWARZGRUBER

141 Treningowy zamach

MAGDALENA

KOWALSKA-SENDEK

146 Jak Paderewski jeździł rosomakiem

PIOTR KORCZYŃSKI

148 By pamięć o pułku nie zginęła

Rozmowa
z Filipem Kamizelą

ANDRZEJ FAŁARA

162 Czołgowa wizyta



wiw
WOJSKOWY INSTYTUT
WYDAWNICZY

DYREKTOR WOJSKOWEGO

INSTYTUTU WYDAWNICZEGO

Maciej Podczaski,

sekretariat@zbrojni.pl;

tel.: 261 845 365, 261 845 685, faks: 261 845 503;

Al. Jerozolimskie 97, 00-909 Warszawa

REDAKTOR NACZELNY POLSKI ZBROJNEJ

Izabela Borańska-Chmielewska,

tel.: 261 840 222; ibc@zbrojni.pl

SEKRETARZ REDAKCJI, Z-CA REDAKTORA NACZELNEGO

Aneta Wiśniewska, tel.: 261 845 213

Zastępcy sekretarza redakcji

Katarzyna Pietraszek, tel.: 261 840 227;

Joanna Rochowicz, tel.: 261 845 230;

polska-zbrojna@zbrojni.pl

TEKSTY

Anna Dąbrowska, Paulina Glińska, Piotr Korczyński,

Ewa Korsak, Magdalena Kowalska-Sendek,

Magdalena Miernicka, Bogusław Polkowski, Małgorzata

Schwarzgruber, Robert Sendek, Jacek Szustakowski,

Krzysztof Wilewski, Tadeusz Wróbel

WSPÓŁPRACA: Rafał Ciałoń, Andrzej Fąfara,

Maciej Hypś, Krzysztof Kubiak, Maciej Nowak-Kreyer,

Tomasz Otlowski, Piotr Raszewski,

Łukasz Zalesiński, Michał Zieliński

ZDJĘCIA

Michał Niwicz, Jarosław Wiśniewski

GRAFIKA

Marcin Dmowski (kierownik), Paweł Kępka, Monika

Siemaszko, tel.: 261 845 170; Andrzej Witkowski

(fotoedytor), tel.: 261 845 579

OPRACOWANIE STYLISTYCZNE

Marta Sachajko (kierownik), tel.: 261 845 244;

Renata Gromska, January Szustakowski

MARKETING I PROMOCJA

Piotr Zarzycki (kierownik), Agnieszka Karaczun,

Anita Kwaterowska (tłumacz), Radosław Lechowicz,

Marta Szulc, Małgorzata Szustkowska, tel. 261 845 387,

261 845 180, faks: 261 845 503; reklama@zbrojni.pl

KOLPORTAŻ I REKLAMACJE

Poczta Polska Usługi Cyfrowe Sp. z o.o.

ul. Duninowska 9a, 87-823 Włocławek

tel: 542 315 201, 502 012 187

elzbieta.kurlapska@poczta-polska.pl

Numer zamknięto: 25.07.2018 r.

DRUK

ARTDRUK ul. Napoleona 2, 05-230 Kobylka,

www.artdruk.com

PRENUMERATA

Zamówienia na prenumeratę wydań papierowych

„Polski Zbrojnej” można składać poprzez:

– www.polska-zbrojna.pl

– www.prenumerata.ruch.com.pl

– www.garmondpress.pl/prenumerata

– www.kolporter.com.pl/prenumerata

Sprzedaż bieżących wydań elektronicznych, w tym prenumeraty wydań elektronicznych „Polski Zbrojnej”, dostępna na: <http://e-kiosk.pl>, www.egazety.pl

PARTNER

Narodowe Archiwum Cyfrowe.

220 tysięcy zdjęć online na www.nac.gov.pl



Treść zamieszczanych materiałów nie zawsze odzwierciedla stanowisko redakcji. Tekstów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzega sobie prawo do skrótów.
Egzemplarze miesięcznika w wojskowej dystrybucji wewnętrznej są bezpłatne. Informacje: 261 840 400.
Zasady przekazywania redakcji miesięcznika „Polska Zbrojna” materiałów tekstowych i graficznych opisuje regulamin dostępny na stronie głównej portalu polska-zbrojna.pl.



CZTERY RAZY WISŁA

Rozmowy o kontrakcie na dostawę systemu obrony powietrznej.

Na posiedzeniu sejmowej komisji obrony płk Michał Marciniak z Inspektoratu Uzbrojenia przedstawił w imieniu resortu obrony postępy w realizacji programu „Wisła”. Podkreślił, że w 2018 roku zostaną zawarte cztery umowy związane z realizacją pierwszej fazy kontraktu na dostawę systemów rakietowych Patriot. „Pierwsza umowa obejmie szkolenie naszych specjalistów w Stanach Zjednoczonych. Druga, takie samo szkolenie, tyle że w Polsce. Trzecia – zakup systemów łączności

Link 16, a czwarta – pozyskanie urządzeń kryptograficznych”, wyjaśniał posłom.

„Na podstawie szacunkowych danych oceniamy, że na samą modernizację techniczną do roku 2026 będziemy mieć do dyspozycji kwotę przekraczającą 170 mld zł”, dodał wiceminister Wojciech Skurkiewicz. Stwierdził też, że kierownictwo resortu nie wycofuje się z realizacji żadnego z ujętych w PMT 2012–2022 programów. „Zmienia się tylko reguły ich finansowania oraz priorytety realizacji”. PZ, KW



Wiceminister

WOJCIECH SKURKIEWICZ

„Na podstawie szacunkowych danych oceniamy, że na samą modernizację techniczną do roku 2026 będziemy mieć do dyspozycji kwotę przekraczającą 170 mld zł”.

Nowy Pierwszy Żołnierz

Generał Rajmund Andrzejczak został nowym szefem Sztabu Generalnego.

Ma pan ogromne doświadczenie dowódcze i wierzę, że zadania szefa Sztabu Generalnego WP wykona pan znakomicie”, mówił prezydent Andrzej Duda podczas mianowania na nowe stanowisko gen. dyw. Rajmunda Andrzejczaka. Zwierzchnik sił zbrojnych awansował go też do stopnia generała broni. Zastąpił na stanowisku

gen. Leszka Surawskiego, który planuje zakończyć wojskową karierę.

„Od nowego szefa SGWP oczekujemy zaangażowania i ciężkiej pracy zmierzającej do rozbudowy armii, wyposażenia jej w nowoczesny sprzęt oraz jeszcze mocniejszego zacieśnienia relacji w ramach NATO”, podkreślił minister Mariusz Błaszczak pod-

czas uroczystości przejścia obowiązków przez szefa Sztabu Generalnego WP. Jak przypomniał minister, resort obrony wspólnie z prezydentem przygotował projekt ustawy, która zmienia obecny system kierowania i dowodzenia w Wojsku Polskim. Zgodnie z tym dokumentem szef Sztabu Generalnego WP podlegający bezpośrednio ministrowi obrony będzie dowodził całymi siłami zbrojnymi.

Gen. Andrzejczak przed objęciem funkcji szefa SGWP m.in. dwukrotnie dowodził Polskim Kontyngentem Wojskowym w Afganistanie, dowodził także 17 Wielkopolską Brygadą Zmechanizowaną i 12 Dywizją Zmechanizowaną. PZ, AD, MM, MKS



Akademicki filar

Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych będzie Lotniczą Akademią Wojskową. Placówka musiała m.in. spełnić wymogi ustawy o szkolnictwie wyższym dotyczące posiadania uprawnień do nadawania stopnia naukowego doktora przynajmniej na dwóch wydziałach. Projekt przepisów o przekształceniu od 1 października 2018 roku Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Lotniczą Akademię Wojskową przygotowało ministerstwo obrony.



„To zmiany uzasadnione rolą, jaką odgrywa szkoła w przygotowaniu kandydatów na żołnierzy zawodowych oraz doskonaleniu kadr sił powietrznych”, napisano w uzasadnieniu. W opinii gen. bryg. pil. dr. Piotra Krawczyka, rektora-komendanta Szkoły Orłąt, jeśli przepisy wejdą w życie, status akademii będzie ozna-

czał większy potencjał i możliwości szkoleniowe. Zmiana pozwoli też na rozwinięcie współpracy z ośrodkami krajowymi i zagranicznymi zajmującymi się kwestiami lotniczymi. Zdaniem przedstawicieli resortu przyjęcie nowej nazwy będzie też historycznym momentem dla wojskowego szkolnictwa wyższego. „Jego filarem stanie się pięć akademii, które utworzą unikatowy w skali Europy, kompleksowy system zabezpieczenia przygotowania teoretycznego i praktycznego specjalistycznych kadr dla Sił Zbrojnych”. napisano w uzasadnieniu.

W Polsce funkcjonują cztery wojskowe akademie: Akademia Wojsk Lądowych we Wrocławiu, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni oraz Wojskowa Akademia Techniczna i Akademia Sztuki Wojennej – obie w Warszawie. PZ, PG

Z głębokim smutkiem
przyjąłem wiadomość
o tragicznej śmierci

kpt. Krzysztofa Sobańskiego,

doświadczonego pilota,
żołnierza do końca wiernego
przysiędze wojskowej.

Rodzinie i Bliskim

pragnę przekazać
wyrazy współczucia.

Mariusz Błaszczak
Minister Obrony Narodowej

Z wielkim smutkiem
przyjąłem wiadomość o śmierci

**kapitana pilota
Krzysztofa Sobańskiego.**

Zginął śmiercią lotnika.
Cześć Jego pamięci!

Rodzinie i Bliskim

składam
wyrazy głębokiego współczucia.

Szef Sztabu Generalnego
Wojska Polskiego
generał broni
Rajmund T. Andrzejczak

Serdeczne wyrazy
głębokiego współczucia

**Andrzejowi Witkowskiemu
z powodu śmierci Mamy**

składają koleżanki i koledzy
z Wojskowego Instytutu
Wydawniczego.

Lotnicza tragedia

**W katastrofie samolotu MiG-29 zginął
pilot por. Krzysztof Sobański.**

Do wypadku doszło 6 lipca 2018 roku w okolicach Pasłęka na Mazurach. Podczas lotu szkolnego, tuż przed 2.00 w nocy, rozbił się myśliwiec MiG-29 z 22 Bazy Lotnictwa Taktycznego z Malborka. Siedzący za sterami por. pil. Krzysztof Sobański zdołał się katapultować, ale niestety nie przeżył wypadku. Wrak samolotu znaleziono na polu, kilkaset metrów od zabudowań. Maszyna zapaliła się po uderzeniu w ziemię. Sprawę bada Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

„Do czasu wyjaśnienia przyczyn katastrofy loty z wykorzystaniem MiG-29 zostały wstrzymane”, poinformował minister Mariusz Błaszczak. Por. Sobański miał 33 lata. Był doświadczonym pilotem, który w powietrzu spędził ponad 850 godzin, z czego ponad 600 za sterami samolotu MiG-29. Decyzją ministra obrony pilot został pośmiertnie awansowany na stopień kapitana oraz odznaczony Złotym Medalem za Zasługi dla Obronności Kraju. PZ, MKS, PG

TEMAT NUMERU

/ LOTNICTWO





EWA KORSAK
MAGDALENA KOWALSKA-SENDEK

ADRENALINA, PRĘDKOŚĆ I SPEŁNIENIE MARZEŃ

„Rattler” po raz pierwszy zasiadł za sterami F-16 dziesięć lat temu, „Goose” i „Stag” są na początku swojej kariery. Dzieli ich lotnicze pokolenie. Łączy duma z bycia pilotami F-16.

BARTOSZ BERA



M

ówi się o pilotach F-16, że głowy noszą wysoko, że zadzierają nosa...

„Rattler”: Latamy najlepszymi samolotami w polskiej armii. Umiejętności zdobywaliśmy latami, braliśmy udział w międzynarodowych ćwiczeniach o olbrzymiej skali.

Nosa nie zadzieramy, ale nie mamy też powodu do fałszywej skromności.

„Stag”: Wiemy, czego chcemy, może niektórzy mylą to z zadzieraniem nosa.

Od zawsze byliście tak zdeterminowani?

„Stag”: Po liceum ogólnokształcącym złożyłem papiery tylko na jedną uczelnię i tylko jeden kierunek. Nic więcej oprócz Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych i odrzutowców mnie nie interesowało. Raczej nie umiem odpowiedzieć na pytanie: jeśli nie F-16, to co?

„Goose”: Determinacja i ustawienie priorytetów są niezbędne, jeśli chce się być najlepszym. To nie przychodzi samo.

„Rattler”, ty zaczynałeś służbę na F-16 dziesięć lat temu. Też byłeś wówczas tak zdecydowany jak chłopaki dzisiaj?

„Rattler”: Tak. Skończyłem Szkołę Orląt w 2005 roku, dwa lata później szkoliłem się w USA na kursie dla pilotów F-16. Znalazłem się w jednej z pierwszych grup studentów WSOSP, którzy byli szkoleni z przeznaczeniem na pilotów właśnie tych maszyn. Spełniały się moje marzenia. Zawsze chciałem zostać pilotem odrzutowca. Jak mierzyć, to wysoko! Nie ma chyba ludzi, którzy zdając do szkoły w Dęblinie, marzą o czymś innym niż odrzutowce.

Przesadzasz. Są piloci śmigłowców, transportowców, którzy mówią, że to był ich świadomy wybór.

„Rattler” (śmiech): A co mają powiedzieć...

„Goose”: Każdy z kandydatów, który podczas kwalifikacji do WSOSP otrzymuje najwyższą kategorię zdrowia, czyli Z1A, chce być pilotem samolotu odrzutowego. Nie wierzę w inne historie.

„Stag”: Dokładnie. I u mnie tak było: albo „szybkie” samoloty, albo wcale.

Okej, więc wasze marzenia się spełniły. Jest odpowiednia kategoria zdrowia, potem są studia, pierwsze stanowisko służbowe, pierwsza jednostka, aż wreszcie...

„Rattler”: I tu zaczynają się między nami, a właściwie między naszymi karierami pilotów, różnice. Ja przez dwa lata od ukończenia szkoły latałem na iskrach, choć etatowo byłem związany z bazą w Powidzu. Chłopaki natomiast zostali skierowani na kurs do Stanów Zjednoczonych znacznie wcześniej.

Czy wasze kursy różniły się od siebie?

„Goose”, „Stag”, wy skończyliście swój kurs w USA dziesięć lat po „Rattlerze”...

„Rattler”: Kursy się zmieniły, ale nie diametralnie. Na pewno inny jest „materiał”, czyli przyszły pilot F-16, którego polska armia wysyłała do USA. W pierwszej grupie, która poleciała na szkolenie, byli ludzie z wielkim doświadczeniem jako piloci samolotów MiG-21 i Su-22. Chciano, żeby ci ambitni i doświadczeni oficerowie wyszkolili się bardzo szybko. Niestety, specyfika szkolenia i latania na maszynach postsowieckich oraz F-16 była kompletnie inna. Trzeba było rozszerzyć kurs. Najpierw obejmował on kilkanaście lotów samolotem treningowym Talon T38, potem było tych godzin już 80. Ale po kilku latach do Stanów zaczęliśmy wysyłać młodych pilotów, tuż po szkole, bez jakiegokolwiek doświadczenia, ze zbyt małym nalotem, by poradzić sobie na T38. Amerykanie dołożyli więc kurs na T6, czyli sa-



BARTOSZ BERA

„Latamy najlepszymi samolotami w polskiej armii”, mówią piloci F-16. „Nosa nie zadzieramy, ale nie mamy też powodu do fałszywej skromności”. Pierwsze samoloty tego typu trafiły do polskiej armii w listopadzie 2006 roku.



ARCH. PRYWATNE

WIZYTÓWKA

„GOOSE”

Służy w 31 Bazie Lotnictwa Taktycznego od końca 2013 roku. Kilka tygodni temu wrócił z ponaddwuletniego kursu przygotowującego do pilotowania myśliwca F-16. Nalot na F-16 – około 150 godzin. „Goose” ma lotnicze tradycje rodzinne. Brat jego dziadka, Stefan Wójtowicz, służył w Dywizjonie 303 i brał udział w bitwie o Anglię. Na koncie miał 4,5 zestrzelenia. ■

molocie odpowiadającym naszemu orlikowi, może z nieco inną awioniką. Na każdym etapie uczysz się tam czegoś, co wykorzystasz w F-16. W Polsce natomiast trochę to szkolenie się skomplikowało: uczymy się latać jednym samolotem odrzutowym, a potem na kolejnym, musimy się oduczyć pewnych nawyków.

„Goose”: My nie mamy doświadczeń lotniczych z SU-22 czy MiG-ów, ale pomiędzy iskrą, na której tu lataliśmy, a F-16 jest przepaść.

„Rattler”: Pytałyście o różnice między tym, co było kiedyś, a tym, co jest dzisiaj. Będzie to na pewno znajomość angielskiego. Kilkanaście lat temu była ona na minimalnym poziomie. Tymczasem wszystkie podręczniki, instrukcje, wykłady były w języku angielskim. Na pewno nie mogło być łatwo.

„Goose”: Dzisiaj nie mamy z tym żadnych problemów. Kończąc Wyższą Szkołę Oficerską Sił Powietrznych, musimy znać angielski na poziomie 3232 [red. wg STANAG].

Czy dzisiaj, po zebraniu tych doświadczeń, stworzono jeden model szkolenia pilota F-16?

„Rattler”: Nawet trzy modele. W przypadku pierwszych dwóch wszystko zależy od tego, kim jest ten przyszły pilot F-16. Czy jest to podchorąży po szkoleniu na TS-11 Iskra po szkole w Dęblinie? Czy może ktoś, kto ma doświadczenie w lataniu MiG-ami lub Su? I trzeci „typ”, ale ten dopiero wkrótce poznamy, to osoby, które wyszły na M-346.

Czy macie już jakiś plan dotyczący szkolenia pilotów po przygotowaniu ich na masterach?

„Rattler”: Tak. Współpracujemy z 4 Skrzydłem Lotnictwa Szkolnego. We wrześniu samoloty M-346 Master

pojawiają się u nas w Krzesinach. Rozpoczniemy w ten sposób współpracę pomiędzy dwiema platformami: F-16 i M-346. Będziemy integrować szkolenie lotnicze, tak by maksymalnie przekazać sobie wiedzę. Chodzi o to, by piloci z Dęblina poznali nasze oczekiwania względem szkolenia kandydatów na F-16. My z kolei musimy dobrze poznać możliwości nowego samolotu. Taka współpraca przyspieszy i odpowiednio ukierunkuje szkolenie podchorążych na M-346. To nie jest bardzo odległa przyszłość, liczymy, że ich pierwsza grupa będzie latać na masterach w przyszłym roku, a to oznacza, że absolwenci z Dęblina na szkolenie na F-16 trafią do nas za nieco ponad dwa lata.

Tak więc drugi i trzeci model szkolenia nie jest używany, bo nie mamy (w przypadku mastera jeszcze nie mamy) kandydatów. Ludzi z pierwszej grupy wysyłamy do Stanów na szkolenie podstawowe na T6 i T38, które obejmuje latanie według procedur instrumentalnych, w formacji oraz IFF (Introduction to Fighter Fundamentals). Potem szkolenie na F-16 odbywa się w USA albo w Polsce – w Krzesinach. Bez względu na to, gdzie pilot je ukończy, umie tyle samo. W Polsce trwa to jednak dłużej. Po pierwsze, ze względu na pogodę, po drugie, instruktorzy, którzy prowadzą szkolenie, wykonują również inne zadania. Nie mamy ludzi, którzy zajmowałiby się wyłącznie szkoleniem.



WIZYTÓWKA

„RATTLER”

Wyższą Szkołę Oficerską Sił Powietrznych ukończył w 2005 roku. Po ponaddwuletnim kursie w USA na pilota F-16 rozpoczął w 2009 roku służbę w 31 Bazie Lotnictwa Taktycznego. Dziś jest szefem Sekcji Szkolenia Lotniczego. Jego nalot to 1700 godzin, w tym 1300 na F-16. Brał udział m.in. w ćwiczeniach „Red Flag” na Alasce, „Forceval”, „NATO Tiger Meet”, „Brilliant Arrow”, Tactical Leadership Programme 16-4, „Squadron Exchange” w Hiszpanii i Grecji. ■



„Goose”: Różnica jest też taka, że jeśli szkolisz się w Stanach, jak na przykład ja, to lataasz według tamtejszych procedur. W Polsce pilot potrzebuje jeszcze trochę czasu, by przejść na nasze przepisy, oraz na naszą wersję samolotu, różniącą się od tej, na której szkolimy się w USA.

Spędziliście w Stanach ponad dwa lata. Czy w tym czasie nawet ludzi tak zdecydowanych jak wy dopadały jakieś wątpliwości, kryzysy?

„Rattler”: Tak, podczas końcowego szkolenia na T38. Trwało ono sześć tygodni i niszczyło absolutnie. Instruktorzy zmuszali cię do tytanicznej pracy. Pamiętam, że kiedyś wróciłem do domu, powiedziałem żonie „dobranoc” i poszedłem spać. Było jakoś po południu. Obudziłem się dopiero następnego dnia.

„Goose”: W tej chwili to szkolenie trwa dziesięć tygodni. Instruktorzy mają podejście mocno selekcyjne. Mój kurs zaczynało 12 osób, skończyło dziesięć.

Opowiedzcie, dlaczego jest tam tak ciężko!

„Rattler”: Instruktorzy stwarzają bardzo napiętą, nerwową atmosferę, wszyscy wokół próbują ci udowodnić, że jesteś niewiele wart. A ty masz się za każdym razem podnosić i robić swoje. Nie obrażać się, nie odstawać od grupy, nie izolować się. Szkolenie jest bardzo intensywne, jest bardzo dużo lotów, ćwiczeń symulatorowych.

„Stag”: Ciągłe sprawdzana jest motywacja. Nie ma takiej osoby, która te pierwsze loty wykonywałaby bezbłędnie, nie zdarza się, żeby ktoś, kto pierwszy raz wsiada do samolotu, miał wyjątkową świadomość sytuacyjną w walce, i dodatkowo świetnie sobie w niej radził. Oni wiedzą, że

mogą być trudności. Dlatego może ci nie wychodzić jakiś lot, ale motywację musisz mieć non stop.

„Rattler”: A nawet jeśli coś ci wychodzi, to następnym razem instruktorzy sprawią, że jednak poczujesz się, jakbyś nie wiedział absolutnie nic.

„Goose”: Instruktorzy układają też plan dnia w taki sposób, żeby było jak najtrudniej. Rano – wykłady, po południu – symulatory, a na koniec dnia loty, które są przecież najważniejsze i najlepiej dla kursanta byłoby, gdyby mógł je wykonywać wypoczęty, z samego rana.

Jakie to loty? Jakie zadania na tym etapie trzeba umieć wykonać?

„Goose”: Walki w powietrzu... Pierwszy raz widzi się drugi samolot w tak bliskiej odległości, nawet jedynie 150 m od siebie. Wszystko dzieje się bardzo szybko, nie ma czasu na zastanawianie się nad czymkolwiek. Musisz podejmować decyzję w tej samej chwili, kiedy pojawiają się jakieś konkretne dane.

„Rattler”: Dziś myślę, że walka jeden na jeden w powietrzu to nic skomplikowanego. Ale kiedy człowiek robi to po raz pierwszy, kiedy czuje adrenalinę, przeciążenie, ma świadomość, jak szybko to wszystko się dzieje, to może się pogubić. A wie, że sprawa jest zero-jedynkowa: albo wygra, albo przegra. Nie ma nic pomiędzy. A propos nerwowej atmosfery... Kiedy próbujesz to wszystko ogarnąć w powietrzu, instruktor krzyczy do ciebie: „zabij go!” (śmiech). Ale tak jak powiedziałem, to jest początek drogi.

Początek? Przecież po tym szkoleniu pilot wraca do Polski.

*Często słyszę:
„Wy na tych efach
macie wszystko
zestandaryzowane
i gdyby tak was
zaskoczyć, to na
pewno nie dalibyście
rady”. Zawsze
wówczas mówię:
„Daj mi przykład”*

„Rattler”: Tak i musi osiągnąć status „combat ready”. Warunkiem jest ukończenie szkolenia MQT, czyli mission qualification training. Taki kurs piloci przechodzą w Polsce. Po MQT mamy już dobrze wyszkolonych skrzydłowych, których można zabrać na dowolny teatr działań, np. do Kuwejt, albo wyznaczyć do pełnienia dyżurów bojowych. Szkolenie MQT trwa trzy lub cztery miesiące.

„Goose”, „Stag”, MQT już za wami?

„Goose”: Niedawno wróciłem ze Stanów Zjednoczonych. Teraz czekam na przeszkolenie na polski typ F-16. Dopiero po konwersji rozpoczną MQT.

„Stag”: Ja już kończę MQT. To zupełnie inne latanie niż w trakcie podstawowego szkolenia, które przeszliśmy w Stanach. Podczas MQT nacisk kładzie się na taktykę, głównie na wykonywanie powietrznych misji obronnych.

Do jakich operacji szkolą się piloci w czasie tego etapu?

„Rattler”: Każdy z użytkowników F-16 układa sobie program po swojemu. Jedni chcą być świetnie przygotowani np. do dyżurów bojowych, inni do wsparcia wojsk lądowych. To zależy od potrzeb konkretnego kraju.

A wy?

„Rattler”: Do obrony. Nasze zadania są defensywne, obejmują walki powietrze–powietrze, a także zadania powietrze–ziemia. To wynika z naszej doktryny obronnej, do niej dopasowujemy program szkolenia. W takich operacjach każdy ma swoją rolę. „Stag” na przykład jest skrzydłowym.

„Stag”: Skrzydłowi wykonują zadania zlecone przez flight leadera. Naszym zadaniem jest jak najszybsza reakcja na jego komendy. Mamy też wypełniać swoje „kontrakty”, czyli wykonywać pewne czynności bez wydawania polecenia.

Przykład?

„Rattler”: Jeśli wykryliśmy cel na konkretnej wysokości i są spełnione określone wcześniej warunki, to jako flight leader spodziewam się, że mój skrzydłowy odpali w kierunku celu odpowiedni pocisk bez mojej komendy.

Brzmi tak, jakbyście działali jak automaty...

„Rattler”: Często w rozmowach z pilotami innych statków powietrznych spotykam się z taką opinią: „Wy na tych efach macie wszystko zestandaryzowane i gdyby tak was zaskoczyć, to na pewno nie dalibyście rady”. Zawsze wówczas mówię: „Daj mi przykład, czym można nas zaskoczyć”.

„Goose”: Okazuje się, że na każdy przykład mamy odpowiednią procedurę.

„Rattler”: Ludziom się wydaje, że w taktyce co chwilę pojawia się coś nowego. A tymczasem chodzi o to, by znać słabe i mocne strony przeciwnika. I od tych mocnych trzymać się jak najdalej.

Czy mocne i słabe strony przeciwnika podczas waszych ćwiczeń odpowiadają temu, co dzieje się w rzeczywistości?

„Goose”: Tak. Samoloty – nasze i potencjalnego przeciwnika – latają według takich samych





WIZYTÓWKA

„STAG”

Służy w Krzesinach od 2013 roku. Ukończył Wyższą Szkołę Oficerską Sił Powietrznych w Dęblinie. Za nim szkolenie pilotów F-16 w Stanach Zjednoczonych (Teksas) oraz szkolenie MQT w Polsce. Jego nalot na samolocie F-16 wynosi 170 godzin.

parametrów, piloci używają takiej samej taktyki. Im bardziej realny scenariusz możemy zbudować, tym lepiej.

trafi przekazać swojej wiedzy młodszemu, nie stanowi żadnej wartości dla sił zbrojnych.

Jak jest szkolony pilot dalej? Kiedy jest on kierowany do bardziej skomplikowanych misji?

„Rattler”: MQT to dopiero początek. Piloci odbywają loty, mają dyżury bojowe, latają na szkolenia. Nabierają opierzenia, i dopiero gdy w powietrzu za sterami F-16 spędzą 300–500 godzin, mogą rozpocząć szkolenie jako dowódcy ugrupowania, czyli dwóch samolotów. Gdy przejdą ten poziom szkolenia, to albo dajemy im czas, by latali jako dowódcy i nabierali doświadczenia, albo od razu rzucamy ich na głęboką wodę i szkolimy do dowodzenia kluczem samolotów. Kolejnym etapem będzie zdobycie umiejętności mission commander odpowiedzialnego za misję COMAO. A gdy pilot w F-16 ma już od 500 do 1000 godzin, to może rozpocząć szkolenie instruktorskie.

„Goose”: My mamy świadomość, że w tej profesji uczyć się trzeba cały czas...

„Rattler”: To prawda. Działa to mniej więcej tak: kiedy już pilot ma przeświadczenie, że jest superskrzydłowym, to rozpoczyna kurs dowódcy i znowu się okazuje, że nic nie umie. A później, gdy jako dowódca klucza czuje się komfortowo w powietrzu, to trafia na kurs instruktorski. I nagle się okazuje, że co prawda potrafi latać i robi to dobrze, ale przekazywanie wiedzy innym stanowi zupełnie nowe wyzwanie. To właśnie mój przypadek. Musiałem się nauczyć, jak uczyć innych. Amerykanie słusznie twierdzą, że każdy uczeń jest wizytówką instruktora. I nawet najlepszy pilot świata, jeśli nie po-

„Rattler”, kiedy zaczynałeś służbę w Krzesinach, F-16 były w Polsce zaledwie od trzech lat. Samolot robił wrażenie, jego możliwości były imponujące. Jak dziś na to patrzysz? Czy młodszy koledzy dzielą twój zachwyt sprzed lat?

„Rattler”: To wówczas było jak spełnienie marzeń. Wielkie wow! Wszystko robiliśmy po raz pierwszy. Kiedy usłyszałem, że Polska leci na ćwiczenia „Red Flag” na Alaskę, to wiedziałem, że ja też muszę tam być. Po niemal dekadzie spędzonej w F-16 ten samolot nadal mnie zachwyca. To piękny i dobry sprzęt.

„Stag”: Ten samolot robi ogromne wrażenie. Popatrzcie, jak startuje, jak ląduje! Ciągłe jest ten efekt wow!

„Goose”: Jestem zachwycony, że mogę pilotować F-16. Nigdy nie zapomnę pierwszych lotów na małej wysokości – około 170 m nad powierzchnią ziemi. Nie da się z niczym porównać tej adrenaliny, prędkości. To jest to, o czym zawsze marzyłem.

„Rattler”: Adrenalina, prędkość i spełnianie się jest dopiero przed wami. Zobaczcie, jakie to fajne. Gdy w ubiegłym roku na międzynarodowe szkolenie poleciałem w towarzystwie młodych pilotów, zaraz po MQT, byli zachwyceni. Zobaczyli, po co się szkolą. Okazało się, że to nie odbijanie piłki w parach, lecz prawdziwy mecz! Już niedługo nie tylko będziecie latać na F-16, lecz także spotkacie się w powietrzu z innymi typami samolotów. To właśnie jest lotnictwo przez duże L.

PIERWSZY LOT PAMIĘTAM STALE...

Z Jerzym Głowczewskim,

**ostatnim żyjącym polskim pilotem myśliwca, który walczył
w II wojnie światowej, rozmawia Piotr Korczyński.**

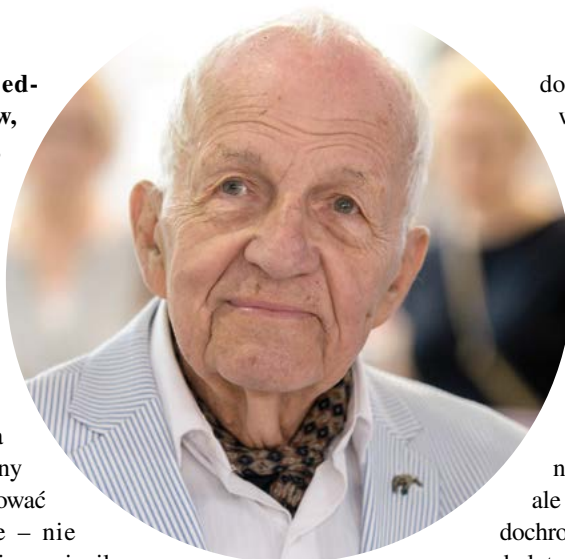
Zawód pilota jest jednym z tych zawodów, o których mówi się, że podejmują się ich ludzie z powołaniem. Pan do lotnictwa przeszedł z Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich w 1942 roku. Czy traktuje Pan tę decyzję jako powołanie?

Lotnictwo było dla mnie na pewno znajomą sprzed wojny dziedziną, ale czy mogę traktować ten wybór jako powołanie – nie wiem. Wiem natomiast, że nie zamieniłbym się z nikim.

Problemem jest to, że dla mnie ten proces przebiegał inaczej, niż sugeruje to pytanie. Warunki wojenne, w jakich się znalazłem, nie dawały czasu na zastanawianie się czy przemyślenie własnych wyborów.

Zanim zostałem żołnierzem, przeżyłem szalenie dramatyczne dziesięć dni, gdy trzeba było nagle opuścić kraj po inwazji niemiecko-sowieckiej. Potem przyszedł roczny pobyt w Rumunii, a gdy została ona podporządkowana prawie zupełnie interesom niemieckim, udało mi się z kilkuset innymi Polakami przedostać statkiem do Konstantynopola. Z Turcji już nie było daleko do Tel Awiwu. Tam zdałem maturę w polskiej szkole i zgłosiłem się do sformowanej już polskiej Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich.

Po powrocie brygady z pustynnego frontu libijskiego skierowano mnie do podchorążówki w Palestynie. Wtedy



dołączyli do nas też ci, którzy właśnie przeszli przeszkolenie i leczenie po ewakuacji tysięcy Polaków z Rosji. Po paru tygodniach kursów nastąpiła zupełnie nowa sytuacja. W ciągu jednego dnia musieliśmy podjąć decyzję, czy chcemy kontynuować szkolenie w powstającym II Korpusie Armii Polskiej na Wschodzie, czy zgłosić się na jeden z trzech innych kursów, ale już w Anglii: do brygady spadochronowej, do marynarki wojennej czy do lotnictwa. Ja wybrałem lotnictwo.

PAP / MARCIN OBARA

Rozpoczął Pan więc żmudną podróż z Egiptu do Anglii.

Nasza grupa, która została przewieziona pociągiem z Palestyny do Suez w Egipcie, składała się z 300 ochotników i siedmiu oficerów. Około 30 z nas było z dawnej brygady karpackiej, reszta przeżyła zsyłki w obozach sowieckich i medyczną rehabilitację w Iraku. Po paru tygodniach morskiej podróży mieliśmy postój w Nowym Jorku.

W nowojorskim porcie, wśród wielu innych statków widzieliśmy też polskiego „Batorego”. Po przepłynięciu północnego Atlantyku, w zbrojnym konwoju kilkunastu wielkich, przemałowanych na wojskowe, statków pasażerskich z wojskiem amerykańskim, znaleźliśmy się w porcie w Liverpoolu. Jeszcze w trakcie rejsu toczyły się dyskusje o tym, gdzie kto idzie. W Szkocji



zostaliśmy poddani wstępnym badaniom lekarskim. Dokąd wysyłano ochotników według przypisanych im kategorii, nikt nam nie mówił. Po dwóch tygodniach ja z kilkoma kolegami znalazłem się w ośrodku RAF-u w Black Pool nad Morzem Irlandzkim. Rozpoczęliśmy służbę od zmiany mundurów na lotnicze i jakichś kursów informacyjnych.

W Anglii zaczęliśmy intensywne szkolenie lotnicze.

Programu studiów, ich lokalizacji i czasu trwania nigdy chyba nie poznałem do końca. Wszystko było tajemnicą wojskową. Po pewnym czasie, przeważnie poświęcanym na musztrę, około 50 wybranych ochotników zostało wysłanych do Hucknall koło Nottingham na dalsze studia naziemne. Dowódcą tej jednostki był mjr Karczmarczyk, znany mi sprzed wojny, który poinformował mnie o niedawnej śmierci płk. Stanisława Skarżyńskiego, dobrego przyjaciela rodziny. Odmówił mi jednak przelotu jego treningowym samolotem. Musiałem czekać na właściwy moment. Nastąpił on dopiero pod koniec czerwca 1943 roku, po odbyciu paru innych polskich teoretycznych kursów w różnych miejscowościach Wielkiej Brytanii.

Jak wyglądało szkolenie?

Podzielone było na dwa główne profile: dla przyszłych pilotów myśliwców i samolotów bombowych, tzw. wielosilnikowców. Mój pierwszy samodzielny lot, na samolocie De Havilland Tiger Moth, pozostał mi w pamięci do dzisiaj. Podstawę następnego etapu szkolenia stanowiło poznanie myśliwca Spitfire. Zaawansowane ćwiczenia na spitfire'ach zaczęły się dla naszej grupy, liczącej około 40 pilotów, włączając w nią sześciu instruktorów, 23 czerwca i trwały do 20 sierpnia 1944 roku. Obejmowały wszystkie możliwe warunki lotu – indywidualnego i grupowego. Nisko nad ziemią i wysoko, gdzie była wymagana maska tlenowa. Doliczyc trzeba loty i akrobacje indywidualne, jak również zbiorowe, liczące około 12 maszyn w zwartym łańcuchu, jedna za drugą. Na koniec lataliśmy na pobliski poligon, na ćwiczenia z ostrym strzelaniem z karabinów maszynowych i działek kalibru 20 mm, ukrytych w skrzydłach.

Każdy z pilotów po treningu był tak obeznany ze spitfire'em, jak zresztą z każdą inną maszyną będącą w naszym wyposażeniu, że nie mogą sobie przypomnieć jakichś specjalnych wrażeń czy emocji. W tym okresie wiele spraw stało się dla nas chlebem powszednim.

Czy czuliście, że za moment ruszycie do walki?

Oczywiście, stałym tematem naszych rozmów było to, kiedy trafimy do dywizjonu. Moim najbardziej zapamię-

Year	AIRCRAFT	Pilot, or 1st Pilot	2nd Pilot, Pupil or Passenger	DUTY (Including Results and Remarks)
Month / Date	Type No.			
APRIL 7	SPITFIRE	U	SELF	Totals Brought Forward
" 8	"	U	SELF	ARMED REC. / HOL. /
" 8	"	U	SELF	ARMED REC. / HOL. /
" 10	"	U	SELF	ARMED REC. / HOL. /
" 12	"	U	SELF	ARMED REC. / HOL. /
" 12	"	P	SELF	ARMED REC. / HOL. /
" 13	"	U	SELF	ARMED REC. / HOL. /
" 14	"	U	SELF	BOMBING GARET VILLAGE / GERM
" 16	"	U	SELF	BOMBING MARKLEIGH VILLAGE / GERM
" 16	"	U	SELF	BOMBING RENGLES NR. NORDEN / GERM
" 17	"	U	SELF	BOMBING VAREL STATION ELEC. WORKS AT WIDESPUR / GERM
" 17	"	U	SELF	BOMBING MILITARY CAMP AT OLDENBURG / GERM
" 18	"	U	SELF	"
" 18	"	U	SELF	BOMBING PAPENBURG / GERM
" 19	"	U	SELF	BOMBING GUNS POSITIONS NR. PAPENBURG / GERM
" 19	"	U	SELF	BOMBING GUNS POSITIONS NR. BREMEN / GERM
" 20	"	U	SELF	BOMBING GUNS POSITIONS NR. BREMEN / GERM
" 20	"	U	SELF	BOMBING GUNS POSITIONS NR. BREMEN / GERM
" 24	"	V	SELF	BOMBING AMUNITION DUNGEON NR. BREMEN / GERM
" 24	"	V	SELF	BOMBING WIRCHBURG NR. LEER / GERM
" 25	"	U	SELF	BOMBING ENEMY POSITIONS / HOL
" 25	"	U	SELF	BOMBING LEE R. / GERM
" 25	"	U	SELF	BOMBING LEE R. / GERM
" 25	"	U	SELF	BOMBING MORTAR. POS. / GERM
GRAND TOTAL (Cols. (1) to (10))				Totals Carried Forward

strona z dziennika lotów
Józef G. G. G. G.
Karczmarczyk
1945

tanym instruktorem był por. Eugeniusz Szaposznikow, jeden z asów Dywizjonu 303.

Pamięta Pan swoje wrażenia, kiedy usiadł Pan pierwszy raz za sterami myśliwca do prawdziwego lotu bojowego?

Mój dywizjonowy spitfire, którym poleciałem na pierwszy lot, był bez bomb, bo wyruszyliśmy w 12 maszyn, a więc całym skrzydłem, na tzw. rodeo, czyli na wysokościowe sprawdzenie bezpieczeństwa nad liniami frontu w Holandii i w Niemczech. Następnym lotem było już bombardowanie celów w mieście Opperdint w Holandii pięciusetfuntowymi bombami z lotu nurkowego, a potem atakowanie z broni maszynowej celów na ziemi. Za każdym razem byliśmy ostrzeliwani gęstym ogniem

WIZYTÓWKA

MJR PIL. JERZY GŁÓWCZEWSKI

Urodzony 19 listopada 1922 roku w Warszawie. Żołnierz Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich, a następnie pilot w 308 Dywizjonie Myśliwskim „Krakowski”. Po wojnie skończył studia na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Pracował m.in. przy odbudowie Warszawy. Na początku lat sześćdziesiątych został wykładowcą na Stanowym Uniwersytecie Karoliny Północnej (North Carolina State University). W 1964 roku wyjechał do Asuanu, gdzie powierzono mu zadanie przebudowy i modernizacji tego starożytnego miasta. Do emerytury pracował w USA i różnych krajach arabskich. Mieszka w Nowym Jorku. Jest autorem wspomnień „Wojak z przypadku” (2003), „Optymista mimo wszystko” (2004) i „Ostatni pilot myśliwca” (2017).



Fotografia cywilna Jerzego Głowczewskiego wykonana przez RAF. Takie zdjęcia wykorzystywano w fałszywych dokumentach, które wyrabiano pilotom na wypadek zestrzelenia nad obszarem okupowanym przez Niemców.

niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Trafienia w kadłub były zapisywane w raporcie lotu. Te w motor lub w stery kończyły na ogół los pilota...

Wykonał Pan sto lotów bojowych i wziął udział w ostatniej bitwie lotniczej II wojny światowej, nad Gandawą. Niemcy chyba celowo zaatakowali was 1 stycznia 1945 roku?

Tak jest. Niemcy przygotowywali atak od dłuższego czasu. Sam dowiedziałem się przypadkowo, z niemieckiej książki pt. „Boden-Platte – ostatnia nadzieja Luftwaffe”, wydanej w 2004 roku po angielsku, że celem dowództwa niemieckiego było zniszczenie lotnictwa alianckiego na ziemi, na ponadczterystukilometrowym froncie – od Holandii po środkową Francję. Jest to wyjątkowy

opis największej tragedii, jaka, w opinii autorów, spotkała Luftwaffe w czasie II wojny światowej. Poranek Nowego Roku 1945 został wybrany, ponieważ liczone na czasowe wstrzymanie aktywności lotnictwa alianckiego. Nikt nie przewidział jednak tak licznej obecności w powietrzu Polaków. Nasz dywizjon nad ranem 1 stycznia wysłano z zadaniem zrzucenia bomb na barki na Mozeli. Ponieważ wszyscy byliśmy po suto zakrapianym sylwestrze, mój mechanik Ryszard Kwiatkowski wpakował mi do ust rurę z tlenem, żebym doszedł do siebie. Gdy wracaliśmy z nad granicy holendersko-belgijskiej do Gandawy, usłyszeliśmy przez radio, że jest nalot Niemców i że mamy się skierować na Antwerpię i Brukselę. Nie mogliśmy, bo nie mieliśmy już paliwa i nie zmieniliśmy kursu na nasze lotnisko. Kiedy dolecieliśmy, walka nad lotniskiem się kończyła. Zestrzeliłem jeden samolot niemiecki dosłownie w ostatnim momencie, bo przy lądowaniu zatrzymało mi się śmigło.

Niemcy, planując atak, liczyli, że wszyscy będą pijani, i nie mylili się, bo tylko dwa polskie dywizjony podjęły walkę. Potem był śmiech, że Polacy nawet na kacu potrafili się bić.

KIM SĄ PILOCI POLSKICH SAMOLOTÓW I ŚMIGŁOWCÓW WOJSKOWYCH?

MAJĄ RÓŻNE DOŚWIADCZENIA ZAWODOWE I LOTNICZE, SĄ W RÓŻNYM WIEKU, SŁUŻĄ W RÓŻNYCH JEDNOSTKACH WOJSKOWYCH. ALE ŁĄCZY ICH JEDNO: PASJA DO LATANIA I DUMA Z BIAŁO-CZERWONEJ SZACHOWNICY. KILKU Z NICH ZGODZIŁO SIĘ OPOWIEDZIEĆ O SWOJEJ SŁUŻBIE I MIŁOŚCI DO LOTNICTWA. W ICH OPOWIEŚCIACH WRACAJĄ WSPOMNIENIA

Herculesem na pomoc

Ppłk pil. ARTUR FIJOŁEK

stanowisko: dowódca eskadry wsparcia, zastępca dowódcy Grupy Działań Lotniczych w 33 Bazie Lotnictwa Transportowego, instruktor, pilot doświadczalny

Kiedy w 2015 roku lecieliśmy herculesami do Nepalu, by dostarczyć pomoc humanitarną mieszkańcom tego zniszczonego przez olbrzymie trzęsienie ziemi kraju, nie skupiałem się na tym, co się tam wydarzyło. Wiedziałem przecież, że ludzie przeżywają dramat, ale myślałem raczej o tym, by dobrze wykonać zadanie i dać Nepalczykom to, czego potrzebowali: żywność, koce i środki czystości.

Był 25 kwietnia 2015 roku, gdy w Nepalu zatrzęsała się ziemia – 7,8 stopnia w skali Richtera. Kilka dni później poleciało tam pięć samolotów transportowych: casy z Balic i herculesy z Powidza. Pilotowałem jeden z nich. Z Polski mieliśmy do pokonania około 6 tys. km. Wszystko działało się bardzo szybko, bo o wylocie dowiedzieliśmy się dosłownie kilka dni przed startem. Mieliśmy nie tylko zabrać pomoc materialną, czyli jedzenie czy koce, lecz także zapewnić transport powrotny strażakom

ze sprzętem i psami, którzy polecieli tam wcześniej samolotami pasażerskimi. Na pokładach transportowców byli również przedstawiciele fundacji zajmujących się pomocą humanitarną. Lot został zaplanowany z najdrobniejszymi szczegółami. Herculesy startowały z lotniska w Warszawie, lecieliśmy nad Słowacją, Węgrami, Bułgarią, Turcją, Gruzją, Kazachstanem, Azerbejdżanem, Turkmenistanem, Uzbekistanem, Afganistanem, Pakistanem i Indiami. Ze względu na to, że dostarczaliśmy pomoc humanitarną (status lotu relief flight), skrócono nam procedury dotyczące udostępnienia przestrzeni powietrznej tych krajów. Skupialiśmy się mocno na tym, by wszystko dobrze zaplanować logistycznie. Docierały do nas oczywiście wiadomości z Nepalu, wiedzieliśmy, że ludziom brakuje tam w zasadzie wszystkiego, ale naszym zadaniem, któremu poświęciliśmy całą energię, było zapewnienie bezpiecznego transportu lotniczego, a nie rozmyślanie o tragedii.



O AFGANISTANIE CZY BALTIC AIR POLICING. PILOCI PRZYPOMINAJĄ RÓWNIEŻ O TYM, ŻE ICH SŁUŻBA NIE KOŃCZY SIĘ NA PODNIEBNYCH MISJACH BOJOWYCH, SĄ BLISKO LUDZI, KIEDY TRWA KOLEJNA „AKCJA SERCE” ALBO GDY TRZEBA RUSZYĆ Z POMOCĄ CHARYTATYWNĄ NA DRUGI KONIEC ŚWIATA. PRZED WAMI PORTRETY WSPÓŁCZESNYCH PILOTÓW, KTÓRZY TWORZĄ DZIŚ SIŁY POWIETRZNE.



ARCH. PRYWATNE

Miejszem naszego stacjonowania była stolica Indii, Nowe Delhi. Na miejscu temperatury były bardzo wysokie, panował straszny upał. Z Nowego Delhi lataliśmy do stolicy Nepalu, Katmandu – i to była naprawdę porządna lekcja latania w górach, w Himalajach. Wyzwanie nie tylko dla nas – pilotów, lecz także dla herculesa. Wysokość i temperatura wpływają na wszystkie samoloty oraz silniki i nasza maszyna nie była tu żadnym wyjątkiem. Samo lądowanie na otoczonym górami lotnisku w Katmandu wymagało nie lada precyzji. Pamiętam też, że nie widziałem zniszczeń po trzęsieniu ziemi. Lotnisko, pas startowy i droga podejścia są położone obok miasta. Ze względu na wysoką temperaturę wszyscy (na lotnisku w Indiach stacjonowały samoloty z krajów, które zaangażowały się w pomoc Nepal-

czykom) chcieli latać nocą, więc ustalenie godzin startów i lądowań wcale nie było takie proste. Łącznie spędziliśmy tam dwa tygodnie. Przewieźliśmy ponad 40 t ładunku. Powiem tak: dla mnie każdy lot jest ważny, bo do latania podchodzę z pokorą. Ale te nad Nepalem były absolutnie wyjątkowe, bo nieśliśmy pomoc tym, którzy jej potrzebowali...

Cieszę się, że dziś jestem w pełni wyszkolonym pilotem, a moje doświadczenie lotnicze zaprowadziło mnie aż w Himalaje... A wszystko zaczęło się w Pile. To tam, jeszcze jako uczeń technikum, nauczyłem się pilotować szybowce. Po maturze dostałem się do Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych, a po promocji rozpocząłem służbę jako pilot M-28 w 44 Bazie Lotniczej Marynarki Wojennej (ówczesnym 3 Kaszubskim Dywizjonie Lotniczym). Po dziewięciu latach służby postanowiłem spróbować czegoś nowego i aplikowałem do programu C-130 Hercules. To była dla mnie szansa na rozwój zawodowy, dlatego cieszę się, że się udało. Trafiłem do Powidza, początkowo latałem na M-28, ale później znalazłem się w pierwszej grupie pilotów, którzy ruszyli za ocean, by uczyć się pilotowania C-130.

Jakie to uczucie siedzieć za sterami herculesa? To tak jakby przesiąść się z malutkiego samochodu do dużego, mocnego auta. To robi wrażenie! Od początku ceniłem możliwości taktyczne i transportowe tej maszyny, a także to, że jest wytrzymała. Wprowadzenie C-130 do służby nie zmieniło polskiego lotnictwa transportowego, ale dało mu nową jakość i nowe możliwości. U nas, pilotów samolotów transportowych, nie ma tej szybkości i adrenaliny jak w lotnictwie myśliwskim... Ale za to latamy dalej! A w herculesie też można wykonywać naprawdę ciekawe zadania, na przykład desant towarowy, lądowania na szutrowych lotniskach, latanie w górach, z noktowizją. Najważniejsze jednak jest to, że do dziś mam z tego wiele radości. Bo w lotnictwie musi być pasja, nie może być inaczej. Gdy byłem nastolatkiem, to świata poza samolotami nie widziałem. Dzisiaj widzę już trochę więcej, mam też wrażenie, że teraz moja pasja stała się po prostu profesjonalnie wykonywaną pracą. ■

Transportowy nie znaczy nudny

Kpt. pil. MICHAŁ ZYCHOWICZ

stanowisko: instruktor, dowódca załogi Casa C-295M
w 8 Bazie Lotnictwa Transportowego
w Balicach

misje: Afganistan



Lot w ramach „Akcji Serce” to zadanie absolutnie wyjątkowe i szlachetne. Pobudza wyobraźnię załóg lotniczych: wiemy, że latając dla polskiej transplantologii, uczestniczymy w czymś absolutnie wyjątkowym. Ale trzeba pamiętać, że loty, które wykonujemy na co dzień, choć mniej widoczne, są dla nas o wiele trudniejsze.

Pierwszy raz na „Akcję Serce” poleciałem jeszcze jako pilot An-26. To było wielkie przeżycie: czułem, że biorę udział w niezwykłym procesie zachowania ciągłości życia. Myślałem o tym, że co prawda ktoś odchodzi, ale jednocześnie inna osoba będzie mogła cieszyć się zdrowiem i życiem. Jest w tym jakaś magia, dlatego dla pilotów samolotów transportowych, którzy biorą udział w lotach specjalnych, to bardzo ważne zadanie i nikt nigdy wykonania misji dla transplantologów nie odmówił.

W 8 Bazie trzymamy całodobowe dyżury. Do lotu muszą być przygotowani dowódca załogi, drugi pilot i technik. Oczywiście żołnierzy nie ma wtedy w jednostce, są u siebie w domach pod telefonami. Wszystko zaczyna się, gdy służba operacyjna dowiaduje się, że potrzebny jest samolot, którym można przetransportować narządy do przeszczepu. Na stawiennictwo w jednostce mamy nie więcej niż cztery godziny. Pamiętam, że zostałem kiedyś wezwany, gdy robiłem zakupy w dużej galerii handlowej. Kolegom zdarzało się odbierać takie telefony w święta, Nowy Rok czy sylwestra.

Najwięcej tego typu operacji w Polsce wykonuje właśnie 8 Baza Lotnictwa Transportowego. Latamy C-295M, a nasz lot zawsze dostaje status „hospital”. Oznacza to, że mamy pierwszeństwo w kołowaniu, star-

towaniu i lądowaniu. Jesteśmy traktowani na lotniskach priorytetowo. Naszym zadaniem jest dostarczyć zespół transplantologów do miejscowości, gdzie jest dawca. A później jak najszybciej przetransportować lekarzy do czekającego biorcy.

Kiedyś lotów pod nazwą „Akcja Serce” wykonywałem bardzo dużo. To naprawdę niezwykle zadanie, które mocno podnosi morale lotnika. Załogi, które przemierzają Polskę, by pomóc transplantologom, realizują jednak mnóstwo innych, ważnych dla sił zbrojnych zadań. I te zadania są o wiele trudniejsze.

Jestem absolwentem Ogólnokształcącego Liceum Lotniczego w Dęblinie i Szkoły Orłąt. Marzenia o lataniu towarzyszyły mi już od najmłodszych lat. Zawsze myślałem o pilotowaniu myśliwców i na takim kierunku studiowałem w Dęblinie, ale w tamtym czasie obniżyła mi się kategoria zdrowia i musiałem zmienić plany. Po WSOSP przez dwa lata byłem instruktorem w 1 Ośrodku Szkolenia Lotniczego w Dęblinie, a w 2003 roku przyszedłem do Balic.

W powietrzu spędziłem już ponad 4100 godzin, z czego 3500 w C-295M. Latałem do Afryki, Afganistanu, Iraku, Indii i po całej Europie. Do moich zadań należy transport ludzi i ładunku, a także desantowanie żołnierzy, zasobników i platform towarowych. Latamy niemal przez cały rok, o każdej porze dnia i nocy. Zapewniamy łączność pomiędzy Polską a każdym miejscem, gdzie stacjonuje PKW.

Zresztą sam przez cztery miesiące stacjonowałem w Afganistanie, gdzie wykonywaliśmy zadania trans-



MICHAŁ WAJNCHOLD

portowe na rzecz naszego kontyngentu i wojsk sojuszniczych. Pobyt pod Hindukuszem w 2010 roku wspominam bardzo dobrze. To była cenna lekcja, bo latanie tam uzmysłowiło mi, ile jako piloci transportowi musimy się jeszcze nauczyć. W Polsce nie lądowaliśmy na lotniskach szutrowych, nie ćwiczyliśmy lądowania w goglach noktowizyjnych – to tylko dwa przykłady. Lotnictwo to taka dziedzina, która wymaga ciągłego doskonalenia i nauki, ja wtedy zrozumiałem, że jest jeszcze dużo do zrobienia.

Tak naprawdę na lotnictwo transportowe spojrzałem inaczej już kilka lat wcześniej. Pamiętam, że jako drugi pilot poleciałem na duże, międzynarodowe ćwiczenia lotnicze na Wyspach Zielonego Przylądka. To był moment dla mnie przełomowy, coś, co wyznaczyło kierunek mojego dalszego działania. Zainteresowałem się programem szkolenia taktycznego dla jednostek transportowych. Takie zajęcia prowadzi Europejskie Centrum Taktyki Lotnictwa Transportowego, a ideą międzynarodowych szkoleń jest wypracowanie jednolitego standardu taktycznego dla samolotów transportowych Unii i sojuszu. Mam już za sobą kilka niezwykle intensywnych szkoleń taktycznych w Hiszpanii. Zostałem także instruktorem na takich kursach i do tej pory wyszkoliłem załogi z Norwegii, Francji, Hiszpanii, Litwy i Rumunii.

Można by zapytać, po co lotnictwu transportowemu taktyka. Trzeba jednak pamiętać, że naszym zadaniem jest nie tylko logistyczne dostarczanie ładunku, ale np. także operowanie w strefie działań wojennych. Musimy umieć desantować ludzi, ciężkie ładunki, rozładowywać samolot przy uruchomionych silnikach czy lądować na nieutwardzonych pasach. Przykładem takiego działania może być ewakuacja francuskiej ambasady w Czadzie w 2008 roku. Francuskie transportowce operowały z lotniska, które w części było przejęte przez rebeliantów.

I właśnie najbardziej pociąga mnie w lotnictwie transportowym to połączenie lotu logistycznego z taktyką i dostarczaniem ładunku w trudnych okolicznościach.

W lotnictwie transportowym na co dzień nie ma wielkich emocji i adrenaliny. Jest za to droga, którą trzeba przemierzyć. Podczas długich lotów można wiele przemyśleć, ale i wiele zobaczyć. Latając w odległe miejsca, zmieniamy strefy klimatyczne, środowiska, kultury. Latanie na dalekie kontynenty to długodystansowa, ciężka, znojna i powtarzalna praca. Ale gdy przyjdzie nam działać taktycznie, latać nisko nad ziemią, w górach czy nad morzem, to nagle się okazuje, że z tych dużych samolotów można wiele wyciągnąć. I są wtedy i tempo działania, i dynamika. ■

Alarm na Orliku

Mjr pil. BARTOSZ KIDA

stanowisko: zastępca dowódcy eskadry lotniczej w 23 Bazie Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim

misje: PKW „Orlik”

Udział w VI zmianie Polskiego Kontyngentu Wojskowego „Orlik” to dla mnie jedno z najważniejszych wydarzeń w lotniczym życiu. Trzymaliśmy dyżury na MiG-29 przez cztery miesiące, by strzec przestrzeni powietrznej państw bałtyckich. Dbając o bezpieczeństwo Litwy, Łotwy i Estonii, pokazaliśmy, że być częścią sojuszu to nie puste słowa, lecz zobowiązanie i realne działanie dla dobra NATO.

Kiedy dziś wspominam misję w ramach PKW „Orlik”, wiem, że chciałbym się tam sprawdzić jeszcze raz. Trzy lata temu spędziłem na Litwie cztery miesiące. To była zimowa zmiana, pogoda nas nie rozpieszczała. Częste mgły, opady, bardzo niskie temperatury – nie było lekko. Na szczęście dowódcę, płk. pil. Piotra Iwaszkę oraz pilotów wspierała niezwykła ekipa techników i personelu zabezpieczającego – ludzi, którzy nawet przy trzydziestostopniowym mrozie potrafili dokręcać śrubki gołymi rękami.

Ale nie tylko aura sprawiała, że to był trudny dyżur. Przede wszystkim wyzwaniem było utrzymywanie ciągłej, całodobowej gotowości do lotu bojowego. Co mieliśmy robić? Najprościej można ująć to tak: podrywaliśmy myśliwce, gdy jakiś samolot bez zezwolenia wlatywał w przestrzeń powietrzną Litwy, Łotwy i Estonii. Po ogłoszeniu alarmu Alfa Scramble jest zaledwie kilka minut, by pilot znalazł się w kabinie MiG-29. Wylot w takim trybie to dla pilotów (i techników, którzy przygotowują maszynę) niesamowite przeżycie. Oczywiście loty treningowe także dają odpowiednią dawkę adrenaliny, ale nic nie równa się z misją bojową, która roz-

poczyna się od realnego alarmu. Wszystko odbywa się w dużym deficycie czasu, więc najczęściej, startując z lotniska, wiemy tylko, na jakim kursie mamy nabierać wysokości. Resztę ustalamy sami, już w powietrzu, gdy dotrzemy w pobliże intruza. Podlatujemy na bezpieczną odległość, by przeprowadzić rozpoznanie wzrokowe. Zdarza się, że problemy mają samoloty cywilne, np. z łącznością lub związane z awarią któregoś z kluczowych systemów, czasami nie radzą sobie w trudnych warunkach pogodowych. Wtedy próbujemy nawiązać kontakt z załogą takiej maszyny i udzielamy pomocy.

Częściej zdarza się, że przestrzeń powietrzną naruszają maszyny wojskowe. A to oznacza nieco inne procedury i misję strictly bojową. Oczywiście początek operacji jest taki sam jak w przypadku statku cywilnego. Para dyżurna jak najszybciej musi się dostać w pobliże samolotu naruszydla i go przechwycić. Przestrzeni powietrznej zagrażają rosyjskie maszyny różnych typów, od transportowych, przez rozpoznawcze, aż po myśliwskie. My oczywiście wierzymy im, że mają jedynie problemy techniczne, że przypadkowo wyłączyły się im albo zepsuły systemy identyfikacyjne i pomagamy bezpiecznie dotrzeć na lotnisko docelowe.

Podczas misji „Orlik” właśnie w takich sytuacjach udowadniał się, że członkostwo w NATO to nie są frazesy. Kiedy podrywamy się na alarm Alfa Scramble, jesteśmy w powietrzu pogranicznikami, policjantami i ratownikami w jednym. Sprawdzamy, co to za samolot, co się dzieje na jego pokładzie, próbujemy nawiązać kontakt z załogą. Możemy zmusić ją do lądowania,



Jako młody chłopak słuchałem opowieści starszych kolegów o MiG-29. Czytałem o tych samolotach, podglądałem je w powietrzu, a nawet śniłem, że nimi latałem. Muszę przyznać, że to cholernie przyjemne uczucie obudzić się we własnym śnie.





KONRAD KIFERT

asystować do momentu, w którym znajdzie się poza wyznaczoną granicą powietrzną państw bałtyckich, możemy też przekazywać informacje rozpoznawcze. Ale misje typu Air Policing odbywają się nie tylko w czasie PKW „Orlik”. Tam strzegemy granic powietrznych państw bałtyckich, ale w Polsce przez całą dobę też utrzymywana jest para dyżurna myśliwców, które są gotowe do obrony naszych podniebnych granic. Za mną jest kilka takich dyżurów. Wiem jak smakuje ta adrenalina, ale o szczegółach misji mówić nie mogę.

À propos myśliwców... Jestem pilotem MiG-29, choć przyznaję, że chciałem siedzieć za sterami F-16. Kiedy jednak dostałem się do jednostki myśliwskiej na MiG-29, poczułem, że jestem szczęściarzem i nigdy więcej nie żałowałem przeznaczenia. Wiem też, że lotnictwo nie kończy się na samolotach odrzutowych. W Szkole Orłąt rozumiałem, że latanie w ogóle jest piękne, niezależnie od tego, czym się lata. Mam wielu przyjaciół, którzy pilotują transportowce czy śmigłowce. Każdy z nich robi to z wielką pasją. Ja sam latałem na orliku, na iskrze, a potem na MiG-29. Po studiach trafiłem do Mińska Mazowieckiego, do 23 Bazy Lotnictwa Taktycznego i jestem z tego powodu naprawdę dumny. Moja jednostka dziedziczy tradycję

Dywizjonu 303, a to właśnie lektury o bohaterskich lotnikach z czasów wojny sprawiły, że pokochałem lotnictwo.

Jako młody chłopak słuchałem opowieści starszych kolegów o MiG-29. Czytałem o tych samolotach, podglądałem je w powietrzu, a nawet śniłem, że nimi latałem. Muszę przyznać, że to cholernie przyjemne uczucie obudzić się we własnym śnie. W powietrzu spędziłem 1200 godzin, z czego ponad 800 za sterami MiG-ów. Mam ogromną satysfakcję z latania. Mówi się, że to przestarzała technologia, samolot starszej generacji. Ale ja patrzę na to inaczej. To doskonała maszyna, dwa mocne silniki, wspaniały ciąg, to maszyna, która wybacza wiele błędów i daje pilotowi niezwykłą satysfakcję z latania, bo tu nic za człowieka nie robi komputer. Jako pilot myśliwca MiG-29 biorę udział w licznych ćwiczeniach międzynarodowych i krajowych. Latamy po całej Europie, bierzemy udział w treningach taktycznych TLP w Hiszpanii, w szkoleniach w Holandii czy Bułgarii. I nie czuję się gorszy od tych, którzy siadają za sterami np. efów czy tajfunów. Cała gra polega na tym, żeby udowodnić przewagę swojej platformy nad innymi, wykorzystać błędy przeciwnika, niezależnie od tego, jaką maszyną leci. Można wówczas powalczyć, można poczuć smak zwycięstwa. ■

Afganistan z pokładu Mi-24

Kpt. pil. MARIUSZ ŚWIERCZ

stanowisko: szef strzelania powietrznego
w 49 Bazie Lotniczej w Pruszczu Gdańskim

misje: Irak, trzy razy Afganistan



Najpiękniejsze góry, jakie kiedykolwiek widziałem w życiu, to właśnie te w Afganistanie. Kiedy patrzyłem na nie z pokładu śmigłowca, z jednej strony czułem zachwyt, z drugiej miałem nieodparte wrażenie, że w tym pięknie czai się niebezpieczeństwo. Oglądałem ten krajobraz wielokrotnie z pokładu śmigłowca Mi-24 podczas III, VII i XIII zmiany PKW w Afganistanie.

W 2007 roku pojawiły się informacje, że polskie śmigłowce polecą do Afganistanu. Mieliśmy już za sobą służbę w Iraku, wiedzieliśmy więc, że nasze śmigła sprawdzą się w wysokich temperaturach. W Afganistanie jednak trudnością było operowanie na dużych wysokościach, w górach. Ruszaliśmy na misję w nie najlepszych humorach, nie ukrywam, że towarzyszyły nam obawy, bo wiedzieliśmy, że służba pod Hindukuszem będzie wyzwaniem i dla Mi-24, i dla nas – pilotów. Oczywiście do wyjazdu solidnie się przygotowaliśmy, załogi szkoliły się w lotach taktycznych w polskich górach, trenowaliśmy też w niemieckich Alpach. Śmigłowce przed misją zostały zmodernizowane, na przykład do użycia gogli noktowizyjnych.

Kiedy rozpoczęliśmy służbę w składzie polskiego kontyngentu wojskowego, a była to jego III zmiana, czyli 2008 rok, nasze obawy się potwierdziły. Wysokość nad poziomem morza oraz upały szybko weryfikowały umiejętności pilotów i możliwości techniczne śmigłowców. Przykład? Żeby wystartować śmigłowcem, musieliśmy mieć... pas startowy. Tak, startowaliśmy jak samoloty, bo silniki śmigłowców były za słabe, by w tych warunkach po prostu poderwać się z miejsca. Na początku naszej obecności w Afganistanie każdą operację rozpoczynaliśmy

w Bagram, bo tam było duże lotnisko i pas, którego potrzebowaliśmy. W kolejnych latach zbudowaliśmy pas startowy w bazie Ghazni. W Afganistanie mieliśmy dużo różnych zadań, m.in. osłanialiśmy z powietrza patrole, wspieraliśmy ogniowo wojska lądowe, pełniliśmy też dyżury w ramach sił szybkiego reagowania (QRF). Kiedy coś się działo, podrywaliśmy śmigła i ruszaliśmy ze wsparciem dla wojsk lądowych. Takich wezwań było wiele, musieliśmy być gotowi do startu w kilkanaście minut, w dzień i w nocy.

Na początku lotom towarzyszył niepokój. Nie wiedzieliśmy, jaką bronią dysponują talibowie, jak mogą zwalczać statki powietrzne. Z czasem obaw było mniej, choć przyznam, że do strachu nie da się przyzwyczaić, trzeba go jakoś oswoić. Pomaga w tym świadomość, że to co robisz, ma sens. Wielokrotnie słyszeliśmy od Polaków, że gdy na niebie pojawiały się śmigłowce, ostrzały talibów ustawały. To była w większości dynamiczna robota, ale zdarzały się też naprawdę żmudne zadania: np. osłanianie konwojów. Lataliśmy nad nimi metodą wahadłową – jeden śmigłowiec po lewej, drugi po prawej stronie drogi. Konwój jechał bardzo, bardzo powoli. Po drodze żołnierze zatrzymywali się co chwilę i sprawdzali, czy w przepustach pod drogą rebelianci nie podłożyli ładunków wybuchowych. W takich przypadkach pokonanie kilkunastu kilometrów dłuży się niemiłosiernie. Leci się powoli, wszystko trwa bardzo długo, a oczy trzeba mieć dookoła głowy.

Afganistan to dla mnie nie tylko zadania w powietrzu, ale także wyjątkowi ludzie, których tam poznałem. Niestety, niektóre wspomnienia są dość bolesne nawet dzisiaj, po



MI-24 TO DLA MNIE KULTOWY ŚMIGŁOWIEC I DOSKONALE PAMIĘTAM PIERWSZY LOT TĄ MASZYNĄ. JAKBYM SIĘ PRZESIADŁ Z MAŁEGO SAMOCHODU DO JAKIEJS LIMUZYNY

tylu latach. Jako piloci współpracowaliśmy m.in. z żołnierzami wojsk specjalnych. To była zupełnie inna specyfika działania, inne latanie. Większość lotów odbywała się nocą, bo tak działają komandosi. Jest zdecydowanie trudniej, dla lotników niebezpieczniej niż za dnia. Gogle noktowizyjne męczą, kark boli, bo hełm z noktowizją jest ciężki, boli też tyłek po godzinach spędzonych w śmigłowcu... Ale ja tę współpracę bardzo lubiłem i ceniłem, bo zadania były wyjątkowe. Dostarczały dużej dawki adrenaliny. Nie zapomnę jednej akcji w sierpniu 2013 roku. Współpracowaliśmy wówczas z Jednostką Wojskową Komandosów. Brali udział w akcji, w której wspierali afgańskich policjantów. W miejscu, gdzie działali, wybuchł potężny ładunek. Zginął wówczas Miron [chor. Mirosław Łucki]. Nasze Mi-24 eskortowały go na to zadanie. A godzinę przed akcją jedliśmy razem pizzę...

Bywały też lepsze chwile. Przypominam sobie VII zmianę, 25 sierpnia 2010 roku nad Ghazni szalała burza piaskowa. Ogłoszono tzw. status red, co oznaczało, że loty zostały wstrzymane. Dzień wcześniej polski konwój zaatakowali talibowie. Wiedzieliśmy, że jeden z naszych żołnierzy walczy o życie w szpitalu w Ghazni. Tego dnia skontaktowało się z nami dowództwo PKW z pytaniem, czy nasza eskadra (śmigłowce Mi-17 i Mi-24) podejmie się transportu tego żołnierza do Szarany. Tam czekała na niego CASA, którą miał lecieć do szpitala w Bagram, a stamtąd dalej, do Ramstein. To było zaledwie 50 km, ale status red maksymalnie zwiększał ryzyko lotu. Wiedzieliśmy jednak, że jeśli nie polecimy, będziemy mieć kolejny pogrzeb

w kontyngencie. Decyzję podjęliśmy natychmiast. Lecimy. Ranny chłopak poleciał na pokładzie Mi-17, a śmigłowiec Mi-24 eskortował jego przelot. Jako dowódca klucza, nie chciałem narażać swoich kolegów i zdecydowałem, że sam podejmę to ryzyko. Za stery Mi-17 chwycił dowódca naszej eskadry. Podróż w obie

strony trwała około godziny. Wiem, że ten chłopak przeżył i ma się dobrze. Mamy satysfakcję, bo wiem, że podjęliśmy dobrą decyzję.

Latanie to dla mnie lekcja pokory. Do każdego lotu podchodzę z szacunkiem, nigdy nie cwaniakuję, choć w powietrzu spędziłem blisko 3 tys. godzin. I nigdy też nie żałowałem, że związałem się z wojskowym lotnictwem. Dziś jestem pilotem klasy mistrzowskiej, instruktorem i pilotem doświadczalnym. Mi-24 latał od 2003 roku, wcześniej pilotałem Mi-2 i W-3 Sokół.

Mi-24 to dla mnie kultowy śmigłowiec i doskonale pamiętam swój pierwszy lot tą maszyną. Jakbym się przesiadł z małego samochodu do jakiejś limuzyny. Cieszę się, że dziś mogę przekazywać swoją wiedzę młodym pilotom, daje mi to bardzo dużo satysfakcji. W Mi-24 jest specyficzny układ kabiny, bo instruktor i uczeń się nie widzą. Fakt, że leci z tobą instruktor, daje poczucie bezpieczeństwa. Ale w końcu przychodzi taki moment, kiedy młodzi piloci wykonują zadania samodzielnie jako dowódcy statku powietrznego. To właśnie w tym momencie czują, co znaczy prawdziwe latanie.

Opracowanie:

EWA KORSAK, MAGDALENA KOWALSKA-SENDEK



MÓJ OJCIEC PILOT

ARCHIWUM RYSZARDA KORNIICKIEGO

Z Ryszardem Kornickim

**o wojennych losach ppłk. Franciszka Kornickiego i o tym,
jak Polak stał się symbolem brytyjskich sił powietrznych,
rozmawia Piotr Korczyński.**

Płk Franciszek Kornicki ukończył Szkołę Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie z trzecią lokatą wśród ponad 170 absolwentów XII promocji. Czy ojciec opowiadał Panu, jak wyglądała jego droga do tej elitarnej szkoły z dalekiego Wereszyna na Lubelszczyźnie?

Dla mojego ojca ta droga to nie tylko odległość z Wereszyna od Dęblina, ale przede wszystkim ogromny przeskok w czasie. Jako mały chłopiec pomagał przy sianokosach we wsi, w której od stu lat niewiele się zmieniło. W Dęblinie z kolei miał do czynienia z najnowocześnieszą technologią, uczył się latać samolotem oraz walczyć w sposób, o jakim jeszcze kilka lat wcześniej nawet nie marzono. Największą zmianą było dla niego jednak rozpoczęcie nauki w gimnazjum w Hrubieszowie, gdzie okazało się, że bardzo odbiega poziomem doświadczenia i obycia od swoich rówieśni-

ków. Nie odnajdywał się w tym nowym świecie, a z drugiej strony zdał sobie sprawę, że w swojej rodzinnej wsi też już nigdy nie będzie czuł się jak dawniej. To był początek jego kariery – dzięki ciężkiej pracy i determinacji wstąpił do Polskich Sił Powietrznych, a potem ukończył dęblińską szkołę z trzecią lokatą. Nie zdążył się jednak o tym dowiedzieć – wybuchła wojna i rozpoczęto mobilizację. Dopiero w wieku 93 lat, gdy przeglądał dokumenty Polskich Sił Powietrznych znajdujące się w bazie RAF w Northolt, zobaczył, jak świetnie mu poszło – i był przeszczęśliwy!

We wrześniu 1939 roku Pana ojcu dane było wykonać jedynie dwa loty bojowe, a następnie latał na samolotach łącznikowych. Niewątpliwie jednak był to pierwszy sprawdzian umiejętności bojowych młodego pilota myśliwskiego. Jak pan pułkownik je wspominał?

Ojciec podkre- ślał: „Byłem tyl- ko jednym z wielu pilotów znacznie bar- dziej zasłużo- nych ode mnie”

Mój ojciec rozpoczął służbę tydzień po skończeniu szkoły, nie będąc jeszcze nawet oficerem – był naprawdę młodym i niedoświadczonym pilotem. Opowiadał, że pierwsze loty bojowe zamieniły się w desperackie próby ograniczenia szkód, jakie wyrządzało Luftwaffe. Samo rozpoczęcie walki było frustrujące, bo nie dość, że Polacy mieli znacznie mniej samolotów, to jeszcze były to przestarzałe PZL P.7. Walczyli więc przeciwko niemieckim maszynom nowocześniejszym o całą generację. Straty były ogromne. Już 3 września jego skrzydło miało tylko pięć ostatnich samolotów zdolnych do lotu. Myślałem, że przez prawie całą kampanię wrześniową mój ojciec pozostawał w stanie szoku i zdumienia.

W kampanii na Zachodzie ppłk Kornicki latał m.in. w składzie słynnego Dywizjonu 303. Jak wspominał ten czas?

Przede wszystkim muszę podkreślić, że mój ojciec zawsze zaprzeczał, jakoby był jednym z pilotów biorących udział w bitwie o Anglię. To prawda, dołączył do Dywizjonu 303 w czasie jej trwania, jednak dopiero po przebazowaniu w październiku do Leconfield na północy, gdzie dywizjon miał odpocząć i przyjąć nowych pilotów. Przygotowywał się właśnie do lotów samolotem Hurricane. Mimo że jego dziennik pokładowy sugeruje, że jeden lub dwa loty mogłyby być uznane za operacyjne, zdecydował, że nigdy nie będzie rościć sobie prawa do tego, by nazywano go bohaterem, jakie mieli piloci Dywizjonu 303 wylatujący z Northolt w najintensywniejszym okresie bitwy o Anglię. Taka postawa była dla niego charakterystyczna – był prawym i skromnym człowiekiem.

W lutym 1943 roku Pana ojciec został dowódcą Dywizjonu 308 i tym samym najmłodszym dowódcą dywizjonu w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie. Jak do tego doszło?

Wyznaczenie na stanowisko dowódcy Dywizjonu 308 było dla niego całkowitym zaskoczeniem. Nie miał ani specjalnych znajomości, ani wpływów, nie miał też na koncie bardzo wielu zestrzeleń samolotów wroga, nadal też był tylko polskim porucznikiem. Miał już jednak za sobą dwuletnią służbę w Dywizjonie 315, częściowo jako dowódca klucza. Mam wrażenie, że to właśnie jego umiejętności dowodzenia, którymi wykazał się podczas tej służby, sprawiły, że uznano go za pilota zdolnego do

objęcia dowodzenia i stworzenia skutecznego w walce dywizjonu – czyli zupełnie inne umiejętności niż te, które ma dobry samodzielny pilot.

Czy pan pułkownik wspominał jakieś szczególne przeżycie związane z walkami powietrznymi nad Wielką Brytanią i Francją?

Wyjątkowo dobrze pamiętałem czas walki aż do ostatnich miesięcy swojego życia. Pamiętam, jak opowiadał

mi o swoim locie powrotnym do Anglii. Był już nad Francją i kończyło mu się paliwo, gdy dostrzegł nad sobą i za sobą samoloty wroga szykujące się do ataku. Udał, że ich nie zauważył, położył samolot nieznacznie na lewe skrzydło, wykonując delikatny skręt w lewo, jednocześnie lekko ustawił ster kierunku w prawo, aby do tego skrętu nie dopuścić, a samolot tak jak do lotu z bocznym wiatrem. Założył, że niemieccy piloci w tej sytuacji będą celować, pozwalając mu na skręt w lewo – co w istocie uniemożliwiał mu skręcony w prawo ster kierunku. Zachowując zimną krew, zaczekał, aż wróg wystrzelił, a gdy pocisk przeleciał 2 m od jego lewego skrzydła, był już pewien, że podstęp mu się udał. Oddalił się, gdy wróg przelatował obok. W rzeczywistości wszystko trwało krócej niż ten opis, ale nawet mając lat dziewięćdziesiąt kilka, potrafił precyzyjnie opisać każdy szczegół tego wydarzenia z absolutną jasnością, przeżywając to, jakby znowu siedział w kokpicie.

Po wojnie ppłk Kornicki nie skończył kariery pilota wojkowego. Wstąpił do RAF-u i w jego barwach służył w tak egzotycznych miejscach, jak Jemen czy Cypr. Czy mógłby Pan opowiedzieć o tym okresie służby pułkownika?

Ten okres jego służby to moje dzieciństwo. Jak wielu Polakom w Wielkiej Brytanii po wojnie, trudno mu było znaleźć pracę w cywilu. Wstąpił więc do RAF-u, gdy okazało się, że znowu brakuje tam pilotów – dzięki temu mógł rozwijać swoją karierę zawodową oraz zapewnić byt rodzinie. Później, by mieć dla niej więcej czasu, został oficerem aprowizacyjnym i służył w bazach na Malcie, w Aden oraz na Cyprze. Taka praca może nie była spełnieniem jego marzeń, ale wykonywał ją z determinacją i profesjonalizmem, które cechowały go od szkolnych dni. Był dumny z tego, że udawało mu się zaspokoić potrzeby w głównych bazach RAF-u. Nie dalej jak kilka tygodni temu niespodziewanie skontaktowała się ze mną osoba, która w 1962 roku w Aden pracowała z ojcem. Powiedziała ➔



ARCHIWUM RYSZARDA KORNICIEGO



Ryszard Kornicki
(w kabinie)
z ojcem. Spitfire na
zdjęciu to ta sama
maszyna, na której
Franciszek Kornicki
latał w 1942 roku.

mi, że był jej szefem i dobrze jej się z nim pracowało, a dodatkowo zyskał jeszcze większy szacunek po tym, jak sprawnie zapobiegł wydaniu publicznych pieniędzy na cele prywatne.

Praca ojca za granicą miała dla moich rodziców także tę zaletę, że mogli podróżować i zwiedzać, na co normalnie nie było ich stać. Kasyno oficerskie w Aden na Steamer Point zbudowano na urwisku z widokiem na plażę; po jednej stronie był parkiet do tańca na wolnym powietrzu, gdzie w blasku księżyca odbywały się letnie bale przy szumie fal delikatnie rozbijających się o brzeg plaży – to było coś, o czym wielu w Anglii nie mogło wtedy nawet pomarzyć. Po wielu chudych pierwszych latach małżeństwa służba mojego ojca za granicą wraz z towarzyszącymi jej możliwościami i atrakcjami była dla moich rodziców zasłużoną nagrodą.

We wrześniu 2017 roku pan pułkownik dzięki głosom internautów został twarzą obchodów stulecia RAF-u, przypadającego na rok 2018. To musiała być dla niego duża radość i satysfakcja, że święto Królewskich Sił Powietrznych będzie reklamował wizerunek polskiego pilota. Jednego z tych, którzy uczynili tak wiele w bitwie o Anglię, a później często o nich zapomniano. Jak na to zareagował?

Kilka miesięcy przed śmiercią ojca odbył się konkurs „People’s Pilot”, w którym internauci mieli zdecydować, czyja sylwetka będzie wystawiona w Muzeum Królewskich Sił Powietrznych w Londynie z okazji stulecia RAF-u. Szczerze mówiąc, na twarzy mojego ojca – gdy się o tym dowiedział – nie zobaczyłem ani satysfakcji, ani zadowolenia; raczej zdumienie. Powiedział wtedy z zakłopotaną miną: „Jestem zaskoczony i trochę skonsternowany. Byłem tylko jednym z wielu pilotów znacznie bardziej zasłużonych ode mnie. O mój samolot dbali

mechanicy silnika i płatowca – obaj świetni ludzie – i bardzo żałuję, że nie mogę przypomnieć sobie ich nazwisk, bo zasłużyli na takie same uznanie za to, czego dokonał ten wspaniały samolot”.

Konkurs nie miał wyłonić najlepszego lub najbardziej skutecznego pilota – ci zostali już docenieni – ale wybrać pilota, który będzie ich reprezentował. Mój ojciec tak to rozumiał – że będąc ostatnim żyjącym polskim dowódcą dywizjonu oraz tym, który walczył w kampanii wrześniowej, we Francji i w Wielkiej Brytanii, został symbolem całego wojennego pokolenia nie tylko pilotów, lecz także obsługi naziemnej oraz pracowników administracji Polskich Sił Powietrznych.

Z jakimi reakcjami spotykał się pan pułkownik po wygraniu w konkursie?

Jego zwycięstwo w konkursie było wyjątkowe – zdobył 326 tys. głosów, a jego rywal, Anglik Douglas Bader – tylko 6 tys. Niektóre brytyjskie media pisały o tym, że konkurs zyskał popularność dzięki kampanii polskiej ambasady w mediach społecznościowych. I faktycznie, trudno mi znaleźć Polaka w Anglii czy Polsce, który by do mnie nie podszedł i nie powiedział: „Głosowałem na pańskiego ojca”. Jednak zastanawiające jest dla mnie nie to, dlaczego tak wielu Polaków zainteresowało się konkursem na tyle, by zagłosować, lecz dlaczego tak niewielu Anglików o nim wiedziało lub chciało się dowiedzieć. Smutne jest to, że w Polsce prawie każdy uczeń wie, co to Dywizjon 303, podczas gdy w Anglii wielu nawet nigdy nie słyszało o bitwie o Anglię.

Mój ojciec, mając już sto lat, był zakłopotany całym zamieszaniem. Tym razem muszę się z nim nie zgodzić. Na oficjalnym otwarciu wystawy w Muzeum Królewskich Sił Powietrznych w Londynie stanąłem przy jego podobiznie z dumą i wzruszeniem. ■

Zespół Ewakuacji Medycznej formalnie istnieje od 2010 roku, ale praktycznie działa od czerwca 2011, kiedy to odbyła się pierwsza ewakuacja medyczna. Dziś statystyka jego aktywności wygląda imponująco: medycy przetransportowali do Polski ponad 120 pacjentów, niektórych w stanie ciężkim. „Jesteśmy dumni, bo Zespół Ewakuacji Medycznej 8 BLTr jako pierwszy pododdział w Siłach Zbrojnych RP ukończył ewaluację medyczną przeprowadzoną przez zespół międzynarodowych specjalistów z Centre of Excellence NATO for Military Medicine”, podkreśla mjr Zbigniew Macioł, szef ZEM-u. Oznacza to, że umiejętności jego personelu są kompatybilne z możliwościami innych tego typu zespołów działających w sojuszu.

Z DYPLOMEM NATO

„W sprawie ewaluacji zwróciliśmy się już kilka lat temu do natowskiego centrum działającego w Budapeszcie. Chcieliśmy potwierdzić, że dysponujemy sprzętem medycznym i umiejętnościami na najwyższym poziomie”, mówi por. Marzena Dudaryk, ratownik medyczny ZEM-u. Dodaje także, że ocena natowskiego centrum do spraw medycyny wojskowej jest rozpoznawalna i uznawana w całym sojuszu.

Ewaluację przeprowadzono w 2017 roku. Wówczas sprawdzano personel ZEM-u – jego kwalifikacje i umiejętności, procedury działania i opieki nad pacjentem w czasie wykonywania ewakuacji medycznej drogą powietrzną oraz sprzęt (jego jakość, sposób certyfikowania i zastosowanie). „Do ewaluacji przygotowaliśmy się długo, bo wiemy, że nikt takiego certyfikatu nie daje za darmo. Prowadziliśmy intensywne szkolenia z amerykańskimi odpowiednikami ZEM-u, np. 86th Aeromedical Evacuation Squadron oraz 673rd Medical Group Critical Care Air Transport Team. Szkoliliśmy się także z ewakuacji medycznej w czasie rotacji pododdziału Aviation Detachment”, opisuje por. Dudaryk. Oficer służy w armii od ośmiu lat, wcześniej była ratownikiem medycznym w pułku rozpoznawczym w Białymstoku. Służyła także w Afganistanie. W 2015 roku, gdy ukończyła kurs oficerski w Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Łądowych (dziś Akademia Wojsk Lądowych), trafiła do Zespołu Ewakuacji Medycznej na etat ratownika medyczne-

go. „Przygotowując się do natowskiej oceny, dostałam propozycję ukończenia kursu jako ewaluator. Oznacza to, że teraz sama mogę uczestniczyć w certyfikacji zespołów medycznych innych państw NATO. W 2017 roku, podczas ćwiczeń »Vigorous Warrior '17«, brałam udział w ewaluacji m.in. austriackiego zespołu ewakuacji medycznej, szpitala polowego poziomu drugiego z Rumunii oraz szpitala polowego tworzonego przez Czarnogórę, Serbię i Macedonię. Mam także uprawnienia instruktorskie i kilka tygodni temu szkoliłam przyszłych ewaluatorów z krajów NATO w Estonii”, wyjaśnia porucznik.

Zespół Ewakuacji Medycznej 8 Bazy Lotnictwa Transportowego z Balic certyfikowany był przez komisję składającą się z medycznego personelu latającego – m.in. lekarza anestezjologa, pielęgniarki i ratowników z Holandii i Stanów Zjednoczonych. „Udało się, otrzymaliśmy najwyższą możliwą ocenę”, podkreśla ratownik medyczny ZEM-u. Certyfikacja NATO nie ma terminu ważności. Ponownej ewaluacji krakowski ZEM będzie musiał się poddać, jeśli w zespole zmieni się większość personelu medycznego lub zostaną zmodyfikowane procedury opieki nad pacjentem na pokładzie samolotu.

Teraz pod kierownictwem szefa ZEM-u mjr. Zbigniewa Macioła, specjalisty medycyny lotniczej, ratunkowej i otolaryngologa, służy dziewięć osób: trzech lekarzy (w tym dwóch anestezjologów), dwie pielęgniarki i czterech ratowników medycznych. Wszyscy medycy ZEM-u są częścią personelu pokładowego.

OPIEKA NA WYSOKIM POZIOMIE

Zespół Ewakuacji Medycznej podlega 8 Bazie Lotnictwa Transportowego w Balicach. Jako jedyny w Siłach Zbrojnych RP prowadzi zadania ewakuacji taktycznej i strategicznej drogą powietrzną. Oznacza to, że pacjenci, którzy nie mogą być leczeni za granicą, przywożeni są do kraju na pokładzie C-295M, wcześniej przystosowanym do tzw. wersji medycznej. W zależności od stanu pacjenta można w nim zamontować fotele lub nosze. Zgodnie z przepisami, jednorazowo ZEM do samolotu może zabrać maksymalnie dwóch pacjentów w stanie krytycznym, maksymalnie 24 osoby leżące lub przewieźć 50 pacjentów

MAGDALENA
KOWALSKA-SENDEK



Lotnicza karetka

To jedyny w polskiej armii
zespół gotowy do
ewakuacji medycznej
pacjentów drogą
powietrzną.





**MEDYCY NA PO-
KŁADZIE WOJSKO-
WEJ CASY PRZE-
TRANSPORTOWALI
DO POLSKI JUŻ PO-
NAD 120 PACJEN-
TÓW, W WIĘKSZO-
ŚCI ŻOŁNIERZY.**

KROK PO KROKU

Informacja o konieczności przeprowa-
dzenia ewakuacji medycznej
żołnierzy z kontyngentów trafia do
Dowództwa Operacyjnego RSZ.
Później angażowane są Dowództwo
Generalne RSZ i Departament Wojskowej
Służby Zdrowia MON. Ewakuacja medyczna drogą powietrzną
jest planowana z wyprzedzeniem.
O wylocie szef zespołu dowiaduje
się przynajmniej 24 lub 48 godzin
wcześniej. Ten czas jest potrzebny,
by zapoznać się z dokumentacją
medyczną pacjenta, po którego le-
cą medycy. Trzeba bowiem dopaso-
wać wyposażenie C-295M i zabrać
odpowiednie leki. Szef zespołu mu-
si również zadecydować o jego
składzie. Na przykład z jednym pa-
cjentem w stanie ciężkim muszą le-
cieć anestezjolog, pielęgniarka i ra-
townik medyczny. ■



PERSONEL ZESPOŁU EWAKUACJI MEDYCZNEJ CYWILÓW RANNYCH W TERRORYSTYCZNYCH

siedzących. „Zapewniliśmy ewakuację medyczną ponad 120 pacjentów, kilkunastu z nich było w stanie krytycznym. Latamy wszędzie tam, gdzie stacjonują polscy żołnierze. Ewakuowaliśmy pacjentów z Afganistanu, Kosowa, Ramstein, Republiki Środkowoafrykańskiej, Rumunii, Bośni i Hercegowiny, Belgii czy Francji”, wylicza por. Dudaryk.

ZEM zapewnił transport powietrzny i opiekę medyczną Polakom poszkodowanym w zamachach terrorystycznych w Tunezji i Belgii. Wówczas akcja odbywała się na podstawie umowy między resortami spraw zagranicznych i obrony narodowej. Transportował także rannych z Ukrainy i po-

leciał z pomocą medyczną do Indii, skąd latali medycy do ogarniętego chaosem po trzęsieniu ziemi Nepalu. „Pod naszą opieką na pokładzie C-295M do kraju wracali żołnierze wojsk lądowych, specjalnych, sił powietrznych i pracownicy wojska”, mówi por. Dudaryk.

Z jakimi problemami medycznymi mierzyli się członkowie zespołu? Przede wszystkim z całym wachlarzem zagadnień z zakresu medycyny pola walki, ortopedii, kardiologii, chirurgii, a nawet onkologii. Do najtrudniejszych przypadków personel ZEM-u zalicza ewakuację chorego z Kosowa. Pacjent był w stanie krytycznym i cały czas ist-



MACIEJ NOJEK/8 BLOT (2)

ZAJĄŁ SIĘ MIĘDZY INNYMI TRANSPORTEM ZAMACHACH W TUNEZJI I BELGII

niało ryzyko, że jego stan w czasie lotu się pogorszy. Poza tym medycy ZEM-u ewakuowali jednego pacjenta z chorobą zakaźną. Do tego celu użyto specjalnej komory Biovac, która zapewnia ochronę chorego i medyków.

Na początku działalności zespół korzystał z dwóch zestawów do ewakuacji Medevac System i dwóch mobilnych zestawów podtrzymujących życie Life Support for Trauma and Transport (LSTAT). Ten sprzęt od samego początku budził emocje. Przez kilka lat przechowywano go w magazynach, a później na nowo trzeba było serwisować. Po pewnym czasie wyposażenie wycofano jednak z użycia. ZEM

zamówił nowy sprzęt, wzorując się m.in. na tym, z którego korzysta armia USA. Dziś do opieki nad pacjentami wykorzystuje się zestawy do intensywnej opieki medycznej Medevac albo Aerovac. Ponadto medycy korzystają z respiratorów, defibrylatorów, kardiomonitorów, pomp infuzyjnych, materaców podciśnieniowych dla pacjentów z urazami, różnego rodzaju nowoczesnych unieruchomień kończyn, opatrunków podciśnieniowych. „Mamy poza tym analizatory krwi i dwie spore lodówki. Możemy w nich przewozić organy do przeszczepu, krew albo szczepionki”, wyjaśnia mjr Macioł. ■

EWA KORSAK
MAGDALENA KOWALSKA-SENDEK

Niewidzialni mistrzowie

Technicy, kontrolerzy lotów, nawigatorzy, meteorolodzy – za sukcesami misji powietrznych stoi wielu ludzi. Od ich pracy, często niezauważanej, może zależeć powodzenie operacji, a nawet życie pilotów.

Zdarza się, że czujemy się pomijani i niedoceniani, ale to się na szczęście zmienia. Pamiętam czasy, kiedy technicy w ogóle nie rozmawiali z pilotami. Tworzyliśmy dwie grupy, które nie miały ze sobą kontaktu. Dziś jest inaczej. Wiemy, że wspólnie pracujemy na sukces, czyli bezpieczne wykonywanie zadań w powietrzu”, mówi jeden z techników samolotu odrzutowego. Jak tę współpracę oceniają piloci? „Nie wyobrażam sobie, że ktoś może nie doceniać ich pracy. To wysiłek tych ludzi, ich zaangażowanie, dokładność sprawiają, że wykonując skomplikowane manewry nad ziemią, nie myślę o sprawności swojego samolotu. To specjaliści najwyższej klasy. Ufam im całkowicie”, zaznacza pilot myśliwca.

Często jednak, kiedy ktoś wypowiada słowo „lotnictwo”, ma na myśli tylko pilota. A polskie siły powietrzne tworzą żołnierze różnych specjalności, m.in. służb inżynierjno-lotniczych, technicy pokładowi, nawigatorzy, radio-operatorzy, służby meteo czy kontrolerzy. Jak wygląda praca tych bohaterów drugiego planu?

DO SPREŻARKI BEZ OBRACZKI

Zanim samolot oderwie się od płyty lotniska, musi przejść dokładną kontrolę. Do lotu przygotowują go technicy. W Krzesinach, gdzie stacjonuje 31 Baza Lotnictwa Taktycznego, wielozadaniowymi F-16 zajmuje się Grupa



Obsługi Technicznej. Tworzy ją ponad 540 osób, które służą w eskadrach: wsparcia, technicznej, obsługi, zabezpieczenia oraz naziemnej obsługi statków powietrznych. „Wszystkie działają jak naczynia połączone. Każdy musi wykonać dobrze swoją robotę, wtedy ten system się sprawdza”, mówi ppłk Arkadiusz Ligaj, dowódca Grupy Obsługi Technicznej. Do niej należy utrzymywanie jak największej liczby samolotów w gotowości do wykonywania zadań, szkolenia czy ćwiczeń. Sprawność efów z Krzesin utrzymuje się na poziomie około 70%.

Zasadniczą rolę na krzesińskim lotnisku odgrywa eska-dra obsługi i pracujący w niej personel służby inżynierjno-lotniczej (SIL). Zadaniem jej personelu jest przygotowanie samolotów F-16 do lotów i wykonywanie drobnych napraw. „Nasza praca niesie ze sobą wielką odpowiedzial-



MICHAŁ ZIELIŃSKI

NIE TYLKO DLA JASTRZĘBI

Zadania personelu SIL są bliźniacze niemal we wszystkich bazach lotniczych. Podobnie jak w Krzesinach, także w innych jednostkach wojskowych inżynierowie i technicy dbają o sprawność statków powietrznych. Przykładem może być tutaj 8 Baza Lotnictwa Transportowego, która dysponuje samolotami M-28 B/PT Glass Cockpit oraz CASA C-295M. Transportowce z Balic wykonują zadania przynajmniej kilka razy dziennie. W 2017 roku było tylko kilkanaście dni, kiedy żadna CASA nie wystartowała. Za każdym razem, gdy z bazy startuje samolot lub w niej ląduje, w pracy muszą być technicy. Ci skupieni są w grupie obsługi, którą dowodzi ppłk Piotr Katański. W skład grupy wchodzi pięć eskadr: naziemnej obsługi statków powietrznych, wsparcia, techniczna i dwie eskadry obsługi. Obsługą C-295M zajmują się specjaliści z trzech kluczy: eksploatacji samolotów, awioniki oraz obsługi urządzeń specjalnych. ■

ność. Od tego, czy w efie sprawdzę każdą śrubkę, może zależeć życie pilota”, wyjaśnia st. kpr. Marcin Pawłowski, który od 2013 roku jest technikiem w eskadrze obsługi 31 Bazy Lotnictwa Taktycznego. Tacy specjaliści wykonują głównie obsługę przed lotem, między lotami i po nich, a także wiele bieżących prac.

Jedną maszyną zajmuje się jeden technik. Wszystkie sprawdzenia samolotów przeprowadza się zgodnie z dokumentacją techniczną producenta. „Instrukcja jest tak opracowana, że przypomina to pętlę, po której się poruszamy i wykonujemy kolejne zadania. Zaczynamy i kończymy w tym samym miejscu”, wyjaśnia st. kpr. Pawłowski. Dodaje, że sprawdza się każdy, najdrobniejszy element samolotu. „Zaczynając od przedniej goleni statku powietrznego, przez ciśnienie w butli awaryjnej, instalacje hydrauliczne,

koła, zbiorniki, aż po rysy, zadrapania, uszczerbki, które mogły powstać w czasie lotu”, wyjaśnia technik i dodaje: „Jeśli wiem, że przy samolocie przede mną pracowali niedawno specjaliści od awioniki i zajmowali się np. radarem, to powinienem zwrócić na to miejsce szczególną uwagę”. Kpr. Pawłowski, wykonując obsługę samolotu przed lotem, sprawdza jeszcze te czynności, które jego poprzednik wykonywał po wylądowaniu F-16 w Krzesinach. „To nie kwestia braku zaufania. Takie są instrukcje. Lepiej dwa razy sprawdzić każdy detal. Jesteśmy tylko ludźmi, a tu chodzi o czyjeś życie”, mówi.

Jednym z najważniejszych zadań technika, które wykonuje przed lotem i po nim, jest sprawdzenie silnika. „Jak to się robi? Trzeba po prostu wejść do wlotu sprężarki i dokładnie szukać ewentualnych uszkodzeń. Może zostać zassany do środka na przykład kamień albo wlecieć jaskółka. Wtedy przy uruchomieniu maszyny może dojść do awarii”, wyjaśnia kpr. Pawłowski. Z tego powodu podoficer nie może mieć np. obrączki na palcu, a kieszenie jego kombinezonu muszą być puste. Przed uruchomieniem silnika trzeba też sprawdzić teren przed hangarem i upewnić się, że nie ma tam kamyczków czy innych przypadkowych przedmiotów, które mogłyby zostać zassane do silnika.

Jeśli jest taka potrzeba, technik podczas sprawdzania samolotu wymienia również koła i zakłada nowy spadochron hamujący. Zabezpiecza też każdy włącznik, tak by nikt przypadkiem nie uruchomił jakiegoś urządzenia. Taka obsługa trwa około dwóch godzin. Gdy jednak w czasie rutynowych działań technik dostrzeże jakieś poważniejsze usterki, musi to zgłosić przełożonym i powiadomić innych specjalistów, np. od awioniki. Stanowią oni jeden z pododdziałów wchodzący w skład 2 Eskadry Obsługi. Dowodzi nią por. Kamil Poźniak. „W odróżnieniu od techników z eskadry obsługi, my wchodzimy do samolotu tylko wówczas, gdy podczas lotu wystąpi jakaś usterka. Z wyjątkiem przedlotowego ładowania kluczy kryptograficznych do systemów awionicznych nie robimy codziennych przeglądów. Naprawiamy usterki, które pojawiają się w czasie eksploatacji samolotu”, wyjaśnia porucznik.

Awionika (od radaru pokładowego, przez główny komputer misji, radiostacje pokładowe, systemy komunikacji i zobrazowania, do systemów walki radioelektronicznej) w większości diagnozuje się sama podczas lotu i jeśli pojawia się jakiś problem, to pilot dostaje powiadomienie w systemie komputerowym samolotu. „Zdarza się, że na naprawę potrzebujemy dosłownie chwili – np. by zresetować system lub wymienić agregat, ale bywa też tak, że na znalezienie źródła problemu poświęcamy tydzień”, tłumaczy Poźniak. Do zadań tych specjalistów należy też modernizacja samolotów. Kiedy polska armia kupiła pociski JASSM, musieli zainstalować w sa- ➔



ZADANIEM KONTROLERÓW JEST KOORDY- NACJA DZIAŁAŃ MASZYNY OD MOMENTU WYKOŁOWANIA Z HANGARU, PRZEZ START, LOT, AŻ PO LĄDOWANIE



molotach odpowiednie oprogramowanie. „Oczywiście wszystko odbywa się stopniowo, maszyny nie są modernizowane w jednym czasie, bo to wiąże się z uziemieniem ich na kilka dni”, wyjaśnia oficer.

Oprócz napraw, które wynikają z bieżących usterek, trzeba również robić przeglądy samolotów. „W lotniczym żargonie nazywamy to obsługami. Są one robione po pewnym czasie eksploatacji oraz po określonej liczbie godzin lotu. Zajmują się tym głównie specjaliści z eskadry technicznej”, opowiada ppłk Ligaj. Środkami bojowymi i zapasowymi częściami „opiekują się” technicy z eskadry zabezpieczenia. Z kolei specjaliści eskadry naziemnej obsługi statków powietrznych dysponują urządzeniami, które odpowiadają m.in. za dostarczenie azotu, zasilanie i chłodzenie. Te wszystkie elementy spina eskadra wsparcia. „Można powiedzieć, że to głowa całego systemu. Służące w niej osoby prowadzą statystyki, zliczają naloty, analizują niesprawności, opracowują harmonogramy mniejszych czy większych napraw i obsług”, wylicza dowódca Grupy Obsługi Technicznej.

MISJA NA ALASCE

„Wprowadzenie F-16 do służby bardzo zmieniło pracę personelu SIL. To był skok w zupełnie inną erę”, przyznaje ppłk Ligaj. „Rozpoczęliśmy pracę w całkowicie nowych systemach. Zmienił się też sposób myślenia o samolotach. Te zmiany widać nawet w detalach: paliwa nie liczymy już w kilogramach tylko w funtach, a śrubki nie są mierzone w centymetrach, lecz w calach”, dodaje podpułkownik. Najważniejsze dla techników jest jednak to, że gdziekolwiek się pojawią z polskimi F-16, znajdą urządzenia do ich obsługi naziemnej. „To jest niezwykle popularny samolot, więc jeśli lecimy na międzynarodowe ćwiczenia, umawiamy się z technikami z innych krajów, co kto ma zabrać”, mówi ppłk Arkadiusz Ligaj. Dowódca Grupy Obsługi Technicznej przyznaje też, że początki służby F-16 w Polsce były dla techników wyzwaniem. „Pierwsza wymiana silnika była skomplikowaną operacją, dzisiaj nie stanowi już żadnego problemu i jest porównywalna z wy-

mianą innych agregatów na samolocie. Już wiele razy wymienialiśmy silniki poza granicami naszego państwa”.

Największym dotychczasowym wyzwaniem dla techników były międzynarodowe ćwiczenia „Red Flag”, które odbyły się w 2012 roku na Alasce. „Samoloty taką odległość dałyby radę pokonać, ale piloci nie mogą latać tak długo. Dlatego odbywało się międzylądowanie na wschodnim wybrzeżu USA. Tam czekali już technicy, którzy sprawdzali maszyny”, wspomina ppłk Ligaj. Do tego z efami przez całą drogę leciały cysterny z paliwem, żeby tankować w powietrzu. „To była duża operacja logistyczna”, mówi technik. Poligon, nad którym ćwiczyli polscy lotnicy, był jak 1/3 powierzchni Polski, więc było to kolejne wyzwanie. „Nigdy wcześniej moi ludzie nie podwieszali bomb, których używa się realnie w czasie zagrożenia. Dotąd używaliśmy jedynie szkolnych środków bojowych”.

Kolejnym sprawdzianem dla samolotu i techników była misja F-16 w Kuwejcie. „Najgorsza była tam dla nas wysoka temperatura powietrza. Czasami samoloty były nagrzane tak, że nie można było ich dotknąć, a co dopiero wejść do środka, by sprawdzić np. silnik. Takie temperatury nie służyły też układom elektronicznym F-16. Ale i z tym sobie poradziliśmy”, komentuje dowódca Grupy Obsługi Technicznej.

ZAPANOWAĆ NAD CHAOSEM

Samolot gotowy do startu, pilot chwytą stery. Wówczas do gry włączają się kontrolerzy ruchu lotniczego. Ich zadaniem jest koordynacja działań maszyny od momentu wykołowania z hangaru, przez start, lot, aż po lądowanie. Ludzie, którzy z wieży kontroli lotów obserwują przestrzeń powietrzną nad lotniskiem oraz pas startowy (ten w Krzesinach ma długość 2,5 km), mają zapewnić bezpieczeństwo podczas startów i lądowań statków powietrznych 24 godziny na dobę. Takich operacji w 31 Bazie Lotnictwa Taktycznego w Krzesinach odbywa się dziennie ponad 40.

Tym, co dzieje się na ziemi, zajmuje się tzw. ground controller (żołnierze posługują się angielskimi nazwami). „Wydaje zgodę na kołowanie, określa drogi, którymi sa-



W Kuwejcie najgorsza była wysoka temperatura powietrza. Czasami nagrzanym samolotów wręcz nie dało się dotknąć.

MICHAŁ ZIELIŃSKI

moloty mogą się poruszać. On też jest odpowiedzialny za każdy pojazd, który wjedzie na płytę lotniska, np. za służby porządkowe, holowniki, odśnieżarki”, wyjaśnia por. Karol Wijata, kontroler ruchu lotniczego. Od momentu startu samolot przejmują tzw. towerzy (kontrolerzy wieżowi). Zanim jednak wydadzą zgodę na start, kontaktują się z kontrolerami zbliżania (approach), którzy obraz przestrzeni powietrznej lotniska i w jego pobliżu widzą na radarach. To oni wskazują, jaki kierunek ma obrać pilot samolotu po starcie i do jakiej wysokości ma się wznosić.

Praca na wieży kontroli lotów nie należy do spokojnych, zwłaszcza gdy w tym samym czasie odbywa się dużo operacji powietrznych. Z różnych radiostacji na wieży ciągle słychać głos pilotów, prośby o zgodę na lądowanie albo start. Co chwilę ktoś odbiera telefon albo łączy się przez radiostację, np. z lotniskiem Ławica (wojsko korzysta z pomocy cywilnych kontrolerów zbliżania, którzy pracują na poznańskiej Ławicy). Jak to się dzieje, że ruch odbywa się płynnie, a w harmonogramie lotów panuje porządek? Pomagają w tym np. paski postępu lotu. Na nich zapisuje się wszystkie niezbędne informacje dotyczące lotu, zarówno samolotów startujących z lotniska, jak i tych, które mają na nim lądować, są to np.: planowana godzina przylotu, wysokość, nazwy wywoławcze, godzina startu i lądowania.

Kontrolerzy pracują w systemach dyżurowych, 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu. Jedna osoba może być na swoim stanowisku cztery godziny, następnie jest zobowiązana do godzinnej przerwy. Każdego dnia na wieży pracuje dwóch kontrolerów i asystent. „Gdy mamy tu większy ruch, np. przylatują amerykańskie statki powietrzne w ramach Aviation Detachment, załoga na dyżurze powiększa się o kolejne osoby”, wyjaśnia por. Karol Wijata.

NIESPODZIEWANI GOŚCIE Z TURCJI

Adrenalina na dyżurze? „To norma”, podkreślają żołnierze i przypominają kilka sytuacji, kiedy w powietrzu działo się bardzo dużo. Ostatnio, podczas NATO Tiger Meet. Ale gorąco w Krzesinach było już wcześniej. „Zdarzyło się coś, co zmroziło mi krew w żyłach”, opowiada kpt.

Krzysztof Jaworski, szef pionu służby ruchu lotniczego 31 BLT. „W 2006 roku wylądował nam tu... turecki samolot pasażerski. Oczywiście nie było to zaplanowane. Akurat wchodziłem na swoją zmianę, patrzę przez okno na lotnisko i widzę nadlatujący duży, biały boeing 737”, wspomina kapitan. Samolot miał wylądować na Ławicy, ale pilot najwyraźniej pomylił lotniska. „Najgorsze było jednak to, że załoga nie reagowała na nasze próby nawiązania kontaktu. Nie mieliśmy pojęcia, o co może chodzić. Przeszło mi przez myśl, by wystrzelić czerwoną racę ostrzegawczą, ale nie chciałem przestraszyć załogi, bo mogłoby to doprowadzić do tragedii. Kiedy boeing wylądował, zgodnie z procedurami „renegade” trzeba było wezwać na lotnisko żandarmerię, antyterrorystów i sprawdzić samolot wypełniony pasażerami, którzy wracali z wakacji w Turcji”, mówi kpt. Jaworski. Operacja trwała ponad trzy godziny i po sprawdzeniu maszyna odleciała na lotnisko cywilne Ławica.

Krzesińscy kontrolerzy przypominają, że swoje umiejętności zarządzania ruchem lotniczym sprawdzili także w warunkach bojowych – w Afganistanie. „Jeśli tu mamy około 40 operacji w ciągu dnia, to na lotnisku w Kabulu było ich tyle w ciągu godziny”, mówi kpt. Jaworski. „To wtedy rzuciłem palenie, bo nie miałem kompletnie na to czasu”, przyznaje oficer. Tamtejsze lotnisko miało pas startowy długości 3,5 km i znajdowało się 1000 m nad poziomem morza, latem temperatura powietrza wynosiła minimum 40°C. Obsługiwało ono zarówno cywilne, jak i wojskowe samoloty, śmigłowce i bezzałogowce. „Służbę pełniliśmy tam kilka lat, ale przed prawdziwym wyzwaniem stanęliśmy w 2009 roku. Wtedy polscy kontrolerzy dostali zadanie zarządzania ruchem lotniczym całego lotniska”, wyjaśnia kpt. Jaworski i dodaje, że zmieniali się na stanowisku co godzinę, bo w takim natłoku pracy nie mogli dłużej utrzymać odpowiedniego skupienia. „To był intensywny czas. Niekiedy działy się rzeczy, o których wołałbym nie pamiętać, np. gdy lotnisko znalazło się pod ostrzałem raketowym, a tuż przy wieży lotów stał dopiero co zatankowany boeing. Albo gdy wypuszczałem na operację samolot z żołnierzami afgańskich sił specjalnych. Kilka godzin później przyjmowałem go z powrotem. Niestety na pokładzie były ich ciała, bo wszyscy zginęli w akcji”, mówi kapitan.

Oficer przyznaje, że mimo zmęczenia kontrolerzy bardzo lubią swoją pracę. „To robota z adrenaliną, bardzo potrzebna. Czujemy odpowiedzialność za bezpieczeństwo pilotów myśliwców, załóg śmigłowców. Chcemy, żeby zawsze bezpiecznie wracali do domu”. Czy piloci doceniają ich pracę? „Oczywiście. Poznajemy się po głosie, lubimy się. Wiemy, że jesteśmy im potrzebni. Ale nigdy nie zapominamy, że to my jesteśmy dla nich. Nigdy odwrotnie”, dodaje. ■

ARMIA

/ SIŁY POWIETRZNE

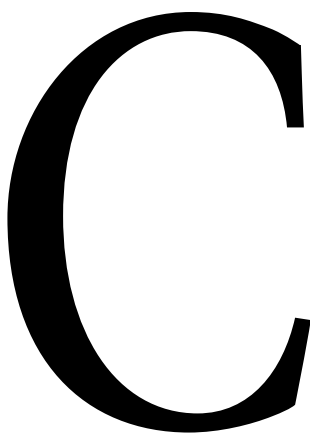
PIOTR RASZEWSKI

PIOTR RASZEWSKI

SELEKCJA DLA PILOTÓW

**Na lotnisku w Nowym Mieście
nad Pilicą Szkoła Orląt sprawdza, którzy ochotnicy
mają najlepsze predyspozycje, by stać się dobrymi
pilotami wojskowymi.**





Chcemy mieć ludzi najlepszych, którzy będą w przyszłości dobrze wykonywać swoje zadania. Lotnictwo, zwłaszcza wojskowe, potrzebuje osób, które potrafią szybko się uczyć, ale przede wszystkim dobrze latają. Piloci wojskowi muszą przecież myśleć nie tylko o samym locie, ale także o wykonywaniu zadań bojowych, co jeszcze bardziej absorbuje ich uwagę”, mówi instruktor pilot Stanisław Lizak, szef szkolenia praktycznego Akademickiego Centrum Szkolenia Lotniczego (ACSL) w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie.

ELIMINUJĄ NAJSŁABSZYCH

ACSL od dwóch lat prowadzi szkolenie sprawdzające dla kandydatów do WSOSP w specjalności pilota. To w wymiarze sześciu godzin jest przeznaczony dla osób, które po raz pierwszy siadają w samolocie w takiej roli. Z kolei dwie godziny zarezerwowano na sprawdzenie kandydatów mających już doświadczenie w pilotowaniu samolotów. Wcześniej ochotnicy mogli skorzystać z podobnych zajęć w aeroklubach, zanim zgłosili akces do dęblńskiej uczelni. Mogli, lecz nie musieli, bo lotnicze przysposobienie wojskowe (LPW) było nieobowiązkowe.

Sytuacja zmieniła się dwa lata temu, gdy ministerialne rozporządzenie wskazało, że jednym z warunków przystąpienia do egzaminu wstępnego jest pozytywne ukończenie szkolenia sprawdzającego, które będzie organizowane w WSOSP. „To rozwiązanie jest korzystne z wielu względów. Najważniejsze z perspektywy uczelni jest to, że eliminujemy tu najslabszych. Dzięki temu znacząco zmniejsza się odsetek ludzi, którzy później są odrzucani na poszczególnych etapach nauki”, wyjaśnia Stanisław Lizak i dodaje: „W tej

chwili są to wyjątki. To duża oszczędność, m.in. finansowa”.

W połowie czerwca w Nowym Mieście nad Pilicą ruszył pierwszy turnus tegorocznego szkolenia sprawdzającego. Tamtejsze lądowisko – po niedawnej reaktywacji pasa startowego i niezbędnym dostosowaniu infrastruktury lotniskowej – stwarza idealne warunki do prowadzenia takich zajęć (więcej na ten temat w artykule „Drugie życie lotnictwa”, PZ nr 7/2018). „Ze względu na charakter lotów, które wykonujemy, takie szkolenie byłoby niezwykle trudne do przeprowadzenia w Dęblinie. Tutaj mamy idealne warunki, bo dostępna jest dla nas cała przestrzeń nadlotniskowa. Wszystko, co zaplanujemy, możemy wykonywać bez żadnych przeszkód”, zwraca uwagę Stanisław Lizak. „Jesteśmy tu sami, więc mogliśmy podzielić dzień lotny na dwie zmiany. Pierwsza rozpoczęła pracę już o godzinie 5.00 odprawą przedlotową, przygotowaniem do lotu i postawieniem zadań”, opisuje szef szkolenia praktycznego ACSL-u. „Loty trwały do godziny 13.00. Wtedy swoje zajęcia zaczynała kolejna zmiana, która schodziła z lotniska o 20.30”.

SPRAWDZIAN PREDYSPOZYCJI

W tym roku podczas czterech turnusów uczelnia przetestowała umiejętności 120 kandydatów na pilotów wojskowych. Każda grupa szkoliła się według tych samych zasad, bo program odpowiada wymogom i jest zatwierdzony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Kandydaci, którzy pojawili się w Nowym Mieście nad Pilicą, przeszli najpierw badania w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej, a następnie szkolenie teoretyczne w Akademickim Centrum Szkolenia Lotniczego w Dęblinie. „Zapoznawali się tam z wymaganą częścią materiału teoretycznego, niezbędnego, by można było przeprowadzić to szkolenie sprawdzające. Wykonywali m.in. loty na symulatorze, więc już



ACSL od dwóch lat prowadzi szkolenie sprawdzające dla kandydatów do WSOSP w specjalności pilota.

CHODZI O TO, BY WYBRAĆ NAJLEPSZYCH, ABY PAŃSTWO NIE TRACIŁO NIEPOTRZEBNIE PIENIĘDZY NA KOSZTOWNE SZKOLENIE PILOTA WOJSKOWEGO

wówczas mogliśmy dokonać pierwszej oceny ich predyspozycji i to niezależnej, bo w tym wypadku to automat zliczał błędy, które popełniali kandydaci”, wyjaśnia płk pil. rez. dr Marek Bylinka, szef instruktorów szkolenia na symulatorach ACSL-u. „W Nowym Mieście przeprowadzamy zaś końcową ocenę szkolenia sprawdzającego”.

Kandydat, który nie miał doświadczenia, musiał uzyskać łączny nalot w wymiarze sześciu godzin. Do dyspozycji były samoloty treningowe Diamond DA20 i Cessna 150. „Są to maszyny ogólnie dostępne na rynku i dość ekonomiczne w szkoleniu. W porównaniu z tymi, które są używane w lotnictwie wojskowym, koszt takiego szkolenia jest znacznie niższy”, wskazuje kolejną zaletę Stanisław Lizak. Zanim jednak przyszli studenci wsiedli za stery samolotów, musieli przejść następne szkolenie. „Nasz kurs zakłada, że kandydaci muszą odbyć szkolenie z opanowania procedur związanych z lataniem w podstawowym zakresie. Dlatego zajęcia zaczynaliśmy od zapoznania ich ze statkiem powietrznym i naszą infrastrukturą oraz wszelkimi procedurami lotniskowymi i za-

sadami obowiązującymi w szkoleniu lotniczym”, wylicza Stanisław Lizak. „Chodzi o takie pełne przygotowanie do lotu”, dopowiada instruktor. Następnie kandydaci na pilotów wojskowych wykonywali loty w rejonie lotniska, podczas których zapoznawali się z ustanowionymi tu strefami, ruchem lotniczym i zasadami obowiązującymi na lądowisku.

Dopiero wtedy zaczynał się właściwy kurs, czyli nauka podstawowych elementów lotu – lot do strefy, lot prosty, wykonywanie zakrętów, wznoszenie, zniżanie i wyprowadzanie na kierunki. „Następnym etapem jest przyswajanie przez kandydatów tego, co nas w tym szkoleniu najbardziej interesuje – czyli startu, budowy kręgu nadlotniskowego i procedury lądowania. Z tym ostatnim elementem kandydaci mają zazwyczaj najwięcej kłopotów”, zdradza Marek Bylinka. „Tym bardziej interesuje nas, jak potrafią sobie z tym radzić”.

Co ciekawe, podobne odczucia mają sami uczestnicy, którzy często wskazują właśnie lądowanie jako najtrudniejszą część dęblińskiego szkolenia. „Kiedy wykonuje





Uczestnicy szkolenia wiele czasu poświęcają na analizę błędów popełnianych podczas startu i lądowania.



PIOTR RASZEWSKI (3)



W WOJSKU LOTNICTWO JEST BARDZO WYMAGAJĄCE, SKOMPLIKOWANE – DOCHODZĄ AKROBACJA CZY INNE ELEMENTY I NA KAŻDYM NASTĘPNYM ETAPIE SZKOLENIA JEST CORAZ TRUDNIEJ

się ten manewr, trzeba pamiętać o wszystkich elementach, a w głowie siedzi również to, że nie można popełnić żadnego błędu, bo grozi to poważnymi konsekwencjami”, mówi Julia Kawka z Mińska Mazowieckiego. Z kolei Aleksander Janiszewski dodaje: „Dla mnie dla odmiany najtrudniejsze były zakręty, czyli tzw. wiraż, pod kątem 360 stopni z przechyleniem 45 stopni. Przy tym manewrze trzeba uważnie pilnować wysokości, aby nie spaść lub za mocno się nie podnieść”.

CZY WIDZĄ ZIEMIĘ?

Ostatnią, czwartą częścią szkolenia jest poprawianie błędów przy starcie i lądowaniu. Kończy ją lot egzaminacyjny, po którym dokonywana jest całościowa ocena predyspozycji kandydata. „Najbardziej interesuje nas to, czy potrafią w tym dość krótkim czasie nauczyć się podstawowych procedur, chociażby czy »widzą ziemię« i czy potrafią wylądować. Jeżeli stwierdzimy, że ochotnik jest w stanie opanować te elementy, to akceptujemy jego dalsze starania o miejsce w naszej uczelni jako kandydata na pilota wojskowego”, wyjaśnia Stanisław Lizak. „Sprawdzamy umiejętności na etapie bardzo podstawowym, bo przecież nie ma tutaj szkolenia zaawansowanego. Niemniej jednak na podstawie tych najtrudniejszych elementów, czyli startu i lądowania, możemy ocenić, czy jest nadzieja na to, że dalsze szkolenie kandydata jest opłacalne”, zaznacza instruktor.

Zdarza się, że zapada negatywna decyzja. W ubiegłym roku na 150 osób, które przechodziły szkolenie, 12 zostało odrzuconych. W tym odsetek jest nieco mniejszy. Źle oceniamy tych, którzy zupełnie sobie nie radzą. Jeśli uznamy, że kandydat potrzebuje nieco więcej czasu, ale jest szansa, że sobie poradzi, nie zamykamy mu drogi”, wyjaśnia Marek Bylinka. „Trafia przecież do nas młodzież bardzo zróż-

nicowana. Wszyscy są co prawda ochotnikami i chcą się dostać do szkoły, ale jak w każdej grupie, są wśród nich pasjonaci, którzy nie widzą na tym etapie życia swej przyszłości bez lotnictwa, a są też tacy, którzy dopiero szukają drogi życiowej i chcą spróbować swych sił właśnie w lotnictwie wojskowym”, mówi szef instruktorów szkolenia na symulatorach ACSL w Dęblinie.

Pracownicy Akademickiego Centrum Szkolenia Lotniczego zaznaczają jednak, że negatywny wynik szkolenia wcale nie zamyka kandydatom drogi do zostania pilotem, a czasami pozwala uniknąć niepotrzebnych rozczarowań. „Nie mówimy im, że się nie nadają, ale że są od nich lepsi kandydaci”, wyjaśnia Bylinka. „W wojsku lotnictwo jest bardzo wymagające, skomplikowane – dochodzą akrobacja czy inne elementy i na każdym następnym etapie szkolenia jest coraz trudniej. Dlatego zakładamy określony poziom predyspozycji i szukamy ludzi, którzy je mają. Chodzi przecież o to, by wybrać najlepszych, aby państwo nie traściło niepotrzebnie pieniędzy na kosztowne szkolenie pilota wojskowego”.

SIERŻ. MARCIN ŁUKASZUK



Data i miejsce urodzenia:

8 grudnia 1982 roku,
Drezdenko.

W wojsku

służył od:
2005 roku.

Edukacja

wojskowa: Szkoła
Podoficerska
Wojsk Lądowych
w Poznaniu.

Zajmowane stanowisko:

zastępca dowódcy
plutonu w 1 Batalionie
Piechoty Zmotoryzowanej
„Ziemi Rzeszowskiej”
w 17 Wielkopolskiej
Brygadzie Zmechanizo-
wanej w Międzyrzeczu.

ZOSTAŁEM ŻOŁNIERZEM, BO:

marzyłem o tym już w dzieciństwie. Gdy dorosłem, chciałem służyć mojej ojczyźnie. Zawsze byłem patriotą, chciałem jeździć na misje wojskowe. Od najmłodszych lat interesowała mnie także broń. Służba w wojsku sprawia, że jestem szczęśliwym człowiekiem.

MOJE NAJWIĘKSZE OSIĄGNIĘCIE:

wewnętrzna siła. Dzięki niej po każdym upadku wstaję, otrępuję kurz z ubrania i z uśmiechem idę przed siebie.

PRZEŁOMOWE WYDARZENIE W ŻYCIU:

poznanie mojej żony, z którą mam dwie wspaniałe córki. To one dają energię do działania w każdym aspekcie mojego życia.

MISJE I ĆWICZENIA:

służyłem na VI i IX zmianie PKW Afganistan. Ponadto brałem udział w różnych ćwiczeniach, m.in. „Slovak Shield”, „Dragon”, „Anakonda”. Byłem także w składzie Grupy Bojowej UE w 2012 roku, a trzy lata później w Siłach Odpowiedzi NATO. Dwukrotnie uczestniczyłem w zawodach użyteczno-bojowych plutonów wojsk zmotoryzowanych. I dwa razy mój pluton wygrał tę rywalizację.



PO SŁUŻBIE ODRESTAUROWU-
JĘ ZABYTKOWE AUTO:
PORSCHE 924 Z 1980 ROKU.

HOBBY:



motoryzacja



sport



OPRAC. MAGDALENA KOWALSKA - SENDEK
FOT. ARCH. M. ŁUKASZUKA

SZTUKA ZAWIERANIA PRZYJAŹNI

Z Andrzejem Fałkowskim

**o meandrach wojskowej dyplomacji i trudnych negocjacjach
podczas szczytów NATO rozmawia Łukasz Zalesiński.**

Wspominał Pan kiedyś, że przez ostatnie lata był raczej gościem we własnym domu.

No tak. Na czterech misjach za granicą spędziłem 14 lat. W Brukseli służyłem na trzech różnych stanowiskach z przerwami na służbę w kraju. Ostatnio przez blisko cztery lata byłem polskim przedstawicielem wojskowym przy komitetach wojskowych NATO i Unii Europejskiej w Brukseli. Do tego doszła jeszcze sprawowana przez dwa lata funkcja attaché obrony przy Ambasadzie RP w Waszyngtonie. A gdyby doliczyć do tego delegacje, wyjazdy na kursy czy wykłady, wychodzi, że przez ten czas siedziałem w samolocie około 500 razy... Teraz od trzech miesięcy jestem w domu.

Dlatego każdego dnia od rana śledzi Pan media...

Oczywiście. Robię tak, bo mnie to po prostu interesuje.

Nawyk dyplomaty?

Nie wiem. Nie jestem zawodowym dyplomata. Według mnie dyplomacja wojskowa ma tyle wspólnego z dyplomacją, co muzyka wojskowa z muzyką.

Ale dlaczego?

Choćby dlatego, że żołnierze grają w otwarte karty. Kiedy spotykałem się w Brukseli z przedstawicielami przy

komitetach wojskowych NATO czy UE, nasze stanowiska były przedstawiane zawsze w prosty, jasny sposób, podczas gdy te wypracowane przez dyplomację cywilną były daleko bardziej zawoalowane, opakowane w język, który uwzględnia meandry międzynarodowych relacji. Do tego rekomendacje wojskowe, choć brane pod uwagę, nie zawsze materializowały się w postaci decyzji politycznych. NATO to pakt oparty na dwóch nogach: politycznej oraz wojskowej. I ta druga, wbrew temu, co się powszechnie uważa, jest krótsza. Ostatnie słowo w NATO zawsze należy do polityków. Ale to w sumie dobrze, bo cywilna, demokratyczna kontrola nad wojskiem jest przecież potrzebna, by hamować zapędy niektórych generałów...

A jak Pan w ogóle trafił do tego świata?

Pod koniec lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku byłem wicedyrektorem departamentu ekonomicznego w MON-ie. Polska akurat negocjowała warunki członkostwa w NATO i okazało się, że w Brukseli jest potrzebny ktoś do spraw związanych właśnie z kwestiami ekonomicznymi. Zostałem oddelegowany do MSZ, by wkrótce objąć stanowisko radcy w Polskim Przedstawicielstwie przy NATO i Unii Zachodnioeuropejskiej, taka bowiem nazwa obowiązywała przed naszym wejściem do NATO.

ARCH. A. FAŁKOWSKIEGO



Od tego czasu minęły dwie dekady. Ale kiedy weźmiemy pod uwagę, jak zmieniła się sytuacja na świecie, to można chyba mówić o latach świetlnych?

Kiedy rozpoczynałem służbę w Brukseli, przy stole obrad zasiadali przedstawiciele 16, a nie 29 państw. Łatwiej było się dogadać. Samo NATO zwycięsko wyszło z zimnej wojny. Nastął czas poszukiwania własnej tożsamości, operacji poza artykułem 5, zaangażowania w Afganistanie, Bośni czy Kosowie. I nagle, za sprawą Rosji, wszystko się zmieniło.

Rok 2014 aneksja Krymu. Pan znów jest w Brukseli jako MILREP.

Kiedy wyjeżdżałem do Brukseli, kryzys dopiero się zaczynał. Pewne było, że Rosja nie blefuje, jasne się więc stało, że teraz jakiś ruch musi wykonać NATO. Przywódcy sojuszu akurat sposobili się do szczytu w walijskim Newport. Zgodnie z pierwotnymi założeniami miało to być rutynowe spotkanie, podsumowujące misję ISAF w Afganistanie, jednak rosyjska aktywność całkowicie zmieniła jego kierunek. W Newport nastąpiła istotna korekta natowskiego modus operandi. Powstał pakiet reform, które miały stanowić odpowiedź na agresywną politykę Moskwy.

Zwiększone zostały Siły Odpowiedzi NATO, czyli NRF, powstały siły natychmiastowego



WIZYTÓWKA

GEN. BRONI ANDRZEJ FAŁKOWSKI

Służbę rozpoczynał w 3 Pułku Zabezpieczenia Dowództwa Marynarki Wojennej w Gdyni. W 1998 roku został radcą w Stałym Przedstawicielstwie przy NATO i Unii Zachodnioeuropejskiej w Brukseli. Potem był zastępcą dyrektora Międzynarodowego Sztabu Wojskowego NATO ds. Logistyki i Zasobów w Brukseli, attaché obrony, wojskowym, morskim i lotniczym przy polskiej ambasadzie w Waszyngtonie, a w latach 2014–2018 polskim przedstawicielem wojskowym przy NATO i UE w Brukseli.

reagowania, czyli VJTF, z tzw. szpicą, utworzono NFIU – sześć jednostek integracyjnych, które w razie potrzeby mają koordynować działania sił wzmocnienia. Przywódcy sojuszu zmienili podejście do planowania ewentualnościowego, do tego doszły pierwsze próby definiowania wojny hybrydowej. A definiować to znaczy dostrzegać i rozumieć zagrożenie. Podniesiony został status Wielonarodowego Korpusu Północno-Wschodniego w Szczecinie – z gotowości niskiej na wysoką. Po raz kolejny padła deklaracja, że państwa członkowskie NATO będą przeznaczać po 2% PKB na obronność. No i sojusz zadeklarował wsparcie dla Ukrainy. Były to jeszcze zmiany nieśmiałe, ale NATO wyraźnie zaczęło wracać do korzeni. Następowła zmiana mentalności po 20 latach samospokojenia iluzoryczną, jak się okazało, pauzą strategiczną.

Ale szczyt w Newport stanowił zaledwie pierwszy krok.

Tak, tendencja zapoczątkowana w Walii była kontynuowana podczas szczytu warszawskiego. Goszczący u nas przywódcy ustalili, że wojska NATO pojawią się w krajach bałtyckich i na wschodzie naszego kraju w ramach wzmocnionej stałej obecności, czyli eFP, że w Elblągu powstanie wielonarodowe dowództwo sojuszu. W Polsce rotacyjne stacjonowanie rozpoczęła amerykańska Pancerna Brygadowa Grupa Bojowa, czyli ABCT, sojusz dał zielone światło dla Czarnogóry, wsparł aspiracje Gruzji, zadeklarował dalszą pomoc dla Ukrainy, zapowiedział podjęcie walki z Państwem Islamskim i dalszą obecność w Afganistanie oraz Iraku. W Warszawie zapadły również inne decyzje, którym nie poświęca się może tak wiele uwagi, ale są nie mniej istotne. Mam tu na myśli choćby uznanie cyberprzestrzeni za domenę operacyjną. Natowscy decydenci bardzo mocno zaakcentowali, że kluczową dla sojuszu sprawą jest zasada obrony kolektywnej, którą można streścić w słowach „jeden za wszystkich, wszyscy za jednego”. Dla nas oczywiście najważniejsze było amerykańskie zaangażowanie na wschodniej flance...

Tym procesom przyglądał się Pan z bardzo bliska. Jaki był Pana udział w decyzjach, które zapadły w Newport i Warszawie?

Jeśli założyć, że w wojsku operujemy kategoriami zero-jedynkowymi, to ten udział był rów-

Musimy budować własny potencjał, by od sojuszników nie tyko brać, ale na rzecz tej natowskiej układanki przez cały czas kontrybuować

ny zeru. Może to brzmi przewrotnie, ale trzeba mieć świadomość obowiązujących w NATO mechanizmów decyzyjnych. Szczyt to nic innego, jak Rada Północnoatlantycka w formule przywódców państw. I to właśnie oni podejmują kluczowe decyzje. Ten moment jest poprzedzony szeregiem negocjacji i spotkań w tzw. formacie ministrów spraw zagranicznych, obrony, ambasadorów czy szefów sztabów generalnych państw-członków. Komitet wojskowy NATO, w którego skład wchodziłem jako przedstawiciel szefa Sztabu Generalnego WP, prowadził rozmowy, oczywiście zgodnie z instrukcjami z najwyższych szczebli wojskowych państw członkowskich. Ja starałem się wykonywać instrukcje z kraju w czasie negocjacji przedszczytowych. Na koniec daliśmy szereg rekomendacji stronie politycznej NATO do wypracowania ostatecznych decyzji przez głowy państw i rządów już w Warszawie. Wymagało to wielu zabiegów bilateralnych i wielostronnych. Konieczne były intensywne negocjacje, budowanie koalicji, czy wręcz – kolokwialnie mówiąc – targi na poziomie Kwatery Głównej, a także politycznym – rządowym i dyplomatycznym.

A jak duże znaczenie w tej układance mają znajomości, sympatie i przymioty osobiste?

Ogromne. Tutaj obowiązują takie same zasady, jak w biznesie: „nie ma chemii, nie ma rozwiązań”. Pan zna określenie „partnership for

peace”, czyli „partnerstwo dla pokoju”? Myśmy ukuli swoje: „eating for peace” – „jedzenie dla pokoju”. Kiedyś nawet policzyliśmy w przedstawicielstwie, w ilu lunchach, przyjęciach i kolacjach brałem udział w trakcie służby w Brukseli. Dziś już nie pamiętam tej liczby, ale proszę mi wierzyć, było tego naprawdę sporo. Oczywiście nie jest tak, że rozmawia się wtedy jedynie o interesach. Jednak dyplomacja to sztuka zaprzyjaźniania się. A przyjaźnie, sympatie mogą się przydać przy stole negocjacyjnym. Kiedy się kogoś zna i lubi, łatwiej przekonać go do swoich racji. Można nawet poprosić, by w momencie omawiania ważnego dla naszego kraju tematu nie stawiać spraw na ostrzu noża... Nie było zbyt wiele czasu na nudę.

Czy Polska rzeczywiście może mówić o sukcesie warszawskiego szczytu NATO?

Jak najbardziej. Udało nam się wynegocjować wiele, ponieważ mieliśmy na stole trochę żetonów, którymi umiejętnie zagraliśmy. Przede wszystkim pokazaliśmy, że nie jesteśmy tylko petentem i możemy całkiem sporo wnieść do wspólnej polityki obronnej. Nawiasem mówiąc, nie było łatwo uzgodnić szczegóły związane ze stacjonowaniem wojsk sojuszu w Polsce i krajach bałtyckich. Trudności dotyczyły zwłaszcza wyłonienia tzw. państw ramowych, czyli liderów projektu w poszczególnych krajach. Wielka Brytania zgodziła się przyjąć tę rolę w Estonii. Ale już w przypadku Litwy, gdzie stacjonują Niemcy, sprawa okazała się bardzo delikatna ze względu na zaszczości historyczne i na niemiecką konstytucję, której zapisy komplikują kwestie zaangażowania Bundeswehry poza granicami kraju. Duży problem mieliśmy także z Łotwą. Logika wskazywałaby, że rolę państwa ramowego powinny tam przyjąć Francja albo Włochy, czyli europejscy potentaci. Tymczasem ani jedni, ani drudzy się do tego nie kwapili. Wreszcie, pewnie za namową Stanów Zjednoczonych, zadania tego podjął się kraj pozaeuropejski – Kanada. A potem, mówiąc obrazowo, szkielet ten zaczął być obudowywany przez inne państwa. Dlatego w naszej grupie bojowej, oprócz Amerykanów, mamy wojska z Rumunii, Chorwacji i Wielkiej Brytanii. Wzmocnienie wschodniej flanki to długie i pracochłonne godziny spędzone przy stołach obrad i na rozmowach mniej oficjalnych... Na wielu szczeblach rządowych, dyplomatycznych i wojskowych. Podsumowując ostatnie szczyty NATO, powiem, że możemy mieć do czynienia z klasyczną triadą. W Newport zapoczątkowany został pewien nowy lub odświeżony trend, w Warszawie nastąpiło jego rozwinięcie, w Brukseli, wypadłoby postawić kropkę nad „i”...

Właśnie, jak podsumowałby Pan zakończony niedawno szczyt NATO?

W Brukseli raczej nie było fajerwerków, chociaż podjęto szereg wcześniej przygotowanych decyzji. Cztery razy 30, czyli 30-dniowa gotowość, 30 batalionów, 30 eskadr i 30 okrętów, ponadto zmiana struktury oraz utworzenie dwóch dowództw: tyłowego w Ulm i morskiego w Norfolk w ramach struktury sił NATO. Dalsze zmiany struktur są jeszcze rozpracowywane przez planistów i w trakcie bilateralnych negocjacji. Dodatkowo nastąpiły ponowne próby wyciśnięcia więcej pieniędzy na siły zbrojne poszczególnych państw sojuszu. Kilka krajów znalazło się na cenzurowanym albo zostały poddane otwartej krytyce czy wręcz ostracyzmowi. Obie metody, mówiąc eufemistycznie, są dyplomatycznie problematyczne. W sumie można mówić o wielu istotnych posunięciach, stanowiących kontynuację wcześniejszych tendencji. O wiele ważniejsze jest to, co ustalono w kuluarach, w czasie spotkań na najwyższym szczeblu, w różnorodnych konfiguracjach narodowych. O tych, również ważnych – jeśli nie ważniejszych – jak sam szczyt, porozumieniach będziemy się dowiadywać zapewne już w niedalekiej przyszłości. Wśród nich mam nadzieję na decyzję o stacjonowaniu wojsk również i u nas. Nie należy też zapominać o innym szczycie: Trump – Putin. To jest system naczyń połączonych.

Jaka więc przyszłość nas czeka?

Mówienie o niej przypomina trochę wróżenie z fusów, ponieważ sytuacja zmienia się bardzo dynamicznie. Kto jeszcze kilka lat temu przypuszczałby, że Rosja zdecyduje się zagarnąć Krym, a prezydent Stanów Zjednoczonych zasiądzie przy jednym z stołów z przywódcą Korei Północnej? Nie spodziewałbym się jednak fajerwerków, na przykład otwartej konfrontacji zbrojnej pomiędzy NATO a Rosją. Wystarczy spojrzeć na potencjały obydwu stron. 29 państw sojuszu to łącznie około miliarda obywateli. Rosja ma ich 143 miliony. Natowskie armie dysponują 3,2 mln żołnierzy, podczas gdy Rosja ma ich mniej więcej 800 tys. NATO wydaje dziesięciokrotnie więcej na obronność, a zrzeszone w nim kraje wytwarzają połowę światowego PKB. Oczywiście do podjęcia kluczowych decyzji w Rosji wystarczy jedna osoba, u nas musi się dogadać 29 przywódców, ale już sam fakt, że tylu ich spotyka się w jednym miejscu, by wspólnie radzić, ma w sobie potężny potencjał odstraszania. Erozja, która w związku z brexitem nastąpiła w Unii Europejskiej, nie może się powtórzyć w sojuszu. A Polska? Powinna dbać o swoją pozycję w NATO, ale też przez cały czas pamiętać o artykule 3, w którym mowa o obronie własnego terytorium. Musimy budować własny potencjał, by od sojuszników nie tylko brać, ale też na rzecz tej natowskiej układanki przez cały czas kontrybuować. ■

➤ Więcej o szczycie NATO na str. 104



W CHMURACH Z

EWA KORSAK, MAGDALENA KOWALSKA-SENDEK

**Podchorążowie Wojskowej Akademii Technicznej
uczyli się skakania ze spadochronem od najlepszych.
Specjalnie dla nich kurs przygotowali i poprowadzili
ekszołnierze jednostki specjalnej.**

Szkolenie w tunelu aerodynamicznym, pięć skoków AFF (Accelerated Free Fall) z 4 tys. m i siedem samodzielnych – w Wojskowej Akademii Technicznej po raz pierwszy w historii podchorążowie przeszli szkolenie spadochronowe. Poprowadzili je byli żołnierze Jednostki Wojskowej GROM. Po zakończeniu kursu podchorążowie mogą skakać samodzielnie, choć pod opieką instruktora.

Dwóch z nich już przeszło selekcję i niebawem rozpocznie służbę w wojskach specjalnych. Zgodnie z przepisami przyszli porucznicy będą jeszcze musieli wykonać m.in. pięć skoków na spadochronie desantowym (okrą-

głym), by uzyskać tytuł skoczka wojsk powietrznodesantowych. Zostaną natomiast zwolnieni ze szkolenia AFF.

POMYSŁY Z ANNAPOLIS

Na pomysł stworzenia sekcji spadochronowej w Wojskowej Akademii Technicznej wpadł Dariusz „Bejce” Bojsza, skoczek ze spadochronowego zespołu akrobacyjnego Sky Magic, były lotnik 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” i absolwent WAT-u. Przyznaje, że do działania zainspirował go syn. „Jest podchorążym WAT-u, ale od dwóch lat uczy się w Akademii Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych w Annapolis. Kiedy



Na pomysł stworzenia sekcji spadochronowej w WAT wpadł Dariusz Bojsza, skoczek ze spadochronowego zespołu akrobacyjnego Sky Magic, były lotnik 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” i absolwent WAT-u.

SEKCJA SKOKÓW SPADOCHRONOWYCH WOJSKOWEJ AKADEMII TECHNICZNEJ MA BYĆ ELITARNA, DLA WYBRANYCH PODCHORAŻYCH

GROMEM

ARCHIWUM PRYWATNE

opowiadał mi o tym, jakie możliwości mają tamtejsi kadeci, zacząłem się zastanawiać, jak stworzyć je u nas. Postanowiłem działać”, wspomina Bojsza. Ponieważ od lat był związany ze środowiskiem spadochroniarskim, to właśnie w tej dziedzinie znał ludzi, którzy mogliby razem z nim realizować pomysł szkolenia w systemie AFF dla podchorążych. „Tu pojawia się postać Arka Majewskiego, który jest jednym z najlepszych skoczków spadochronowych w Polsce, i bez niego nie odważyłbym się zorganizować szkolenia”, mówi Dariusz Bojsza.

Arkadiusz „Maya” Majewski, były żołnierz Jednostki Wojskowej GROM oraz zdobywca dwóch rekordów Europy w skoku ze spadochronem ze stratosfery, zgodził się przygotować program, znaleźć instruktorów i poprowadzić kurs. „Szacowaliśmy, że potrzebujemy 120 tys. zł”, przyznaje Bojsza, któremu ideą wsparcia szkolenia udało się zarazić innych. Kurs sfinansowali Dariusz Bojsza, Piotr Feliks Beaupré, kierowca rajdowy i przedsiębiorca, Piotr „Pitero” Piotrowski, skoczek spadochronowy Sky Magic i manager, oraz Zbigniew Bojsza, manager. Mamy nadzieję, że dołączą do nas przedsiębiorcy, którzy wesprą kolejne szkolenia”, zaznacza Bojsza.

W przyszłości ciężar finansowania ma przejąć Fundacja „Teraz Wojsko Polskie”, której założycielem jest Piotr Feliks Beaupré. „Jego celem jest działanie na rzecz wzmocnienia obronności kraju i jednoczenie w tym wysiłku przedsiębiorców polskich w kraju i za granicą”, wyjaśnia Dariusz Bojsza, pomysłodawca powołania fundacji.

CZAS NA POWIETRZE

Decyzję o stworzeniu sekcji skoków spadochronowych Wojskowej Akademii Technicznej (S3WAT) wydała w grudniu 2017 roku Wojskowa Akademia Techniczna. Pierwsi uczestnicy szkolenia spadochronowego zostali wyselekcjonowani z sekcji WAT-u „Woda. Ląd. Powietrze”. „Na własną rękę szukali sposobów, by się szkolić i rozwijać swoje umiejętności. Jeśli chodzi o wodę i ląd, dawali radę. Gorzej było z aktywnościami w powietrzu”, mówi Bojsza.

Arkadiusz Majewski założył, że sekcja skoków spadochronowych ma być elitarna i że będą mogli się do niej dostać wybrani podchorążowie. Wymagania to m.in. świetne wyniki sportowe oraz oceny na studiach. Do pierwszej edycji kursu zakwalifikowało się 12 osób. Zajęcia rozpoczęły się od teorii oraz szkolenia naziemnego. „Na wykładach instruktorzy omawiali konstrukcję i zastosowanie sprzętu spadochronowego, procedury obowiązujące na pokładzie samolotu, sam przebieg skoku i technikę lądowania. Wykładowcy mówili też o ograniczeniach i możliwościach organizmu skoczka oraz o procedurach awaryjnych”, mówi jeden z kursantów.

Potem żołnierze przez dwa dni szkolili się w tunelu aerodynamicznym. Każdy z nich spędził w nim 40 minut. „To bardzo dużo czasu jak na przygotowanie tylko do skoków AFF. Zwykle w szkoleniu tunelowym żołnierze wojsk specjalnych spędzają podobną ilość czasu, ale mają zdecydowanie więcej zadań do wykonania, np. przygotowanie do skoków ze sprzętem bojowym. Tu natomiast miałem do czynienia z osobami, które nie są ani tak wyselekcjonowane, ani doświadczane”, wyjaśnia „Maya”. W tunelu kursanci uczyli się, jak przyjąć odpo-



wiednią sylwetkę podczas swobodnego spadania oraz jak manewrować ciałem. Ćwiczyli też otwieranie spadochronu, kontrolowanie wysokości oraz procedury związane z sytuacjami awaryjnymi przy dużej prędkości.

Kolejnym etapem nauki były skoki ze spadochronem na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego w Chrcyninie. „Kursanci skakali z wysokości 4 tys. m z samolotu Cessna 208B. Pojechaliśmy tam od razu po ćwiczeniach w tunelu. Bo kiedy jedno szkolenie następuje zaraz po drugim, efekty są najlepsze”, wyjaśnia ekszołnier GROM-u.

W pierwszym skoku kursantowi towarzyszyło dwóch instruktorów, w kolejnym już tylko jeden. Wtedy jeden ze studentów się wycofał. „Miał duże obawy przed skokiem. Poprosiłem go, by się zastanowił, czy jest w stanie skakać, ale kiedy widziałem, że nie może podjąć żadnej decyzji, uznałem, że to miejsce nie dla niego. Tu nie może być wątpliwości, bo w przeciwnym razie można wpaść w panikę, stać się zagrożeniem dla siebie i innych. A przecież powietrze nie musi być żywiołem każdego z nas”, mówi Majewski.

Podczas kolejnych skoków podchorążowie uczyli się obrotów w płaszczyznach poziomej i pionowej oraz przemieszczania w poziomie (przy swobodnym spadaniu). Jak podkreśla były gromowiec, w metodzie AFF nie chodzi o to, by ktokolwiek nauczył się robić w powietrzu salta. „Na to przyjdzie czas później. Teraz chodzi wyłącznie o to, by kursanci opanowali wyskakiwanie z samolotu, kontrolowanie wysokości, otwieranie spadochronu, wyprowadzanie z niestabilności, manewrowanie spadochronem oraz lądowanie”, wyjaśnia instruktor. Ostatni skok był dla podchorążych egzaminem.

W AFF ważną rolę odgrywa instruktor. „Założenie jest takie, że jeden instruktor opiekuje się swoim uczniem od początku kursu do jego zakończenia”, mówi Arkadiusz Majewski. Wyjaśnia, że chodzi o dokładne poznanie umiejętności technicznych, ale też predyspozycji psychicznych skoczka. Instruktor musi wiedzieć, na co stać jego ucznia i jak do niego dotrzeć, by wszystko poszło zgodnie z planem. „Kontroluje to, czy psychika dogania umiejętności. W tunelu można być świetnym, ale gdy przychodzi zmierzyć się z wielką przestrzenią



„Założenie jest takie, że jeden instruktor opiekuje się swoim uczniem od początku do końca kursu”, mówi Arkadiusz Majewski.

JEDENASTU KANDYDATÓW ZAKOŃCZYŁO KURS Z SUKCESEM. DWÓCH Z NICH BĘDZIE SŁUŻYĆ W WOJSKACH SPECJALNYCH

i wyskoczyć z samolotu... bywa różnie, mimo że są odpowiednie umiejętności”, opowiada „Maya”. Kadre instruktorów prowadzących kurs stanowili tylko byli żołnierze Jednostki Wojskowej GROM. „Mam do nich bardzo duże zaufanie i wiem, że potrafią szkolić tak, jak trzeba”, mówi Majewski.

Jedenastu kursantów zakończyło szkolenie z sukcesem. Dwóch z nich będzie służyć w wojskach specjalnych. „W przyszłości będę też sprawdzać kondycję psychiczną kandydatów. Nie ukrywałem nigdy, że będę tu szukał ludzi, którzy zasilą jednostki specjalne. A żeby wyłowić tych, którzy się do tego nadają, selekcja musi obejmować nie tylko kondycję fizyczną, ale też profil psychologiczny”, przyznaje „Maya”.

SZKOLENIE Z AMERYKANAMI

Dariusz Bojsza i Arkadiusz Majewski planują kolejne szkolenie dla podchorążych z Wojskowej Akademii Technicznej. Oprócz tego w 2019 roku ma się odbyć ponaddwutygodniowe szkolenie spadochronowo-strzeleckie z amerykańskimi kadetami wojskowych uczelni. Od roku prowadzone były rozmowy na ten temat z komendantem Akademii Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych. „Na jego zaproszenie, razem z jednym z instruktorów oraz podchorążym z WAT-u polecieliśmy do USA, by porozmawiać o szczegółach. Czy przedsięwzięcie dojdzie do skutku? Prognozy są bardzo optymistyczne”, mówi Majewski. Do Polski miałyby przylecieć kilkudziesięciu kadetów z wojskowych uczelni. Byli żołnierze GROM-u mieliby ich szkolić w spadochroniarstwie i strzelectwie. „Bardzo mi zależy, aby robili to ludzie, którzy wywodzą się z tej jednostki. Ona jest znana na całym świecie i budzi olbrzymie zaufanie”, mówi Dariusz Bojsza. W czasie treningów i szkoleń będą również elementy sportowej rywalizacji. „Przedsięwzięcie będzie miało co najmniej dwa wymiary. Pierwszy – szkoleniowy. Ale dla mnie ważny jest też ten drugi: by nasi podchorążowie nawiązywali relacje interpersonalne z kadetami ze Stanów Zjednoczonych. Mam nadzieję, że wykorzystają to, kiedy być może spotkają się w strukturach natowskich. Będzie im wówczas na pewno łatwiej wspólnie służyć”, mówi Bojsza. ■



PGZ

POLSKA GRUPA ZBROJENIOWA



DOMENA LĄDOWA



DOMENA BRONI I AMUNICJI



DOMENA C⁴ISR



DOMENA LOTNICZA



DOMENA MORSKA

**SPRAWDZONE ROZWIĄZANIA
DLA SIŁ ZBROJNYCH**

www.pgzsa.pl

MAŁGORZATA SCHWARZGRUBER

Wiatr lubi skoczkiem zakręcić

Żołnierze z taktycznych zespołów wsparcia CIMIC muszą przejść szkolenie spadochronowo-desantowe, aby w przyszłości sprawnie wykonywać swoje zadania.

Urodziłem się kierowcą, a zostałem spadochroniarzem”, mówi st. szer. Krzysztof Michałek z Centrum Przygotowań do Misji Zagranicznych w Kielcach. Dlatego gdy 6 Brygada Powietrznodesantowa wyrusza na ćwiczenia, on pakuje sprzęt i wraz z kolegami jedzie do Krakowa na szkolenie poligonowe.

WYJAŚNIONA ZAGADKA

Co łączy żołnierzy kieleckiego Centrum ze spadochroniarzami? Na co dzień służą w jednostce, która szkoli żołnierzy wyjeżdżających na misje, obserwatorów wojskowych, członków organizacji proobronnych, korespondentów wojennych i – jak podkreśla jej komendant płk Paweł Chabielski – jest jedynym w Siłach Zbrojnych RP ośrodkiem, który specjalizuje się w tematyce współpracy cywilno-wojskowej (CIMIC).

Oficer prasowy Centrum por. Katarzyna Rzadzowska wyjaśnia: „Jesteśmy jednostką organizującą i wspomagającą proces szkolenia żołnierzy na potrzeby operacji poza granicami państwa. Wspieramy również działania dowódcy generalnego rodzajów sił zbrojnych, wydzielając w razie potrzeby odpowiednio przygotowane pododdziały CIMIC, taktyczne zespoły wsparcia współpracy cywilno-wojskowej, które w struktu-

rze Centrum znajdują się także w Grupie Brygadowych Specjalistów na Wydziale CIMIC. Współpracują one m.in. z 6 Brygadą Powietrznodesantową, a od tego roku także z 25 Brygadą Kawalerii Powietrznej. Jeśli brygada wyjeżdża na ćwiczenia, taki zespół jedzie wraz z nią”.

Żołnierze 6 i 25 Brygady wykonują skoki ze spadochronem, desantują się z różnej wysokości z pokładów samolotów i śmigłowców. Towarzyszący im żołnierze z taktycznych zespołów wsparcia muszą dotrzymać im kroku, czyli także skakać. Podczas ćwiczeń mają do wykonania własne zadania, ale są traktowani bez taryfy ulgowej.

Przygotowania do skoków żołnierze wchodzący w skład taktycznych zespołów wsparcia rozpoczęli w 2017 roku. Przeszli badania lekarskie, wykonali normy z WF-u dla pododdziałów desantowo-szturmowych, odbyli podstawowy kurs spadochronowo-desantowy i zostali dopuszczeni do skoków. Kpt. Jacek Piwowarczyk kieruje jednym z zespołów taktycznych, który wspiera 6 Brygadę Powietrznodesantową. Spadochroniarzem został niedawno. Ukończył kurs podstawowy i uzyskał tytuł skoczka spadochronowego.

„Aby wypełniać nasze zobowiązania wobec 6 i 25 Brygady, musimy wykonywać skoki. Trudno wspierać dowódcę na odległość albo



jechać za nim samochodem, skoro w tym wypadku sposobem na wejście do walki jest desant spadochronowy”, mówi mjr Hubert Kosycarz, dowódca Zespołu Wsparcia CIMIC. Większość żołnierzy, którymi dowodzi, ma już tytuły skoczków spadochronowych.

WSPARCIE DLA DOWÓDCY

St. szer. Krzysztof Michałkiewicz, kierowca w Centrum, 22 miesiące spędził w Afganistanie, był także na jednej

ŻOŁNIERZE Z TAKTYCZNYCH ZESPOŁÓW WSPARCIA PODCZAS SKOKÓW SĄ TRAKTOWANI BEZ TARYFY ULGOWEJ

zmianie PKW w Kosowie. Na tej ostatniej misji podczas rozmów z mieszkańcami mógł wykorzystać to, czego nauczył się na zajęciach ze świadomości międzykulturowej. Doświadczenie na zagranicznych operacjach zdobył także kpt. Jacek Piwowarczyk, który w latach 2012–2013 uczestniczył w misji ISAF w Afganistanie wraz z 6 BPD i 12 BZ jako żołnierz taktycznego zespołu wsparcia (Tactical Support Team – TST) CIMIC oraz w 2015 i 2017 roku w Kosowie w składzie zespołu łącznikowo-monitorującego (Liaison Monitoring Team – LMT).

„W Afganistanie wykonywaliśmy zadania typowe dla podmiotów zajmujących się współpracą cywilno-wojskową, w Kosowie zaś, dzięki kontaktom z przedstawicielami lokalnej administracji, organizacjami rządowymi czy pozarządowymi, dostarczaliśmy do regionalnego dowództwa połączonego (Joint Regional Detachment – JRD) informacje o sytuacji społecznej, ekonomicznej i bezpieczeństwa w poszczególnych rejonach odpowiedzialności”, mówi kpt. Piwowarczyk.

Zespoły CIMIC wspierają dowódców w kontaktach z władzami samorządowymi, zbierają informacje o lokalnym środowisku, w którym będą działać żołnierze: o administracji czy zróżnicowaniu etnicznym i wyznaniowym. Nie jest im obca sztuka negocjacji, znają międzynarodowe prawo humanitarne konfliktów zbrojnych oraz wiedzą, jak należy chronić dobra kulturowe.

Tę wiedzę sprawdzają w praktyce. Mjr Kosycarz opowiada, jak podczas ćwiczeń „Dragon '17” 6 Brygada



AGATA NIEMIJSKA / 6 BPD



AGATA NIEMIJSKA / 6BPPD

SZKOLENIE SPADOCHRONO- WE ZWIĘKSZA WYTRZYMAŁOŚĆ FIZYCZNĄ I PSY- CHICZNĄ ŻOŁNIE- RZY, LEPIEJ RADZĄ SOBIE ONI ZE STRESEM

została przerzucona na lotnisko w Szymanach. Żołnierze znaleźli się w rejonie kontrolowanym przez przeciwnika. Mieli za zadanie opanować przyczółek i rozpocząć rozmowy z lokalnymi władzami. „Dowódca brygady był zajęty działaniami kinetycznymi, my natomiast nawiązaliśmy kontakty z miejscowymi. Rozmawialiśmy z nimi, aby uniknąć konfliktowych sytuacji, np. blokady drogi przez uchodźców”, wyjaśnia mjr Kosycarz. Jeśli zespół nie melduje o żadnych problemach, oznacza to, że dobrze wykonał zadanie.

St. szer. Krzysztof Michałkiewicz wrócił do skoków po ponad 20 latach. Gdy odbywał zasadniczą służbę wojskową w 16 Batalionie Powietrznodesantowym, oddał siedem skoków – skakał nocą, z zasobnikiem, a także z bronią. Dziś ma na koncie już 15 skoków – aby zachować miano czynnego spadochroniarza, musi oddać pięć skoków rocznie. W 2017 roku cztery razy skakał na Pustyni Błędowskiej i raz na lotnisku w Pobiedniku koło Krakowa.

„Pobiednik to małe lotnisko”, opowiada st. szer. Michałkiewicz. „Nie ma utwardzonego pasa startowego, lecz trawiasty”. Żołnierze desantują się więc nie jak zazwyczaj, z pokładu casy, lecz z bryzy lub ze śmigłowca. „Skoki na pustyni są łatwiejsze, bo przy lądowaniu piach wiele wybacz”, mówi z uśmiechem Michałkiewicz. „Ale wiatr lubi na dole skoczkiem zakręcić”. On skacze na spadochronach małej sterowności AD-95 lub AD-95M serii 2. Ten drugi ma większą czaszę, więc skoczek łagodniej opada. Pozwala także na zwiększenie wagi oporządzenia przenieszonego przez żołnierza w czasie skoku z zachowaniem niezmiennych parametrów prędkości opadania.

Aby w górze wszystko przebiegło bez zakłóceń, potrzebne są systematyczne treningi. Dlatego członkowie taktycznych zespołów wsparcia jeżdżą na ćwiczenia do 6 Brygady. „Trzeba się uczyć i utrwalać wiedzę, którą przekazują nam instruktorzy. Zmieniają się procedury, a trzeba je znać. Omawiamy także sytuacje awaryjne”, podkreśla st. szer. Krzysztof Michałkiewicz. „Skaczymy

z wysokości 400 m. Spadochron otwiera się 100 m niżej. Lecimy w dół z prędkością 5–6 m/s. W powietrzu musi zadziałać tzw. pamięć mięśniowa, nie ma czasu na zastanawianie się, gdy coś się dzieje”, wyjaśnia.

We wrześniu czekają ich kolejne ćwiczenia. Mjr Kosycarz nie ma wątpliwości, że szkolenie spadochronowe podnosi wytrzymałość fizyczną i psychiczną żołnierzy, lepiej radzą sobie oni ze stresem. „Gdy moi żołnierze skaczą, jestem ich pewniejszy i wiem, że mogą na nich polegać”, podkreśla.

RAZEM Z AMERYKANAMI

Skaczący CIMIC to rzadkość. Jak twierdzi kpt. Jacek Piwowarczyk, jeszcze tylko w armii amerykańskiej skoczkiem wchodzi w skład zespołów zajmujących się współpracą cywilno-wojskową (Civil Affairs Team – CAT).

Żołnierze 415 Batalionu Civil Affairs Team, którzy stacjonują obecnie w bazie w Powidzu koło Poznania, już kilkakrotnie odwiedzili Centrum Przygotowań do Misji Zagranicznych w Kielcach. Wchodzi oni w skład jednostek sojuszników, których obecność w Polsce ma służyć wzmocnieniu wschodniej flanki NATO. Głównym zadaniem specjalistów z CAT, oprócz wsparcia innych pododdziałów amerykańskich, pozostaje współpraca i wymiana doświadczeń z polskimi komponentami CIMIC.

„Wymiana doświadczeń między specjalistami CIMIC i żołnierzami CAT pozwoliła dostrzec wiele podobieństw w sposobach działania i szkolenia. Może to stanowić doskonałą płaszczyznę do dalszych inicjatyw szkoleniowych i pogłębiania współpracy. Jestem przekonany, że przełoży się to na poprawę interoperacyjności polskich i amerykańskich sił zbrojnych”, mówił komendant płk Paweł Chabielski.

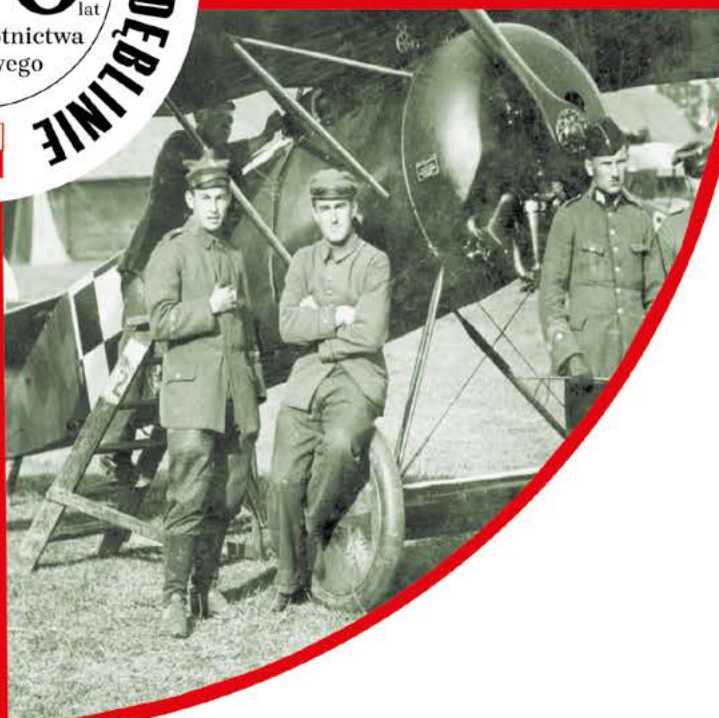
Centrum chciałoby nawiązać bliższą współpracę z 415 Batalionem. Być może w przyszłości jeden zespół żołnierzy CAT mógłby stacjonować w jednostce na kieleckiej Bukówce. ■



NOWA WYSTAWA

HISTORIA POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO

23 sierpnia 2018
godzina 16.00



Muzeum Sił Powietrznych
Dęblin, ul. Lotników Polskich 1

wernisaż wystawy odbędzie się
w ramach Centralnych Obchodów
Stulecia Polskiego Lotnictwa Wojskowego
23-24 sierpnia 2018 r w Dęblinie

www.muzeumsp.pl



PATRONAT HONOROWY
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ
MARIUSZA BŁASZCZAKA



PATRONAT MEDIALNY



ŚLUŻYMY
NIEPODLEGŁEJ



ANNA DĄBROWSKA

SIŁA ZESPOŁU

Ćwiczenia w Nowej Dębie podsumowały rok szkolenia indywidualnego żołnierzy 3 Podkarpackiej Brygady Obrony Terytorialnej.



Piaszczystą leśną drogą nadjeżdżają dwa wojskowe stary. Kiedy mijają zakręt, z pobliskiego zagajnika padają pierwsze strzały. Po kilkudziesięciu sekundach milkną, a na drogę ostrożnie wychodzą żołnierze. Ubezpieczani przez kolegów przeszukują samochody, zabierają znalezione dokumenty i znikają w lesie.

Kilkanaście minut wcześniej kpt. Tomasz Jajko, dowódca kompanii 31 Batalionu Lekkiej Piechoty 3 Podkarpackiej Brygady Obrony Terytorialnej z Rzeszowa, tłumaczył swoim żołnierzom zasady organizacji zasadzki. „Spodziewamy się konwoju przeciwnika, naszym zadaniem jest go zatrzymać i zdobyć przewożone dokumenty, mapy i rozkazy”, mówił.

W tym czasie ppor. Wojciech Twardowski, dowódca plutonu, narysował na ziemi szkic sytuacyjny. „Konwój

nadjedzie z tej strony, grupy wsparcia, szturmowa i ubezpieczenia zajmą pozycje po tej stronie drogi”, pokazywał na tymczasowej mapie. Dodał też, że zasadzkę rozpocznie nawała ogniowa z karabinów maszynowych. „Potem, po sygnale dowódcy grupa szturmowa przeszuka pojazdy. Po akcji się wycofujemy”, zakończył oficer.

PRZED WSZYSTKIM STRZELANIE

Na poligonie w Nowej Dębie trwają zajęcia z taktyki, będące jednym z elementów dwutygodniowego szkolenia zintegrowanego, które przechodzą żołnierze 3 Podkarpackiej Brygady Obrony Terytorialnej. To pierwsze tego typu ćwiczenia w brygadzie. „Dwutygodniowe zajęcia poligonowe raz w roku musi odbyć każdy żołnierz WOT-u”, podkreśla por. Witold Sura, rzecznik 3 BOT. Od 19 czerw-



Jednym z elementów ćwiczeń był bieg w pełnym oporządzeniu, z bronią oraz w masce przeciwgazowej. Bliskość ognia mocno działała na psychikę.

SZKOLENIE POLIGONOWE TO POCZĄTEK ZGRYWANIA ŻOŁNIERZY WOT W RAMACH 12-OSOBOWYCH SEKCJI

MICHAŁ NIWICZ (3)



Ppłk Janusz Leżoń:
„Przez pierwszy rok najważniejsza była indywidualna nauka żołnierskich umiejętności, tutaj już nastawiamy się na działania w sekcji i pracę w zespole”.

ca do 29 lipca przeszkolą się wszystkie pododdziały batalionów lekkiej piechoty OT z Podkarpacia, w sumie około 3,7 tys. żołnierzy.

„Zajęcia są podsumowaniem i sprawdzeniem szkolenia indywidualnego, które żołnierze przeszli przez ostatni rok”, podaje ppłk Janusz Leżoń, dowódca 31 Batalionu Lekkiej Piechoty Rzeszów i kierownik ćwiczeń. Jak przypomina, kandydaci do WOT-u, którzy wcześniej nie mieli do czynienia ze służbą wojskową, rozpoczęli swoją przygodę w OT od 16-dniowego szkolenia podstawowego. Ci zaś, którzy odbyli zasadniczą służbę wojskową, służbę przygotowawczą lub byli żołnierze zawodowi, zaliczyli ośmiodniowe szkolenie wyrównawcze.

Potem cały rok raz w miesiącu żołnierze brali udział w weekendowych zajęciach indywidualnych. „Teraz chcemy sprawdzić, czego się nauczyli, podsumować i usystematyzować wiedzę, którą nabyli od swoich dowódców i instruktorów”, dodaje pułkownik. Jednocześnie, jak podkreśla, na poligonie żołnierze mogą przećwiczyć to, czego nie można było zorganizować na placach przy koszarach lub w garnizonach, np. strzelanie z ręcznego granatnika przeciwpancernego, z broni snajperskiej, zajęcia z ochrony przed bronią masowego rażenia czy rzut granatem bojowym. „Najbardziej czekam na ćwiczenia saperskie, po raz pierwszy będziemy detonować większe ładunki, a nie





SZKOLENIE ZINTEGROWANE NA POLIGONIE W NOWEJ DĘBIE TO PIERWSZE TEGO TYPU ĆWICZENIA W HISTORII 3 PODKARPACKEJ BRYGADY OBRONY TERYTORIALNEJ

tylko prowadzić pozorację”, cieszy się szer. Mirosław Łupkowski, saper z kompanii 31 Batalionu.

Ćwiczenia WOT-u obejmą też zajęcia m.in. z taktyki, budowy schronień, maskowania, ratownictwa pola walki, ewakuacji rannego. Żołnierze szkolą się także z organizowania zasadzek, ochrony obiektów, walki wręcz, pokonywania zasieków, bytowania. „Szczególny nacisk kładziemy na strzelanie, zarówno z broni indywidualnej, czyli karabinka wz. 96 Beryl, jak i zespołowej, np. z RPG”, podkreśla kpt. Jajko.

Kiedy na strzelnicy trwa trening ogniowy, inna grupa ćwiczy usuwanie różnego typu zacięć broni oraz przyjmowanie postaw strzeleckich. „Musisz przesunąć bark do przodu, bardziej schować łokieć i zamknąć dołek strzelecki”, tłumaczy żołnierzowi instruktor. Jak podkreśla kpt. Jajko, na początku może się wydawać, że postawa strzelecka nie jest aż tak ważna, ale tak naprawdę to ona decyduje o celności i bezpieczeństwie podczas strzelania.

CZAS NA WOJSKO

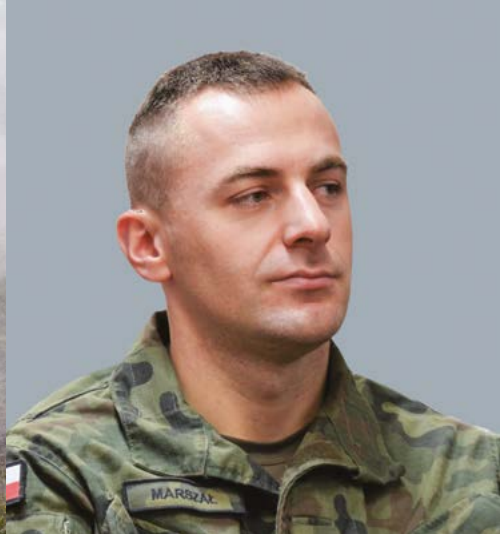
W innej części poligonu terytorialni z 34 Batalionu Lekkiej Piechoty z Jarosławia szykują się do zajęć taktycznych z pokonywania strefy niebezpiecznej. Dzisiejsze zadanie – tor napalmowy. Ponadstumetrowy tor przeszkód z płonącym napalmem, gęsty dym i huk wystrzałów mają dać żołnierzom namiastkę tego, co może zdarzyć się na prawdziwej wojnie. „Będziemy to robić pierwszy raz w życiu, jest stres i adrenalina”, przyznają żołnierze. Poprzedniego dnia poznali przeszkody, pokonując tor bez ognia, mieli też szkolenie m.in. z dopasowywania masek i udzielania pierwszej pomocy poparzonym.

Dziś przed nimi bieg w pełnym oporządzeniu, z bronią oraz w masce przeciwgazowej. Bliskość ognia mocno działa na psychikę. Mimo to wszyscy pokonują tor bez problemów. „Zdali egzamin z siły, odwagi i odporności psychicznej”, podkreśla por. Artur Marszał, dowódca kompanii z 34 Batalionu. „Stresowałam się, bo nie jestem tak silna jak koledzy, ale dałam radę, a wrażenia z zajęć zostaną na całe życie”, mówi po przejściu toru szer. Katarzyna Przedpełska. „Było gorąco, ale łatwiej niż się obawiałem”, przyznaje por. Witold Telega.

Po zajęciach chwila na odpoczynek i rozmowę. „Zawsze podobało mi się wojsko, więc kiedy była możliwość wstąpienia do OT, postanowiłam spróbować i się nie zawiodłam”, opowiada szer. Przedpełska, w cywilu pielęgniarka. Z kolei szer. Łupkowski uważa, że każdy powinien poświęcić trochę wolnego czasu, aby wyszkolić się na wypadek zagrożenia. „OT to idealne rozwiązanie, można pracować i jednocześnie nauczyć się rzemiosła wojskowego. Dzięki temu będę przygotowany do obrony kraju, rodziny i przyjaciół”, dodaje jego kolega z kompanii, szer. Wojciech Paszkowski, radiotelefonista, a na co dzień elektromechanik urządzeń klimatyzacyjnych.

Żołnierze przyznają, że na poligonie nie ma czasu na nudę. „Pobudka o 5.00 rano i po szybkim śniadaniu zaczęliśmy zajęcia, które trwały do wieczornego apelu o 20.00. W drugim tygodniu widać już było po ludziach zmęczenie, ale wszyscy pozostawaliśmy zadowoleni i pełni zapału”, opowiada st. szer. Maciej Mikosz z 31 Batalionu, który zakończył już dwutygodniowe szkolenie.

Por. Marszał potwierdza, że żołnierze dają z siebie wszystko i są maksymalnie zaangażowani w ćwiczenia.



Por. Artur Marszał „Staramy się maksymalnie wykorzystać czas, aby żołnierzy jak najwięcej nauczyć”.

„DZIĘKI TEMU, ŻE PRZEZ DWA TYGODNIE JESTEŚMY Z DAŁA OD DOMU, MOŻEMY SKUPIĆ SIĘ NA WOJSKU”, MÓWIĄ TERYTORIALSI



Por. Witold Telega: „Było gorąco, ale łatwiej niż się obawiałem”.

„Dzięki temu, że przez dwa tygodnie jesteśmy z dala od domu, możemy skupić się na wojsku i naszych zadaniach”, podkreśla szer. Łupkowski. „Poznajemy życie poligonowe od podszewki, w weekendy nie było takiej możliwości”, wtrąca mu szer. Paszkowski.

„Staramy się maksymalnie wykorzystać czas, aby żołnierzy jak najwięcej nauczyć, ważna jest jednak nie tylko intensywność zajęć, ale też ich atrakcyjność”, dodaje por. Marszał. Na szer. Mikoszu największe wrażenie zrobiły zajęcia z użyciem gazów bojowych oraz nocne strzelania. „Mam bardzo pozytywne wrażenia i widzę, że sporo się nauczyliśmy przez ostatni rok, a teraz czekam szczególnie na zajęcia z ratownictwa pola walki”, dodaje szer. Michał Jurasz, ratownik z 31 Batalionu.

ZGRANA SEKCJA

Jak podkreśla ppłk Leżoń, szkolenie poligonowe to też początek zgrywania żołnierzy w ramach 12-osobowych sekcji. „Przez pierwszy rok najważniejsza była indywidualna nauka żołnierskich umiejętności, tutaj już nastawiamy się na działania w sekcji i pracę w zespole”, mówi oficer. „Zaczynamy się zgrywać, lepiej poznawać, dowiadujemy się, kto w czym jest dobry”, wyliczają terytorialsi.

Umiejętność współpracy przyda się im podczas wieniącego szkolenie egzaminu w formie pętli taktycznej. „Na koniec pobytu na poli-

gonie każda sekcja wykonuje zadania, których żołnierze dotąd się uczyli”, informuje por. Sura. Podczas trwającego dobie egzaminu terytorialsi zaliczają m.in. przygotowanie radiostacji do pracy, wyznaczanie azymutu, zakładanie maski przeciwigazowej, składanie i rozkładanie broni, ewakuację rannego czy strzelanie.

„Zdaje cała sekcja, więc żołnierze muszą się wspierać i sobie pomagać”, dodaje rzecznik. Komu się nie uda, ma szansę na poprawkę w czasie dodatkowego szkolenia jesienno.

Podczas zajęć w Nowej Dębie celem dowódców jest także ocena żołnierzy pod kątem ich przydziału na konkretne stanowiska i specjalności, np. strzelca wyborowego czy ratownika pola walki. „Obserwujemy ich przez dwa tygodnie, możemy poznać, jakie mają mocne i słabe strony, i ewentualnie zdecydować, czy powinni się dalej szkolić w tej specjalności, czy lepiej będzie, jak ich przeniesiemy na inne stanowisko”, wyjaśnia kpt. Jajko.

Po zakończeniu ćwiczeń na poligonie żołnierze WOT-u rozpoczną bowiem roczne szkolenie specjalistyczne. Czekają ich 11 dwudniowych spotkań oraz latem kolejne zintegrowane zajęcia poligonowe. Ostatni, trzeci rok szkolenia będzie poświęcony na zgrywanie żołnierzy na poziomie sekcji, plutonu i kompanii. Dopiero po tym czasie i ukończeniu tzw. certyfikacji terytorialsi zyskują status „combat ready”.

POZNAJCIE
Z NAMI SPECYFIKĘ
SŁUŻBY ŻOŁNIERZY W RÓŻ-
NYCH JEDNOSTKACH POLSKIE-
GO WOJSKA. W CYKLU „WOJSKO
OD KULIS” PRZECZYTAĆ O MA-
RYNARZACH, PILOTACH, LOGI-
STYKACH, ARTYLERZYSTACH,
PRZECIWLOTNIKACH CZY
CHEMIKACH.

ŁUKASZ ZALESIŃSKI

TRANSPORT Z PRZECHYŁEM

Na morzu zazwyczaj robi się wszystko,
by unikać mielizn, tymczasem okręty i kutry
z 2 Dywizjonu w Świnoujściu lądują na nich
regularnie i z rozmysłem.

Widzisz ten korytarz?”, pyta kpt. mar. Grzegorz Lewandowski, a ja spoglądam w długą i wąską kiszkę, która ciągnie się od dziobu niemal po rufę okrętu transportowo-minowego ORP „Gnieszno”. „Kiedy byliśmy w morzu i zaczynało się poważne falowanie, miałeś wrażenie, że jednostka się rozjeżdża. Część idzie w prawo, część w lewo”, opowiada. „Trochę jak w przegubowym autobusie?”, przychodzi mi do głowy. „O, coś jak to...”. Kpt. mar. Lewandowski pracuje w biurze prasowym 8 Flotylli Obrony Wybrzeża w Świnoujściu, ale służbę rozpoczął właśnie na ORP „Gnieszno”. Specyfikę okrętów transportowo-minowych projektu 767 poznał świetnie. A można o niej opowiedzieć naprawdę wiele.

Zacznijmy od tego, że te jednostki mają płaskie dno. Nie są wyposażone w stery strumieniowe, ponieważ przy niewielkim zanurzeniu byłyby one mało efektywne. Są też wysokie, o czym można się przekonać, stojąc na głównym stanowisku dowodzenia i spoglądając w dół.

Wrażenie przestrzeni dodatkowo potęguje fakt, że dobrych kilka metrów poniżej głównego pokładu rozciąga się otwarta ładownia. Wszystko to sprawia, że okrętami stosunkowo trudno się steruje. „Podczas kiepskiej pogody potrafią osiągać na morzu przechyły z burty na burtę sięgające 50 stopni. Bywało jednak też tak, że kończyła nam się skala w mierzącym to urządzeniu”, przyznaje por. mar. Cyprian Nosewicz, zastępca dowódcy ORP „Gnieszno”, i dodaje: „Czasem sygnalista, który stoi na zewnątrz, ma wrażenie, że za chwilę dotknie ręką wody”.

Marynarze pozostający we wnętrzu okrętu mają niewiele lepiej. „Zdarza się, że podczas sztormu odpadają ze ścian sanitariaty, przesu-

wają się meble, lodówki. Nie pomagają żadne śruby, którymi przytwierdza się je do ścian”, przyznaje kpt. mar. Marcin Mokrzycki, dowódca ORP „Lublin”. „To wtedy pewnie chodzicie po ścianach?”, próbuję to sobie wyobrazić. „Chodzimy? Nie, w takich sytuacjach raczej lata się po ścianach...”, rzuca siedzący obok kmr ppor. Piotr Mazurek, szef sztabu w 2 Dywizjonie Okrętów Transportowo-Minowych.

SZTORM KONTRA STAL

Kmdr ppor. Mazurek doświadczył tego wielokrotnie. Choćby jesienią 2010 roku, kiedy jeszcze jako dowódca ORP „Lublin” przerzucał na ćwiczenia do Wielkiej Brytanii pododdział chemiczny podlegający Wielonarodowemu

Korpusowi Północno-Wschodniemu ze Szczecina. „Na Morzu Północnym zastał nas potężny sztorm. Ten sam, który połamał maszty na żaglowcu »Fryderyk Chopin«”, wspomina oficer. ORP „Lublin” również nie wyszedł z nawałnicy bez szwanku. Wyso-

kie na kilka metrów fale uszkodziły rampę dziobową. „Na większości okrętów zastrzony dziób takie fale rozbija. Na OTRM-ach [okręty transportowo-minowe] z całym impetem uderzają one w płaską powierzchnię rampy. Ta zaś, choć to 42 t stali, również ma swoją wytrzymałość”, tłumaczy kmdr ppor. Mazurek. Na szczęście rampę jeszcze na Morzu Północnym udało się prowizorycznie unieruchomić. W Polsce ORP „Lublin” trafił do stoczni, ale kilka miesięcy później znów transportował żołnierzy.

„Dla mnie to wyjątkowy okręt”, przyznaje kmdr ppor. Mazurek. „Po studiach w Akademii Marynarki Wojennej dostałem przydział do Świnoujścia. Wymyśliłem więc sobie, że skoro



pochodzę z Lublina, to fajnie byłoby służyć na... ORP »Lublin«. Długo byłem przekonany, że właśnie na nim wyląduję. Pierwszą osobą, którą spotkałem na miejscu, był jednak kolega z roku, który wyjaśnił mi, że jest dowódcą mojego działu na »Lublinie« i w najbliższym czasie nigdzie się nie wybiera...», wspomina oficer. Wówczas trafił na bliźniaczy ORP »Poznań». Koniec końców jednak dopiął swego. Przez kilka lat był nawet dowódcą »Lublina».

Kpt. mar. Mokrzycki po studiach mógł wybrać i okręt, i jednostkę. Zdecydował się na swoje rodzinne Świnoujście i 2 Dywizjon. Chciał służyć na okręcie dowodzenia ORP »Konrad-miraf Xawery Czernicki», który na koncie miał m.in. misję w Zatoce Perskiej i udział w wojnie przeciwko Irakowi. Kolejnym przystankiem okazały się jednak właśnie okręty transportowo-minowe. Dziś, tak jak kiedyś kmr ppor. Mazurek, dowodzi »Lublinem».

„W OTRM-ach ciekawa jest przede wszystkim ich wszechstronność”, przyznają zgodnie oficerowie. I rzeczywiście: niełatwo wskazać okręty, które tak jak one byłyby przystosowane zarówno do udziału w wojnie minowej, jak i transportu. „Oczywiście minę można postawić z pokładu dowolnej jednostki pływającej. Pozostaje jednak kwestia precyzji i wydajności”, podkreśla kpt. mar. Mokrzycki. Okręty typu Lublin na pokład zabierają od 50 do 80 min. Wyposażone zostały w specjalne tory do ich prze-



ORP »Toruń« w świnoujskim porcie

OKRĘTY TRANSPORTOWO-MINOWE MAJĄ ŚREDNIE ZANURZENIE OBLICZONE NA 2 M, ALE MOGĄ STANĄĆ NA JESZCZE PŁYTSZEJ WODZIE

chowywania i zrzutu. Same min nie poszukują. Są jednak w stanie wykonać przejście przez tzw. zagrodę minową. Pomagają w tym ładunki wydłużone, czyli wystrzelwane z pokładu kilkudziesięciometrowe węże wypełnione materia-



TRZY PYTANIA DO

Marka Obrębskiego

Co wyróżnia Pana jednostkę spośród innych w Wojsku Polskim?

Przede wszystkim należy zaznaczyć, że jest to dywizjon jednostek pływających Marynarki Wojennej RP, w którego skład wchodzi okręty o unikatowych zdolnościach. Okręty

transportowo-minowe projektu 767 wyróżnia możliwość załadunku i wyładunku pływającej oraz niepływającej techniki wojskowej, a także żołnierzy desantu morskiego zarówno w porcie, jak i wprost z brzegu. Eliminuje to konieczność budowy systemu logistycznego i nabrzeży portowych,

co w warunkach wojennych jest nieocenione. Z kolei okręt dowodzenia siłami obrony przeciwwodnej projektu 130Z m.in. ma zdolność zaopatrywania w morzu innych jednostek w żywność, paliwo i amunicję oraz przeprowadzania drobnych remontów. Dodatkowo może służyć jako okręt-

tem wybuchowym. Przede wszystkim jednak te okręty służą do transportu wojska.

POKŁAD DLA CZOŁGÓW

Okręt pojawia się na horyzoncie i zaczyna zmierzać w stronę plaży. Staje od niej niemal na wyciągnięcie ręki. Kolor wody za rufą z zielonkawego przechodzi w żółtobury. To okrętowe śruby miały dno i wyrzucają ku powierzchni strumienie mułu. Po chwili zostaje opuszczona rampa na dziobie, a do morza jeden po drugim zjeżdżają pływające transportery. W operacjach desantu okręty typu Lublin brały udział wielokrotnie. Ostatnio przy okazji ćwiczeń „Baltops '18”, kiedy to w okolicach Kłajpedy, a potem Ustki wprost z pokładu ORP „Kraków” na ląd przeprowadzali się amerykańscy marines (więcej na temat desantu w PZ nr 7/2018).

„Okręty transportowo-minowe mają średnie zanurzenie obliczone na 2 m, ale w praktyce mogą stanąć na jeszcze płytszej wodzie. Kiedyś w Szwecji, podczas »Baltopsu« dotarliśmy w miejsce, gdzie głębokość pod rampą sięgała 1,2 m”, wspomina kmr ppor. Mazurek. „W takich wypadkach okręt dosłownie wbija się w dno, a zjeżdżające z niego PTS-y nie muszą nawet włączać wirników, dzięki którym pływają. Po prostu na gąsienicach brodzą do brzegu”, podkreśla. W skrajnych sytuacjach na własnych nogach mogą do niego dotrzeć również żołnierze.

Tymczasem plaża może być miejscem nie tylko desantu, lecz także załadunku żołnierzy i sprzętu. „Na pokładzie zmieści się na przykład 17 ciężarówek albo dziewięć czołgów”, przypomina kpt. mar. Mokrzycki. Jeśli pojazdy pływają, na pokład mogą dostać się samodzielnie. Jeśli nie,

pomoże im w tym choćby przyholowany z pobliskiego portu park pontonowy. Sam załadunek zgodnie z procedurami nadzorowany jest przez zastępcę dowódcy okrętu. Określa on miejsca, w których pojazdy powinny stanąć tak, by obciążenie pokładu było równomierne. Potem należy je zasztormować, czyli unieruchomić. Robi się to za pomocą łańcuchów, ale też specjalnych belek mocujących napędzanych silnikami hydraulicznymi. Dla żołnierzy desantu przygotowane zostały przestronne pomieszczenia z kilkoma rzędami piętrowych łóżek. Łącznie jeden okręt jest w stanie pomieścić ponad stu dodatkowych pasażerów.

Kiedy OTRM zostanie załadowany, zaczyna się opróżnianie zbiorników balastowych. Każdy okręt ma takie trzy: o pojemności 145, 140 i 125 m³. Po spuszczeniu z nich wody dziób jednostki wędruje ku górze, ona sama zaś ześlizguje się na morze. Dodatkowo pomaga w tym kotwica rufowa. Dzięki długiej stalowej linie, na której została zamocowana, można ją rzucić w znacznej odległości od brzegu. A gdy lina jest zwijana, ciężar kotwicy przyciąga do siebie okręt.

„Załadunek i rozładunek sprzętu zazwyczaj ćwiczymy z żołnierzami 7 Brygady Obrony Wybrzeża, 12 Dywizji Zmechanizowanej oraz naszymi saperami z 8 Batalionu w Dziwnowie. Operacje desantowe są też stałym elementem ćwiczeń »Baltops«, w których regularnie bierzemy udział. Ale oczywiście nasza aktywność na tym się nie kończy”, podkreśla kmr ppor. Mazurek. Okręty transportowo-minowe w ostatnich latach przerzucały niemieckich łącznościowców na ćwiczenia do Estonii, rakiety RBS – do Szwecji, zawijały do Zeebrugge, Southampton, Sztokholmu, Turku, Oslo, czy Rostocku”,



-baza dla dodatkowych sił, w tym żołnierzy jednostek specjalnych.

Co charakteryzuje ludzi, którzy u was służą? Jakimi umiejętnościami powinni się legitymować?

Według mnie każdy, kto służy na okręcie, powinien kochać morze, ale jednocześnie odnosić się do niego z pokorą. Służba u nas to przede wszystkim praca zespołowa. Tak więc pożądanymi cechami są: zdyscyplinowanie, obowiązkowość, profesjonalizm, zdolność współdziałania w grupie, determinacja w dążeniu do celu, odwaga oraz inwencja.

Jak do was trafić?

Kandydaci do służby w korpusie szeregowych zawodowych przede wszystkim powinni rozważyć, czy mają cechy, o których mówiłem. Jeżeli tak, to powinni wybrać się do odpowiedniej wojskowej komendy uzupełnień i zgłosić zamiar służby w naszej jednostce. Wtedy zostaną skierowani na kompleksowe badania lekarskie. Wojskowa Komisja Morско-Lekarska musi bowiem orzec, że są zdolni do pełnienia służby na okrętach. Potem, już w naszym dywizjonie, chętnych czekają rozmowa kwalifikacyjna i egzamin z wychowania

fizycznego. Wtedy zostaną zweryfikowane informacje dotyczące stosunku kandydata do służby wojskowej, karalności, jego wykształcenia oraz posiadanych kwalifikacji, które mogłyby być przydatne w służbie. Inne drogi do naszego dywizjonu wiążą się z ukończeniem służby przygotowawczej oraz podpisaniem kontraktu w ramach NSR-u lub ukończeniem Akademii Marynarki Wojennej i zdobycie szlifów oficerskich. ■

Kmr ppor. MAREK OBREBSKI jest dowódcą 2 Dywizjonu Okrętów Transportowo-Minowych w Świnoujściu.

2 DYWIZJON OKRĘTÓW TRANSPORTOWO-MINOWYCH

Wchodzi w skład 8 Flotylli Obrony Wybrzeża w Świnoujściu. Powołany został w 1992 roku, faktycznie jednak jego historia sięga początku lat pięćdziesiątych ubiegłego stulecia. Wówczas w Gdyni powstała Flotylla Środków Desantowych. Wkrótce został jej podporządkowany nowo powstały 3 Batalion Piechoty Morskiej. W kolejnych latach jednostka jeszcze dwukrotnie zmieniała nazwę. Najpierw stała się Flotyllą Okrętów Desantowych, potem 2 Brygadą Okrętów Desantowych. Najważniejsze jednak, że stała się rozrastała. Kolejną istotną zmianę przyniósł przełom lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Do służby weszło wówczas pięć nowych okrętów transportowo-minowych projektu 767 (typu Lublin). Wkrótce zmienił się ustrój. Sama brygada została przemianowana z desantowej na transportowo-minową. Wkrótce zaś w jej miejsce powstał 2 Dywizjon Okrętów Transportowo-Minowych. W 2007 roku 2 Dywizjon otrzymał od prezydenta RP flagę i okolicznościowy dyplom dla jednej z ośmiu najlepszych jednostek Wojska Polskiego.

MARCIN PURMAN / 8 FOW



Okręty typu Lublin zabierają na pokład od 50 do 80 min, które umieszczane są w specjalnych torach do ich przechowywania i zrzutu.

wylicza kmr ppor. Mazurek. „W zagranicznych portach to chyba najczęściej spotykane okręty pod białą-czerwoną banderą”.

Z MORZA NA RZEKĘ

Kutry projektu 716 wyglądają trochę jak OTRM-y w miniaturze. One także mają na dziobie opuszczaną rampę, po której na pokład może wjechać ciężarówka czy transporter pływający. Pomieszczenia dla oddziałów desantu są niemal kopią tych, które oglądałem na ORP „Gnieszno”: piętrowe łóżka, a między nimi szerokie przejścia, tyle że żołnierzy wejdzie tutaj o połowę mniej. Kutry nie są co prawda przystosowane do stawiania min, ale tak jak OTRM-y mogą je niszczyć za pomocą ładunków wydłużonych, choć na pokładzie pomieszczą nie dwie, lecz cztery wyrzutnie. Wreszcie kutry transportowe dzięki płaskiemu dnu też mogą podejść niemal pod samą plażę. „Ich zanurzenie wynosi około półtora metra, ale ostatnio udało nam się stanąć na głębokości 70 cm”, tłumaczy mł. chor. mar. Andrzej Fica, który oprowadza mnie po

pokładzie kutra 852. Specyfika służby jest tutaj jednak zupełnie inna.

„Kutry transportowe to okręty czwartej rangi. Z jednej strony mają uzbrojenie, a z drugiej nie dowodzi nimi oficer”, tłumaczy mł. chor. mar. Bartłomiej Michałowski, dowódca kutra 851. A to zbliża je do jednostek pomocniczych, takich jak choćby holowniki. Są nawet tacy, którzy będą się upierać, że kuter nie jest okrętem... Ale to szczegół. Idźmy dalej. „Nasza załoga składa się z 14 osób: czterech podoficerów i dziesięciu marynarzy. Możemy nimi obsadzić jedną wachtę. Na żadnym stanowisku nie ma dublera, więc zgodnie z regulaminem możemy przebywać na morzu jedynie przez 12 godzin”, wyjaśnia dowódca 851. To wyklucza działanie z dala od macierzystej bazy. „Nawet podczas przejścia ze Świnoujścia do Gdyni po drodze musimy stanąć w Kołobrzegu czy Ustce”, zaznacza mł. chor. mar. Michałowski.

Z drugiej jednak strony nawet podczas krótkich wyjść załoga ma pełne ręce pracy. „Kiedyś



Kmr ppor. Piotr Mazurek: „Nasze okręty transportowe są trochę jak konie pociągowe. I choć nie są nowe, to po remontach i modernizacjach ciągle prezentują się przyzwoicie”.

WYPOSAŻENIE

Swinoujski dywizjon dysponuje: pięcioma okrętami transportowo-minowymi projektu 767 (typ Lublin) – OORP „Lublin”, „Kraków”, „Gniezno”, „Toruń” i „Poznań”, trzema kutrami transportowymi projektu 716 oraz okrętem dowodzenia siłami obrony przeciwminowej ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki”. OTRM-y zostały zbudowane w Stoczni Północnej w Gdańsku, a do służby weszły w latach 1989–1991. Każdy ma blisko 96 m długości i niespełna 11 m szerokości. Ich zanurzenie wynosi 2,3 m, wyporność zaś 1745 t. Rozwijają prędkość 16,5 w., ich zasięg został obliczony na 850 Mm, załoga liczy 37 marynarzy. W ładowni każdego okrętu jest miejsce na przykład dla 17 ciężarówek lub dziewięciu czołgów. Każda jednostka jest uzbrojona w cztery morskie zestawy rakietowo-artyleryjskie ZU-23-2MR, składające się z podwójnej

armaty 23 mm oraz podwójnej wyrzutni rakiet przeciwlotniczych. Do tego dochodzą wyrzutnie ładunków wydłużonych, które służą do torowania przejść w zagrodach minowych, oraz tory do stawiania min. Łącznie wszystkie OTRM-y są w stanie jednorazowo przetrzymać na przykład 500 żołnierzy desantu i 45 transporterów Rosomak.

Kutry transportowe projektu 716 zostały zbudowane w gdyńskiej Stoczni Marynarki Wojennej. Do służby weszły w latach 1988–1991. Każdy z nich ma ponad 37 m długości i nieco ponad 7 m szerokości. Zanurzenie jednostek obliczono na blisko 1,7 m, wyporność zaś na 164 t. Mogą osiągnąć prędkość 20 w., ich zasięg to 500 Mm, autonomiczność, czyli zdolność do przebywania na morzu bez uzupełniania zapasów, wynosi trzy doby. Załoga kutra liczy 14 marynarzy. Na każdym okręcie jest miejsce dla

50 żołnierzy oraz wojskowej ciężarówki lub transportera opancerzonego. Kutry mają po jednej podwójnej 23-milimetrowej armacie Wróbel oraz po dwie wyrzutnie ładunków wydłużonych.

Okręt dowodzenia siłami obrony przeciwminowej ORP „Kontradmiral Xawery Czernicki” do linii wszedł w 2001 roku. Długość jednostki wynosi niespełna 74 m, szerokość – niemal 14 m. Zanurzenie to 4,3 m, wyporność – 2390 t. Okręt rozwija prędkość 14 w., a załoga liczy 46 marynarzy. „Czernicki” jest uzbrojony w zestaw rakietowo-artyleryjski ZU-23-2MR, cztery wielkalibrowe karabiny maszynowe oraz dwie wyrzutnie rakiet typu Fasta. Może zaopatrywać inne okręty w żywność, amunicję, paliwo, a także wziąć na pokład dziesięć 20-stopowych kontenerów. Na rufie są dwa stanowiska dla ciężarówek i lądowisko dla helikoptera. ■

obliczyłem, że dowódca kutra wykonuje zadania, które na okręcie transportowo-minowym są rozłożone na osiem osób. Podobnie jest z bosmanem okrętowym, który skupia w swym ręku zadania czterech osób”, tłumaczy mł. chor. mar. Michałowski. „Oczywiście kuter to jednostka dużo mniejsza, ale kiedy z załogi wypadnie nam choćby jedna osoba, zaczynają się schody”.

KONIE POCIĄGOWE

Kutry transportowe wychodzą w morze często. Regularnie biorą też udział w różnego rodzaju ćwiczeniach organizowanych na polskich wodach Bałtyku, na przykład pod kryptonimem „Wargacz” albo „Kaper”. Ze względu na niewielki rozmiar mogą zawijać do małych portów, a nawet operować na rzekach, co jak przyznaje dowódca 851, wcale nie jest proste. „Kiedy na podejściu do Dziwnowa, Ustki czy Kołobrzegu wiatr wieje z północy, zachodu albo ze wschodu, nagle w główkach portu robi się ciasno. Kutrem trzeba naprawdę umiejętnie manewrować, by się w nich zmieścić. Dodatkowo, żeby dotrzeć do Dziwnowa, należy wpłynąć na Dziwnę, po czym przejść pod mostem. Po lewej i prawej burcie pozostają tam 2 m miejsca, a kuter nie może iść wolniej

niż 8 w.”, opowiada mł. chorąży mar. Michałowski i dodaje: „Tutaj margines błędu jest naprawdę niewielki”.

Przed laty rozważany był pomysł, by któryś z okrętów transportowo-minowych wysłać na Zatokę Perską, gdzie trwała wojna przeciwko Irakowi. Kutry projektu 716 przymierzano też do służby na Morzu Śródziemnym. Same by tam nie doszły, są jednak na tyle małe, że można by je przerzucić na okrętach-platformach. Szybkie i zwrotne jednostki mogłyby służyć do patrolowania szlaków, z których korzystają przemytnicy ludzi czy broni, a także do transportu sił specjalnych.

Projekty zostały zarzucone, ale z tamtych czasów jednostkom pozostało kilka udogodnień, takich jak klimatyzowane wnętrza. „Nasze okręty transportowe są trochę jak konie pociągowe. I choć nie są nowe, to po remontach i modernizacjach ciągle prezentują się przyzwoicie”, przyznaje kmr ppor. Mazurek. W ostatnim czasie kutry zyskały na przykład nowy sprzęt nawigacyjny, w tym kompasy satelitarne. OTRM-y jeden po drugim trafiają do stoczni, gdzie niemal wszystkie stare urządzenia są poddawane liftingowi albo wymieniane. W tej chwili tzw. naprawę główną lub średnią przechodzą trzy z pięciu okrętów typu Lublin. „Posłużą nam jeszcze przez lata”. ■

EWA KORSAK

TU LICZĄ SIĘ SEKUNDY

Kiedy na niebie pojawia się intruz, przechwytyują go myśliwce. Wtedy żołnierze Mobilnej Jednostki Dowodzenia Operacjami Powietrznymi z ziemi dbają o bezpieczeństwo tej misji.

Na co dzień jest tu spokojnie. W przestrzeni powietrznej znajdują się zgłoszone wcześniej samoloty, odbywają się zaplanowane loty szkoleniowe, maszyny wojskowe przebywają w swoich strefach, a cywilne w swoich. Specjaliści od rozpoznania i identyfikacji ustalają, jakie statki powietrzne pojawiają się na ich monitorach i nadają im etykiety: „rozpoznany”. Nawigatorzy naprowadzania instruuja zaś pilotów, na jakiej wysokości mogą lecieć i gdzie są granice ich strefy powietrznej. „Kiedy wszystkie puzzle do siebie pasują, mamy dzień idealny. Ale gdy na ekranach pojawi się niezidentyfikowany obiekt, bez włączonego systemu »swój-obcy«, który jest tym, czym rejestracja dla samochodu, zaczyna się robić gorąco”, mówi o pracy swoich żołnierzy płk pil. Mirosław Nawrocki, dowódca Mobilnej Jednostki Dowodzenia Operacjami Powietrznymi.

BUNKIER PEŁEN INFORMACJI

Gdy samolot wojskowy wylatuje poza lotnisko, już dwie minuty po starcie jest w strefie powietrznej, którą nadzorują specjaliści rozpoznania i identyfikacji oraz nawigatorzy naprowadzania z Mobilnej Jednostki Do-

wodzenia Operacjami Powietrznymi (w Polsce znajdują się trzy tego typu jednostki, w Babkach, Bydgoszczy i Krakowie). „Wykonujemy zadania rozpoznania, identyfikacji i zarządzania lotnictwem w określonych sektorach przestrzeni powietrznej”, wyjaśnia płk Nawrocki. Aby zrozumieć, na czym konkretnie one polegają, trzeba poznać strukturę jednostki i jej żołnierzy. Kluczowe jest stanowisko dowodzenia. Mieści się ono w podziemnym bunkrze. Nikt postronny nie może dostać się do środka, wymagane są specjalne poświadczenia i pozwolenia. W pomieszczeniach, w których swoje zadania wykonują żołnierze jednostki, przekazywane są nawet informacje o statusie NATO SECRET, dlatego dostęp do nich jest tak mocno chroniony.

W jednym z takich pomieszczeń pracują specjaliści rozpoznania i identyfikacji. Dookoła nich znajduje się mnóstwo monitorów, na których widać, co dzieje się w określonych sektorach przestrzeni powietrznej. Obraz ten powstaje dzięki różnym źródłom informacji. Chodzi m.in. o radary NUR-12 i NUR-15, które zostały rozmieszczone na terenie całej Polski. Każdemu obiektowi, który pojawi się na ekranie, nadaje się tutaj odpowiednią etykietę oraz klauzulę, która określa, czy jest

PŁK PIL.
MIROSLAW NAWROCKI,
DOWÓDCA MOBILNEJ JED-
NOSTKI DOWODZENIA OPERACJA-
MI POWIETRZNYMI: „KIEDY WSZYST-
KIE PUZZLE DO SIEBIE PASUJĄ, MAMY
DZIEŃ IDEALNY. ALE GDY NA EKRA-
NACH POJAWI SIĘ NIEZIDENTYFIKO-
WANY OBIEKT, BEZ WŁĄCZONEGO
SYSTEMU „SWÓJ-OBCY”,
ZACZYNA SIĘ ROBIĆ
GORĄCO”.

ARKADIUSZ DWULATEK/COMBAT CAMERA DORSZ (2)

W DZIAŁALNOŚCI LOTNICZEJ ZAWSZE MAMY DO CZYNNIENIA Z DEFICYTEM CZASU. JEST AKCJA – MUSI BYĆ NATYCHMIASTOWA REAKCJA

rozpoznany, czy też nie. „Specjaliści stwierdzają również, czy są to cywilne, czy wojskowe statki powietrzne. Jeśli te drugie, to muszą mieć bardziej szczegółową informację niż ta, skąd i dokąd lecą. Zwykle pozyskują je z planów lotów i innych danych operacyjnych”, wyjaśnia dowódca. Te informacje składają się na obraz przestrzeni powietrznej (Recognized Air Picture – RAP), którego tworzenie jest

jednym z głównych zadań specjalistów rozpoznania. Jest on wciąż aktualizowany i trafia m.in. na pokłady statków powietrznych wyposażonych w system Link 16 (taktyczny system transmisji danych), a także do wszystkich stanowisk dowodzenia, dowództw, w tym również natowskich.

Służą tu także nawigatorzy naprowadzania. „Nasze codzienne zadania łączą się z lotami szkolnymi pilotów”, mówi szef nawigatorów naprowadzania (dane personalne osób służących w jednostce są niejawne). Kiedy wojskowe samoloty wleczą w strefę ich odpowiedzialności, znajdują się pod ich opieką. Wcześniej piloci i nawigatorzy „briefują się” na temat m.in. celu misji oraz zachowania warunków bezpieczeństwa w trakcie jej trwania. „Ustalamy po prostu, jak możemy im pomóc w realizacji zadania”, wyjaśnia oficer. Podczas lotu nawigatorzy naprowadzania pilnują strefy wyznaczonej dla konkretnego statku powietrznego, w której ma on wykonywać swoją misję, bo w ferworze walki powietrznej – nawet jeśli jest to tylko szkolenie – nawet doświadczonym



pilotom zdarza się przekroczyć tę granicę. „W lipcu 2015 roku miałem trudną sytuację. Mianowicie dwa F-16 leciały do wyznaczonej strefy powietrznej, by tam szkolić się w walce powietrznej. Gdy osiągnęły wskazane miejsce i rozpoczęły wykonywać zadanie, nagle pojawiły się chmury burzowe, które całkowicie ograniczały działanie zgodnie z zakładanymi warunkami lotu. Ponadto w bliskiej odległości leciał cywilny samolot. W porozumieniu z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej wprowadziliśmy niestandardową procedurę »ominięcia«. Było gorąco, bardzo gorąco, ale sytuacja została opanowana. W naszym zawodzie mówimy żartobliwie: »Nie pytaj, czy, tylko kiedy się zdarzy«,» opowiada szef nawigatorów naprowadzania.

MAMY PROBLEM!

W czasie pokoju i specjaliści od identyfikacji, i nawigatorzy naprowadzania zabezpieczają również dyżur par myśliwców obrony powietrznej. „Zapewnienie kontroli nawigatorskiej załogom wykonującym misje Air Policing – na wypadek naruszenia granicy powietrznej Polski i NATO – to jedno z naszych najważniejszych zadań”, podkreśla szef nawigatorów. Informację o tym, że w przestrzeni powietrznej znajduje się samolot niezgłoszony, przekazują specjaliści rozpoznania i identyfikacji. Statek powietrzny otrzymuje status „nieznany”. Taka wiadomość trafia do Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwa Komponentu Powietrznego (COP-DKP), gdzie jest podejmowana decyzja o poderwaniu pary dyżurujących myśliwców. Nawigatorzy naprowadzania kontrolują jej lot. „Jest to bardzo trudne, bo myśliwce muszą się przedostać przez zatłoczoną przestrzeń cywilną, która powinna zostać »oczyszczona« z cywilnych statków powietrznych. Zajmuje się tym Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, choć to my uruchamiamy całą procedurę”, wyjaśnia płk Nawrocki.

Nawigatorzy przekazują pilotom kurs, wysokość, informacje o pogodzie i ewentualnie o tym, gdzie po drodze mogą spotkać statek cywilny. Kiedy myśliwce przechwytyją intruza, sprawdzają, co dzieje się na jego po-



JEDNA Z TRZECH

Mobilna Jednostka Dowodzenia Operacjami Powietrznymi istnieje od 2003 roku (wcześniej znana jako 31 Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania) i mieści się w Babkach niedaleko Krzesin i 31 Bazy Lotnictwa Taktycznego. Podlega Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwu Komponentu Powietrznego w Warszawie. Choć ma siostrzane jednostki w Krakowie i Bydgoszczy, to tylko ona ma osiągnąć i utrzymywać zdolności mobilne. ■

kładzie, i wykonują odpowiednie czynności, zgodne z własnymi procedurami. W tym czasie nawigatorzy m.in. pilnują, by cała misja nie wyszła poza wyznaczoną strefę powietrzną, bo przecież wokół wciąż trwa ruch lotniczy. Samoloty, które naruszają przestrzeń, nie zawsze mają złe intencje, może się zdarzyć, że ktoś stracił łączność i wleciał tam, gdzie nie powinno go być. Ale bywa, że nad wodami terytorialnymi latają np. samoloty szpiegowskie czy przemysłowe. Czy takie sytuacje zdarzają się często? „Jeśli chodzi o samoloty rozpoznawcze, to na przykład rosyjskie latały nad Bałtykiem nie tak dawno, bo podczas NATO Tiger Meet 2018”, mówi płk Nawrocki.

Nad całą operacją czuwa dowódca dyżurnej zmiany bojowej, który zarządza tym, co dzieje się w grupach rozpoznania i identyfikacji, kierowania aktywnymi środkami walki oraz u nawigatorów naprowadzania. „Na podstawie decyzji wypracowanych w COP-DKP stawiam zadania odpowiednim ludziom. Dalej idzie to bardzo szybko, bo nie można zatrzymać czasu, trzeba reagować dynamicznie. Ułatwiają to odpowied-

nie procedury”, mówi dowódca dyżurnej zmiany bojowej. Oficer podkreśla ważność ustalonych reguł. „W działalności lotniczej zawsze mamy do czynienia z deficytem czasu. Jest akcja – musi być natychmiastowa reakcja. Aby to działało, musimy stosować się do pewnych przepisów i ustalonych reguł oraz standardów. Być może zabrzmiało to patetycznie, ale zostały one wypracowane olbrzymim wysiłkiem naszych poprzedników. Staramy się ich nie zawieść, więc stosujemy się do tego, co osiągnęli przez lata swojej działalności”. Dowódca jednostki dodaje, że procedury są ważne, ale nie mniej istotni są służący w jednostce żołnierze. „To ludzie absolutnie wyjątkowi. Na Zachodzie często mówi się o pracy takich jak my: »We are the brain you are the frame«, tłumaczy płk Nawrocki. „Jesteśmy mózgiem, który skupia wszystkie informacje z danej strefy przestrzeni powietrznej i je analizuje oraz transmittuje. Wypracowanie decyzji na ich podstawie należy już do innych”. ■

XVI EDYCJA MIĘDZYNARODOWYCH POKAZÓW LOTNICZYCH



z okazji 100-lecia lotnictwa wojskowego



Radom-Sadków, 25-26 sierpnia 2018 r.
(otwarcie bram o godz. 9:00)



Więcej informacji na: www.airshow.wp.mil.pl oraz facebook.com/pokazy.airshow

ORGANIZATORZY:



PARTNER STRATEGICZNY:



PARTNER WSPIERAJĄCY:



MEDIALNY PATRONAT KORPORACYJNY:





G



rzegorz Skakowski

Dlaczego zostałem krwiodawcą?

D o pierwszego oddania krwi namówili mnie koledzy, gdy odbywałem służbę zasadniczą. Wówczas była to dla mnie doskonała okazja do zyskania dodatkowego urlopu. Kilka lat później, gdy moja córka zaraz po urodzeniu potrzebowała krwi, dotarło do mnie, jak ważny jest to lek.

Dziś staram się zarażać ideą krwiodawstwa innych i namawiam do pomagania. Cieszę się z każdego dawcy, którego udaje mi się zachęcić do wstąpienia w nasze szeregi. Nie wszyscy dają się przekonać. Dziwi mnie ich upór czy obawa. Rozumiem, gdy chodzi o chorobę, niską wagę czy cienkie żyły, ale jak wytłumaczyć „nie” bez podania racjonalnego powodu?

Podczas akcji organizowanej w naszej jednostce z okazji Dnia Weterana kolega przypomniał mi, że to ja namówiłem go,

aby został dawcą krwi i jest z tego dumny. Dla mnie było to ogromne wyróżnienie. Ideą honorowego krwiodawstwa zaraziłem starszą córkę Oktawię, która w liceum zorganizowała już kilka razy akcję oddania krwi.

Jedną z niezapomnianych chwil przeżyłem w Ośrodku Rehabilitacyjno-Edukacyjno-Wychowawczym w Rzeszowie. Zawieźliśmy tam czekolady, które dostajemy po oddaniu krwi. Dzieci z niepełnosprawnością intelektualną cieszyły się z każdej otrzymanej tabliczki. Nie znalazłem w sobie tyle odwagi, żeby odwiedzić hospicjum, ale relacja kolegów dostarczyła mi wystarczających wrażeń. Za swoje największe dokonanie uważam wznowienie w 2011 roku działalności Klubu HDK PCK Podhalańczyk, po kilku latach zastoju spowodowanego zmianą w strukturach jednostki. Dumny jestem też z doprowadzenia do wręczenia sztandaru dla naszego klubu – jednego z nielicznych wśród działających wojskowych klubów HDK. (MSCH)

HONOROWY
KRWIODAWCA

**ST. SIERŻ.
GRZEGORZ
SKAKOWSKI**

**Służba: 1 Batalion Strzelców
Podhalańskich**
– krwiodawca od 1994 roku
– oddał 64 litry krwi
– prezes Klubu HDK PCK
Podhalańczyk

MICHAŁ NIWICZ



ARSENAŁ

/ PRZEGLĄD

MACIEJ HYPŚ

POJEDYNEK WAGI CIĘŻKIEJ

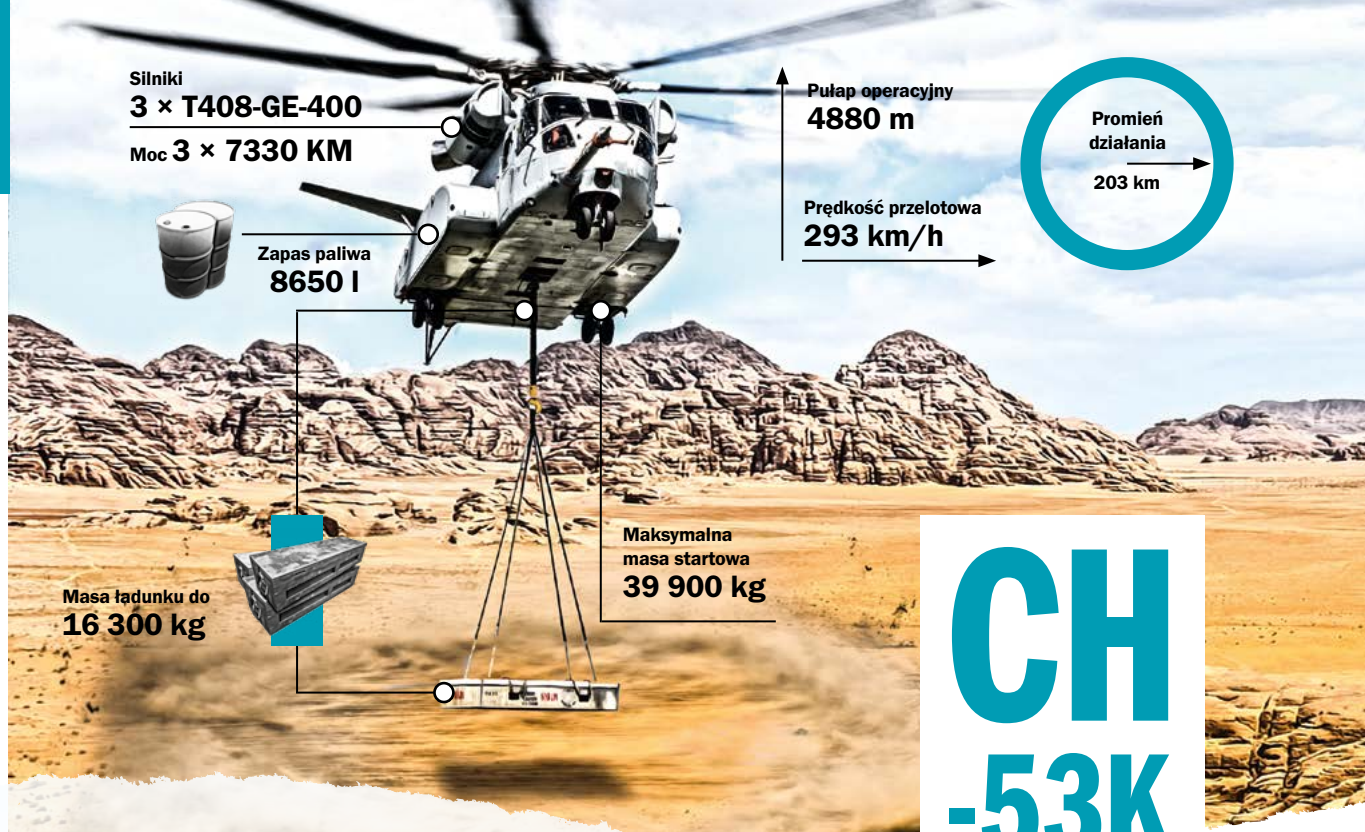
Niemcy zamierzają kupić
**60 ciężkich śmigłowców
transportowych.** Jest to największy
od dekady kontrakt tego typu w Europie.



Śmigłowiec
CH-47
Królewskich
Sił Powietrznych
w prowincji
Helmand
w Afganistanie



CROWN COPYRIGHT



S

iłły zbrojne Niemiec pogrążone są w głębokim kryzysie, dotyczy to również kwestii sprzętowych. W najbliższych latach ma się to jednak zmienić za sprawą potężnego programu modernizacji i zakupów nowego uzbrojenia. W samym tylko lotnictwie planowane są zakupy następców tornad [o czym szerzej w numerze 1/2018 „Polski Zbrojnej”], morskich samolotów patrolowych P-3C Orion czy śmigłowców Lynx i Sea King. Najbardziej zaawansowane są prace nad wyborem nowego ciężkiego śmigłowca transportowego. Walka toczy się między dwoma konstrukcjami amerykańskimi – Sikorsky CH-53K King Stallion i Boeing CH-47F Chinook.

AMBITNE PLANY

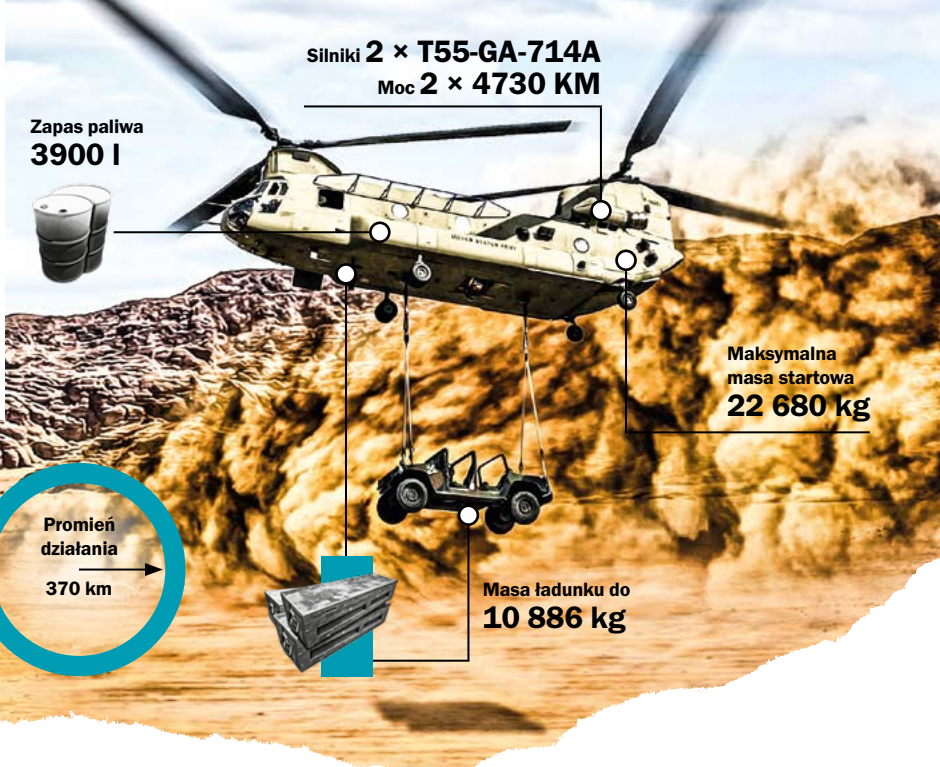
W 1968 roku Republika Federalna Niemiec zamówiła 110 śmigłowców CH-53G. Większość z nich została wyprodukowana na licencji przez przedsiębiorstwa VFW-Fokker i Speyer. Z biegiem lat, ze względu na rosnące wymagania operacyjne, śmigłowce przeszły serię modernizacji przedłużających ich żywotność i zwiększających przeżywalność na polu walki. Dzisiaj Bundeswehra dysponuje trzema wersjami stallionów – CH-53GS, CH-53GE i CH-53GA. Ta ostatnia – najnowsza – wyposażona jest w mocniejsze silniki, cyfrową

awionikę, systemy samoobrony, kamerę FLIR i instalację do montażu dodatkowych zbiorników paliwa. Same płatowce mają jednak już niemal 50 lat i powinny ustąpić pola nowszym konstrukcjom.

Początkowo rozważano budowę zupełnie nowego śmigłowca wspólnymi siłami ówczesnego Eurocoptera (dziś Airbus Helicopters) i Boeinga. Program nazwany „Future Transport Helicopter” miał być odpowiedzią zarówno na niemieckie, jak i francuskie zapotrzebowanie na maszynę tej klasy. Pierwsze projekty przedstawiały większy od CH-47 śmigłowiec w układzie tandem z ładownią szerszą niż ta w CH-53K, a nawet samolocie transportowym C-27J Spartan. Zakładano, że większość ładunków i pojazdów będzie transportowana wewnątrz maszyny, a nie na zewnętrznym haku, co miało przełożyć się na większą szansę przetrwania na polu walki. Ostatecznie z powodu ograniczeń budżetowych w obu państwach program ten zarzucono.

Trwający teraz przetarg może dotyczyć 60 nowych śmigłowców, a jego wartość wynosi 3–4 mld euro, co czyni z niego największy od dekady kontrakt śmigłowcowy w Europie. Oficjalnie rozpoczęcie całej procedury ogłoszono pod koniec 2017 roku po blisko dziesięciu latach zastanawiania się, co zrobić ze starzejącymi się CH-53G.

CH -47F



77

NIEMCY MUSZĄ DOKONAĆ WYBORU SZYBKO. ROZSTRZYGNIĘCIE PRZETARGU PLANOWANE JEST NA 2019 ROK, A PODPISANIE KONTRAKTU NA POŁOWĘ 2020 ROKU

Przetarg, będący elementem szerszego programu inwestycyjnego Bundeswehry, poza znaczeniem czysto wojskowym ma również znaczenie polityczne, ponieważ w obliczu brexitu Niemcy mają nadzieję na zajęcie miejsca Wielkiej Brytanii jako jednego z filarów europejskiego bezpieczeństwa.

Specyfikacja techniczna poszukiwanych śmigłowców zostanie upubliczniona w drugiej połowie roku. Wiadomo już natomiast, że nowe śmigłowce będą miały wypełniać te same zadania, co ich poprzednicy, czyli misje transportowe, ratownictwa bojowego (CSAR) i wsparcia operacji sił specjalnych. Ujawniono również, że jednym z wymogów będzie zdolność do tankowania w locie. Znane są też wszystkie kandydatury. Niemcy będą musieli wybrać między amerykańskimi CH-53K i CH-47F, ponieważ są to jedyne dwa ciężkie śmigłowce transportowe produkowane przez świat zachodni.

JEDEN AGRESYWNY, DRUGI PRZYCZAJONY

Sikorsky przyjął bardziej agresywną strategię w niemieckim przetargu. W jego wizji CH-53K ma zostać kupiony na mocy umowy międzyrządowej w ramach amerykańskiego mechanizmu eksportu uzbrojenia Foreign Military Sales (FMS). Oferowany śmigłowiec będzie w takiej samej konfiguracji jak maszyny przeznaczone dla

amerykańskiej piechoty morskiej, która planuje kupić 200 sztuk CH-53K. Maszyna fabrycznie jest wyposażona w sondę do tankowania w powietrzu. Sikorsky podpisał też wiele umów z niemieckimi partnerami, którzy będą zaangażowani na etapie produkcji lub późniejszego serwisowania king stallionów. Głównym partnerem został Rheinmetall, który będzie serwisował niemieckie śmigłowce. Za silniki odpowiadać będzie MTU, a kolejną umowę podpisano z zajmującą się elektroniką spółką Hensoldt.

Boeing nie może się pochwalić tyloma konkretnymi. Rozważane są dwie formy dostawy śmigłowców do Niemiec. Pierwsza może być zrealizowana za pomocą FMS i wtedy będą to seryjne śmigłowce CH-47F, takie jak dla US Army. Rozważana jest jednak możliwość podpisania umowy bez pośrednictwa rządu amerykańskiego. Wtedy Boeing mógłby zaoferować śmigłowce dostosowane do niemieckich potrzeb, na przykład z powiększonymi zbiornikami paliwa, takie jak w 2009 roku kupiła Kanada. Ponadto standardowy CH-47F nie ma możliwości tankowania w powietrzu. Sondę do pobierania paliwa ma za to wersja MH-47G, przeznaczona dla amerykańskich sił specjalnych, i możliwy jest mariaż obu wersji.

Koncern z Chicago nie pochwalił się jeszcze żadnymi umowami podpisanymi z lokalnymi partnerami w sprawie



BUNDESWEHR
CARSTEN VENNEMANN

BUNDESWEHRA DYSPONUJE TRZEMA WERSJAMI STALLIONÓW – CH-53GS, CH-53GE I CH-53GA

CH-47, ale z tym nie powinno być problemu, ponieważ w innych wojskowych i cywilnych projektach lotniczych Boeinga uczestniczy prawie sto niemieckich przedsiębiorstw.

PÓŁ NA PÓŁ

Trudno jest ocenić, kto ma większe szanse na wygraną w tym przetargu. Biorąc pod uwagę sam udźwig śmigłowca, lepszy jest CH-53K. Jeśli zaś chodzi o objętość ładowni, Boeing oferuje maszynę nieznacznie mniejszą, a utrzymuje, że tandemowy układ jest lepszy, ponieważ cała wytwarzana moc zostaje skierowana na podnoszenie. Jeśli chodzi o cenę, to faworytem byłby chinook. CH-53K jest najdroższym śmigłowcem świata i, według różnych szacunków, jego cena waha się od 80 do 130 mln dolarów za sztukę. Ponieważ napędzany jest trzema silnikami, więc także koszty jego utrzymania są mniej więcej o połowę wyższe niż w przypadku CH-47.

Sikorsky broni się, twierdząc, że jego maszyna ma zapas udźwigu wystarczający na kolejne modyfikacje w czasie służby, a CH-47 nie, więc jego koszty utrzymania i modernizacji będą wzrastały. Ponadto zaawansowany cyfrowy system monitoringu ma umożliwiać osiągnięcie niezawodności, o której na razie można mówić jedynie w przypadku cywilnych śmigłowców. W konsekwencji koszt zakupu i utrzymania obu maszyn w ciągu 40 lat ma być na zbliżonym poziomie. Boeing jednak twierdzi, że nie ma sensu wynajdywać koła na nowo – konstrukcja tej firmy jest bardziej sprawdzona i obciążona mniejszym ryzykiem ujawnienia się błędów. Ponadto argumentuje, że Niemcy są nastawieni na gotowy produkt, prosto z półki, a nie maszynę będącą jeszcze w fazie rozwoju.

Za CH-47 może przemawiać jego powszechność. Spośród członków NATO jego operatorami są USA, Wielka Brytania, Kanada, Hiszpania, Włochy, Holandia, Grecja i Turcja. Szczególne znaczenie może mieć Holandia, która w ostatnich latach zacieśnia wojskową współpracę z Niemcami. Używanie śmigłowca tego samego typu mogłoby się przełożyć na dalsze oszczędności na etapie serwisowania. Jeśli zaś chodzi o CH-53K, to poza US Marines i Bundeswehrą zainteresowanie jego zakupem wyraził jedynie Izrael, ale nawet tam dowództwo wojsk lądowych rekomendowało chinooka, chociaż ostateczna decyzja jeszcze nie zapadła.

POWTÓRKA Z HISTORII

Niemcy muszą dokonać wyboru szybko. Rozstrzygnięcie przetargu planowane jest na 2019 rok, a podpisanie kontraktu na połowę 2020. Uwzględniając czas potrzebny na późniejsze zdobycie aprobaty parlamentu, pierwszych dostaw można oczekiwać w 2023 roku. Dwa lata później rozpocznie się wycofywanie starych śmigłowców i potrwa to pięć lat.

Kiedy w latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia RFN kupowała ciężki śmigłowiec transportowy, wybierała między CH-53D i CH-47A. Dziś o kontrakt walczą najnowsze modele obu maszyn. Długowieczność świadczy o doskonałości obu konstrukcji, które wielokrotnie udowodniły swoją wartość w czasie konfliktów na całym świecie. Możliwości obu śmigłowców są zbliżone, więc przed Niemcami trudna decyzja. ■

MACIEJ HYPŚ jest redaktorem portalu Konflikty.pl.



CH-53K jest najdroższym śmigłowcem świata i, według różnych szacunków, jego cena waha się od

80 do 130

mln dolarów za sztukę.

Na zorganizowanym 18 czerwca spotkaniu dowództwa armii czeskiej z mediami przedstawiono informacje o planach modernizacji technicznej. „Wiemy, czego chcemy i czego potrzebujemy, aby zapewnić obronę naszego kraju”, stwierdził gen. por. Aleš Opat. Generał wskazał też na projekty, które mają kluczowe znaczenie, jeśli chodzi o zwiększenie zdolności obronnych, w tym obrony przeciwrakietowej, a także o sprzęt taktyczny i noktowizyjny.

NOWY PANCERZ

Czechy planują zakup 210 nowych bojowych wozów piechoty na gąsienicach. Pojazdy te mają być dostarczone w latach 2020–2025 i zastąpią BVP-2, których 108 ma na etapie 7 Brygada Zmechanizowana. Oprócz tego w magazynach znajduje się jeszcze 77 BVP-2 i 168 BVP-1. Wozy mają być kupione w siedmiu wersjach specjalistycznych: oprócz bojowej będą jeszcze dowodzenia, ewakuacji medycznej, rozpoznawcza, rozpoznania artyleryjskiego, inżynierska i ratownicza. W wymaganiach podano, że uzbrojenie mają stanowić armata na amunicję 30x173 mm i karabin maszynowy na amunicję 7,62x51 mm oraz przeciwpancerne pociski kierowane trzeciej (lub wyższej) generacji. Za nowe bewupy czeska armia zapłaci 53 mld koron, co oznacza, że jest to najdroższy projekt modernizacyjny.

Inne programy dotyczą pozyskania kolejnych opancerzonych pojazdów kołowych. Jednym z nich będzie titus, sześciokołowy wóz skonstruowany przez francuskie przedsiębiorstwo Nexter na podwoziu rodzimej firmy Tatra. Minister obrony Martin Stropnický zapowiedział w 2017 roku zakup 62 egzemplarzy za 4,8 mld koron (bez VAT-u). Dostarczone w latach 2020–2024 pojazdy miałyby zasilić 4 Brygadę Szybkiego Rozmieszczenia i 7 Brygadę Zmechanizowaną. Do wojska trafiłyby wozy dowódczo-sztabowe KOVVS (6), łączności KOVS (36) i koordynacji wsparcia ogniowego (20). Plany te jednak się zmieniły i zamówionych ma być aż 39 pojazdów dowódczo-sztabowych i 61 łączności.

Z kolei 31 Pułk Obrony przed Bronią Masowego Rażenia i inne pododdziały chemiczne otrzymają do 2022 roku 80 lekkich wozów opancerzonych, które będą kosztować 4,4 mld koron (bez VAT).

Minister Stropnický wskazał, że ich dostawcą będzie włoska firma Iveco. Do wojska trafi 40 egzemplarzy rozpoznawczych S-LOV CRBN oraz tyle samo LOV-CBRN II do pobierania i transportu próbek do badań.

Prace nad nowymi pojazdami dla wojsk chemicznych rozpoczęły się w końcu pierwszej dekady XXI wieku. W latach 2009–2012 wydano na ten cel 100 mln koron.

Na wydłużonej wersji terenowego Iveco LMV M 65E19 WM powstał prototyp wozu rozpoznawczego z dwukołową przyczepą P-LOV CBRN. Wybór platformy nie był przypadkowy, bo czeskie wojska lądowe mają ponad sto pojazdów LMV.

Armia czeska używa już 107 kołowych transporterów opancerzonych Pandur II 8x8, które kupiono w 2008 roku. W styczniu 2017 roku

TADEUSZ WRÓBEL

PRASKI PLAN

Czechy zamierzają wydać do 2027 roku blisko 4 mld euro na modernizację techniczną sił zbrojnych.



ministerstwo obrony zamówiło jeszcze 20 wozów: sześć dowódczo-sztabowych i 14 łączności. Ich dostawy przewidziane są w latach 2019–2020.

Czesi nie zamierzają kupować nowego czołgu. Obecnie w ich wojskach lądowych jest tylko jeden batalion wyposażony w 30 sztuk T-72M4CZ i trzy wozy zabezpieczenia technicznego VT-72M4 CZ (w magazynach

RAFAŁ MNIEDŁO / 11 LDK PANC



Oprócz inżynierskiej wersji bewupa czescy saperzy mają otrzymać cztery nowe mosty towarzyszące klasy MLC 70. Drugi projekt dotyczy parku pontonowego klasy MLC 80, pozwalającego pokonać przeszkodę wodną o szerokości minimum 150 m. Wskazano, że do przewozu elementów przeprawy ma być wykorzystana kołowa terenowa platforma 8x8, już używana w czeskich siłach zbrojnych.



jest 86 T-72 starszych wersji). Istnieje projekt modernizacji czołgów, co wydłuży czas ich eksploatacji o 15 lat.

LUFY I RAKIETY

Czeska armia zamierza całkowicie wymienić uzbrojenie artyleryjskie. Obecnie wojska lądowe mają 86 samobieżnych armatohaubic ShKH vz. 77 Dana. Jeszcze w ubiegłym roku istniał plan modernizacji 33 z nich i kupna 17 nowych dział, co miało kosztować 1,27 mld koron. Za takim rozwiązaniem przemawiały duże zapasy amunicji kalibru 152 mm. Jednak ten projekt anulowano na początku 2018 roku i teraz mają być zakupione 52 działa kalibru 155 mm z lufą o długości 52 kalibrów oraz karabin maszynowy kalibru 7,62 mm. Nowe działo będzie zamontowane na ośmiokołowym podwoziu dostarczonym przez firmę Tatra. Ten projekt artyleryjski pochłonie do 10 mld koron.

Drugi program artyleryjski dotyczy zakupu 62 samobieżnych moździerzy kalibru 120 mm. Jako że w programie nowego bewupa nie jest planowana taka wersja, prawdopodobnie będzie to zestaw kołowy. W czeskich siłach lądowych zastąpi on osiem samobieżnych moździerzy ShM vz. 85 PRAM-S i 85 holowanych vz. 82 PRAM-L.

W czeskich planach jest zakup nowego przeciwlotniczego systemu raketowego krótkiego zasięgu, który zastąpi posowiecki 2K12 Kub.

Zgodnie z czeską specyfikacją w baterii mają być cztery mobilne wyrzutnie. Jako platformę wskazano podwozie Tatra 815-7 8x8. Według agencji ČTK, zakup nowego systemu przeciwlotniczego pochłonie 10 mld koron.

DOPOSAŻANIE LOTNICTWA

Największy czeski program lotniczy ma dotyczyć zakupu 12 dwusilnikowych śmigłowców wielozadaniowych, które zastąpią 17 desantowo-szturmowych Mi-24 i Mi-35. Nowy śmigłowiec będzie uzbrojony w działko lub karabin maszynowy obsługiwany przez jednego z pilotów, karabiny maszynowe obsługiwane przez strzelców oraz niekierowane i kierowane pociski raketowe (naprowadzane laserem). Oprócz czteroosobowej załogi w kabinie śmigłowca powinno się znaleźć miejsce dla ośmiu żołnierzy z bronią i wyposażeniem lub dwóch par noszących podczas misji CASEVAC. Maszyna ma być zdolna do przewozu w kabinie ładunków o masie co najmniej 960 kg. Oczekiwany minimalny zasięg wynosi 550 km, a prędkość przelotowa 260 km/h.

Drugi program samolotowy dotyczy samolotów transportowych C-295. W planie jest przeprowadzenie w latach 2019–2023 dwuetapowej modernizacji czterech C-295M, które zostaną wyposażone tak, by spełnić wymagania Unii Europejskiej i NATO. Czesi planują też dokupić po 2020 roku dwa samoloty C-295W. Poza wyko-



W planach jest modernizacja 14 myśliwców Gripen, tak by mogły one zwalczać cele naziemne.



Czeska armia zamierza całkowicie wymienić uzbrojenie artyleryjskie. Obecnie wojska lądowe mają 86 samobieżnych armatohaubic ShKH vz. 77 Dana.

TRZY JEDNOSTKI

Wczeskiej armii planowane są także zmiany strukturalno-organizacyjne. Zapowiedziano utworzenie nowych jednostek wojskowych: batalionu wspierającego działania Czech jako państwa gospodarza (host nation support) w mieście Rakovník, do-

wództwa wojsk cybernetycznych i operacji informacyjnych oraz pułku powietrznodesantowego. Ten ostatni będzie rozwijany na bazie istniejącego 43 Batalionu Powietrznodesantowego z Chrudimia, który jest w strukturze 4 Brygady Szybkiego Rozmieszczenia. ■

U S A R M Y

CZECZY NALEŻĄ DO GRONA PAŃSTW, KTÓRE PRZEZNACZAJĄ NA OBRONĘ ZNACZNIE MNIEJ ŚRODKÓW NIŻ PRZYJĘTE PRZEZ NATO MINIMUM 2% PKB

nywaniem zadań na rzecz sił zbrojnych będą one przewozić też VIP-ów, zastępując maszyny Jak-40, których czas użytkowania zakończy się w 2020 roku. W planach jest też modernizacja 14 myśliwców Gripen.

Czesi chcą też inwestować w bezzałogowe statki powietrzne. Na potrzeby misji w Afganistanie amerykański Departament Obrony przekazał czeskim siłom zbrojnym dziesięć małych bezzałogowców Scan Eagle (posiadają też zestawy Raven RQ-11B). Czesi planują dokupić następne za 200 mln koron. W 2021 roku, jak podał serwisowi Jane's rzecznik resortu obrony Jan Pejsek, zamierzają kupić bojowy system bezzałogowy. Według specyfikacji w grę wchodzi rozpoznawczy dron o masie 600 kg, zasięgu operacyjnym do 300 km, pułapie 6 tys. m i prędkości 250 km/h, mogący pozostawać w powietrzu ponad 20 godzin.

Ważnym projektem, mającym wzmocnić kontrolę czeskiej przestrzeni powietrznej, jest zakup ośmiu mobilnych trójwspółrzędnych radarów średniego zasięgu. Ich zasięg wykrywania celów do wysokości 30 km powinien

wynosić 250 km. Tu też znalazł się wymóg, że platformą dla radaru ma być tatra T-815. Innym projektem radiolokacyjnym jest zakup nowego lotniskowego systemu radarowego dla baz lotniczych. Z kolei do jednostek walki elektronicznej trafią dwa mobilne systemy pasywne Deployable Passive ESM (Electronic System Measure) Trackers (DPET). Powstały one w wyniku ulepszeń zestawu VERA NG, który jest już używany w czeskich siłach zbrojnych.

Przedstawiony w czerwcu plan modernizacji technicznej czeskich sił zbrojnych będzie kosztować do 2027 roku, jak podał gen. Opata, ponad 100 mld koron, czyli 3,84 mld euro.

Czechy należą do grona państw, które przeznaczają na armię znacznie mniej pieniędzy niż przyjęte przez NATO jako minimum 2% PKB. W ubiegłym roku było to 1,05%. Jednak tegoroczny budżet resortu obrony jest większy o 12% i wynosi 58,7 mld koron. Krótkoterminowym celem jest osiągnięcie w wydatkach na obronę do 2020 roku poziomu 1,4% PKB. ■

KRZYSZTOF WILEWSKI

Wszystko dla marynarzy

Różnego typu radary, sonary, morskie roboty, torpedy i bomby, a także systemy dowodzenia i łączności, broń przeznaczoną do zwalczania okrętów podwodnych oraz morskie samoloty i śmigłowce można było obejrzeć na targach **Balt Military Expo**.

KONGSBERG

RAKIETA NSM

przy wadze ponad 400 kg osiąga prędkość ponad 1000 km/h.

Podwodna lanca

Opracowane przez koncern Kongsberg rakiety Naval Strike Missile (NSM) są doskonale znane polskim żołnierzom. Nasza armia ma już dwa dywizjony uzbrojone w te nowoczesne pociski przeciwokrętowe, które mogą niszczyć cele oddalone o 200 km. NSM na obiekt ataku są naprowadzane za pomocą układu wykorzystującego zarówno platformę nawigacji bezwładnościowej, jak i wysokościomierz laserowy, moduł GPS oraz pasywny, działający w podczerwieni system obrazowania. Na targach producent NSM promował wersję, którą można wystrzeliwać z okrętów podwodnych.

Jak przekonują przedstawiciele Kongsberga, uzbrojenie w nie polskich okrętów byłoby dla polskiej armii bardzo korzystne finansowo ze względu na unifikację uzbrojenia.

MBDA

CHRZEST BOJOWY

Missile de Croisière Naval (MdCN), w eksportowej wersji oznaczony jako Naval Cruise Missile (NCM), to jeden z najnowocześniejszych pocisków manewrujących typu woda-ziemia, używanych przez francuską armię. Rakiety, których zasięg nominalnie przekracza 250 km (eksperci oceniają, że może być kilka razy większy), są uzbrojone w ważące 300 kg głowice. Przeszły one bojowy chrzest kilka miesięcy temu – 14 kwietnia 2018 roku użyto ich podczas ataku wojsk koalicyjnych na cele syryjskiego reżimu, trzy pociski wystrzelono wówczas z fregaty typu FREMM „Languedoc”. Producent, czyli koncern MBDA, promował te pociski na targach Balt Military Expo jako broń przeznaczoną dla nowych polskich okrętów podwodnych.

RAKIETA NCM

o zasięgu 250 km jest uzbrojona w ważącą 300 kg głowicę.

BAE SYSTEMS

PAKIET DLA ORKANÓW?

Morski system Artyleryjski

Bofors 57 Mk3, znany również jako Mk110 kalibru 57 mm, jest jednym z najnowocześniejszych rozwiązań w swojej klasie. Używa go kilka liczących się flot wojennych na świecie, między innymi marynarka wojenna Stanów Zjednoczonych. Jak podkreśla producent, boforsy zainstalowano na różnego typu jednostkach – od ścigaczy rakietowych, przez patrolowce, po fregaty. „Dzięki zastosowaniu nowocze-

snej, programowalnej amunicji oraz szybkostrzelności sięgającej ponad 220 pocisków na minutę bofors dorównuje działom kalibru 76 mm, a w wielu wypadkach nawet jest od nich o wiele lepsze”, przekonuje Stefan Löfström, prezes działu sprzedaży na Europę koncernu BAE Systems Bofors. Koncern prezentował boforsa 57 Mk3 podczas gdańskich targów jako rozwiązanie nie tylko dla naszych nowych okrętów typu Czapla czy Miecznik, ale przede wszystkim jako pakiet modernizacyjny dla jednostek typu Orkan.

BOFORS 57 MK3

o szybkostrzelności sięgającej ponad 220 pocisków na minutę.

Bofors 57 Mk3

BAE SYSTEMS



INSTYTUT TECHNICZNY WOJSK LOTNICZYCH

ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa, skr. poczt. 96

tel.: 261 851 300; faks: 261 851 313

www.itwl.pl

e-mail: poczta@itwl.pl

ZINTEGROWANY SYSTEM INFORMATYCZNY WSPIERAJĄCY ZARZĄDZANIE LOTNICTWEM SIŁ ZBROJNYCH RP



Analiza i ocena stanu bezpieczeństwa lotów

Ocena efektywności szkolenia lotniczego

Zarządzanie ryzykiem w lotnictwie

Monitorowanie działalności profilaktycznej



SI TURAWA umożliwia zintegrowane zarządzanie systemem bezpieczeństwa lotów



KRZYSZTOF WILEWSKI

Broń nowej ery

Od czterech lat Inspektorat Implementacji Innowacyjnych Technologii Obronnych organizuje konkurs na najbardziej przełomowe i perspektywiczne polskie rozwiązania technologiczne z dziedziny obronności.

Inspektorat odgrywa kluczową, strategiczną rolę w obecnie funkcjonującym systemie pozyskiwania nowoczesnych rozwiązań technologicznych dla rodzimych sił zbrojnych. Specjaliści w nim zatrudnieni – żołnierze oraz spora grupa cywilów – zajmują się bowiem nie tylko analizą prowadzonych w Polsce prac badawczo-rozwojowych pod kątem ich zastosowań obronnych. Uczestniczą także bardzo aktywnie w procesie programowania rozwoju sił zbrojnych, m.in. poprzez udział w przygotowywaniu wymagań operacyjnych, a także w samym procesie zakupu uzbrojenia i sprzętu wojskowego, np. w zakresie transferu technologii oraz starań o pozyskanie przez MON patentów, praw ochronnych i praw z rejestracji do kupowanych rozwiązań.

Od czterech lat I3TO organizuje konkurs „Innowacje dla Sił Zbrojnych RP”. Jego idea jest prosta: poszukiwane są najbardziej perspektywiczne i innowacyjne rozwiązania technologiczne – co bardzo istotne, nie muszą to być gotowe produkty. I nie tylko prototypy czy demonstratory technologii, lecz także koncepcje, pomysły i prace badawczo-

-rozwojowe na dowolnym etapie realizacji lub wdrożenia. Ważne jednak, aby były krajowe. W konkursie mogą wziąć bowiem udział wyłącznie podmioty gospodarcze, instytucje naukowo-badawcze i edukacyjne zarejestrowane i mające siedzibę w Polsce albo osoby fizyczne, ale z polskim obywatelstwem. W tym roku konkursowe jury przyznało nagrody w trzech kategoriach: koncepcje, projekty specjalnego przeznaczenia, projekty badawczo-rozwojowe.

KONCEPCJE Z WYŻSZEJ PÓŁKI

W kategorii koncepcje pierwsze miejsce zdobył Wojskowy Instytut Techniczny Uzbrojenia (WITU) za mikrofalową broń energii skierowanej. Drugie miejsce przyznano Wojciechowi Niecieckiemu za bojowy bezzałogowy statek powietrzny wielokrotnego użytku, a trzecie – konsorcjum Wojskowej Akademii Technicznej, Politechniki Warszawskiej, Polskiej Grupy Zbrojeniowej oraz Meska za system pocisków raketowych kalibru 40 mm.

Wyróżniona najwyższym laurem koncepcja WITU to projekt mikrofalowej broni bazującej na kompresorach

mocy, którą można zwalczać bezzałogowe statki powietrzne – zarówno pojedyncze, jak i grupowe. Jest ona wynikiem uruchomionego cztery lata temu przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) strategicznego programu badań naukowych i prac rozwojowych na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa pod nazwą „Nowe systemy uzbrojenia i obrony w zakresie energii skierowanej”.

Druga z koncepcji, czyli wizja bojowego bezzałogowego statku powietrznego wielokrotnego użytku, dobrze wpisuje się w oczekiwania wojska, które w odniesieniu do bezzałogowców poszukuje rozwiązań nie tylko efektywnych, lecz także tanich. Nie-duży dron, który może zrzucać ładunki na cele, a potem wracać po nowe, doskonale się w nią wpisuje.

Ostatnia koncepcja nagrodzona w konkursie dotyczy opracowania nowych kierowanych pocisków rakietowych kalibru 40 mm. Według zapewnień przedstawicieli konsorcjum, to projekt uszyty na naszą miarę. „Wykorzystuje on możliwości krajowego przemysłu obronnego, w tym szczególnie gotowe elementy i zespoły techniki raketowej produkowanej lub planowanej do produkcji w kraju. Nic nie trzeba kupować za granicą”, wyjaśniał mjr dr inż. Paweł Dobrzyński z WAT-u. PCO ma opracować kamerę pocisku i układ sterów, Dezamet – głowicę i nabój startowy, Belma – elektronikę i baterię, Gamrat – silnik marszowy, a Mesko – układ stabilizatorów.

PROJEKTY PRZYSZŁOŚCI

Druga kategoria, w której przyznawano nagrody, to projekty specjalnego przeznaczenia. W tym przypadku pierwsze miejsce przypadło firmie UAVS za dron DC-01 Mucha. Drugie zajęło WITU za głowicę GX-1 do bojowych bezzałogowców, a trzecie – konsorcjum Mandala-PIAP za głowicę skanowania przestrzennego.

Wyróżniona najwyższym laurem Mucha jest reprezentantem bardzo licznej obecnie klasy niewielkich bezzałogowców pionowego startu i lądowania. Ważąca około 8 kg konstrukcja może spędzić w powietrzu 50 minut. Jest to bardzo dobry rezultat, zwłaszcza w kontekście tego, że dron może zabrać aż 16 kg ładunku użytecznego – dodatkową głowicę, urządzenia pomiarowe, a także ładunek wybuchowy. Mucha osiąga maksymalną prędkość przelotową 20 m/s.

Drugie miejsce zajął projekt głowicy GX-1 przeznaczony do bojowych dronów. Podobnie jak wyróżniona w ka-

tegorii projekty badawczo-rozwojowe głowica GX-2, to w zasadzie kontynuacja prac nad rodziną głowic bojowych do bezzałogowców, którą WITU rozpoczęło trzy lata temu. W ich efekcie powstały głowice: kumulacyjno-odłamkowa GK-2 HEAT, odłamkowo-burząca GO-2 HE i dwustopniowa termobaryczna GTB-2 FAE. Rodzina GX ma być ich następcami.

Trzecią nagrodę w tej kategorii zdobyła głowica skanowania przestrzennego – w ogromnym skrócie to nowy typ specjalistycznego sensora dla różnego typu robotów pirotechnicznych. Urządzenie umożliwia skanowanie w kilku wymiarach dzięki wyposażeniu go w laser profilowy z dodatkowym ruchem obrotowym. W efekcie można wykonać znacznie dokładniejsze mapy otoczenia.

W DRODZE DO PRODUKTU

Z kolei w kategorii projekty badawczo-rozwojowe pierwsze miejsce zdobyła firma UAVS Poland Sp. z o.o. za dron DC-01 Mucha (nagrodzony w kategorii projekty specjalnego przeznaczenia). Drugie przypadło WITU za projekt głowicy GX-2 (również wyróżniony w kategorii

projekty specjalnego przeznaczenia), a trzecie – firmie Teldat za system bezprzewodowego zarządzania sterowanymi przeciwpancerno-przeciwtankowymi ładunkami wybuchowymi.

Mucha i głowica GX zostały opisane, zatem warto się przyjrzeć od razu trzeciemu laureatowi. Opracowane przez inżynierów z Teldatu rozwiązanie to – w ogromnym skrócie – sieciocentryczny system minowania, który umożliwia zarządzanie najnowszymi, inteligentnymi minami Belmy, przy użyciu dostępnych obecnie na rynku systemów dowodzenia i kierowania walką. Dowódcy różnych szczebli mogą w dowolny, wymyślony przez siebie sposób aktywować i dezaktywować miny, np. podczas manewru wojsk własnych lub przeciwnika, i analizować zebrane przez nie dane – m.in. to, ile wozów wroga przejechało w pobliżu, jakiego były typu. „Nasz system minowania działa nie tylko na pierwszej linii, w trakcie działań może się także znaleźć na tyłach nieprzyjaciela. Łączność z ładunkami, zarządzanie nimi muszą więc być nie tylko skryte, lecz także zabezpieczone przed złamaniem”, podkreśla Henryk Kruszyński, prezes Teldatu. Jesienią demonstrator systemu zostanie poddany testom poligonowym, które – jeśli zakończą się pozytywnie – otworzą drzwi do jego zakupu przez naszą armię. ■

**W KONKURSIE
MOGĄ WZIĄĆ UDZIAŁ
WYŁĄCZNIE PODMIOTY
GOSPODARCZE, INSTYTUCJE
NAUKOWO-BADAWCZE I EDUKACYJNE
ZAREJESTROWANE I MAJĄCE
SIEDZIBĘ W POLSCE
ALBO OSOBY FIZYCZNE,
ALE Z POLSKIM
OBYWATELSTWEM**



MSPO 2018 na 100-lecie niepodległej Polski

Paryż, Londyn i Kielce – te trzy europejskie miasta, w których odbywają się wystawy przemysłu obronnego, wymieniane są na świecie jednym tchem. Międzynarodowy Salon Przemysłu Obronnego w Kielcach od ponad ćwierć wieku jest wizytówką polskiej branży i najlepszym sposobem promocji rodzimych firm. Jest także miejscem prezentacji nowości sektora obronnego z całego świata. W tym roku MSPO odbędzie się od 4 do 7 września, natomiast od 8 do 9 września towarzyszyć mu będą Dni Otwarte, podczas których będzie można obejrzeć m.in. wystawę Sił Zbrojnych RP. Oba wydarzenia spaja jubileusz 100-lecia niepodległości państwa polskiego.

Dwie idee przyświecają niezmiennie Salonowi Obronnemu na Targach Kielce – promocja polskich firm przemysłu zbrojeniowego na arenie międzynarodowej oraz wzmacnianie potencjału obronnego Polski. Honorowy patronat nad 26. Międzynarodowym Salonem Przemysłu Obronnego w Kielcach w roku 100-lecia odzyskania niepodległości objął prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Andrzej Duda. Warto przypomnieć, że od lat podczas uroczystej gali wręczana jest Nagroda Prezydenta dla produktu najlepiej służącego podniesieniu poziomu bezpieczeństwa żołnierzy Sił Zbrojnych RP oraz przyznawane Wyróżnienie Ministra Obrony Narodowej. Partnerem strategicznym MSPO 2018 po raz kolejny została Polska Grupa Zbrojeniowa.

LIDERZY BRANŻY? OBECNI!

Już wiadomo, że ekspozycja targowa obejmie wszystkie siedem pawilonów kieleckiego ośrodka wystawienniczego oraz teren zewnętrzny. Będzie można zobaczyć nowości przemysłu obronnego, a swój udział w wydarzeniu potwierdzili liderzy światowej branży. W 2017 roku w Kielcach swoje produkty oferowało 618 firm z 27 krajów świata oraz Siły Zbrojne RP. Podczas targów i Dni Otwartych ekspozycję zobaczyło 38 tys. osób i odwiedziło ją 67 oficjalnych delegacji

zagranicznych z 43 krajów, w tym wiele w randze ministerialnej.

Tradycją Międzynarodowego Salonu Przemysłu Obronnego od 2004 roku są wystawy narodowe. Dotychczas swój potencjał obronny prezentowało 13 krajów. Rok 2018 będzie upływał pod znakiem 100-lecia niepodległego państwa polskiego.

Podczas MSPO 2018 zobaczymy m.in. ekspozycję Ministerstwa Obrony Narodowej oraz instytutów i uczelni wojskowych. Wystawa Sił Zbrojnych RP zajmie około 10 tys. m² w hali oraz na terenie zewnętrznym. Tradycyjnie swoje eksponaty zaprezentują podczas targów muzea wojskowe.

Międzynarodowy Salon Przemysłu Obronnego w Kielcach to miejsce prestiżowych spotkań biznesowych, dyplomatycznych. Po raz kolejny odbędzie się tu m.in. spotkanie sekretarzy stanu Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ministerstwa Rozwoju, Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, dyrektora Narodowego Centrum Badań i Rozwoju z przedstawicielami przemysłu obronnego.

Trzeci dzień targowy poświęcony jest służbom podległym Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Administracji. Będzie można zobaczyć pokazy psów policyjnych oraz dynamiczny pokaz straży pożarnej. Po raz szósty odbędzie się konferencja „Biznes z wojskiem to pewne pieniądze”.

POLSKIE WOJSKO DLA WSZYSTKICH

Od 8 do 9 września MSPO otwiera się dla osób, które interesują się militariami, potencjałem polskiego wojska. Dni Otwarte, które w ubiegłym roku włączono do programu MSPO, prezentując szerokiej publiczności potencjał Sił Zbrojnych RP, również w tym roku służyć będą budowaniu tożsamości narodowej oraz wychowaniu w duchu patriotycznym. Fragmenty wystawy MSPO 2018 i ekspozycji zewnętrznej będą mogli zwiedzić bezpłatnie wszyscy, bez ograniczeń wiekowych. ■

RAFAŁ
CIASTOŃ

Pan od wilka



Franciszek Misztal urodził się w 1901 roku we wsi Lisie Jamy, nieopodal Lubaczowa. Ukończył we Lwowie szkołę średnią, gdzie po maturze rozpoczął studia na Wydziale Budowy Maszyn tamtejszej politechniki. Jeszcze w ich trakcie zaczął się udzielać w Związku Awiatycznym Studentów Politechniki Lwowskiej, jednak sama uczelnia nie oferowała kierunku studiów zgodnego z profilem zainteresowań przyszłego konstruktora. Po ukończeniu nauki w 1926 roku rozpoczął pracę asystenta w Katedrze Mechaniki Technicznej, w kolejnym zaś roku wyjechał do Akwizgranu, by pogłębiać swoją wiedzę w instytucie aerodynamicznym niemieckiej politechniki. Do kraju wrócił w 1929 roku, już ze stopniem naukowym doktora.

Rok wcześniej, podczas przerwy w studiach, inżynier Misztal związał się zawodowo z Państwowymi Zakładami Lotniczymi, w których pracował do wybuchu wojny. Był zaangażowany m.in. w prace nad samolotami sportowymi PZL-19 i PZL-26, przygotowywanymi do zawodów Challenge odpowiednio w 1932 i 1934 roku. Jego dziełem były także kesonowe konstrukcje płatów bombowców PZL-23 Karaś i PZL-37 Łoś, a także prototypu myśliwca PZL P-50 Jastrząb. Misztal pracował również nad projektem ciężkiego myśliwca – samolotu pościgowego, jak go wówczas nazywano – PZL-38 Wilk, który jednak, z uwagi na zbyt małą moc silników, nie trafił do produkcji seryjnej. Po fiasku wilka konstruktor podjął prace nad jego wersjami rozwojowymi, najpierw samolotem PZL-48 Lampart, a następnie PZL-54 Ryś, jednak wybuch II wojny światowej uniemożliwił ich kontynuację. Po kampanii wrześniowej inżynier Misztal ewakuował się do Rumunii, ale już w 1940 roku zdecydował się powrócić do okupowanego kraju.

Oprócz pracy w PZL, jako doktor nauk technicznych Misztal udzielał się także naukowo – m.in. w Szkole Podchorążych Lotnictwa (Szkoła Orląt) oraz Szkole Inżynierskiej im. Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda w Warszawie. Z tą drugą zresztą był związany również podczas okupacji – prowadził w niej wykłady w latach 1940–1944.

Po wyzwoleniu inż. Misztal na nowo związał się z branżą lotniczą – najpierw jako szef działu technicznego w PLL LOT (1945–1946), następnie zaś organizował Centralne Studium Samolotów, w którym pracował do 1950 roku, kiedy to został odsunięty od przemysłu państwowego. Równolegle kontynuował także karierę naukową – od 1945 roku na nowo wykładał w Szkole im. Wawelberga i Rotwanda, od 1947 roku zaś na Politechnice Warszawskiej, gdzie rok później otrzymał tytuł profesora nadzwyczajnego (profesorem zwyczajnym został w roku 1956). W 1955 roku powrócił także do przemysłu, rozpoczął pracę w Instytucie Lotnictwa, później – w Ośrodku Konstrukcji Lotniczych WSK Okęcie. Od końca lat pięćdziesiątych był związany z Polską Akademią Nauk, angażował się także w działalność Aeroklubu Warszawskiego.

Pomimo przejścia na emeryturę w 1970 roku współpracował z Instytutem Techniki Lotniczej WAT oraz Szybowcowym Zakładem Doświadczalnym w Bielsku-Białej. Zmarł w 1981 roku i został pochowany na warszawskich Powązkach.



RAFAŁ CIASTOŃ jest doktorantem Akademii Sztuki Wojennej, ekspertem Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego.

STRATEGIE

/ AFRYKA



SANTYPAN/FOTOLIA, PK/DZIAŁ GRAFICZNY

TOMASZ OTŁOWSKI

WCIAŻ DALEKO DO ŚWITU

W ósmym roku wojny domowej **Libia**
jest już klasycznym
przykładem państwa
upadłego, które coraz silniej
destabilizuje swoje bliższe i dalsze
otoczenie międzynarodowe.



L

ibia, inaczej niż Syria czy Jemen, będące wszak w podobnej sytuacji strategicznej, wybija się na czołówki światowych mediów niemal wyłącznie w kontekście kolejnych dramatów z udziałem migrantów usiłujących przedostać się z libijskiego wybrzeża do Europy. To, co dzieje się w tym kraju, a więc głównie rozwój sytuacji społeczno-politycznej i ekonomicznej, pozostaje w większości poza obszarem zainteresowania międzynarodowej opinii publicznej. Tymczasem wydarzenia w Libii są wprost powiązane z kolejnymi falami migrantów szturmujących od kilku lat europejskie plaże Morza Śródziemnego. To właśnie brak jednolitej, skutecznej władzy centralnej w Libii i panująca tam anarchia sprawiają, że kraj ten jest dzisiaj stojącą otworem bramą dla wszystkich chcących podjąć ryzykowną próbę przeprawy morskiej z Afryki do „europejskiego raju”. A chętnych nie brakuje, podobnie jak tych, którzy organizują cały proceder, zbijając na nim fortuny.

PODZIELONA NA PÓŁ

W ósmym roku wojny domowej Libia jest już klasycznym przykładem państwa upadłego, które coraz silniej destabilizuje swoje bliższe i dalsze otoczenie międzynarodowe. Co najgorsze, szanse na to, aby taki stan rzeczy mógł się zmienić w dającej się przewidzieć przyszłości, zdają się wciąż niewielkie. A wszystko paradoksalnie przez... stabilizację i względne uspokojenie libijskiego konfliktu w latach 2014–2016.

To właśnie wtedy z chaosu pierwszych lat wojny, po obaleniu i zamordowaniu w 2011 roku dyktatora Muammara Kaddafiego, wyłoniły się dwa duże i relatywnie sprawne ośrodki władzy regionalnej. Libia podzieliła się wówczas niemal równo na pół między zwal-

czające się obozy polityczne, wyrosłe na gruncie rewolucji skierowanej przeciwko Kaddafiemu.

Każdy z tych wrogich wobec siebie ośrodków władzy kontroluje spore obszary terytorium państwa, mając pod bronią tysiące zaprawionych w boju żołnierzy i bojowników sojusznicznych milicji plemiennych. Na zachodzie kraju władzę organizowała koalicja ugrupowań i milicji plemiennych znana jako Świt Libii (Al-Fadžr al-Libi'ja), od połowy 2014 roku kontrolująca Trypolis i niemal cały zachodni obszar państwa. W 2016 roku formacja ta postanowiła podporządkować się libijskiemu rządowi zgody narodowej (RZN), powołanemu dopiero co do życia dzięki wysiłkom i mediacjom Organizacji Narodów Zjednoczonych. Gabinet ten, kierowany przez premiera Fajeza al-Sarradża i mający od tej pory oficjalne uznanie społeczności międzynarodowej jako formalna władza centralna w Libii, działał początkowo na wychodźstwie w sąsiedniej Tunezji. Dopiero uzyskanie wsparcia ze strony Świt Libii dało szansę na jego przenosiny do kraju. I tak jednak RZN musiał zostać „zainstalowany” we wciąż niebezpiecznym Trypolisie z bezpośrednią wojskową i techniczną pomocą mocarstw zachodnich. Wiele wskazuje na to, że do dziś RZN jest tworem papierowym, bez realnej władzy w terenie.

CHARYZMATYCZNY GENERAL

Powołanie RZN-u i jego osadzenie w stolicy kraju nie okazało się przełomem w wojnie domowej w Libii. Gabinetu „pojednania narodowego” nie zaakceptował dotychczasowy, do niedawna jedyny uznawany przez świat, legalny rząd libijski, który został wyłoniony w wyborach parlamentarnych przeprowadzonych w Libii w czerwcu 2014 roku. Rząd ten (nazywany izbą przedstawicieli w celu podkreślenia



GEN. KHALIFA HAFTAR, dowódca Libijskiej Armii Narodowej, wydał wojnę wszystkim ugrupowaniom odwołującym się do muzułmańskiego fundamentalizmu.



Z CHWILĄ UPADKU REŻIMU KADDAFIEGO W 2011 ROKU

LIBIA STAŁA SIĘ NAJWIĘKSZYM CENTRUM PRZEMYTNICZYM LUDZI W AFRYCE PÓŁNOCNEJ

jego demokratycznych korzeni, czyli sformowania w wyniku wyborów) urzęduje obecnie w Tobruku na wschodzie kraju. Stało się tak po tym, jak cztery lata temu z Trypolisu wypędziły go oddziały Świtu Libii, sprzymierzone już wówczas z RZN-em.

Egzekutywa z Tobruku dysponuje jednak najsprawniejszą i najbardziej efektywną siłą militarną w kraju w postaci Libijskiej Armii Narodowej (LAN). Formacją tą dowodzi charyzmatyczny gen. Khalifa Haftar, jeden z najbardziej doświadczonych i najzdolniejszych dowódców polowych libijskiej wojny. Ten zdecydowany przeciwnik islamskiego radykalizmu wydał wojnę wszystkim tamtejszym ugrupowaniom odwołującym się do muzułmańskiego fundamentalizmu. To właśnie oddziały LAN-u skutecznie powstrzymały w latach 2014–2017 pochód dżihadystów z Państwa Islamskiego (IS) we wschodniej Libii. To również dzięki Haftarowi

w Libii nie ma już dzisiaj praktycznie żadnej liczącej się struktury Al-Kaidy – ostatnie niedobitki tej organizacji zostały rozbite przez oddziały LAN-u w Darnie, portowym mieście na wschodnim wybrzeżu, gdzie od maja tego roku trwały zażarte walki.

Ale LAN i jej dowódca zwalczają też grupy i milicje powiązane z RZN-em, w którym dominują tzw. umiarkowani islamiści. Gen. Haftar konsekwentnie twierdzi, że owa kategoria polityczna jest wewnętrznie sprzeczna, bo bycie islamistą wyklucza umiarkowanie, i na odwrót. Od ponad roku oddziały LAN-u prowadzą skuteczną ofensywę, uderzając w kierunku zachodnim, wzdłuż wybrzeża Libii oraz na pustynnym interiorze. Pod pozorem walki z resztkami Państwa Islamskiego i formacji powiązanych z Al-Kaidą siły LAN-u zajmują kolejne miejscowości, osady i instalacje przemysłowe, opanowane dotychczas przez zwolenników rządu



z Trypolisu. Obecnie siły podległe gabinetowi w Tobruku kontrolują większą część wschodniej i południowej Libii, budują też skomplikowany system sojuszy z lokalnymi plemionami i klanami na zachodzie kraju (np. w Zintanie), co bezpośrednio zagraża pozycji „rządu zachodniego”.

WALKA O ROPE

Nie tylko różnice ideologiczne i polityczne od czterech lat skutecznie torpedują wszelkie wysiłki na rzecz zjednoczenia dwóch rywalizujących ze sobą, równoległych ośrodków władzy w Libii. Chodzi też o ogromne pieniądze uzyskiwane ze sprzedaży libijskiej ropy naftowej i gazu ziemnego, najważniejszych i w zasadzie jedynych bogactw naturalnych tego kraju. Od 2014 roku, czyli od momentu pojawienia się w Libii dwóch dużych ośrodków władzy „centralnej”, to właśnie kwestia sprawiedliwego podziału pomiędzy wschodem a zachodem kraju dochodów z eksportu węglowodorów jest kością niezgody w relacjach obu rządów. Stawiany przez Tobruk zarzut zaniżania wpływów ze sprzedaży ropy i gazu należnych wschodniej Libii (Cyrenajce) jest do dzisiaj jednym z głównych powodów (jeśli nie najważniejszym) przeciągającego się sporu politycznego w kraju. A ponieważ gabinet z Trypolisu cieszy się oficjalnym uznaniem międzynarodowym i miejscem w ONZ, jego pozycja w tym sporze wydaje się silniejsza – ulokowane w stolicy państwowe przedsiębiorstwo National Oil Corporation (NOC) dzieliło dochody tak, że wrogi wschód dostawał jedynie ułamek należności.

Ale Cyrenajka ma w tym sporze potężne atuty – zdecydowana większość udokumentowanych zasobów ropy naftowej kraju oraz czynnych pól wydobywczych i instalacji przesyłowych położona jest bowiem właśnie na wschodzie Libii. Kilka miesięcy temu Tobruk, wobec przedłużających się jałowych debat i rokowań z Trypolisem, stracił więc cierpliwość i jego armia podjęła operację mającą na celu zajęcie głównych terminali eksportowych ropy i gazu na wybrzeżu Morza Śródziemnego, położonych w Ras Lanuf, Syrcie i Bredze. Powołano też do życia bliźniaczą wobec NOC strukturę: National Oil Corporation – East (NOCE), zachęcając zagranicznych kontrahentów do kupowania libijskiej ropy w Tobruku, a nie w Trypolisie. Pod koniec czerwca 2018 roku oddziały Haftara, po ostatecznym odbiciu instalacji przesyłowych ropy i gazu na wybrzeżu libijskim z rąk miejscowych milicji i prywatnych „armii” lokalnych watazków, przekazały te ważne dla gospodarki kraju obiekty w zarządzanie właśnie NOCE. Wywołało to wściekłość rządu w Trypolisie, który natychmiast ogłosił, że to „jego” NOC jest jedynym właściwym urzędem dla organi-



Gabinet premiera Fajeza al-Sarraj został dopiero co powołany do życia dzięki wysiłkom i mediacjom Organizacji Narodów Zjednoczonych.

PRESJA MIĘDZYNARODOWA NA PILNE UREGULOWANIE SYTUACJI W LIBII JEST TAK DUŻA, ŻE NIEKTÓRE NACISKI ZEWNĘTRZNE WYDAJĄ SIĘ NIE DO KOŃCA PRZEMYŚLANE

zacji i zarządzania wszelkimi kontraktami na eksport ropy z Libii. Sęk jednak w tym, że to rywale z Tobruku kontrolują, jak dotąd, kluczowe terminale naftowe i gazowe na libijskim wybrzeżu. Sytuacja w tym względzie jest zatem wyjątkowo skomplikowana i nie zanoszą się na jej szybkie unormowanie. Na paradoks zakrawa przy tym fakt, że w pierwszym kwartale 2018 roku wydobycie ropy naftowej w Libii osiągnęło najwyższy od ponad czterech lat poziom – 760 tys. baryłek dziennie. To jeszcze daleko do niemal 1,7 mln baryłek dziennie sprzed

rewolucji w 2011 roku, ale i tak bardzo dużo, biorąc pod uwagę panującą w tym kraju anarchię.

CENTRUM PRZEMYTU

Szybkemu pogodzeniu się dwóch ośrodków władzy w Libii nie sprzyja też geopolityka. Rząd z Trypolisu ma formalne wsparcie ONZ i jej agend, a także większości mocarstw zachodnich. W regionie wspiera go Tunezja, gdzie także ważną rolę w polityce odgrywają „umiarkowani islamiści”. Z kolei gabinet z Tobruku cieszy się poparciem kluczowych arabskich graczy regionalnych, takich jak Egipt, Katar czy Zjednoczone Emiraty Arabskie. „Rząd wschodni” wspierany jest także – choć bez większego rozgłosu – przez Rosję, Francję i Włochy. Szczególnie Rzym, najbardziej zagrożony nieustannym napływem imigrantów z Libii, pokłada duże nadzieje w gen. Haftarze i jego zdolnościach wojskowych. Włosi liczą, że ten libijski „mocarz” okaże się także sprawnym politykiem, zdolnym ukrocić wszechobecny na terenie Libii proceder przemytu ludzi do Europy. Z chwilą upadku reżimu Kaddafiego w 2011 roku Libia stała się bowiem największym centrum przemytniczym ludzi w Afryce Północnej, a jej rola w tym zakresie systematycznie rosła w kolejnych latach wojny domowej. Przymytnictwo do Europy został już zorganizowany na skalę wręcz przemysłową i jest obecnie potężnym źródłem dochodu dla bez mała wszystkich stron libijskiej wojny (nie wyłączając ludzi podległych gen. Haftarowi). Nie powinno zatem dziwić, że próby ukrócenia tego procederu nie przynosiły dotychczas skutków. Libijczycy, zarabiający krocie na „uchodźcach” (cena przemytu do Europy to obecnie około 800–1000 dolarów od osoby), nie są szczerze zainteresowani całkowitym zamknięciem tego lukratywnego biznesu.

To właśnie problem rosnącej roli Libii jako punktu przetrzutowego „uchodźców” z Afryki i Bliskiego Wschodu (a nawet Azji) do Europy stał się około 2016 roku zasadniczym czynnikiem mobilizującym aktywność dyplomatyczną i militarną mocarstw europejskich wobec „kwestii libijskiej”. Niestety, działania podejmowane przez Zachód nie mają szans na powodzenie, z definicji są bowiem zaprzeczeniem skuteczności. Unia Europejska wdrożyła co prawda wojskową misję ochrony swych południowych, morskich granic na wodach Morza Śródziemnego (EUNAVFOR Med „Sophia”), ale operujące w jej ramach okręty wojenne prowadziły do niedawna wyłącznie działania czysto humanitarne. Napotkane na pełnym morzu łodzie z migrantami były zatrzymywane, ale ich pasażerowie, zamiast z powrotem do Libii, trafiali do Włoch, na Maltę lub Cypr, do przepelnionych obozów dla uchodźców. Takiej polityki UE

nie można nazwać inaczej, niż zalegalizowanym i oficjalnym pośrednictwem wojskowych zasobów Unii w przemyśle imigrantów z Libii do Europy. W samym tylko 2016 roku przypłynęło w ten sposób do Włoch niemal 200 tys. ludzi. Rok później było to już „tylko” 120 tys., głównie dzięki zwiększającej się stabilizacji na wschodnim wybrzeżu Libii (kontrolowanym przez oddziały LAN-u podległe gen. Haftarowi). W pierwszych miesiącach 2018 roku nastąpiło załamanie się tego zniżkowego trendu – tylko w styczniu tego roku do wybrzeży Włoch dotarło o 15% imigrantów więcej niż przed rokiem. Na szczęście przemiany polityczne w Europie, zwłaszcza niedawne wybory we Włoszech i powołanie nowego rządu, wpłynęły na radykalną zmianę strategii wobec problemu migracji z Libii. Według nieoficjalnych informacji ze źródeł wojskowych w UE, okręty zachodnie operujące na granicy wód terytorialnych Libii coraz częściej zwracają łodzie z migrantami do portów. Siły morskie UE zaczęły też przeganiać statki należące do różnych europejskich organizacji pozarządowych, które postawiły sobie za cel przewiezienie jak największej liczby „uchodźców” do Europy, w imię sobie tylko znanych ideologicznych priorytetów. Efekty zaczęły przynosić również doposażanie i wytrwałe szkolenie nowej libijskiej straży przybrzeżnej, która coraz intensywniej patroluje wody terytorialne kraju i coraz skuteczniej wyłapuje statki przemytnicze, zwracając je do portów libijskich.

ZŁUDNE PRÓBY POROZUMIENIA

Presja społeczności międzynarodowej na pilne uregulowanie sytuacji w Libii jest tak duża, że niektóre działania sprawiają wrażenie nie do końca przemyślanych. Do takich należą próby odgórnego narzucenia rządowi w Tobruku i Trypolisie politycznego porozumienia, podejmowane zarówno przez ONZ, jak i poszczególne mocarstwa (zwłaszcza Francję). Jako warunek i punkt wyjścia całego procesu przyjęto zorganizowanie w Libii powszechnych wyborów parlamentarnych (wyznaczono już nawet ich datę – 10 grudnia 2018 roku), co w kraju pogrążonych w chaotycznym konflikcie etnicznym i plemiennym będzie zadaniem co najmniej trudnym, jeśli nie wręcz niewykonalnym. Zwłaszcza że nie ustalono jeszcze najważniejszych kwestii, takich jak ustrój przyszłego zjednoczonego państwa libijskiego, kompetencje i prerogatywy poszczególnych organów władzy, a także – a może przede wszystkim – tego, jak mają być dzielone wpływy z eksportu ropy i gazu. Wszystko to sprawia, że sukces tej najnowszej inicjatywy pokojowej dla Libii wydaje się mało prawdopodobny, a wojna – napędzana m.in. zyskami z przemytu ludzi do Europy – ma szansę trwać dalej. ■

MICHAŁ ZIELIŃSKI

WYSTRASZENI JAK MY PRZED CHWILĄ

Dni mrocznego kalifatu są już policzone,
jednak upadek ostatnich twierdz Daesz
może nie przynieść pokoju.





W PRZYPADKU STRZAŁU ZA OSŁONĘ MOGĄ MI POSŁUŻYĆ TRZY SAMOTNE DRZEWA I PODZIURAWIONA KULAMI SZKOLNA ŁAWKA

Widzisz tamtą wioskę?”, Serhabun wskazuje grupę glinianych budynków. Z tej odległości bez trudu można rozróżnić nie tylko poszczególne domy, lecz także kształty w miejscach, w których powinny być okna i drzwi. Wpatruję się w jedną z pokrytych cieniem wnęk. Bojownik patrzy razem ze mną. „Tam jest już Daesz”, mruczy pod nosem.

Przez chwilę staram się oszacować dystans. Od zabudowań dzieli nas około 500 m. Bez punktów odniesienia mogę się nieznacznie mylić, ale mniej więcej tyle wynosi skuteczny zasięg kałasznikowa. W przypadku strzału za osłonę mogą mi posłużyć trzy samotne drzewa i podziurawiona kulami szkolna ławka. Nagle czuję się nagi.

To niemożliwe, gość mnie podpuszcza. Front ciągnący się na pustyni potrafi śmiertelnie zaskoczyć, ale nikt nie podłożyłby grupy ludzi pod celowniki bojowników tzw. Państwa Islamskiego. Serhabun jakby wyczuł moje myśli. „Nie martw się, dzisiaj mamy przerwę od walk. Poza tym, o tej porze jest na nie za gorąco”.

WALCZĘ OD SZEŚCIU LAT

Cztery godziny wcześniej pędzimy transporterem opancerzonym w kierunku linii frontu. Mimo rozkręconej maksymalnie klimatyzacji, we wnętrzu pojazdu panuje niemiłosierny zaduch. Oddychanie utrudnia jeszcze dym z odpalanych niemal jeden od drugiego papierosów. „Niezlą mamy tutaj komorę”, rzucam. Wszyscy myślami są jednak gdzie indziej.

Skoczna muzyka wydobywająca się z głośników kontrastuje ze ściągniętymi w napięciu twarzami. Jeden z bojowników wlepił wzrok w niewielkie okno. Jego zbieżne palce nerwowo ściskają oparty o kolano karabin, którego lufa przy każdym wstrząsie kieruje się w stronę pozostałych pasażerów. Inny mężczyzna od kilkunastu minut modli się na muzułmańskim różańcu. Sposępniał nawet dotychczas wyluzowany kierowca. Jego lekki uśmiech zastąpiło skupienie.

W pewnym momencie siedzący naprzeciwko mnie Serhabun odkłada papierosa i zaczyna wiązać na głowie tradycyjną chustę. Przeszkadzają mu w tym liczne wyboje, ale z pomocą towarzysza broni w końcu udaje mu się osiągnąć cel – kwieciste wzory w niebanalny sposób kontrastują ze znoszonym mundurem, a różnokolorowe koraliki zawadiacko opadają na oczy. Serhabun zaciąga się dymem papierosowym. „Walczę na tej wojnie od sześciu lat”. Nie wiem, czy mówi do mnie, czy bardziej do siebie.

We wschodniej Syrii ofensywa przeciwko tzw. Państwu Islamskiemu rozpoczęła się już jesienią 2015 roku. W ciągu ostatnich trzech lat w prowincjach Dajr az-Zaur





MICHAŁ ZIELIŃSKI (3)

Serhabun odkłada papierosa i zaczyna wiązać na głowie tradycyjną chustę.

oraz Al-Hasaka udało się niemal wyeliminować obecność Daesz. Na to przynajmniej wskazują mapy obrazujące postępy sił koalicji oraz syryjskiej armii. W praktyce walki toczą się na terytorium, którego niemal nie da się kontrolować.

Przeważająca część obu prowincji znajduje się na wyżynie Al-Dżazira, półpustyni położonej pomiędzy Tygrysem a Eufratem. Mimo ekstremalnie wysokich temperatur na tych terenach mieszka nawet 2 mln osób. Wzorem innych pustynnych regionów Bliskiego Wschodu część lokalnej ludności (przede wszystkim arabscy sunnici) zachowuje tutaj struktury klanów, a ich członkowie żyją w niewielkich, czasem jednorodzinnych osadach. Krajobraz złożony z samotnych, glinianych domów oraz bezkresu pustyni ciągnie się przez setki kilometrów.

Media donoszą o następujących po sobie sukcesach Syryjskich Sił Demokratycznych (SDF) wspomaganych przez międzynarodową koalicję. W komunikatach pojawiają się nazwy miejscowości odbitych z rąk dżihadystów. Niejednokrotnie oznacza to, że oddział bojowników SDF zajął kolejną osadę składającą się z paru glinianych domów. W tym samym czasie zostawił za sobą kilka bliźniaczo podobnych miejsc.

Mówi się, że pozostało w nich od tysiąca do 5 tys. dżihadystów. Mówi się także, że jednym z nich jest przywódca samozwańczego kalifatu, Abu Bakr al-Baghdadi.

SZACUNEK DO WROGA

Upał na pozycjach jest nie do zniesienia. Przy 50°C w cieniu każda chwila spędzona na otwartej przestrzeni dosłownie wysysa życie. Przede mną stoi bojownik, któ-

rego twarz szczelnie okrywa chusta. Jedynie z wąskiej szczeliny na oczy przebijają zaciekawione, ale czujne spojrzenie. Gdyby nie kwieciste wzory na kawałku materiału, nie byłbym w stanie stwierdzić, po której stronie walczy wpatrzony we mnie człowiek.

W jednym z pobliskich pomieszczeń kolejni mężczyźni obserwują przedpole. Znoszone, najczęściej cywilne ubrania nie zdradzają przynależności do żadnej formacji. Ciężko także odgadnąć ich wiek. Niektórzy mają nie więcej niż 20 lat, ale posępne oblicza mogłyby równie dobrze należeć do starców. Pociągłe, zniszczone wojną twarze nie wyrażają żadnych emocji. Jedynie błysk w oku zdradza ciągłą gotowość do walki.

Kilkadziesiąt minut później zatrzymujemy się przy innych zabudowaniach. Biała flaga na jednym z dachów wskazuje, że wioska także jest kontrolowana przez Syryjskie Siły Demokratyczne. Tym razem w drzwiach zamiast bojowników pojawiają się kobiety. Wierne zasadom fundamentalnego islamu szczelnie okrywają swoje ciała. Jedna z nich jest ranna w rękę. Mimo to krzyczy, żeby dać jej spokój.

„Twierdzą, że ich mężowie zginęli na wojnie. To rodzinny Daesz”. Serhabun nie kryje niechęci, ale nie ma w nim śladu pogardy lub gniewu. Tłumaczy, że jego postawa wynika z szacunku do wroga.

W drodze do następnej wioski mijamy rozerwany na strzępy samochód. Kawałki metalu zalegają w piachu w promieniu kilkudziesięciu metrów. To pozostałość po samobójczym ataku sprzed kilku dni. Aby umożliwić odwrót głównym siłom, dżihadysty wysadzają się wśród nacierających koalicjantów. Oprócz samochodów wyłado-



MEŹCZYŻNA
OD KILKUNASTU
MINUT MODLI SIĘ,
ŚCISKAJĄC
MUZUŁMAŃSKI
RÓŻANIEC

Jeden z bojowników wlepił wzrok w okno. Nerwowo ściska oparty o kolano karabin, którego lufa przy każdym wstrząsie kieruje się w stronę pasażerów.

POKONANIE TERYTO- RIALNE TZW. PAŃSTWA ISLAMSKIEGO PRZYNIE- SIE WYTCHNIENIE WIELU NIEWINNYM LUDZIOM, NIE ROZWIĄ- ŻE JEDNAK NAJBAR- DZIEJ ISTOTNYCH PROBLEMÓW

wanych materiałami wybuchowymi, w opuszczonych domach roi się od min pułapek, a na pustyni od improwizowanych urządzeń wybuchowych.

Po chwili kierowca przyznaje, że zgubił drogę. Siedzący naprzeciwko dziennikarz zapina pasy. Jego decyzja przypomina mi historie polskich żołnierzy z Afganistanu, którym ta prosta czynność ratowała życie. Nie wiem, co martwi mnie bardziej – wszechobecne miny

czy możliwość przekroczenia linii frontu i wjazdu na wrogie pozycje.

Szczęśliwie trafiamy do miejsca, w którym pod opieką starców żyje gromada dzieci. Niektóre z nich są w wieku szkolnym, jednak większość to zaledwie kilkulatek. Bojownicy przyjmują zaproszenie na herbatę i zaczynają rozmawiać ze starszyzną. Serhabun tłumaczy, że pośród dzieci jest rodzeństwo, które niedawno straciło ojca. Dżihadyści poderżnęli mu gardło. „Daesz ścina ludzi, topi ich, oblewa benzyną i podpala. Wszystko na oczach pozostałych mieszkańców, tak żeby dobrze widzieli, co spotkało ich bliskich”. Serhabun przerywa na chwilę, jakby chciał zebrać myśli. „Najgorsze było to, że podczas walk z Daesz razem z nimi otaczaliśmy także cywilów. Ci ludzie głodowali. Także dzieci”. W jego oczach pojawiają się łzy.

NIENAWIŚĆ I STRACH

Noc. W pewnym momencie przed naszym pojazdem wyrastają dwa pikapy, które zablokowały drogę. Już za późno na to, by zawrócić. Dżihadyści i tak ruszą za nami w pościg. Sojusznicy z kolei mogliby nas wziąć za wroga i ostrzelać. Kierowca zapala oświetlenie wewnątrz pojazdu i powoli zbliża się do niespodziewanego checkpointu. Atmosfera gęstnieje. Zarówno w Syrii, jak i Iraku dżihadyści pod osłoną nocy notorycznie zastawiają po-





MICHAŁ ZIELIŃSKI (2)



TRAFIAMY DO MIEJSCA, W KTÓRYM POD OPIEKĄ STARCÓW ŻYJE GROMADA DZIECI. NIEKTÓRE SĄ W WIEKU SZKOLNYM, ALE WIĘKSZOŚĆ TO KILKULATKOWIE

dobne zasadzki. Każdego miesiąca giną w nich dziesiątki osób.

Z odległości kilku metrów okazuje się, że mężczyźni noszą oznaczenia Syryjskich Sił Demokratycznych. Jeden z nich pokazuje, żeby opuścić szybę „Macie kabel? Samochód nam padł”. Nie mamy, muszą poczekać na pomoc z bazy. Zostają na drodze tak samo wystraszeni, jak my byliśmy przed chwilą.

Pokonanie terytorialne tzw. Państwa Islamskiego przyniesie wytchnienie wielu niewinnym ludziom, nie rozwiąże jednak najbardziej istotnych problemów. Na wschodzie Syrii nie zapanuje pokój bez porozumienia z klanami, a te nie zaakceptują obcych rządów. Wie o tym koalicja, dlatego o Al-Hasakę i Dajr az-Zaur biją się przede wszystkim oddziały arabskie. O ile jednak kurdyjskie Powszechne Jednostki Obrony są trudne do zinfiltrowania, o tyle lokalne bojówki nie stanowią większej przeszkody. Już teraz pojawiają się doniesienia o przenikających do nich dżihadystach.

Do rozłamów może dojść także bez udziału Daesz. Atutem Syryjskich Sił Demokratycznych jest scentralizowane dowództwo, ale od jakiegoś czasu w jej szeregach dochodzi do zgrzytów. Przyczyną są przede wszystkim

różnice ideologiczne oraz etniczne. Niespełna tydzień wcześniej na terenie Ar-Rakki arabska grupa Abu Issa starła się z Kurdami. Podczas trwającej całą noc wymiany ognia zginęło kilku bojowników. Ludzie, którzy jednoczyli się w obliczu wspólnego wroga, zaczynają dbać wyłącznie o własne interesy. Często rozbieżne.

Być może niebawem w Syrii zostanie zawarte porozumienie, które nie tylko usatysfakcjonuje walczące strony, lecz także zostanie zaakceptowane przez wspierające je mocarstwa. Jeżeli do tego nie dojdzie, napotkani bojownicy mogą być dla siebie równie groźni. Niezależnie od oznaczeń noszonych na mundurach.

Obecnie wszystkie strony przygotowują się na scenariusze mogące nastąpić po wojnie z Daesz. Według słów Serhabuna, ofensywa Syryjskich Sił Demokratycznych potrwa jeszcze kilka, maksymalnie kilkanaście tygodni. Pojawiają się różne pomysły na przyszłość Syrii, nikt jednak nie wie, jak poradzić sobie z tym, co wojna pozostawiła w umysłach cywilów, w tym tych najmłodszych. Nienawiść i strach zasiany przez dżihadystów zostaną w nich na lata.

Pytam, jak w takiej sytuacji można szanować swojego wroga. Serhabun nie waha się ani przez chwilę. „Szanuję ich jako bojowników. Potrafią się bić”.

WOJSKOWY INSTYTUT TECHNICZNY UZBROJENIA



www.witu.mil.pl

witu@witu.mil.pl

Przez ostatnich kilkanaście lat w Unii Europejskiej wielokrotnie powracał temat wspólnej polityki obronnej, jednak bez większych rezultatów. Co sprawiło, że podjęto go właśnie teraz? Czy jest to poniekąd zasługa Donalda Trumpa, który krytykuje zbyt małe zaangażowanie Europy we wspólną obronę?

Możliwość pogłębienia integracji wąskiej grupy państw Unii Europejskiej w dziedzinie obronności zapisano w 2007 roku w traktacie lizbońskim, jako specjalny mechanizm stałej współpracy strukturalnej, nazwanej później PESCO. W kolejnych latach nie przeprowadzono jednak debaty, na czym taka współpraca miałaby polegać, mimo że było to konieczne, gdyż ogólne sformułowania traktatu wymagały doprecyzowania. Dyskusja dotycząca szczegółów

PODSTAWĄ JEST

PESCO rozpoczęła się w połowie 2016 roku, po opracowaniu przez UE Europejskiej Strategii Globalnej, a tempa nabrała w 2017 roku wraz z objęciem urzędu przez Donalda Trumpa i wzrostem napięcia w relacjach transatlantyckich. Liderzy tego procesu, czyli Francja i Niemcy oraz unijne instytucje, chcieli pokazać, że Europa jest w stanie osiągnąć sukces – pomimo licznych podziałów w Unii – rozszerzając europejski projekt integracyjny o dziedzinę obronności.

MICHAŁ NIWICZ

Różne są interesy 25 państw, które podpisały notyfikację w sprawie PESCO. Nie obawia się Pan, że trudno będzie uzyskać jednomyślność w tej grupie?

Unia Europejska przyjęła PESCO w innej formie, niż przewidywał traktat lizboński. Zgodnie z jego zapisami współpracę miały podjąć najsilniejsze wojskowo państwa członkowskie, które byłyby w stanie angażować się w operacje ekspedycyjne, tworzyć wspólne jednostki oraz rozwijać europejskie programy zbrojeniowe. Takie było stanowisko Francji, Włoch i unijnych instytucji. Jednak Niemcy, widząc w PESCO głównie sposób na polityczne wzmocnienie UE, nie chciały dopuścić do nowych rozłamów, dążyły więc do tego, aby było otwarte dla wszystkich, niezależnie od poten-

2017 roku, podczas wykładu na Sorbonie. Jest to próba uruchomienia „PESCO poza PESCO”.

Jak daleko może się rozwinąć ta inicjatywa?

Jej krótkoterminowym celem jest uzyskanie wsparcia dla francuskich operacji wojskowych w Afryce. Nie ma w tym projekcie nic o współpracy przemysłowej ani budowaniu wspólnych jednostek wojskowych. Niemniej prezydent Macron deklaruje, że w długim okresie celem inicjatywy jest budowa wspólnej kultury strategicznej państw europejskich, która miałaby otworzyć drogę do integracji obronnej i uzyskania autonomii strategicznej Europy.

W PESCO jest mowa o budowie wspólnych jednostek, także o wielonarodowych programach zbrojeniowych

WSPÓŁDZIAŁANIE

Z Marcinem Terlikowskim

o najważniejszych projektach PESCO i unijnej polityce bezpieczeństwa rozmawia Małgorzata Schwarzgruber.

cjału wojskowego. To stanowisko było wspierane przez wiele państw. Również Polska naciskała, aby nie tworzyć Europy dwóch prędkości w dziedzinie bezpieczeństwa.

Czy Europejska Inicjatywa Interwencyjna, zapoczątkowana przez Francję, właśnie do tego nie prowadzi? Weszło do niej dziesięć państw.

Podczas negocjacji na temat PESCO Francja musiała ustąpić Niemcom i zgodziła się, żeby mechanizm ten stał się swoistym parasolem dla różnych projektów współpracy wojskowej, rozwijanych przez grupy państw. Nie zrezygnowała jednak z dążenia do nawiązania bliższej współpracy obronnej przez najsilniejszych członków Unii. Stąd pomysł Europejskiej Inicjatywy Interwencyjnej zgłoszony przez prezydenta Emmanuela Macrona jesienią

i korzystaniu ze wspólnych funduszy. Czy to oznacza, że Europa konstruuje własną obronę, czy też wspólną armię?

Unijna armia musiałaby być ponadnarodowa, a na to nie ma zgody państw członkowskich i nie będzie jej w przewidywalnej przyszłości. Zgłoszone jak dotąd projekty PESCO nie przewidują jednostek o bojowym charakterze. Takie siły są natomiast rozwijane w formule bilateralnej: Francja i Wielka Brytania do 2020 roku planują sfinalizować budowę połączonych sił ekspedycyjnych, czyli CJEF, liczących około 10 tys. żołnierzy. W tym roku Wielka Brytania ukończyła proces formowania podobnych sił we współpracy z wybranymi państwami z Europy Północnej – Danią, Norwegią, Szwecją, Finlandią oraz Litwą, Łotwą, Estonią i Holandią.



W ramach PESCO zostało zgłoszonych 17 projektów. Jakich?

Głównie współpracy wojskowej i przemysłowej. Są one umiarkowanie ambitne. Żaden nie mówi o zaawansowanych systemach uzbrojenia. Sześć projektów dotyczy współpracy w edukacji wojskowej i szkoleniu, logistyce oraz ewentualnych operacjach ekspedycyjnych. W praktyce przewidują np. standaryzację procedur, norm, instrukcji wojskowych, systemów wymiany danych. Pięć kolejnych projektów ma charakter technologiczny. Ich celem jest rozwój morskich dronów przeciwminowych, systemów nadzoru sytuacji na morzu, ochrony portów i infrastruktury morskiej, innowacyjnych źródeł energii elektrycznej dla wysuniętych baz oraz cyfrowej łączności. Są też dwa projekty przemysłowe: opracowania opancerzonego transportera piechoty oraz artylerii lufowej. Dwa kolejne przewidują zbudowanie wielonarodowych zdolności wojskowych – jednostek wsparcia medycznego oraz zespołów szybkiego reagowania na katastrofy naturalne i techniczne. Wreszcie są też dwa projekty dotyczące cyberprzestrzeni: budowy platformy wymiany informacji o zagrożeniach cybernetycznych oraz zespołów eksperckich do reagowania na ataki.

Polska chce, aby projekty PESCO wzmacniały nie tylko Unię Europejską, ale służyły także rozwojowi NATO. W jakie chcemy się zaangażować?

W debacie o PESCO priorytetem dla Polski było zapewnienie, że mechanizm ten będzie komplementarny, a nie konkurencyjny wobec NATO. I to się udało. Na przykład projekty PESCO z dziedziny cyberbezpieczeństwa sprzyjają budowie interoperacyjności między państwami w tej dziedzinie. W ten sposób Unia Europejska zaczyna wspierać NATO. W chwili uruchomienia PESCO Polska przyłączyła się do projektu ułatwienia mobilności wojskowej w UE – Military Mobility, zgłoszonego przez Holandię, oraz opracowania europejskich radiostacji programowalnych – European Secure Software defined Radio, ESSOR. Do końca roku Polska dołączy do sześciu kolejnych projektów: dwóch dotyczących cyberprzestrzeni, artyleryjskiego, podwodnych dronów, systemów rozpoznania sytuacji na morzu oraz logistyki.

Korzystanie z unijnych pieniędzy wymaga przestrzegania pewnych zasad. Dlatego niektóre państwa wybierają łatwiejszą ścieżkę – współpracę międzyrządową

Military Mobility, czyli projekt mobilności wojskowej, wydaje się dla nas najważniejszy, zważywszy na przerzut wojsk do obrony wschodniej flanki NATO.

Może to być flagowy projekt Unii. Nie zajmowała się ona dotychczas inicjatywami, które miałyby znaczenie dla obrony terytorialnej, to prerogatywa NATO. Tymczasem w dziedzinie mobilności wojskowej Unii Europejskiej, dzięki swojej mocy regulacyjnej oraz zdolności do finansowania inwestycji cywilnych, może wspierać sojusz. Wyzwaniem jest tutaj znoszenie barier, które opóźniają przerzut żołnierzy, broni, sprzętu wojskowego i zaopatrzenia pomiędzy krajami UE. Przeszkody te wynikają z braku harmonizacji narodowych przepisów oraz złożonych procedur, regulujących m.in. przekraczanie granic przez jednostki wojskowe obcych państw. Zbyt skomplikowane są też reguły dotyczące np. transportów specjalnych – wielkogabarytowych czy z materiałami niebezpiecznymi, takimi jak amunicja. Co może nawet ważniejsze, brakuje odpowiedniej infrastruktury – wiele dróg, mostów, wiaduktów, tuneli, portów lotniczych i morskich nie nadaje się do wykorzystania przez duże i ciężkie pojazdy wojskowe. Porty niemieckie czy holenderskie są w stanie

WIZYTÓWKA

DR MARCIN TERLIKOWSKI

Jest kierownikiem programu „Bezpieczeństwo międzynarodowe” w Polskim Instytucie Spraw Międzynarodowych. ■

przyjąć siły amerykańskie, ale trzeba je jeszcze przerzucić na wschodnią flankę. Muszą powstać odpowiedniej klasy nabrzeża, aby można było szybko wyładować sprzęt. Często np. brakuje wagonów kolejowych, którymi można by przewieźć czołgi, a mosty mają za niską nośność, aby przejechać po nich ciężki sprzęt. Projekt Military Mobility w PESCO nie jest zresztą jedyną inicjatywą odnoszącą się do tych kwestii. Podobną zaproponowała także Komisja Europejska.

Mogą się wzajemnie wykluczać?

Istnieje takie ryzyko. Prace nad poprawą wojskowej mobilności rozpoczęły w 2014 roku NATO. Jednak sojusz, w przeciwieństwie do UE, ma minimalne możliwości wpływania na prawo państw członkowskich. Inaczej niż Komisja Europejska, która obiecuje też przekazać unijne fundusze na budowę infrastruktury potrzebnej do przerzutu wojsk. W ten sposób to dzięki Unii wiarygodność odstraszania i obrony NATO może się zwiększać. Nie jest jednak jeszcze w pełni jasne, w jaki sposób będą skoordynowane prace prowadzone w NATO, projekt PESCO Military Mobility oraz działania zaproponowane przez Komisję Europejską, a także jak będzie wyglądała współpraca UE i NATO w tej dziedzinie. Brak koordynacji może doprowadzić do porażki całej koncepcji zwiększenia mobilności wojskowej w Unii.

Czy Europejski Fundusz Obronny jest szansą dla polskiego przemysłu obronnego?

Celem europejskiej polityki przemysłowo-obronnej jest promowanie współpracy w Unii w tej dziedzinie. Pieniądze z funduszu mają też wzmacniać zdolności wojskowe państw członkowskich. Podstawowym warunkiem jest jednak współpraca państw. Żaden ściśle narodowy projekt nie dostanie finansowania. W konsorcjum ubiegającym się o dofinansowanie muszą być co najmniej trzy różne podmioty z co najmniej dwóch państw.

Pewne projekty dotowane przez Europejski Fundusz Obronny są realizowane już w obecnej perspektywie finansowej Unii. Czy mamy swój udział w którychś z nich?

Są to na razie programy pilotażowe. Pierwsza część funduszu – około 90 mln euro, została przeznaczona na wsparcie badań naukowych nad technologiami obronnymi. W tym programie jest realizowany np. projekt „Ocean 2020”, dotyczący przeciwminowych robotów morskich, który prowadzi włoska firma Leonardo. Zaangażowane jest w niego m.in. Centrum Techniki Morskiej w Gdyni. W projekcie obejmującym prognozowanie rozwoju technologii obronnych w konsorcjum znalazła się m.in. Woj-

skowa Akademia Techniczna. W programie dotyczącym indywidualnych systemów elektronicznych żołnierza jest prywatna polska firma ITTI. Te przykłady pokazują, że międzynarodowe konsorcja, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw, sięgają po polskich partnerów, gdyż wówczas projekt jest wyżej punktowany.

Europejski Fundusz Obronny ma także finansować rozwój systemów uzbrojenia.

W lipcu zostały przyjęte założenia drugiej części funduszu, która ma umożliwić finansowanie rozwoju już konkretnych systemów uzbrojenia. Do 2021 roku KE dysponuje budżetem w wysokości 500 mln euro i finansuje maksymalnie połowę kosztów, drugą połowę muszą wyłożyć państwa.

Nawet najsilniejsze kraje Europy nie są w stanie samodzielnie produkować nowoczesnego uzbrojenia. Wybierają współpracę dwustronną czy w ramach Unii?

Korzystanie z unijnych pieniędzy wymaga przestrzegania pewnych zasad. Dlatego niektóre państwa wybierają łatwiejszą ścieżkę – współpracę międzyrządową. Oprócz Europejskiego Funduszu Obronnego ma zostać zbudowany europejski dron, Francja i Niemcy deklarują plan wspólnego opracowania euromyśliwca następnej generacji, następcy maszyn Eurofighter i Rafale, oraz czołgu przyszłości.

Współpraca międzyrządowa i stosowanie offsetów podczas wdrażania planu modernizacji technicznej miały być także głównymi sposobami rozwijania polskiego przemysłu obronnego. Mimo to udział w Europejskim Funduszu Obronnym jest szansą także dla polskiego przemysłu. Jeśli chcemy przetrwać na europejskim rynku, musimy wybrać obszary, w których jesteśmy w stanie oferować konkurencyjne produkty. W branżach elektroniki wojskowej, sensorów, systemów łączności, oprogramowania czy też broni pancernej mamy produkty na światowym poziomie.

Czego możemy się spodziewać w PESCO w 2018 roku?

Na jesieni zostaną przyjęte kolejne projekty, które mają dotyczyć bardziej skomplikowanych przedsięwzięć. Dopóki tak się nie stanie, znaczenie PESCO jako mechanizmu rozwoju zdolności wojskowych w Europie pozostanie ograniczone, podobnie jak np. wcześniejszej inicjatywy Unii Europejskiej pooling and sharing. Jeśli w PESCO nie pojawią się duże projekty zbrojeniowe, na miarę tych z ubiegłych dwóch dekad, jak np. transportowego Airbusa A400M czy euromyśliwca Typhoon, to mechanizm ten pozostanie narzędziem drugorzędnym. Czy tak się stanie, będzie zależało od państw członkowskich. ■

MICHAŁ ZIELIŃSKI

GRA LIDERÓW

Ustalenia ze szczytu NATO w Brukseli można uznać za sukces, jednak rzucają na nie cień stanowiska wyrażone przez światowych przywódców. Niekoniecznie między wierszami.

NATO

Z perspektywy Polski na tegorocznym szczycie NATO najważniejsze było zatwierdzenie porozumienia 4x30 oraz podtrzymanie wspólnego stanowiska względem wschodniej flanki. Ustalenia zapadły zgodnie z przewidywaniami. Od 2020 roku sojusz ma być zdolny do mobilizacji 30 batalionów zmechanizowanych, 30 eskadr lotniczych oraz 30 okrętów. Pododdziały osiągną gotowość bojową na terenie Europy w czasie nie dłuższym niż 30 dni. Nieodłącznym elementem zatwierdzonego planu jest powołanie dowództw w Ulm oraz Norfolk. Pierwsze ma być odpowiedzialne za logistykę na wschodniej flance, zarówno na ćwiczeniach, jak i w czasie konfliktu. Od drugiego będzie zależał przerzut amerykańskich sił przez Atlantyk.

Podpisana w Brukseli deklaracja składa się z 79 punktów. Oprócz wspomnianych decyzji,

obejmuje także powołanie nowego centrum cyberoperacji oraz specjalnych zespołów zajmujących się zagrożeniami hybrydowymi, które będą m.in. przeciwdziałać atakom cybernetycznym, zwiększenie zaangażowania w walce z terroryzmem (w tym na terytorium Afganistanu, Iraku, Jordanii i Tunezji) oraz ustanowienie węzła koordynującego działania na południu (zarówno w Europie, jak i poza nią). W dokumencie utrzymano także negatywne stanowisko sojuszu względem aneksji Krymu oraz agresywnej polityki Rosji.

Na szczycie były obecne delegacje z Kijowa i Tbilisi. Wzięły one czynny udział w rozmowach dotyczących bezpieczeństwa euroatlantyckiego, ale plan zakładający ich członkostwo pozostał zawieszony. Ze względu na zagrożenia, którym muszą stawiać czoła Ukraina i Gruzja, dla Polski kluczowe jest wzmocnienie amerykańskiego

Według danych Unii Europejskiej, Niemcy importują z Rosji ok. 50% potrzebnego gazu. Zarazem stanowi on jedynie

20%
surowców wykorzystywanych do produkcji niemieckiej energii.

kańskiej obecności nad Wisłą. Nie było to tematem szczytu, ale w jego trakcie Donald Trump spotkał się z Andrzejem Dudą. Jak podaje Kancelaria Prezydenta RP, głowy państw poruszyły kwestie „wzmocnienia polsko-amerykańskiej współpracy wojskowej w zakresie sprzętu i jednostek wojskowych”. Wcześniej Ministerstwo Obrony Narodowej prowadziło negocjacje dotyczące amerykańskich baz w Polsce, dlatego można założyć, że i ten wątek został omówiony.

Faktem jest, że NATO sukcesywnie zwiększa swoje możliwości obronne i realizuje postanowienia związane ze wschodnią flanką. Z oczywistych względów w Polsce budzi to zadowolenie, jednak podczas tegorocznego szczytu oprócz samych ustaleń znaczenie miała także polityczna gra toczona przez światowych liderów. Zwłaszcza że słowa, które padły w Brukseli, mogą budzić troskę o przyszłość sojuszu.

OBRONA I GAZ

Już przed szczytem oczywiste stało się to, że Stany Zjednoczone będą pomagać się od sojuszników zwiększenia wydatków na obronność. Zgodnie z decyzjami podjętymi w Norfolk, do 2024 roku wszyscy członkowie NATO powinni przeznaczyć na ten cel nie mniej niż 2% PKB. Oprócz USA próg ten przekroczyły wyłącznie trzy państwa – Wielka Brytania, Grecja oraz Estonia (minimalnie poniżej progu są Polska, Francja, Litwa, Łotwa i Rumunia). Mimo że ostateczny termin upływa za sześć lat, prezydent Trump zażądał natychmiastowego osiągnięcia zakładanych 2%, a następnie podwojenia wydatków do poziomu 4%. „Wiele państw członkowskich, które zobowiązaliśmy się bronić, nie tylko nie osiągnęło progu 2% – który i tak jest niski – ale także przez wiele lat zalega z płatnościami. Czy zwrócą pieniądze USA?”, grzmiał na Twitterze. Podobne naciski stosowała także administracja Baracka Obamy, jednak nigdy nie były tak stanowcze.

Stany Zjednoczone wydają na obronność 3,5% PKB, pokrywając przy tym 67% budżetu sojuszu. Wartości te mogą robić wrażenie, jednak trzeba zaznaczyć, że płyną z nich obustronne korzyści. W zamian NATO zapewnia Amerykanom między innymi narzędzia i wsparcie niezbędne do funkcjonowania wywiadu, rozpoznania, obrony przeciwbalistycznej, możliwości tankowania w powietrzu oraz prowadzenia wojny elektronicznej. Jednocześnie wszystkie 29 państw członkowskich partycypuje w budżecie organizacji i żadne z nich nie ma zaległości (zgodnie z oficjalnym stanowiskiem NATO).

Oskarżenia skomentował sekretarz generalny sojuszu Jens Stoltenberg: „W historii NATO nie zawsze zgadzaliśmy się ze sobą, ale raz za razem byliśmy w stanie pokonać te różnice”. Mimo dyplomatycznego tonu, w trybie natychmiastowym została zwołana sesja kryzysowa NATO. W czasie jej trwania zdecydowano się przyspieszyć realizację ustaleń budżetowych z Norfolk. Nieoficjalnie mówi się jednak, że przez te kilkadziesiąt minut przyszłość sojuszu wisiała na włosku.

Prezydent Trump skierował swoje oskarżenia także bezpośrednio w stronę Niemiec, którym oprócz zbyt niskich wydatków na obronność zarzucił uzależnienie polityki energetycznej od Rosji. Podczas rozmowy z Jensem Stoltenbergiem przywódca USA stwierdził, że „Niemcy są pod pełną kontrolą Rosji, ponieważ z tego kraju pochodzi od 60 do 70% ich energii”. Zdaniem Trumpa gazociąg Nord Stream II tylko pogorszy sytuację. Projekt realizowany przez Gazprom ma zapewnić doprowadzenie gazu bezpośrednio na Zachód. Państwa Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polska, obawiają się, że ominięcie ich terytorium może w przyszłości być źródłem rosyjskich nacisków. Niestety, raczej mało prawdopodobne jest, aby za dyplomatycznym atakiem przeprowadzonym na Niemcy stała troska o dobro tego regionu.

Według danych Unii Europejskiej, Niemcy importują z Rosji ok. 50% potrzebnego gazu. Zarazem stanowi on jedynie 20% surowców wykorzystywanych do produkcji niemieckiej energii. W odpowiedzi na te oskarżenia kanclerz Angela Merkel zaznaczyła, że w przeszłości osobiście doświadczyła „uzależnienia od innego państwa” i na szczęście współcześnie Niemcy „mogą prowadzić własną politykę i podejmować własne decyzje”. Twarda dyskusja toczona pomiędzy oboma państwami najprawdopodobniej związana jest z energetycznymi ambicjami Stanów Zjednoczonych. Prezydent Trump otwarcie przyznał, że chce na tym polu konkurować z Rosją, a Niemcy, jako największa europejska gospodarka i największy importer gazu na świecie, są bardzo atrakcyjnym klientem.

KTO BY POMYŚLAŁ?

Przed wylotem do Europy prezydent Donald Trump stwierdził: „wybieram się do kilku punktów zapalnych. Mamy NATO, następnie Wielką Brytanię i w końcu Putina. Tak jak powiedziałem, Putin może być najłatwiejszy z nich wszystkich. Kto by pomyślał?”. Nie były to jego pierwsze wypowiedzi na temat europejskich sojuszników, które zostały odebrane negatywnie. Właśnie dlatego od





ARKADIUSZ DWULATEK / COMBAT CAMERA DORSZ

NATO SUKCESYWNIE ZWIĘKSZA SVOJE MOŻLIWOŚCI OBRONNE I REALIZUJE POSTANOWIENIA ZWIĄZANE ZE WSCHODNIĄ FLANKĄ

samego początku spotkanie w Helsinkach budziło duże kontrowersje (więcej o tym spotkaniu na str. 113). Dla Putina była to szansa, by przerwać izolację. Z tych samych względów na Zachodzie obawiano się, że Trump wyłamie się ze wspólnego stanowiska. Mimo panujących niepokojów Jens Stoltenberg zaznaczał, że „dialog nie jest oznaką słabości, tylko siły. Rozmowy z Rosją i spotkania z rosyjskimi przywódcami są absolutnie zgodne z polityką NATO. Nie chcemy nowej zimnej wojny. Nie chcemy izolować Rosji. Chcemy dążyć do poprawienia relacji”.

Faktem jest, że poprawienie stosunków z Rosją leży w interesie wszystkich państw sojuszu. Tym bardziej że od relacji pomiędzy dwoma światowymi mocarstwami zależy nie tylko przyszłość Europy, ale przede wszystkim przebieg trwających konfliktów. W najbliższej perspektywie to właśnie na sytuację w Syrii oraz na Ukrainie będą miały największy wpływ ustalenia podjęte w Helsinkach. Rozmowę przeprowadzono w cztery oczy, jednak już teraz nieoficjalnie

wiadomo, że Donald Trump wynegocjował m.in. zmniejszenie wpływów Iranu w Syrii w zamian za ograniczenie swojego zaangażowania na Ukrainie. Jeżeli informacje te okażą się prawdziwe, największym wygranym spotkania w Helsinkach okaże się nie NATO ani nawet Stany Zjednoczone, lecz Izrael. Warto dodać, że kraj ten pozostaje w dobrych stosunkach z dwoma mocarstwami.

Ustalenia te nie zagrażają bezpieczeństwu Polski, jednak zarówno spór Waszyngtonu z Berlinem, jak i podjęcie rozmów z Moskwą mogą budzić ambiwalentne odczucia. Z jednej strony poprawa stosunków pomiędzy Rosją i Stanami Zjednoczonymi jest pod wieloma względami korzystna dla światowego pokoju. Z drugiej jednak prezydent Trump jasno stwierdził, że zamierza konkurować z Moskwą, jeśli chodzi o eksport gazu. Takie deklaracje zawsze budzą niepokój, zwłaszcza jeśli rywalizacja o zyski ze sprzedaży surowców ma się odbyć w naszej części globu.

W trakcie szczytu Donald Trump spotkał się z Andrzejem Dudą. Głowy państw poruszyły kwestie „wzmocnienia polsko-amerykańskiej współpracy wojskowej w zakresie sprzętu i jednostek wojskowych”.

polskaZbrojna

PORTAL INFORMACYJNY I MAGAZYN
PUBLICYSTYCZNY O POLSKIEJ ARMII



ZAMÓW PRENUMERATĘ
TEL. +48 261 840 400

WOJSKO
POLSKIE

Twoja armia – Twoja duma!

Polecamy!

*Izabela Borańska-Chmielewska, redaktor naczelna magazynu
Anna Putkiewicz, redaktor naczelna portalu*

ROBERT SENDEK

Metoda przenoszenia gór

Przed małą bałkańską republiką otwierają się perspektywy członkostwa w dwu wielkich strukturach międzynarodowych, NATO i Unii Europejskiej.

Mając wiarę, odwagę i nadzieję, góry można przenosić. Mam dziś wrażenie, że podpisując porozumienie w sprawie nazwy oraz strategicznego partnerstwa między naszymi państwami, rzeczywiście udało nam się przenieść góry”. To słowa premiera Macedonii Zorana Zaeva wypowiedziane 17 czerwca 2018 roku tuż po zawarciu dwustronnej umowy w sprawie rozwiązania grecko-macedońskiego sporu o nazwę bałkańskiej republiki.

Porozumienie podpisali ministrowie spraw zagranicznych obydwu krajów, Nikos Kodzias i Nikola Dimitrov. Uroczystość odbyła się w przygranicznej miejscowości Psarades na terenie Grecji, w obecności członków rządu obydwu krajów, a także unijnych urzędników, szefowej dyplomacji UE Federiki Mogherini oraz komisarza ds. europejskiej polityki sąsiedztwa Johannesha Hahna. Przedstawiciele obydwu stron wyglądali na rozluźnionych i zrelakso-

wanych, pozwalali sobie nawet na żarty: w pewnym momencie Zaev zdjął swój krawat i wręczył go premierowi Grecji, Aleksisowi Tsiprasowi. Wiadomo bowiem, że grecki premier unika tego elementu garderoby i publicznie w krawacie się nie pojawia. Po zakończonej części oficjalnej politycy obydwu krajów przeszli na stronę macedońską, gdzie dla zgromadzonych gości wydano uroczyste przyjęcie. Jak zauważyli dziennikarze, była to pierwsza w ogóle wizyta premiera Grecji w Republice Macedonii.

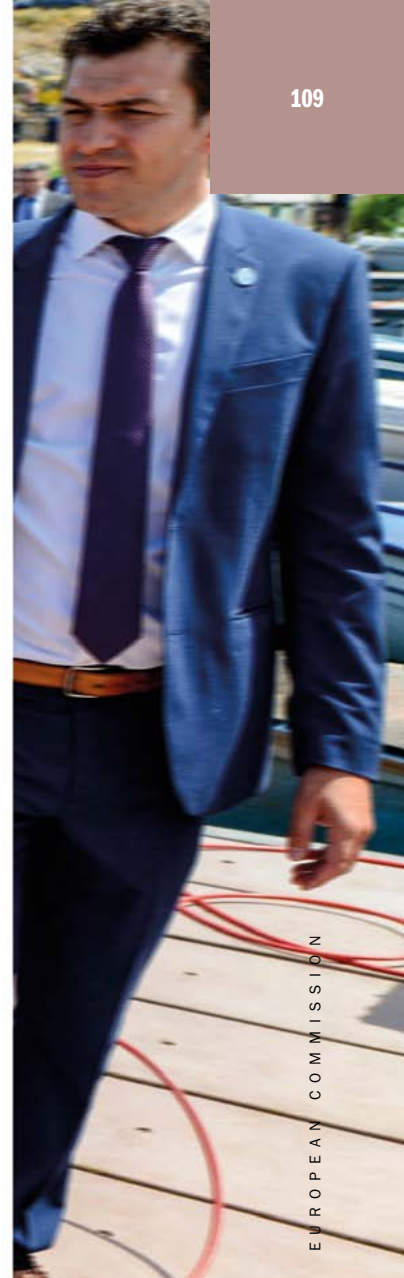
NIE BYŁO ŁATWO

Głównym przedmiotem sporu, trwającego już trzecie dziesięciolecie, była kwestia tego, czy Republika Macedonii może używać nazwy „Macedonia”. Zdaniem Greków – nie, gdyż współcześni mieszkańcy tego kraju to Słowianie i Albańczycy, którzy nie mają nic wspólnego ze starożytną Macedonią Aleksandra Wielkiego. Ta jest, była i będzie –



ZORAN ZAEV (pierwszy z lewej), premier Republiki Macedonii, **FEDERICA MOGHERINI**, szefowa unijnej dyplomacji, **JOHANNES HAHN**, komisarz ds. europejskiej polityki sąsiedztwa, i **ALEXIS TSIPRAS**, premier Grecji, uczestniczyli w ceremonii podpisania umowy w sprawie rozwiązania grecko-macedońskiego sporu o nazwę bałkańskiej republiki.

PO RAZ PIERWSZY W HISTORII SKONFLIKTOWANYM STRONOM UDAŁO SIĘ WYPRACOWAĆ POROZUMIENIE, KTÓRE BYŁOBY DO PRZYJĘCIA I DLA JEDNYCH, I DLA DRUGICH



jak twierdzą mieszkańcy Hellady – dziedzictwem wyłącznie greckim. Z taką argumentacją nie zgadzali się oczywiście sami zainteresowani, twierdząc, że nikt im nie będzie mówił, jak mają nazywać sami siebie, swój kraj i język. Od początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, kiedy na gruzach Jugosławii młoda republika zaczęła budować swą państwowość, Grecy kontestowali nazwę nowego państwa, narzucając w użyciu międzynarodowym tymczasowe określenie: Była Jugosłowiańska Republika Macedonii (od anglojęzycznego skrótu FYROM). Tymczasem obserwatorom spoza regionu cały problem wydawał się bezprzedmiotowy, media zachodnie zaś nie wahały się nazywać sporu o nazwę absurdalnym.

Mimo upływu lat i niekończących się rozmów sporu nie rozwiązano. Gdy w 2008 roku Grecy zablokowali Macedonii wejście do NATO, jej ówczesny rząd pod wodzą Nikoli Gruevskiego zdecydował się na wolę: skoro

rozmowy nie przynoszą żadnych rezultatów, trzeba iść na ostro, manifestacyjnie podkreślając wszędzie, gdzie się da, także w sferze publicznej, antyczne tradycje związane z Aleksandrem Macedońskim. Wszystko to doprowadzało Greków do białej gorączki i – oczywiście – nie służyło rozwiązaniu konfliktu. Drogę do jego zakończenia utorowało dopiero objęcie wiosną 2017 roku w Macedonii rządów przez nową ekipę polityczną. Gdy premier Zoran Zaev zapowiadał nowe otwarcie w rozmowach z Grecją, zapewne niewielu obserwatorów wierzyło, że uda się pokonać wzajemną niechęć i narosłe w ciągu lat uprzedzenia.

Nowy rząd był jednak zdeterminowany. Premier Zaev oraz szef macedońskiego ministerstwa spraw zagranicznych Nikola Dimitrov stopniowo ocieplali kontakty z Grekami, nazywając kolejne spotkania dwustronne budowaniem zaufania. Zaev pokazał, że jest gotowy do ustępstw. Za jego sprawą dokonano zmian w oficjalnych nazwach



obiektów publicznych i dróg. Stoliczne lotnisko, dotychczas noszące imię Aleksandra Wielkiego, przechrzczono na Międzynarodowy Port Lotniczy Skopje. Wiodącą przez kraj trasę z Belgradu do Salonik, nazwaną w 2009 roku autostradą Aleksandra Macedońskiego, przemianowano na Autostradę A1 „Przyjaźń”.

CO OZNACZA UMOWA

Podpisana w czerwcu umowa dwustronna zakłada, że północny sąsiad Grecji zmieni nazwę z „Republika Macedonii” na „Republika Macedonii Północnej”. Nowa nazwa ma być używana erga omnes, czyli we wszystkich sytuacjach, w których bałkańska republika będzie występować na forum międzynarodowym, również w kontaktach dwustronnych. Grecy postawili też warunek – aby tą nazwą posługiwano się na potrzeby wewnętrzne, np. w oficjalnej korespondencji między macedońskimi instytucjami. Umowa zakłada, że po jej ostatecznej implementacji nie będzie możliwe używanie w stosunku do północnego sąsiada Grecji w żadnym oficjalnym dokumencie nazw „Macedonia” i „Republika Macedonii” (na tym zależało Grekom) oraz „Była Jugosłowiańska Republika Macedonii” (na to naciskali Macedończycy). Obydwie strony zobowiązują się ponadto do rezygnacji z jakichkolwiek wzajemnych pretensji terytorialnych. Macedonia ma też zmienić zapisy w swej konstytucji w taki sposób, by usunąć te, które zdaniem Greków oznaczają wsparcie dla irredentyzmu.

Rząd grecki zgodził się na to, by druga strona w odniesieniu do swego języka i narodowości mogła używać określenia „macedoński” bez żadnych dodatkowych przymiotników. Ten punkt umowy oznacza, że mieszkańcami Republiki Macedonii Północnej będą Macedończycy (a nie np. „Północnomacedończycy”), posługujący się językiem macedońskim (a nie północnomacedońskim). Macedończycy potwierdzili w ten sposób swe prawa do własnej tożsamości, co jest o tyle istotne, że dotychczas władze greckie negowały, by mógł istnieć niegrecki naród nazywający się Macedończykami. Zachowane będą również wszelkie międzynarodowe kody i symbole typu MK i MKD, używane np. w domenach internetowych, choć na rejestracjach samochodowych ma się pojawić nowy kod: NMK.

Podpisana w czerwcu umowa kończy długotrwały spór, co powoduje, że znika duże ognisko napięć i zadrzańień we wciąż niespokojnym regionie. Konsekwencją umowy jest między innymi wycofanie greckiego weta blokującego Macedończykom drogę do NATO i Unii Europejskiej. Dla spraw bezpieczeństwa, nie tylko na Półwyspie Bałkańskim, jest to rzecz nie do przecenienia.

MACEDONIA OD LAT BLISKO WSPÓŁPRACU- JE Z SOJUSZEM I DBA O WPROWADZANIE WE WŁASNEJ ARMII STANDARDÓW NATOWSKICH

Porozumienie oznacza ogromny krok naprzód, jednak ostateczne jego losy wcale nie są jeszcze rozstrzygnięte. Podpisanie dokumentu to dopiero pierwszy etap w dość skomplikowanym i długotrwałym procesie wprowadzania jego zapisów w życie.

A tymczasem już pojawiły się pierwsze trudności. Wprawdzie macedoński parlament ratyfikował umowę cztery dni po jej podpisaniu, jednak wymaga ona teraz podpisu prezydenta, Gorge Ivanowa. Ten zaś zapowiedział, że nie ma siły, która mogłaby go do tego zmusić. Przewidziana przez macedońską konstytucję procedura zakłada, że po jednorazowym wocie głowy państwa, jeśli parlament absolutną większością głosów raz jeszcze przyjmie umowę, prezydent ma obowiązek podpisać dokument, nawet jeśli się z nim nie zgadza.

Ponieważ Ivanov stwierdził, że umowy nie zaakceptuje, wśród polityków rządzącej partii pojawiła się koncepcja, by przeprowadzić impeachment prezydenta w związku z łamaniem przez niego zapisów konstytucji. Równie niełatwe zadanie ma Tsipras. Wkrótce po zawarciu porozumienia opozycja zgłosiła wotum nieufności wobec rządu. Jednak sprawująca władzę koalicja ma w greckim parlamencie większość i wotum zostało odrzucone. Po przyjęciu umowy przez parlamenty nadejdzie czas na referendum, w których zwykli wyborcy wypowiedzą się na temat osiągniętego przez polityków porozumienia. Zatem proces związany z dwustronnym porozumieniem może zostać zahamowany przy pierwszej możliwej okazji – przeciwników tego porozumienia, i to zarówno po stronie macedońskiej, jak i greckiej, nie brakuje. Zdecydowanym wrogiem umowy jest bowiem opozycja – i w Grecji, i w Macedonii.

OZNAKI PRZEŁOMU

Dla zwolenników porozumienia sprawa jest jasna: oznacza ono otwarcie Macedonii (Północnej) perspektyw członkostwa w NATO. Warto tu zaznaczyć, że kraj ten od lat blisko współpracuje z sojuszem – prowadzi z jego wojskami wspólne ćwiczenia, wysyła swoich żołnierzy na misje (np. w Afganistanie) i dba o wprowadzanie we własnej armii standardów natowskich. Pierwsze oznaki przełomu są już widoczne: 11 lipca tego roku, podczas szczytu NATO w Brukseli, zostało wystosowane do Macedonii oficjalne zaproszenie do wstąpienia w struktury sojuszu. Oznacza to, że Macedonia ma obecnie duże szanse, by zostać jego 30. członkiem. Jaśniejsze wydają się również perspektywy członkostwa w UE: Macedonia i Albania otrzymały od unijnych urzędników potwierdzenie rozpoczęcia rozmów akcesyjnych. Mają się one rozpocząć w czerwcu 2019 roku. ■

O d zarania dziejów ludzkości (i wojen jako takich) zbrojne zastępy i armie stawały przed problemem zdobycia dobrze zazwyczaj ufortyfikowanych i bronionych siedzib wroga. Niezależnie od tego, czy rzecz dotyczyła „dobywania” sadyb wrogiego plemienia w czasach przedhistorycznych, starożytnych greckich polis lub rzymskich urbes, średniowiecznych grodów czy też nowożytnych miast i metropolii – napastnik zawsze stał przed dylematem wydzielania odpowiednich sił i środków, aby osiągnąć swój cel. Postępująca specjalizacja i rozwój technologiczny sztuki wojennej sprawiły, że historia pełna jest przykładów długotrwałych oblężeń miast, które – choć dobrze się zapowiadały – to załamywały się wskutek braku dostatecznej liczby maszyn oblężniczych, dział lub „pieszkiego ludu”, niezbędnego do wdarcia się na mury. Zawsze też atakujący musiał kalkulować ryzyko sytuacji, w której wdarcie się szturmem za mury nie musiało wcale oznaczać przełomu w bitwie, lecz raczej konieczność żmudnego i długotrwałego „oczyszczania” zdobywanego terenu. Kolejne generacje dowódców i strategów radziły sobie z tym różnie, najczęściej jednak stosowaną (i najskuteczniejszą) metodą złamania resztek oporu obrońców grodów była niczym niepokorzona brutalność najeźdźców. Stąd też wziął się, wytworzony w ciągu wieków, zestaw zwyczajowych praw i zasad dotyczących oblegania miast, na czele z kardynalną zasadą zakładającą oszczędzenie załogi i mieszkańców w wypadku natychmiastowego poddania obleganego grodu.

PRAKTYKA CZYNI MISTRZA

Walki o miasto (i w mieście) od zawsze należały do kategorii najtrudniejszych, najmniej chwalebnych i najmniej preferowanych działań ofensywnych podejmowanych w toku wojen i kampanii militarnych. Z drugiej strony, z perspektywy obrońców, zmuszenie najeźdźcy

do zatrzymania się pod ufortyfikowanym grodem i zdobycia go stanowiło najbardziej pożądaną kierunek działań. W tym względzie niewiele się zmieniło i w czasach nowożytnych – zarówno w wojnach „wieku pary i stali” (koniec XVIII – początek XX wieku), jak i współcześnie, w czasach atomu i rakiet balistycznych. Atakujący zawsze będzie dążył do ominięcia ośrodków

urbanistycznych i jak najszybszego, jak najgłębszego wdarcia się na wrogie terytorium; obrońca zaś przeciwnie – chce tak pokierować tokiem wojny, aby agresor utknął w długotrwałych, trudnych i z reguły krwawych operacjach miejskich.

Do dzisiaj perspektywa uwikłania się w przewlekłe walki w mieście bądź terenie zurbanizowanym to prawdziwy koszmar dla każdej regularnej armii. W pełni potwierdzają to doświadczenia obu wojen światowych i licznych konfliktów drugiej połowy XX wieku. Jednocześnie jednak doświadczenia te stawały się stopniowo podstawą opracowania stosownych reguł i zasad działania regularnych armii w trudnym terenie miejskim – potocznie znanych dziś jako taktyka walki miejskiej (urban warfare). Dominujący wpływ na kształtowanie się tych reguł miały wielkie miejskie batalie rozegrane w czasie II wojny światowej: bitwa o Stalingrad (1943), Mannerów czy Berlin (1945). Sporo ważnych wniosków dostarczyły jednak także niemieckie doświadczenia z tłumienia powstania warszawskiego (1944), będącego największym partyzanckim zrywem w Europie przeprowadzonym w warunkach miejskich.

Już znacznie później przydatne okazały się nauki wyciągnięte przez planistów i strategów z kampanii prowadzonych na Bliskim Wschodzie: m.in. wojny izraelsko-arabskie (zwłaszcza wojna sześciodniowa z 1967 roku) oraz wieloletnia krwawa batalia w Bejrucie w czasie libańskiej wojny domowej (1975–1991). Amerykanie z kolei czerpali z własnych doświadczeń



TOMASZ OTŁOWSKI

Wojna w warunkach miejskich zmienia swe oblicze i wymaga innych narzędzi do prowadzenia walk.

MICHAEL BURRELL/FOTOLIA, PK/DZIAŁ GRAFICZNY, US ARMY



wojny w Wietnamie (m.in. z tłumienia Ofensywy Tet w 1968 roku).

ZNISZCZONO ZGODNIE Z REGULAMI

W rezultacie siły zbrojne takich państw, jak Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Francja czy Izrael dysponowały u schyłku zimnej wojny własnymi zbiorami taktyk i „rules of engagement” (zasad działania) dotyczących walk w terenach miejskich i zurbanizowanych. Weryfikacja tych reguł (niekiedy bolesna) nastąpiła w toku serii konfliktów zbrojnych z udziałem wojsk tych krajów na Bliskim Wschodzie i Azji w końcu ubiegłego wieku i pierwszej dekadzie obecnego. Operacje w Libanie, Somalii, Iraku i Afganistanie nadały ostatecznie kształt taktykom „urban warfare”, w jakim istnieją one do dzisiaj. W tym samym czasie Związek Sowiecki (później Rosja) i jego satelici dopiero zaczynali sobie uświadamiać rangę czarnej taktyki w wyszkoleniu własnych oddziałów, szczególnie piechoty i formacji ciężkich. Być może właśnie brak takich reguł – wyodrębnionych i w sposób autonomiczny stosowanych regularnie w procesie szkolenia wojsk – był jedną z przyczyn krwawego kosmaru, jaki w sylwestrową noc 1994 roku stał się udziałem rosyjskich kolumn pancernych, z marszu szturmujących zamienioną w fortecę stolicę zbuntowanej Czeczenii – Grozny.

Podobne doświadczenia, już ponad ćwierć wieku później, stały się udziałem syryjskich sił zbrojnych, usiłujących po 2011 roku stłumić rebelię w ogarniętej wojną domową Syrii. Armia syryjska – zorganizowana i szkolona przez dekady na modłę sowiecką (z dominującą przewagą jednostek ciężkich) – nie dysponowała formacjami ani zdolnościami operacyjnymi umożliwiającymi podjęcie równorzędnej walki z lekkimi i mobilnymi siłami rebelianckimi, tym bardziej w terenie zurbanizowanym. W ciągu minionych dwóch dekad Rosjanie odrobili jednak lekcję, a dzisiaj przekazują swe doświadczenia Syryjczykom, sprawdzając i modyfikując je w warunkach wojny syryjskiej. Podobną rolę odgrywa dla armii rosyjskiej konflikt we wschodniej Ukrainie, toczący się w dużej mierze w terenie zurbanizowanym. Co ciekawe, na frontach wojny w Syrii zarówno sami Syryjczycy, jak i Rosjanie zyskują w zakresie „urban warfare” wiele nowych umiejętności od swych sojuszników z Iranu. To właśnie Irańczycy i wspierany przez nich Hezbollah z Libanu, zaangażowany w walki w Syrii od sześciu lat, nadali kształt operacjom miejskim syryjskich sił rządo-

NAJCZĘŚCIEJ STOSOWANĄ, I NAJSKUTECZNIEJSZĄ, METODĄ ZŁAMANIA RESZTEK OPORU OBROŃCÓW GRODÓW BYŁA NICZYM NIEPOSKROMIONA BRUTALNOŚĆ NAJEŹDŹCÓW

wych w latach 2016–2018, zapewniając ostatecznie Damaszkowi strategiczny sukces w wojnie domowej. Podstawą skuteczności Hezbollahu w walkach miejskich jest operowanie niewielkimi (10–12 ludzi) grupami szturmowymi, doskonale uzbrojonymi (w broń maszynową, granatniki RPG, wyrzutnie kierowanych rakietowych pocisków przeciwpancernych ATGMs) oraz mają-

cymi w swym składzie snajperów i saperów. Ta taktyka Partii Boga została skutecznie przetestowana we wcześniejszych wojnach, toczonych w południowym Libanie z Izraelczykami.

SZTUKA PROWADZENIA WALKI

W ostatnich dwóch dekadach elementy „urban warfare” stopniowo utrwały zatem swą pozycję w ramach wachlarza taktyk i zasad walki wielu armii. Nigdy jednak nie stanowiły kluczowego elementu procesu szkolenia wojsk – nawet obecnie są jedynie uzupełnieniem klasycznych programów treningowych. Wiele wskazuje jednak na to, że sytuacja ta ulegnie zmianie, i to już wkrótce. Doświadczenia z działań militarnych w minionych latach w regionie Lewantu, w Afganistanie i Jemenie, a przede wszystkim na wschodniej Ukrainie – uświadamiają zachodnim sztabowcom, że walki w mieście (i o miasta) to nieunikniony element przyszłych wojen. Zasadniczymi przyczynami tego stanu rzeczy są postępująca hybrydyzacja i asymetryzacja współczesnych konfliktów, rosnąca rola działań uznawanych dotychczas za wyłączną domenę operacji nieregularnych i asymetrycznych, a także obiektywne procesy społeczne i demograficzne, takie jak urbanizacja i zwiększająca się rola miast we współczesnym świecie.

Wszystko to sprawia, że wojna – zwłaszcza w warunkach miejskich – zmienia swe oblicze, zmianom ulega też sposób wykorzystania dotychczasowych narzędzi jej prowadzenia. Stare uzbrojenie zyskuje nowe, nieraz zaskakujące zastosowanie; do łask wracają specjalizacje wojskowe zepchnięte po II wojnie na margines (np. snajperzy). Pojawiają się też nowe środki prowadzenia działań bojowych, których roli i znaczenia jeszcze niedawno nikt by nie przewidział, jak np. drony. Ogólnie rzecz biorąc, podstawą operowania w warunkach miejskich staje się obecnie przyswojenie zachowań i aktywności dotychczas będących domeną formacji paramilitarnych oraz cechą działań nieregularnych, podejmowanych podczas operacji asymetrycznych. To zupełnie nowy wymiar sztuki wojennej. ■

TADEUSZ
WRÓBEL

Prezydencki reset



Donald Trump nie jest pierwszym prezydentem Stanów Zjednoczonych, który podejmuje próbę poprawy relacji z Rosją. Wszak pamiętamy reset za czasów Baracka Obamy i pojednawcze gesty George'a W. Busha. Obie próby się nie powiodły, bo interesy USA i Rosji okazały się trudne do pogodzenia. Co więcej, prezydent Władimir Putin zaczął uprawiać politykę, wykorzystując środki militarne.

Nie wiadomo, co uzgodnił Donald Trump z Putinem podczas spotkania w Helsinkach. Inną niewiadomą jest to, jak zakończy się próba ocieplenia stosunków z Moskwą, bo jego pozycja polityczna w kraju jest słabsza niż poprzedników. Od wyborów prezydenckich Trump jest oskarżany o to, że wygrał je dzięki wsparciu Moskwy. Teraz doszły jeszcze krytyczne słowa o amerykańskich tajnych służbach wypowiedziane w Helsinkach w obecności Putina. Trump zaczął się częściowo z nich wycofywać, ale wiele osób w USA będzie mu je pamiętało. Raczej nieprzypadkowo zaledwie kilka dni po spotkaniu w stolicy Finlandii amerykańskie służby aresztowały 29-letnią Rosjanę Marię Butinę, którą oskarżono o szpiegostwo. Według upublicznionych informacji o tej sprawie w trakcie kampanii prezydenckiej miała ona próbować docierać do polityków amerykańskich za pośrednictwem bardzo wpływowego za Atlantykiem Narodowego Stowarzyszenia Strzeleckiego. W tej sprawie pojawił się znany z prorosyjskich sympatii kongresmen Dana Rohrabacher.

Politycy, także republikańscy, będą wnikliwie śledzić politykę zagraniczną prezydenta, bo niepokoić ich musi to, że pogorszyły się relacje Waszyngtonu z częścią państw członkowskich NATO. Powodem są spory gospodarcze oraz oskarżenia, że ci wydają zbyt mało na obronę. Amerykański przywódca realizuje politykę wspierania własnej gospodarki nawet kosztem pogorszenia kontaktów ze starymi sojusznikami, jak chociażby Kanadą. Paradoksalnie z punktu widzenia Trumpa Rosja jest silna militarnie, ale nie jest poważnym rywalem dla Ameryki w sferze gospodarczej. Jako jedyny obszar rywalizacji ekonomicznej między USA a Federacją Rosyjską prezydent wskazał w Helsinkach europejski rynek gazu, ale, co znamienne, nie wyraził żadnego sprzeciwu wobec gazociągu Nord Stream II. ■





HISTORIA

/ 100 LAT NIEPODLEGŁOŚCI

PIOTR KORCZYŃSKI

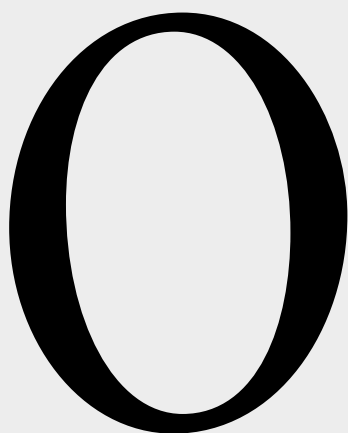
SZCZUPAK Z ALFY

Polscy marynarze zapisali piękną kartę bojową od pierwszych salw II wojny światowej na Wybrzeżu po ostatnie pojedynki kampanii atlantyckiej wiosną 1945 roku. **Mało się jednak mówi o ich udziale w powstaniu warszawskim.**



Głównym zadaniem „Szczupaka” było opanowanie Portu Czerniakowskiego z cumującymi w nim statkami oraz uruchomienie przeprawy przez Wisłę w razie zniszczenia przez Niemców mostów. Na zdjęciu Most Średnicowy na Wiśle w Warszawie





Oficerowie marynarki wojennej, którym jesienią 1939 roku udało się uniknąć niemieckiej lub sowieckiej niewoli, bardzo szybko włączyli się w organizację struktur Polskiego Państwa Podziemnego. Co więcej, dzięki staraniom kmdr. por. Antoniego Gnieweckiego „Witolda”, we wrześniu 1941 roku powstała „Alfa” – organizacja, która zrzeszała marynarzy zarówno z marynarki wojennej, jak i handlowej, specjalistów z różnych dziedzin przemysłu morskiego oraz młodzież pragnącą w przyszłości włożyć marynarski mundur. Głównym jej zadaniem było prowadzenie pracy wywiadowczej w bałtyckich bazach Kriegsmarine i szkolenie kadr morskich.

W „Alfie” tworzone również były plany operacji w przyszłym powstaniu powszechnym, gdyż jeden z jego wariantów zakładał, że Polska zostanie wyzwolona przez desant alianckich sił morskich z wybrzeża bałtyckiego. Planiści zakładali też, że po zakończeniu wojny polskie wybrzeże będzie rozciągać się od Królewca po Kołobrzeg, więc będziemy potrzebować znacznie potężniejszej marynarki wojennej niż ta, która była przed 1939 rokiem.

MORSCY WYWIADOWCY

W sztabie „Alfy” pracowali kmdr inż. Mikołaj Berens „Wróblewski” i por. mar. Witold Bublewski „Wybicki”. Jej wywiadem morskim kierowali Benedykt Krzywiec „Jakub” i kpt. mar. inż. Jan Woźnicki. Komórkę wywiadu przemysłowego prowadził natomiast Aleksander Potyrała „Tarnowski”. W kwietniu 1942 roku oddział ten włączono oficjalnie w struktury Armii Krajowej, a jego kierownik 11 listopada został awansowany przez gen. dyw. Stefana Roweckiego do stopnia komandora porucznika.

„Witold” został doradcą komendanta głównej AK do spraw morskich, „Alfę” zaś przemia-

nowano na Wydział Marynarki Wojennej Komendy Głównej AK. W 1944 roku nadano mu kryptonim „Ostryga”. Struktura organizacyjna wydziału była budowana głównie w Warszawie, ale w 1943 roku udało się powołać Komendę Wybrzeża Morskiego, kryptonim „Polana”, która działała bezpośrednio na wybrzeżu gdańskim. Według danych z jesieni 1944 roku „Ostryga” liczyła 230 ludzi: 51 oficerów, 153 podoficerów i marynarzy oraz 26 pracowników cywilnych i służby pomocniczej.

O rozmachu działalności Wydziału Marynarki Wojennej AK świadczy to, że wiosną 1943 roku w ramach konspiracyjnej Politechniki Warszawskiej dla jego specjalistów zorganizowano kurs budowy okrętów. W Szpitalu Świętego Ducha prowadzono natomiast szkolenie dla morskich lekarzy. Tam też funkcjonowała podchorążówka.

Największe znaczenie w bieżącej walce miała jednak praca wywiadowcza konspiracyjnych marynarzy. „Polana” zainstalowała swych agentów i obserwatorów w największych portach III Rzeszy. Meldunki zbierano m.in. w Królewcu, Gdańsku, Hamburgu, Kilonii i Wilhelmshaven. Rozpoznanie prowadzono także w stoczni Gotenhafen, jak Niemcy nazywali Gdynię. W jego wyniku na Zachód przewieziono plany jedyne niemieckiego lotniskowca „Graf Zeppelin” i raporty o budowie ciężkiego krążownika „Seydlitz”. Obok działalności wywiadowczej podejmowano próby sabotażu i dywersji, trudno jednak dziś ocenić ich efekty. Według nieudokumentowanych przekazów udało się uszkodzić kilka niemieckich statków stojących w portach Gdyni i Gdańska.

Wydział Marynarki Wojennej AK miał też swojego cichociemnego. 1 czerwca 1943 roku do Polski desantowano ze spadochronem ppor. mar. Norberta Gołuńskiego „Bombrama”. Ten Kaszub z obywatelstwem Wolnego Miasta Gdańska został w wydziale inspektorem sieci wywiadu morskiego. Po wybuchu powstania



Cichociemny, ppor. mar. **NORBERT GOŁUŃSKI**, pełnił funkcję szefa wywiadu i kontrwywiadu komendy podobwoju Śródmieście Południe.



Niemiecka kanonierka „Pionier” cumująca w Porcie Czerniakowskim

warszawskiego pełnił funkcję typową dla oficera marynariki – szefa wywiadu i kontrwywiadu komendy podobwodu Śródmieście Południe.

PO GODZINIE „W”

Nie zabrakło też zwartego oddziału marynarzy w powstaniu warszawskim. „Szczupak”, bo taki nosił kryptonim, liczył około 50 osób dowodzonych przez kmdr. ppor. Władysława Maciocha „Mizia”. Byli to przede wszystkim tzw. wodniacy, czyli mechanicy, nawigatorzy i inni fachowcy żeglugi rzecznej, oraz kilkunastu oficerów i podoficerów marynarki wojennej, głównie z przedwojennej flotyli rzecznej. Słabą stroną oddziału były braki w uzbrojeniu, szczególnie w kontekście akcji, które mu wyznaczono po godzinie „W”.

Głównym zadaniem „Szczupaka” było opanowanie Portu Czerniakowskiego z cumującymi w nim statkami oraz uruchomienie przeprawy przez Wisłę w razie zniszczenia przez Niemców mostów. Najważniejszą jednostką w tym miejscu była niemiecka kanonierka „Pionier”, czyli przejęty w 1939 roku i zaadaptowany przez Niemców ciężki kuter uzbrojony „Nieuchwytny”. Przed akcją jej zdobycia nawiązano kontakt z oficerem mechanikiem, volksdeutschem Janem Kalusem, który przed wojną był bosmanem na „Nieuchwytnym”.

Na rejon koncentracji oddziału 1 sierpnia 1944 roku wyznaczono okolice biur Zarządu Dróg Wodnych przy ulicy Solec 4. Niestety, godzinę przed wybuchem powstania Niemcy ogłosili alarm dla całego garnizonu i wyprowadzili z portu wszystkie zdolne do walki jednostki pływające. „Pionier” odpłynął z nadbrzeża, eskortując statek „Halaka” (przed wojną „Polska”), i skierował się w stronę Żoliborza. W następnych dniach mocno dał się we znaki powstańcom, ostrzeliwując ich ze swych działek.

Marynarze kmdr. „Mizia” nie mieli jednak zbyt wiele czasu na analizowanie niepowodzenia z kanonierką. Pod murami Portu Czerniakowskiego pojawił się kolejny groźny przeciwnik – niemiecki czołg ubezpieczany przez patrol motocyklowy i około dziesięciu żandarmów zmotory-

zowanych. To były zbyt liczne siły dla „Szczupaka”. Kmdr Macioch podjął zatem decyzję, że po zapadnięciu zmroku oddział wycofa się w kierunku Siekierek. Jednak i to zadanie, ze względu na nieprzyjacielski ostrzał ze strony Stacji Pomp Rzecznych, okazało się niewykonalne. Oddział uległ rozproszeniu i marynarze przyłączyli się do innych zgrupowań powstańczych. 2 pluton kpt. mar. Piotra Szawernowskiego „Ignacego” wzmocnił m.in. kompanię ppor. Eugeniusza Kozłowskiego „Łazarza” z Batalionu „Tur” ze Zgrupowania „Kryśka”.

DRUGIE PODEJŚCIE

Próba kontynuacji akcji „Szczupaka” przypadła 1 plutonowi por. rez. inż. Władysława Mączki „Władka”, któremu nad ranem 2 sierpnia udało się wrócić na nadbrzeże Portu Czerniakowskiego. Okazało się wtedy, że Niemcy nie zdążyli wyprowadzić z portu wszystkich statków. Dzięki temu powstańcy zajęli pogłębiarkę „Smok”, statek „Bajka” i „Faust” (przed wojną „Łokietek”). Do 12 sierpnia marynarze „Władka” mieli względny spokój, bo Niemcy skupili większość swych sił na Starym Mieście. W tym dniu jednak niemieccy żołnierze, po oczyszczeniu z powstańczych oddziałów Powiśla, podeszli pod sam port. Dzięki działom przeciwlotniczym i karabinom maszynowym ustawionym na moście Poniatowskiego oraz wsparciu ogniem z „Pioniera” udało się im zatopić „Bajkę” i „Fausta”. Mimo wszystko marynarze wraz z innymi obrońcami portu utrzymali swe pozycje. Feralny okazał się następny dzień – 13 sierpnia. Niemcy ponownie zaatakowali i zajęli port. Esesmani zmasakrowali rannych powstańców leżących na wraku „Bajki” i wokół niego. Ci z żołnierzy „Szczupaka”, którym udało się przeżyć i poruszać się o własnych siłach, wycofali się z niedobitkami Zgrupowania „Radosław” na Mokotów.

Marynarze „Szczupaka” dysponowali bardzo skromnym uzbrojeniem, nawet w porównaniu z innymi powstańczymi oddziałami, także przecież niedostatecznie wyposażonymi. Okazali się jednak niezwykle twardym przeciwnikiem – jak na prawdziwych marynarzy przystało. ■

KWARTALNIK
BELLONA

PISMO NAUKOWE
100 LAT POLSKIEJ MYŚLI WOJSKOWEJ

1918-2018



ZAMÓW PRENUMERATĘ
TEL. +48 261 840 400

WOJSKO
POLSKIE

*Nasza interpretacja –
Wasze źródła*

Śmierć za zwycięstwo

PIOTR KORCZYŃSKI

**Zamordowanie młodego jeńca to zemsta bolszewików za rozгромienie
wojsk Tuchaczewskiego w sierpniu 1920 roku pod Warszawą.**

**STANISŁAW
BAZIAK**



**WOJCIECH
BAZIAK:
„NIE O TO MAM
ŻAŁ, ŻE MÓJ SYN
NIE OCALAŁ, ALE
O TO, JAKĄ ŚMIER-
CIĄ MÓGŁ
ZGINĄĆ”.**

Był dumą nie tylko swych rodziców, Wojciecha Baziaka i Rozalii z Kurowskich, lecz także całej góralskiej wioski Szczereż w gminie Łącko. Stanisław, urodzony 4 sierpnia 1895 roku, przejawiał od najmłodszych lat duże zdolności i chęć do nauki. Nie dziwi więc, że został pierwszym w historii wsi uczniem gimnazjum. Rodzice, utwierdzeni opiniami nauczycieli o „chłubnie uzdolnionym” synu, mieli nadzieję, że zrobi karierę naukową, a może – co było wówczas na wsi największym zaszczytem i marzeniem gospodarzy – kapłańską.

Temu wysokiemu i przystojnemu młodzieńcowi nie marzyła się jednak profesorska toga czy sutanna księdza, lecz wojskowy mundur, najlepiej polski. To marzenie wielu rówieśników Stanisława stało się osiągalne po wybuchu I wojny światowej. Baziak jeszcze jako uczeń C.K. Gimnazjum II im. św. Jacka w Krakowie został 16 listopada 1914 roku powołany do armii i przeszedł przeszkolenie wojskowe. Po zdaniu egzaminów gimnazjalnych

w kwietniu 1915 roku od razu wysłano go na front. Jego marzenie spełniło się z nawiązką, bo został żołnierzem II Brygady Legionów Polskich, która już wtedy otoczona była

sławą w związku z walkami w Karpatach.

Młody góral dołączył do II Brygady w momencie, gdy była przetrzucana na front wołyński. Niestety, tam skończyło się jego szczęście. W jednej z potyczek, 10 listopada 1915 roku pod Komorowem, dostał się do rosyjskiej niewoli i w jenieckim transporcie wywieziono go na Syberię. Rodzina dopiero po wielu latach dowiedziała się, że ich ukochany syn zginął w Krasnojarsku w sierpniu 1920 roku. Miał zostać zamordowany przez bolszewików z zemsty za zwycięstwo Wojska Polskiego nad Armią Czerwoną. Jego ojciec do końca swych dni nie mógł pogodzić się ze śmiercią Stanisława, a na tłumaczenie, że przecież tysiące takich jak on młodych ludzi oddało za ojczyznę życie, odpowiadał: „Nie o to mam żal, że mój syn nie ocalał, ale o to, jaką śmiercią mógł zginąć...”. ■

ROBERT SENDEK

Pierwsze lotnisko

Rakowice-Czyżyny były pierwszym lotniskiem, które po upadku państw zaborczych znalazło się we władaniu Wojska Polskiego. Stało się to 31 października 1918 roku.

W październiku 1918 roku było już jasne, że wojna się kończy. Wprawdzie niepodległość Polski nie została jeszcze ogłoszona, ale wiele znaków na niebie i ziemi wskazywało, że na gruzach trzech imperiów powstanie odrodzony kraj. Gdy 28 października gruchnęła wieść o tym, iż Czechosłowacki Komitet Narodowy proklamował niepodległość Czechosłowacji, grupa polskich posłów do parlamentu Austro-Węgier zawiązała w Krakowie Polską Komisję Likwidacyjną. Zadaniem tego organu miało być sprawne przejęcie od urzędników austriackich władzy w Galicji oraz przekazanie jej rządowi ogólnopolskiemu. Niemal równocześnie w Krakowie uformowało się polskie dowództwo wojskowe, na którego czele stał płk Bolesław Roja, niegdyś legionista I Brygady. W nocy z 30 na 31 października żołnierze polscy opanowali krakowskie koszar, stację kolejową w Płaszowie i kilka innych punktów w mieście, co wywołało entuzjastyczną reakcję krakowian: spontanicznie do żołnierzy dołączali zwykli ludzie, zrywając z budynków publicznych austriackie flagi. Wszystko to odbywało się przy całkowitej bierności lokalnego dowództwa austro-węgierskiego, gdyż przeczucie, że nadszedł kres władzy cesarsko-królewskiej, było powszechne. Niemal równocześnie inna grupa żołnierzy zajęła podkrakowskie Rakowice, dzięki czemu w polskich rękach nieoczekiwanie znalazło się tutejsze lotnisko wraz z całym

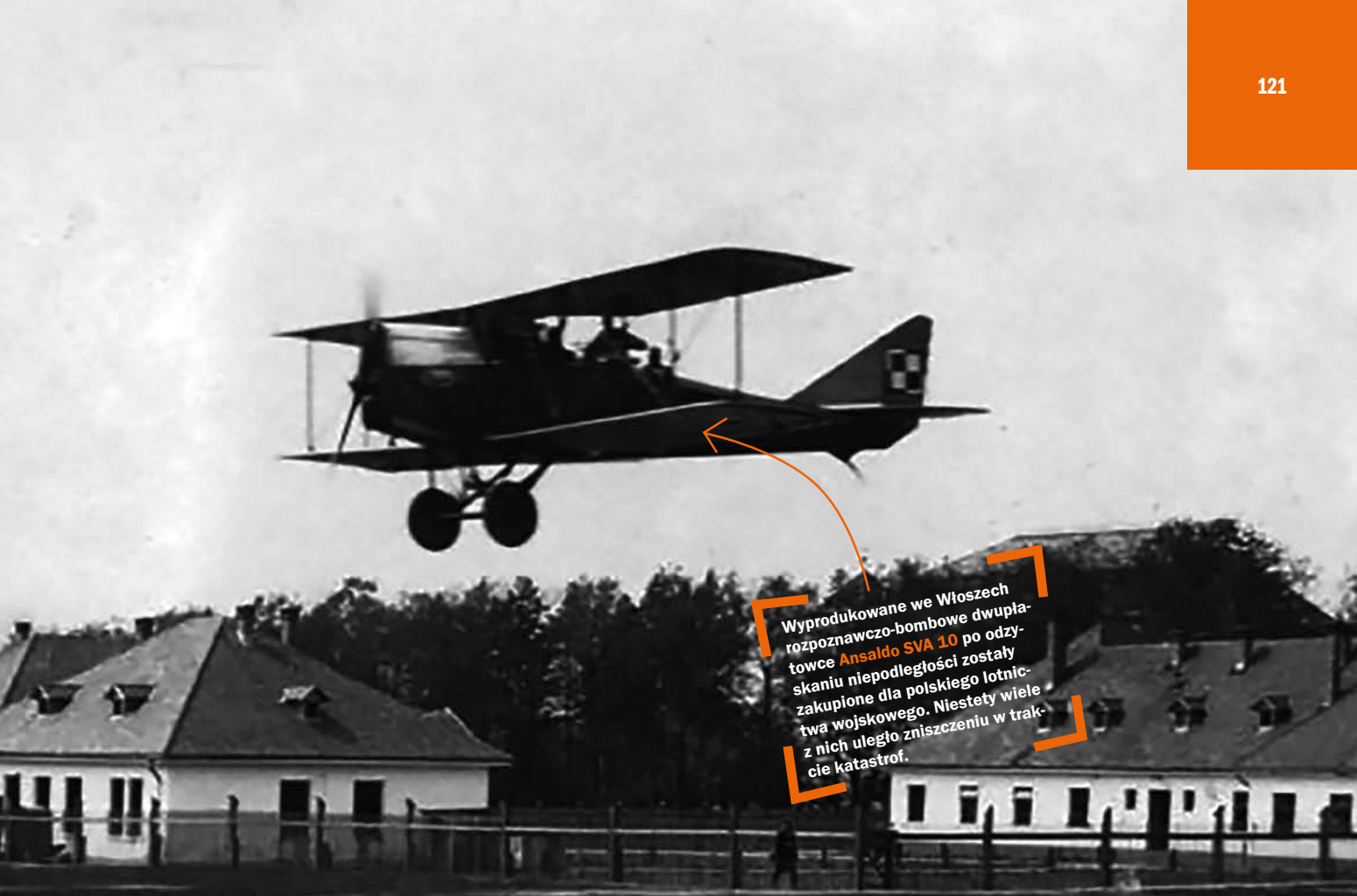
parkiem maszynowym. Stało się ono zalążkiem lotnictwa niepodległego już kraju.

NA PÓŁNOCNYCH PERYFERIACH IMPERIUM

Kraków, jako duże i ludne miasto położone na północnych kresach państwa Habsburgów, na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych, odgrywał ważną rolę w austro-węgierskim systemie obronnym. Gdy w 1846 roku wojska austriackie zajęły miasto, szybko przystąpiono do rozbudowy miejskich fortyfikacji. Efektem było powstanie całego łańcucha umocnień w postaci fortów, bastionów, baterii i szańców oraz towarzyszącego im zaplecza wojskowego, zamieniających miasto w Twierdzę Kraków (Festung Krakau).

W 1892 roku przy stacjonującym w mieście 2 Morawsko-Galicyskim Regimencie Artylerii Fortecznej utworzono oddział balonów obserwacyjnych. Lądowisko dla nich umiejscowiono na łąkach leżących na wschód od historycznego centrum miasta, w okolicach podkrakowskiej wsi Rakowice. Teren był tam równy, słabo zalesiony, gwarantujący doskonałe warunki do odbywania lotów, prowadzenia ćwiczeń i obserwacji. Przy lądowisku zorganizowano zaplecze, pozwalające na naprawy balonów oraz przygotowanie ich do lotu. Kilkanaście lat później na rakowickich łąkach pojawiły się pierwsze samoloty.

Akcja przygotowywania lotnisk dla cesarsko-królewskich oddziałów lotniczych ruszyła wiosną 1912 roku.



Wyprodukowane we Włoszech rozpoznawczo-bombowe dwupłatowce **Ansaldo SVA 10** po odzyskaniu niepodległości zostały zakupione dla polskiego lotnictwa wojskowego. Niestety wiele z nich uległo zniszczeniu w trakcie katastrof.

DZIĘKI SPRAWNEJ AKCJI RAKOWICE STAŁY SIĘ PIERWSZYM LOTNISKIEM POZYSKANYM DLA FORMUJĄCEGO SIĘ LOTNICTWA POLSKIEGO

Zadecydowano wówczas, iż przy dużych ośrodkach wojskowych, mających znaczenie strategiczne, zostanie ulokowany odpowiedni sprzęt lotniczy wraz z niezbędnym zapleczem. W ówczesnej terminologii urzędowej cały taki zestaw wyposażenia nazywano flugparkiem (park lotniczy). Miały go stanowić cztery samoloty, cztery namioty hangarowe oraz dwa samochody pomocnicze, choć w praktyce liczba samolotów w poszczególnych flugparkach była różna. Każdej takiej jednostce nadawano kolej-

ną liczbę porządkową. I tak, dla przykładu, flugparki nr 1 i 2 ulokowano w pobliżu stołecznego Wiednia, flugparki nr 4 i 6 znajdowały się w Mostarze na terenie Hercegowiny, flugpark nr 5 zaś – w Neusatz-Újvidék (dziś Nowy Sad w północnej Serbii). W Krakowie był flugpark nr 7. Dzięki zachowanym wykazom wiadomo, iż w lutym 1914 roku stacjonowały tam cztery samoloty typu Lohner B oraz dwa Etrich Taube.

Z myślą o rozwoju planowanego lotniska dowództwo krakowskiego garnizonu kupiło w 1912 roku około 55 ha ziemi położonej na wschód od dotychczasowego lądowiska balonów. W ten sposób obszar pozostający w dyspozycji wojska mocno się powiększył i sięgnął do sąsiedniej wsi Czyżyny. Od nazw najbliższych miejscowości wzięły się zresztą pojawiające się w literaturze określenia stosowane wobec krakowskiego lotniska: Rakowice, Czyżyny lub też łącznie Rakowice-Czyżyny. Dziś wszystkie te obszary, włącznie z zabudowaniami dawnego lotniska, znajdują się w granicach miasta Krakowa.

Początkowo infrastruktura lotniskowa była uboga, np. funkcję hangarów pełniły płóciennymi namioty. Z czasem jednak zbudowano hangary z prawdziwego zdarzenia, pojawiły się także inne obiekty, jak budynki dla pilotów oraz zabudowania gospodarcze – remizy dla pojazdów konnych, stajni czy składu paliwa lotniczego.

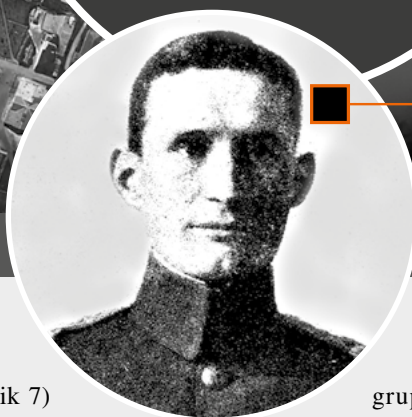
Gdy wybuchła I wojna światowa, na bazie flugparku nr 7 utworzono w Krakowie 7 Kompanię (niem.



Liczba zdobytych maszyn znajdujących się na lotnisku nie jest dokładnie znana, w dostępnych materiałach pojawiają się informacje, iż mogło ich być nawet 30. Na zdjęciu jeden z przejętych samolotów **Etrich Taube**

Kpt. Roman Florer, dowódca 10 Lotniczej Kompanii Zapasowej stacjonującej w Krakowie

Lotnisko Rakowice z widocznym oznaczeniem – białym kręgiem z nazwą miasta



Fliegerkompanie 7, w skrócie także Flik 7) Cesarskich i Królewskich Wojsk Lotniczych. Lotnisko było wykorzystywane podczas walk o Kraków jesienią 1914 roku. W kolejnych latach służyło ono do działań na zapleczu, tj. do szkolenia, serwisowania i napraw maszyn liniowych. Od 1916 roku w Krakowie stacjonowała 10 Lotnicza Kompania Zapasowa, której zadaniem było m.in. szkolenie personelu latającego i naziemnego. Od jesieni 1917 roku dowodził nią kpt. Roman Florer.

PRZEJĘCIE LOTNISKA

Gdy 31 października ruszyła akcja rozbijania żołnierzy austriackich i przejmowania odpowiedzialności nad miastem od dotychczasowego zarządu austro-węgierskiego, kpt. Florer nie czekał na dyspozycje. W tym czasie spośród liczącego około 200 osób personelu kompanii lotniczej Polacy stanowili mniejszość. Jak się dziś ocenia, było ich może 20, jednak na rodzimym terenie wykazywali się aktywnością i motywacją do działania. Ponieważ istniała obawa, że oficerowie austriaccy czy czescy zdecydują się na ucieczkę na pokładach samolotów, Florer wraz z bliskimi współpracownikami podjął się akcji zabezpieczenia mienia lotniska. Akcja okazała się sukcesem, udało się przejąć lotnisko bez większych strat wraz ze znajdującymi się tam samolotami. Liczba zdobytych maszyn nie jest dokładnie znana, w dostępnych materiałach pojawiają się informacje, iż mogło ich być nawet 30, w tym część kompletnie niesprawna. Mimo wszystko maszyny można było wykorzystać do celów formującego się lotnictwa polskiego. Po opanowaniu lotniska Florer poddał je Polskiej Komisji Likwidacyjnej, która niemal natychmiast powołała oficera na stanowisko komendanta.

Przykład z Krakowa wzięli także oficerowie i żołnierze stacjonujący w innych miejscach upadającej monarchii austro-węgierskiej: lwowskie lotnisko Lewandówka przejęły wojska polskie dwa dni później, 2 listopada 1918 roku. Operacją dowodził por. Janusz de Beaurain, dysponujący kilkoma osobami z personelu lotniczego. 3 listopada

grupa oficerów, którymi kierował por. pil. Wiktor Robotycki, przejęła z kolei kontrolę nad lotniskiem w Hureczku pod Przemysłem. Ponieważ istniało zagrożenie, że lotnisko wraz ze sprzętem zajmą wojska ukraińskie, z Hureczka ewakuowano do Krakowa część znajdujących się tam samolotów.

Dzięki sprawnej akcji Rakowice stały się pierwszym lotniskiem pozyskanym dla formującego się lotnictwa polskiego. Na zajętych obiektach przystąpiono do tworzenia pierwszej polskiej jednostki lotniczej. Por. Stanisław Jasiński zorganizował 1 Eskadrę Bojową i objął nad nią dowództwo. Z kolei kpt. Karol Stelmach utworzył 3 Eskadrę Lotniczo-Bojową, którą następnie dowodził kpt. Camillo Perini. Z funkcjonujących w Rakowicach warsztatów miejscowej szkoły lotniczej sformowano tzw. II Ruchomy Park Lotniczy, który zajmował się naprawą i serwisowaniem płatowców. Pod koniec 1918 roku dowództwo lotnictwa polskiego podjęło się zadania reorganizacji lotnictwa. Chodziło o to, że istniejące jednostki lotnicze, uformowane na ziemiach trzech byłych zaborów, nosiły różnorakie nazwy i powtarzającą się numerację, przeprowadzono więc ich unifikację. W ten sposób utworzona w Krakowie 1 Eskadra Bojowa została pod koniec 1918 roku przemianowana na 5 Eskadrę Lotniczą, a 3 Eskadra Lotniczo-Bojowa stała się 7 Eskadrą Lotniczą. Utworzono równocześnie dwie główne jednostki wyższego rzędu, nazywane grupami lotniczymi i obejmujące eskadry dwóch głównych ośrodków – w Warszawie (I Grupa Lotnicza) i Krakowie (II Grupa Lotnicza). Na tym jednak zmiany organizacyjne się nie skończyły, gdyż wkrótce potem, w styczniu 1919 roku uformowano w Krakowie kolejną jednostkę, 9 Eskadrę Lotniczą.

W związku z działaniami bojowymi podczas wojny polsko-ukraińskiej, a później także polsko-sowieckiej krakowskie jednostki przebazowano na wschód. 3 Eskadra znalazła się na lwowskim lotnisku Lewandówka, a II Ruchomy Park Lotniczy ulokowano w marcu 1919 roku w Brześciu nad Bugiem.

MACIEJ NOWAK-KREYER

Skrzydła Niepodległej

Lotnictwo wielkopolskie, dzisiaj prawie zapomniane, stanowiło jeden z głównych fundamentów kształtujących się polskich sił powietrznych.

Zdecydowana większość wojskowej floty powietrznej rodzącego się państwa polskiego pochodziła ze zdobyczy powstańców wielkopolskich z wojskowego lotniska Ławica oraz z hali Zeppelina na Winiarach. Ławica, leżąca przy ówczesnej zachodniej granicy Poznania, stanowiła ostatni punkt niemieckiego oporu w okolicy miasta. Zbudowano ją w 1913 roku ze składek społecznych. Stacja lotnicza zajmowała około 300 ha, składała się z pola wzlotów, koszar, warsztatów i trzech hal. Dokonywano tam remontów, przeglądów, prowadzono także szkolenie pilotów, mechaników i obserwatorów. Obsadzona przez silną załogę 250 żołnierzy, dowodzonych przez dwóch oficerów, utrzymywała łączność z lotniskiem wojskowym we Frankfurcie nad Odrą.

Nocą z 5 na 6 stycznia 1919 roku do ataku na lotnisko ruszyły oddziały polskie, liczące około 350 żołnierzy, pod wodzą ppor. Andrzeja Kopy. W skład tych sił wchodziły piechota ppor. Bronisława Pinieckiego, półbateria artylerii pod dowództwem ppor. Kazimierza Nieżychońskiego oraz kawaleria wachm. Kazimierza Ciężyńskiego, a także oddział sanitarny. Odcięto Ławicę prąd oraz telefony, następnie otoczono lotnisko z trzech stron, a gdy załoga odmówiła kapitulacji, ostrzelano je, m.in. z dwóch powstańczych dział ustawionych na stacji kolejowej Poznań-Wola.

Po 20 minutach Ławicę opanowano. Wkrótce, bez walki, zajęto też pobliską halę Zeppelina. Łupem powstańców padła ogromna liczba sprzętu latającego, głównie samolotów, wartości około 200 mln marek niemieckich.

W styczniu 30 samolotów wysłano do Warszawy, a z pozostałych zorganizowano na miejscu cztery eskadry. Wśród zdobycznych maszyn były m.in. myśliwce Albatros D III, Fokker EV, samoloty rozpoznawcze Albatros CI oraz LVG CV. Na Winiarach przejęto także dwa balony obserwacyjne Parseval-Siegsfeld, które stały się załazkiem polskich wojsk balonowych. Łup z Ławicy do 1921 roku stanowił istotny element polskich sił powietrznych, które zaczęto organizować prawie natychmiast po udanej akcji. Ze zdobycznego sprzętu sformowano cztery eskadry (od 13 lutego do 25 maja 1919), planowano utworzenie piątej, która ostatecznie powstała jako oddział lotnictwa bombardującego. 21 Eskadra Niszczycielska, złożona z bombowców Gotha i AEG, dowodzona przez ówczesnego por. Ludomira Rayskiego, późniejszego dowódcę polskich sił powietrznych, została utworzona w kwietniu 1920 roku.

WET ZA WET

7 stycznia niemieckie samoloty Gotha G.IV startujące z Frankfurtu nad Odrą dokonały nalotu na Ławicę, →

POLSCY PILOCI

na lotnisku Ławica
przy maszynach
Albatros i DFW



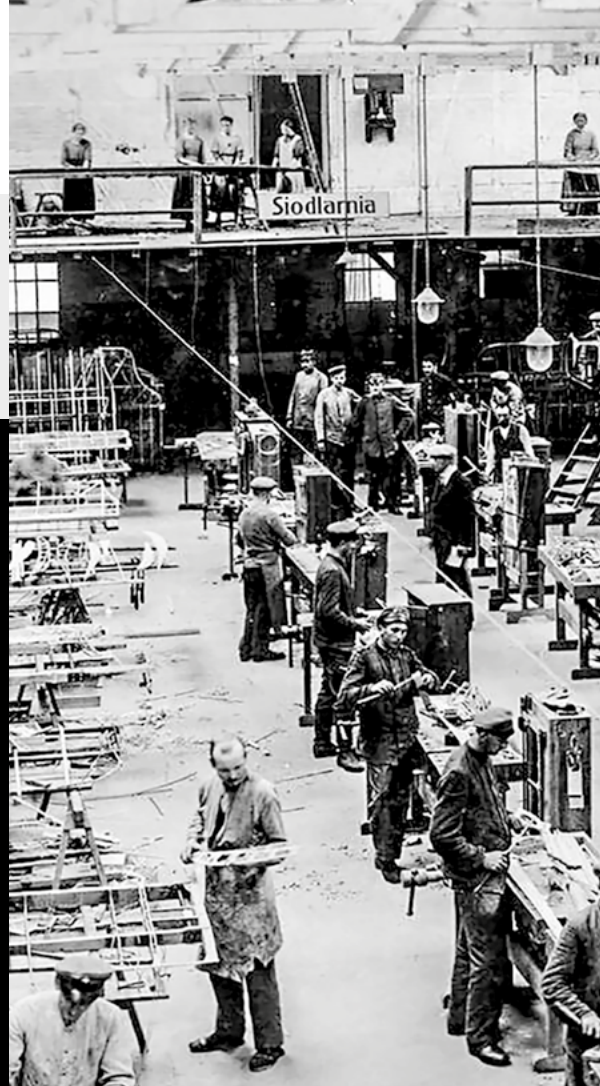
WIELKOPOLSKIE ORLĘTA

Już od lutego 1919 roku w poniemieckich obiektach zaczęła działalność jedna z pierwszych szkół pilotów wojskowych – Szkoła Lotnicza w Ławicy.

Jej komendantem został Józef Mańczak. Otwarto tam również Szkołę Obserwatorów pod kierunkiem Feliksa Górnickiego. W Wielkopolsce ma też swoje korzenie słynna Szkoła Orłąt z Dębina, wzorowana na utworzonej pod koniec 1919 roku (z połączenia Szkoły Lotniczej oraz Francuskiej Szkoły Transformacji z kadry z armii

Hallera) Wyższej Szkoły Pilotów w Ławicy pod komendą Ludomira Rayskiego. W 1920 roku placówkę przeniesiono do Grudziądza i tam w 1925 roku weszła w skład Oficerskiej Szkoły Lotniczej, w 1927 roku przeniesionej do Dębina. ■

JÓZEF MAŃCZAK służył m.in. pod dowództwem najsłynniejszego asa myśliwskiego Manfreda von Richthofena.



w którego wyniku zginął polski żołnierz. Kolejny nalot przeprowadzono następnego dnia. W odwecie polscy lotnicy wykonali pierwszy w dziejach naszych sił zbrojnych nalot bombowy. 9 stycznia 1919 roku, bez zgody dowództwa, sześć wyładowanych bombami samolotów LVG CV, prowadzonych przez sierż. Wiktora Pniewskiego, wyruszyło z Ławicy nad Frankfurt. Wśród pilotów przeprowadzających nalot był sierż. Józef Mańczak, latający wcześniej w eskadrze słynnego „Czerwonego Barona”, Manfreda von Richthofena. Polacy dotarli do celu po półtoragodzinnym locie, całkowicie zaskakując Niemców. Dokonano sześciu przelotów nad miastem i sześciu zrzutów dwudziestopięciokilogramowych bomb. W efekcie, poza wywołanymi w ten sposób pożarami, zniszczony został hangar frankfurckiego lotniska. Frankfurt leżał daleko od frontu, toteż nikt nie spodziewał się ataku. Polskie samoloty wywołały tak wielki popłoch, że natychmiast zaprzestano wypraw nad Poznań.

NA INNYCH FRONTACH

Poza tą spektakularną akcją w samej Wielkopolsce powstańcze lotnictwo praktycznie nie brało udziału

w walkach, wykorzystywano je głównie do lotów rozpoznawczych (na przykład 17 stycznia 1919 roku polskie samoloty zapuściły się 50 km w głąb niemieckiego terytorium). Rzadko dochodziło do wymiany ognia. Jeden z incydentów zbrojnych miał miejsce w okolicach Piły, gdzie polscy piloci znaleźli się zresztą wskutek błędu w nawigacji. Ich samolot został przechwycony i był eskortowany przez dwa fokkery, które Polacy ostrzelali, gdy znaleźli się już nad własnym terytorium.

Lotnictwo wielkopolskie wniosło jednak spory wkład w rozmaite działania w innych rejonach kraju. W trakcie powstań śląskich wykonywało loty obserwacyjne nad północnym Śląskiem. W marcu 1919 roku, podczas konfliktu z Ukraińcami o Lwów, do Galicji przybyły z Wielkopolski posiłki pod dowództwem płk. Daniela Konarzewskiego, w tym pierwsza eskadra lotnicza w sile siedmiu samolotów. Poznańscy mieli doprowadzić do przerwania blokady miasta, co im się udało. W czerwcu 1919 roku do Galicji przybyły ponownie wojska z Wielkopolski, w których skład wchodziła trzecia eskadra pod dowództwem ppor. pilota Józefa Mańczaka – prowadziła ona rozpoznanie i bombardowała stacje kolejowe.



MUZEUM NARODOWE W POZNANIU



**Warsztaty
stacji
lotniczej
na Ławicy**

nawołujące mieszkańców Torunia i Bydgoszczy do przygotowania się na przyjęcie polskich władz, a także do pilnowania, żeby Niemcy nie wywozili wyposażenia fabryk i taboru kolejowego

MUNDURY DLA LOTNIKÓW

Lotnictwo wielkopolskie jako jedno z pierwszych w polskim wojsku miało własne przepisy ubiorcze. Głównie noszono mundury ogólnowojskowe, jednak z żółtymi wypustkami oraz kołnierzami z granatowymi

LOTNICY Z WIELKOPOLSKI WYKONALI PIERWSZY W DZIEJACH NASZYCH SIŁ ZBROJNYCH NALOT BOMBOWY

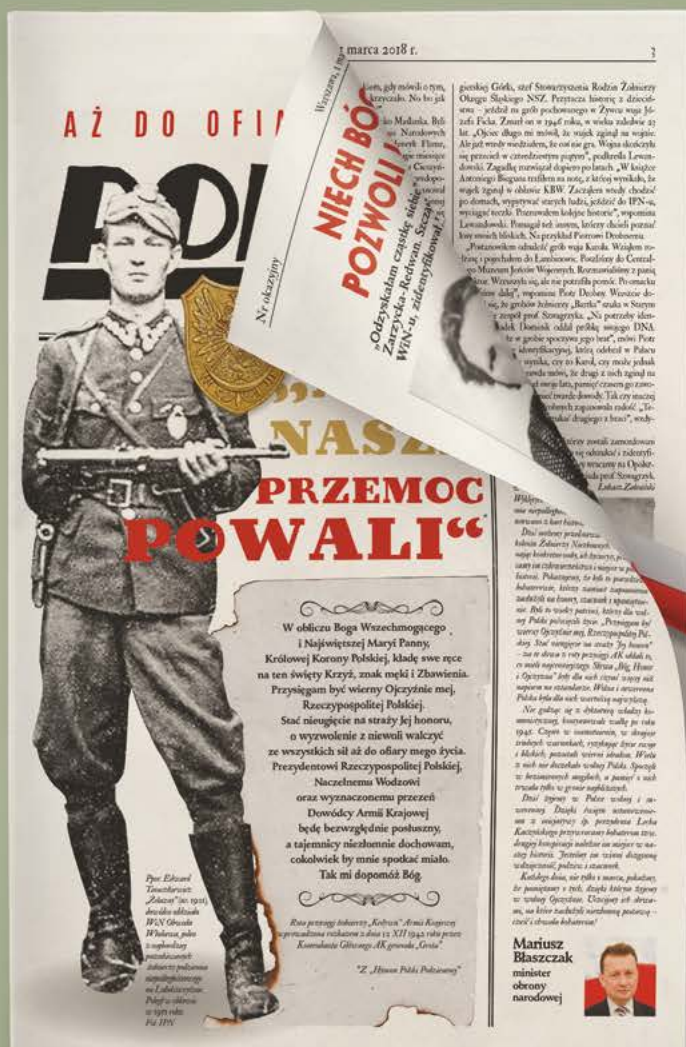
We wrześniu i październiku 1919 roku wielkopolskie lotnictwo powróciło na wschód, głównie na front litewsko-białoruski, aby walczyć z bolszewikami. Pierwsza eskadra podejmowała działania rozpoznawcze w rejonie Bobrujska. W kwietniu 1920 roku przemianowana została na Eskadrę Wywiadowczą. W trakcie bolszewickiej ofensywy, po sprawnie przeprowadzonym odwrocie, w sierpniu operowała z lotniska na Polu Mokotowskim. Po Bitwie Warszawskiej ścigała wojska sowieckie aż do Lidy. Druga eskadra początkowo również prowadziła działania w rejonie Bobrujska, w 1920 roku wycofała się do lotniska na Siekierkach, skąd operowała w rejonie Pułtuska i Ciechanowa. Podobnie jak pierwsza eskadra, ścigała uciekających bolszewików do Lidy. Czwarta eskadra, chociaż z założenia myśliwska, wypełniała zadania eskadry bombardującej, walcząc w rejonie Lwowa. Polskie bombowce 21 Eskadry Niszczycielskiej w październiku 1920 roku nękały wycofujące się wojska Budionnego.

Kiedy traktatem wersalskim przyznano Polsce Pomorze Gdańskie, wielkopolskie samoloty startujące z lotniska w Kruszwicy patrolowały jego południową część, nadzorując ewakuację Niemców oraz rozrzucając ulotki

patkami z wyhaftowanym srebrnym ptasim skrzydłem. Na ramieniu umieszczono naszywkę w kształcie żółtego śmigła. W wojskach balonowych na patkach skrzydłom towarzyszyły kotwice, a na ramieniu widniała naszywka ze srebrną kotwicą na żółtej podkładce. Rogatyki miały żółte otoki oraz wypustki, wymienne noszono też na służbie czarne furażerki kroju belgijskiego z żółtymi wypustkami naszywanymi na krzyż przez wierzch czapki. Absolwenci szkoły pilotażu (działającej od 1919 roku na zdobytej Ławicy) nosili na lewej piersi srebrne orły, a wyszkoleni nawigatorzy – złote. Żółta barwa patek i otoków, aż do wprowadzenia w drugiej połowie lat trzydziestych stalowoniebieskich mundurów lotniczych, stanowiła w wojsku polskim wyróżnik sił powietrznych.

Wielkopolska jest bez wątpienia jednym z mateczników polskich sił powietrznych – o czym dzisiaj prawie się nie pamięta. Bez niej formowałyby się one znacznie dłużej i byłyby gorzej wyposażone, a piloci zapewne nie uzyskaliby tego niezwykle wysokiego poziomu, jaki zaprezentowali w latach II wojny światowej.

Może nie jest dziełem przypadku to, że właśnie do Wielkopolski trafiły pierwsze polskie F-16. ■



JEDNODNIÓWKI HISTORYCZNE

stylizowana seria edukacyjna



Staram się poznawać naszą historię, bo jak mówił marszałek Piłsudski: kto nie szanuje swojej przeszłości, nie jest godzien szacunku teraźniejszości ani prawa do przyszłości”, mówi st. chor. Tomasz Rybarczyk z 5 Lubuskiego Pułku Artylerii w Sulechowie. Z armią związany jest od 1991 roku. Służył przez lata w łączności, następnie zajmował się kulturą w jednostce, a później został dowódcą plutonu. Pełni również obowiązki nieetatowego starszego podoficera dowództwa 4 Dywizjonu Artylerii Rakietowej. „Nasz pułk współpracuje z powiatem grodziskim, a garnizon jest mocno związany z powstaniem wielkopolskim, dlatego zainteresowałem się dziejami tego regionu. Powstanie jest powodem do dumy Wielkopolan, a powinno się nim stać dla wszystkich Polaków. Chciałbym, aby szerszemu gronu znana była postać powstańca Antoniego Janusa”, mówi podoficer.

MIEJSCE CHWAŁY

Antoni Janus urodził się 17 maja 1891 roku we wsi Kobylniki koło Grodziska Wielkopolskiego. Początkowo pracował w Niemczech jako górnik, ale w 1911 roku został wcielony do marynarki wojennej Cesarstwa Niemieckiego. W czasie I wojny światowej pływał jako marynarz na okręcie SMS „Wolf”. W listopadzie 1918 roku wrócił do Wielkopolski i brał udział w przygotowaniu powstania. Gdy wybuchło, wraz ze swym oddziałem zajął główne urzędy miejskie w Grodzisku Wielkopolskim. Miejscem chwały Janusa stały się Rakoniewice. 3 stycznia 1919 roku miasteczko zostało zajęte przez oddział powstańczy pod dowództwem por. Stanisława Siudy. On wiedział o znajdującym się w pobliżu silnym oddziale niemieckim, więc przygotowywał obronę. Plut. Andrzejowi Janusowi przypadło w udziale zadanie obsadzenia stacji kolejowej, gdzie wkrótce rozgorzała zacięta walka z oddziałem niemieckim. Najpierw plutonowy prowadził ogień z karabinu maszynowego, a następnie w krytycznym momencie sam z dwoma rewolwerami w rękach zaatakował wóz Heimatschutzu, którym jechało dziesięciu uzbrojonych Niemców i zmusił ich do ucieczki. We wniosku o przyznanie Janusowi orderu Virtuti Militari V klasy na-

ANTONI JANUS



MAGDALENA
KOWALSKA-SENDEK

BOHATER Z WIELKOPOLSKI

Razem z druhami przez dwie godziny trzymał pozycje przeciwko pięćdziesięciokrotnie silniejszemu nieprzyjacielowi.

St. chor.
Tomasz Rybarczyk:
„Powstanie wielkopolskie było ogromnie ważne dla naszej historii, niestety jest ono mało znane i często niedoceniane”.



pisano: „z trzema druhami trzymał pozycje przeciwko 50-krotnie silniejszemu nieprzyjacielowi przez ciąg dwu godzin”. Po tym sukcesie kompania, w której składzie walczył plut. Antoni Janus, 5 stycznia zajęła

Wolsztyn. Tam plutonowy również się wyróżnił, bo jako

jeden z pierwszych dotarł do wolsztyńskiego rynku. 9 stycznia 1918 roku wysadził w powietrze most kolejowy w Kopanicy. Następnego dnia został wysłany na patrol rozpoznawczy do

Jaromierza. Był to wstęp do akcji ofensywnej w kierunku na Kargowe i Zbąszyń. Niestety, patrol wpadł w zasadzkę.

OSKARŻENIE O DEZERCCJĘ

Janusa przetransportowano do więzienia. Wcześniej był żołnierzem niemieckim, więc oskarżono go o dezerccję i szpiegostwo, a następnie skazano na 15 lat twierdzy. Trafił w głąb Niemiec do obozu jenieckiego. Udało mu się stamtąd uciec podczas transportu do Luckenwalde. Na dworcu kolejowym spotkał przełożonego z czasu, kiedy służył na okręcie i ten

poleciał zdjąć więźniowi kajdanki. Janus wykorzystał nieuwagę strażników i wyskoczył z jadącego pociągu.

Po rekonwalescencji zgłosił się do służby. Początkowo był komendantem dworca w Grodzisku, ale w 1920 roku ponownie wstąpił do wojska, tym razem do 17 Pułku Artylerii Ciężkiej, z którą przeszedł cały szlak wojny polsko-bolszewickiej. We wrześniu 1939 roku schronił się w okolicach Warszawy. Okazało się, że jego czyny z czasów powstania wielkopolskiego nie zostały zapomniane i jest poszukiwany przez Niemców. Próba ukrycia się w Generalnym Gubernatorstwie nie powiodła się. Został schwytany w 1940 roku przez Gestapo i poddany torturom. Zmarł w Oświęcimiu 21 marca 1942 roku. ■

Na łamach „Polski Zbrojnej” publikujemy krótkie historie o podoficerach. Nie chcemy jednak tego cyklu tworzyć sami. Zależy nam na tym, by o bohaterskich poprzednikach opowiadali współcześni podoficerowie. Zapraszamy do lektury i kontaktu z redakcją pod adresem: podoficerowie@zbrojni.pl



P O R U C Z N I K J U L I U S Z K U L E S Z A

#RycerzeBialoCzerwonej

Gdy walczył w powstaniu warszawskim, miał zaledwie 16 lat i żadnego doświadczenia wojskowego. Jednak dzięki wychowaniu wyniesionemu z domu nie wątpił w sens walki i poniesionych ofiar. Dziś, jako kronikarz tamtych dni, podtrzymuje zainteresowanie powstaniem, czym zasługuje na miano rycerza biało-czerwonej.

My też możemy do nich dołączyć!

TO SIEDZI W NAS DO DZIŚ

Z Juliuszem Kuleszą „Julkiem”

**o fałszowaniu „górali” i obronie Polskiej
Wytwórni Papierów Wartościowych rozmawia
Piotr Korczyński.**

Co czuje szesnastoletni chłopak, kiedy idzie do walki prosto z ulicy?

Naczytałem się o insurekcji kościuszkowskiej, powstaniach listopadowym i styczniowym, ale byłem jednocześnie w pełni świadomy, że to jest dla mnie abstrakcja. I nagle to, co było teorią, stało się rzeczywistością! Po prostu nie było możliwości, żebym nie wziął udziału w powstaniu warszawskim. Poczuję się jak żołnierz spod Olszynki Grochowskiej.

Od 1942 roku był Pan praktykantem rysownikiem w Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych. Czy wiedział Pan o działalności konspiracyjnej załogi PWPW?

Trudno było się tego nie domyślać, skoro siedzący przede mną kolega, po niespodziewanym wejściu kogoś do rysowni, gorączkowo zamykał szufladę, w której cały czas coś robił. Nie byłem konspiratorem, ale po wybuchu powstania znalazłem się nagle w epicentrum wydarzeń.

Proszę powiedzieć, jak wyglądała produkcja fałszywych pieniędzy dla Armii Krajowej w PWPW?

Kiedy się mówi o tym, że grupa PWB/17, Podziemna Wytwórnia Banknotów, do-

starczała AK banknoty, to pierwsza myśl, która się nasuwa, jest taka: drukowała fałszywe pieniądze. I faktycznie tak było, ale dotyczyło to niższych nominałów. Pieniądzy o najwyższych wartościach, jak tzw. górale [o nominale 500 zł, z podobizną górala] nie można było podrobić poza PWPW, bo tylko ona dysponowała odpowiednimi maszynami drukarskimi. Zatem pieniądze podmieniano. W zakładach poligraficznych na mieście drukowano całe arkusze „górali”, które następnie przemycano do wytwórni. Maszyny PWPW, nawet najstarszej wyregulowane, przy rozruchu nigdy od razu nie wypuszczały prawidłowo wydrukowanych arkuszy. Dlatego pierwsze szły na makulaturę i do nich dokładano te wykonane na mieście. Każda z maszyn drukarskich miała licznik, który pokazywał, ile arkuszy wydrukowano, ale dzięki temu, że zarówno maszyniści, jak i kontrolerzy zostali zaprzysiężeni, to nie było problemu, żeby do powiększonej w ten sposób makulatury, którą od razu komisyjnie niszczone, doliczyć odpowiednią liczbę właściwie już wydrukowanych arkuszy.

WIZYTÓWKA

**POR. JULIUSZ
KULESZA**

Ostatni żyjący żołnierz PWB/17/S z załogi Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych w czasie powstania warszawskiego. Grafik i pisarz, autor 17 książek przedstawiających przede wszystkim dzieje polskiej konspiracji i powstańczej Warszawy. Odznaczony m.in. Krzyżem Walecznych, Krzyżem Armii Krajowej i Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. ■

Bardzo sprytnie...

I bardzo proste. Było jednak coś, co komplikowało sprawę – wydrukowane arkusze nie miały numerów banknotów. Dlatego komendant grupy, mjr Mieczysław Chyżyński „Pełka”, wynajął na Gocławiu lokal, w którym zainstalowano proste



maszynki poligraficzne, do których zakładano numeratory. Wszystko funkcjonowało do momentu, kiedy Niemcy na krótko wstrzymali druk „górali”, a na Gocławiu nieświadomości tego konspiratorzy ponumerowali partię banknotów. Pech chciał, że w ręce jakiegoś spostrzegawczego urzędnika niemieckiego trafiły banknoty o tych samych numerach. Doszło do kontroli, aresztowań. I choć Niemcy nie zorientowali się, że była to akcja naszego podziemia, produkcję przerwano. Dzięki przerzuconym na Zachód próbkom papieru i farby wznowiono ją w Londynie i odtąd „górale” przywozili ze sobą cichociemni.

Na początku 1944 roku postanowiono zmienić PWB/17 w oddział bojowy. Do nazwy dołączono literę S, co oznaczało „specjalny”. W powstaniu otrzymał on zadanie opanowania od wewnątrz PWPW, co się udało 2 sierpnia 1944 roku.

Jak Pan został żołnierzem PWB?

Po załamaniu się niemieckiej obrony w PWPW od razu zgłosiłem się do kpr. Romana Marchla „Roma”. Nasza drużyna, obsadzając blok mieszkalny, przyjmowała jako pierwsza nie tylko ataki piechoty niemieckiej, lecz także ostrzał artyleryjski ze stopiątek, ustawionych na wysokości ogrodu zoologicznego. Kiedy działa nieprzyjacielskie biły zza Wisły, nasz blok stanowił parawan dla właściwej reduity, w jaką zmieniała się PWPW. Wtedy wokół kompleksu wytwórni nie było ani jednego drzewa. Atak frontalny skończyłby się więc dla Niemców masakrą. Blisko naszego bloku znajdowały się jednak tory kolejki, którą z Dworca Gdańskiego dostarczano węgiel do elektrowni na Powiślu. „Wąwozem” tego torowiska atakujący nas Niemcy mogli podejść do działek warzywnych, które rozpościęrały się kilkadziesiąt metrów od naszego bloku. Stamtąd atakowali PWPW 22, 23 i 24 sierpnia. Na początku broniliśmy się sami, a później dostaliśmy wsparcie oddziałów zgrupowania ppłk. Jana Szypowskiego „Leśnika”.

Miał Pan wtedy broń?

Na początku nie, ale później miałem belgijski pistolet, popularną siódmkę FN. Strzelałem też z karabinu, ale fantazjowałbym, gdybym powiedział, że go miałem.

Przypieszony kurs wojskowy przeszedł Pan w walce.

To prawda. Przed powstaniem nie miałem żadnego przeszkolenia, ale z każdym odpartym szturmem nabierałem doświadczenia. W naszym oddziale – drużynie „Roma” – byli dużo starsi i doświadczeni żołnierze. Oni uczyli nas zachowania w walce. Pamiętam, jakim odkryciem była dla mnie rada, żeby nie bać się pocisku, który słyszę, bo on mnie już nie trafi! Szczególnie wspominał sierż. Czesława Hardejewicza „Wichurę”, weterana

Nie byłem konspiratorem, ale po wybuchu powstania znalazłem się nagle w epicentrum wydarzeń

wojny z bolszewikami w 1920 roku, trochę blagiera, ale bardzo koleżeńskiego, który mi zawsze powtarzał: „słuchaj, jak będziesz biegł w błocie do natarcia, to trzymaj karabin kolbą do przodu, bo jak rymniesz na ziemię, to nie zapchasz błotem lufy”.

Który moment obrony reduity PWPW był dla Pana najdramatyczniejszy?

Bez wątpienia ataki z 23 i 24 sierpnia. Początkowo kwaterowaliśmy w piwnicach naszego bloku, ale z czasem, wobec coraz większych zniszczeń, przenieśliśmy się do magazynu farb drukarskich. 23 sierpnia po południu prawie cała nasza drużyna była w kwaterze, bo „Rom” zaprosił na obiad dwóch oficerów: zastępcę dowódcy naszej grupy, por. Czesława Lecha „Białego”, i dowódcę tzw. wolskiej kompanii zgrupowania „Leśnik”, kpt. Stanisława Stefaniaka „Stefana”. Kiedy jedliśmy zupę, nagle rozpoczął się nalot lotniczy – sztukasy zaczęły zrzucać bomby prosto na nasz blok. Jeszcze dym nie zdążył opaść po wybuchu ostatniej, a do ataku już ruszała ich piechota. Nasi goście szybko pobiegli do swoich oddziałów, a „Rom” kazał nam wrócić na stanowiska w naszym bloku. Ruszyliśmy, ale powitał nas ogień broni maszynowej – wróg już zajął budynek! Kiedy pod wieczór okazało się, że nie zdołamy Niemców wykurzyć całkowicie, a właściwie ich wschodnich „pomagierów” – Białorusinów i Ukraińców, nasi dowódcy postanowili obejść budynek od ulicy Zakątnej, schodami w dół, biegnącymi przy ślepej ścianie. Zeszliśmy cicho i usłyszeliśmy głosy nieprzyjacielskich żołnierzy. Wtedy podszedł do mnie „Rom” i szepnął: „Julek, butelki w drugie okno”. Zrobiłem to i momentalnie zobaczyłem

morze ognia. Wyrwałem pistolet zza paska, za mną skoczyli koledzy, krzycząc „hurra!”. I w tym momencie przypomniały mi się wszystkie historyczne lektury: Przyborski, Sienkiewicz, Żeromski, i krzyknąłem na całe gardło: „Niech żyje Polska!”. Jak w jakimś teatrze! Jeszcze długo po wojnie koledzy na mój widok krzyczeli: „Niech żyje Polska!”.

Czy wtedy udało się wam odbić budynek?

Niestety i ta próba zakończyła się niepowodzeniem. Przed atakiem nie przekazano nam istotnej informacji – naszą pozycję z prawej strony flankowała szkoła, którą opanowali Niemcy. Kiedy „Rom” krzyknął: „Chłopaki, kończyć ogień, wskakujemy!”, nagle odezwały się karabiny maszynowe...

Rano 24 sierpnia znowu byliśmy na naszych starych pozycjach. Do południa był spokój, więc postanowiłem odwiedzić moich rodziców, którzy przebywali w jednym ze schronów na terenie PWPW. Traf chciał, że spotkałem tam też mojego brata ciotecznego, pchor. Janusza Gawdzika „Kruka”, żołnierza batalionu „Miotła” ze słynnego plutonu „Torpeda”, który razem z kolegą został wysłany do PWPW po zaopatrzenie. Rozmawialiśmy przez kilka minut, kiedy nagle korytarzem wbiegł żołnierz z naszej drużyny, Tadek Sztora „Pchełka” i krzyknął: „«Julek», natarcie na mieszkalny!”. Ścisnąłem tylko bratu rękę i pobiegłem. Nie przypuszczałem, że widzę Janusza ostatni raz w życiu. Zginął następnego dnia...

Co Pan zastał na miejscu?

Jak wróciłem, trwało już natarcie na nasz blok. Niemcy przez cztery godziny prowadzili fałowe ataki. My byliśmy wtedy górą. W czasie jednej z krótkich przerw w natarciu „Rom” wskazał mi leżącego najbliżej naszych drzwi zabitego Niemca i poprosił: „Julek, nie wyskoczyłbyś po jego karabin?”. Może nawet odmówiłbym, ale zobaczyłem, że tego trupa obserwują też żołnierze „Leśnika”, a między nami była rywalizacja – oni przyszli do nas po ciężkich walkach na Muranowie i uważali się za lepszych wiarusów. Gdy przyniosłem karabin, poczułem się takim bohaterem, że postanowiłem pozbierać broń od kolejnych trupów. Wymyśliłem, że wyrwę w piwnicy rurę wodociągową i zrobię sobie bosak, którym będę ściągał

za paski następne karabiny. Kiedy się z nią mocowałem, usłyszałem wybuch, a po nim krzyki i jęki rannych. Rzuciłem tę rurę i pobiegłem na pomoc. Najpierw zobaczyłem wychodzącego z dymu i gruzowiska „Roma”. Uważaliśmy go prawie za superbohatera, którego się kule nie mają, a on jedną ręką zasłaniał zakrwawioną głowę, a drugą macał ścianę, ewidentnie oślepiiony wybuchem. Chwyciłem go pod rękę, żeby odprowadzić do szpitala w wytwórni, ale on rozkazał mi: „Ja sam dojdę, ratuj «Bacika»!”. W takiej chwili myślał o swoim żołnierzu. Zostałem go i wbiegłem do suterenu. Dwóch kolegów dźwigało z wody Kazimierza Berezickiego „Bacika”, a to było ciężkie chłopisko. Kiedy doskoczyłem, żeby im pomóc, zauważyłem wielką czerwoną plamę krwi po stronie jego serca. On nam jednak z powrotem wpadł do wody. Byliśmy przerażeni, że przez swoją niezdarność utopiliśmy rannego. Kiedy w szpitalu przekazywaliśmy go doktor Hannie Petrynowskiej „Ranie”, ona stwierdziła: „Nie macie najmniejszych powodów do wyrzutów, to było śmiertelne trafienie”. W 98 procentach przyjęliśmy to do wiadomości, ale jednocześnie cień wątpliwości w nas pozostał. To siedzi w człowieku do dziś.

Doktor Petrynowska została wówczas zamordowana przez Niemców...

Po wyparciu nas z PWPW Niemcy przeczesywali pomieszczenia wytwórni i choć doktor „Rana” krzyczała po niemiecku, że tam jest lazaret... wymordowali naszych ciężko rannych kolegów, rzucając „profilaktycznie” granaty przed wejściem do kolejnego zdobytego pomieszczenia. Dla przeciwwagi chciałbym jednak wspomnieć o szlachetnym zachowaniu wroga, choć to były sytuacje sporadyczne. Po zdobyciu PWPW Niemcy wyciągnęli z okolicznych ruin cywilów i rozkazali im grzebać w lejach zabitych powstańców. W tej grupie znalazła się moja znajoma. W pewnym momencie Wacia razem z koleżanką przysiadły w jakiejś niszy, żeby odpocząć. Wtedy podszedł do nich niemiecki żołnierz i podał im manierkę. Powiedział: „Nie siedźcie w tym miejscu, tylko tak, żeby was widział, bo inaczej to was zaciągną w gruzy i zgwałcą”. To był po prostu odruch porządnego człowieka w nieprzyjacielskim mundurze. ■



Tzw. górale [pieniądze o nominale 500 zł, z podobizną górala] mogły powstać tylko w PWPW, bo tylko ona dysponowała odpowiednimi maszynami drukarskimi.

TADEUSZ WRÓBEL

Spóźniony myśliwiec

Dewoitine D-520 był najlepszym francuskim myśliwcem zaprojektowanym w okresie międzywojennym.

W drugiej połowie lat trzydziestych XX wieku Francuzi gorączkowo starali się opracować maszynę, która byłaby równorzędna z zagranicznymi konstrukcjami, takimi jak niemiecki messerschmitt Me 109 czy brytyjski hawker hurricane.

NIWYKONANE PLANY

W 1936 roku Émile Dewoitine, właściciel firmy Société Aéronautique Française (SAF) w Tuluzie, zaczął prace nad nowym myśliwcem, który miał osiągać prędkość 520 km/h, jednak jego propozycja, przedstawiona ministerstwu w styczniu 1937 roku, nie wzbudziła zainteresowania. Ale już w następnym roku, gdy sytuacja polityczna w Europie zaczęła się gwałtownie pogarszać, władze Francji podjęły działania na rzecz zwiększenia produkcji lotniczej.

Dewoitine ponownie przedstawił projekt i tym razem, w kwietniu 1938 roku, udało mu się podpisać umowę na opracowanie dwóch prototypów nowego myśliwca. Pierwszy z nich wzbił się w powietrze 2 października 1938 roku. Niestety okazało się, że zamontowany w samolocie silnik Hispano-Suiza 12Y-21 nie pozwala na osiągnięcie planowanej prędkości maksymalnej. Postanowiono go wymienić na mocniejszy – HS 12Y-29, który umożliwił osiągnięcie na początku 1939 roku wymaganych 520 km/h, a podczas pikowania prędkość wyniosła 825 km/h. Powstały jeszcze dwa pro-

totypy myśliwca. Dokonano w nich kilku zmian konstrukcyjnych, m.in. zmodyfikowano osłonę kabiny pilota, podwozie (tylną płożę zastąpiono kółkiem) i usterzenie pionowe. Zamontowano nowy silnik HS 12Y-31, z którym podczas przeprowadzonych w maju testów uzyskano prędkość 570 km/h. Drugi i trzeci prototyp były uzbrojone w działko silnikowe Hispano-Suiza HS.9 kalibru 20 mm i dwa karabiny maszynowe MAC 1934 kalibru 7,5 mm zamontowane w skrzydłach.

W marcu 1939 roku złożono pierwsze zamówienie na 200 egzemplarzy D-520. Do kwietnia 1940 roku ich liczba wzrosła już do ponad 2300. Pierwszy seryjny D-520C.1 był gotowy w październiku 1939 roku. Samolot wyposażono w silnik HS 12Y-45 z kompresorem Viet S39-H3. Problemy techniczne powstałe podczas produkcji negatywnie wpłynęły na jej tempo i jakość. W grudniu 1940 roku powstało zaledwie dziewięć tych samolotów. Sama konstrukcja Dewoitine'a była bardzo pracochłonna. Montowanie jego samolotu trwało do 8 tys. roboczogodzin.

Pierwsze D-520 francuskie lotnictwo otrzymało w styczniu 1940 roku. Opóźnienia i poprawki spowodowały, że do czasu podpisania rozejmu z Niemcami 25 czerwca 1940 roku powstało tylko 437 tych myśliwców, w tym 136 w maju. W kwietniu 1941 roku za zgodą Niemców wznowiono produkcję D-520 dla lotnictwa

MYŚLIWIEC DEWOITINE'A był dolnopłatem ze składanym podwoziem. Z wyjątkiem pokrytych tkaniną lotek i ogona, jego kadłub wykonano z metalu.



**PIERWSZE
D-520 FRANCUSKIE
LOTNICTWO OTRZYMAŁO
W STYCZNIU 1940 ROKU.
OPÓŹNIENIA I POPRAWKI SPO-
WODOWAŁY, ŻE DO CZASU POD-
PISANIA ROZEJMU Z NIEMCAMI
25 CZERWCA 1940 ROKU PO-
WSTAŁO TYLKO 437 TYCH
MYŚLIWCÓW.**

kolaboranckiego rządu w Vichy, które zamówiło ich 550, by zastąpić inne typy myśliwców. Kontraktu nie zrealizowano w całości.

Istnieją rozbieżności co do wielkości produkcji. Część publikacji podaje, że od sierpnia 1941 roku do końca 1942 roku wyprodukowano 349 sztuk D-520, a niektóre, że tylko 332. Około 200 z nich miało silnik HS 12Y-49. W sumie daje to całkowitą liczbę od 769 do 786 maszyn. Jednak według niektórych publikacji Niemcy zlecieli firmie z Tuluzi ukończenie 150 ze 169 samolotów, które były w różnych fazach produkcji, gdy ci zajęli strefę nieokupowaną. Dokończono 139 maszyn, co oznacza, że całkowita wielkość produkcji D-520 przekroczyła 900 egzemplarzy.

GODNY RYWAŁ

Myśliwiec Dewoitine'a był dolnopłatem ze składanym podwoziem. Z wyjątkiem pokrytych tkaniną lotek i ogona, jego kadłub wykonano z metalu. Przedłużenie go spowodowało, że kabina pilota została przesunięta do tyłu, co dawało dobrą widoczność w różnych kierunkach, z wyjątkiem sfery pod nosem kadłuba, co potem przysparzało problemów podczas kołowania. Myśliwiec miał też system gaśniczy, radiostację i samouszczelniające się zbiorniki paliwa.

Seryjny D-520C.1 otrzymał uzbrojenie porównywalne z tym, które miał brytyjski spitfire czy niemiecki messerschmitt Me 109 – działko Hispano-Suiza HS-404 kalibru 20 mm z zapasem 60 pocisków w dziobie kadłuba oraz cztery karabiny maszynowe MAC34M39 kalibru 7,5 mm, każdy z zapasem 675 naboju, czyli ponad dwa razy więcej niż w prototypach.

W kwietniu 1940 roku Francuzi przeprowadzili porównawcze testy powietrzne „pięset dwudziestki” ze zdobycznym, podstawowym wówczas myśliwcem Luftwaffe, Messerschmittem Bf. 109E-3. Owe próby wykazały, że ich samolot ma prędkość mniejszą o ponad 35 km/h niż niemiecki oraz gorsze wznoszenie. Za to dewoitine był bardziej manewrowy niż messerschmitt i lepszy w locie nurkowym. Innym atutem francuskiej konstrukcji były ulokowane we wnętrzu skrzydeł dodatkowe zbiorniki z paliwem, które znacząco zwiększały zasięg myśliwca. Dzięki temu samoloty te mogły w czerwcu 1940 roku dokonywać przelotów z Francji do Afryki Północnej.

NAUKA W BOJU

Formalnie D-520C.1 przekazano francuskiemu lotnictwu na początku 1940 roku, ale pierwsze przebrojone w nie jednostki osiągnęły gotowość operacyjną dopiero 13 kwietnia. Gdy 10 maja 1940 roku Niemcy wkroczyli do państw Beneluksu, grupa myśliwska G.C. I/3 miała zaledwie 34 takie myśliwce. Pierwsze zwycięstwa jej piloci odnieśli 13 maja, zestrzelując trzy samoloty zwiadowcze Henschel Hs 126 i bombowiec Heinkel He 111. W trakcie bitwy o Francję myśliwce D-520 przekazano jeszcze do czterech następnych grup myśliwskich i jednej z flotylli lotnictwa morskiego. Do zawarcia rozejmu piloci dewoitine'ów zestrzelili na pewno od 108 do 114 samolotów wroga, w tym 23 niemieckie myśliwce Bf.109 i dziewięć dwusilnikowych Bf.110. Za prawdopodobnie zestrzelone uznano 39 maszyn. Straty własne wyniosły od 86 do 106 samolotów, w tym od 26 do 32 zostało zestrzelonych. Na tę wielkość miał wpływ fakt, że piloci francuscy i sojusznicy, w tym Polacy, zasiadali za sterami ➔

DEWOITINE D.520C1

**Maksymalna
prędkość**
535 km/h

Zasięg

1250 km

Napęd
silnik rzędowy HS 12Y-45
12-cylindrowy chłodzony
cieczą, o mocy 930 KM

Pułap operacyjny
10 200 m

Masa załadowanego
2650 kg
**Maksymalna
masa startowa**
2780 kg

Zapasy paliwa
396 l w zbiorniku głównym
i 240 l w zbiornikach
w skrzydłach

Długość 8,76 m
Wysokość 2,57 m

Uzbrojenie:
- działko kalibru 20 mm
- 4 karabiny maszynowe
kalibru 7,5 mm
- 2 bomby świetlne

**Rozpiętość
skrzydeł**
10,18 m

**Powierzchnia
skrzydeł**
15,87 m²

FRANCUSKI PILOT
PIERRE LE GLOAN,
LATAJĄC SAMOŁOTEM
DEWOITINE D-520,
ZESTRZELIŁ 18 MASZYN
NIEMIECKICH, WŁOSKICH
I BRYTYJSKICH

D-520 bez odpowiedniego przeszkolenia, bo nie było na nie czasu. Tak więc uczyli się nowych maszyn w boju.

W ramach porozumień o zawieszeniu broni z Niemcami i Włochami rząd w Vichy uzyskał prawo do zachowania części lotnictwa wojskowego, którego jednostki stacjonowały w nieokupowanej części Francji i posiadłościach zamorskich. W związku z zagrożeniem brytyjskim atakiem na kontrolowany przez kolaboranckie władze francuskie Lewant, czyli Syrię i Liban, państwa osi zgodziły się na wzmocnienie stacjonujących tam wojsk. W końcu maja 1941 roku Francuzi, korzystając z lotnisk we Włoszech i niedawno zdobytej Grecji, przerzucili tam wyposażoną w myśliwce D-520 grupę myśliwską G.C. III/6. Potem dosłano tam jeszcze G.C. II/3 i 1 Eskadrę Myśliwską z lotnictwa morskiego. W czasie walk w czerwcu i lipcu 1941 roku jednostki latające na D-520 zniszczyły od 27 do 32 alianckich samolotów, straciły 35 własnych, ale tylko 11 w walkach powietrznych.

Piloci Vichy ponownie starli się z alianckimi, gdy siły amerykańsko-brytyjskie rozpoczęły 8 listopada 1942 roku lądowanie we Francuskiej Afryce Północnej. W tym czasie było tam pięć grup myśliwskich latających na D-520 oraz jedna flotylla lotnictwa morskiego. Operujące z lotniska Tafraoui koło Oranu w Algierii G.C. III/3

zestrzeliły wówczas dziewięć amerykańskich samolotów, straciły zaś siedem własnych (ogółem siły powietrzne straciły 13 dewoitine'ów). Z Amerykanami walczyła też bazująca w Port Lyautey w Maroku 1 Flotylla, która straciła 19 z 27 samolotów D-520.

Gdy władze i wojska Vichy w Afryce Północnej przeszły na stronę aliantów, Niemcy zajęli nieokupowane dotąd tereny Francji. Na tamtejszych lotniskach przejęli około 250 D-520. Część z francuskich myśliwców włączono do jednostek szkolnych Luftwaffe, gdzie używano ich do holowania celów powietrznych. Ponad połowa przejętych myśliwców Vichy trafiła do sojuszników III Rzeszy – 60 do Włoch i 96 do Bułgarii.

Gdy w drugiej połowie 1944 roku wyzwolono większość terytorium Francji, znalezione wówczas samoloty D-520 wcielono do lotnictwa Wolnych Francuzów. Wyposażona w nie G.C. II/18 „Saintonge” wykonywała misje bojowe przeciwko wojskom niemieckim oblężonym w Bordeaux oraz rejonie Żyrony, lejkowatym ujściu rzek Garonna i Dordogne do Zatoki Biskajskiej. Po zakończeniu wojny lotnictwo francuskie używało kilkunastu maszyn przerobionych na dwumiejscowe samoloty szkolne. Ostatecznie służba myśliwca D-520 zakończyła się 30 września 1953 roku.



KRZYSZTOF
KUBIAK

Śmierć wodza



Historia wojskowości zna wiele przypadków, w których śmierć wodza decydowała o wyniku batalii. Jak wielkie miało to znaczenie, ilustruje epizod z 1066 roku, kiedy to podczas bitwy pod Hastings Normanowie zaczęli tracić ducha na skutek plotki o tym, że poległ stojący na czele armii książę Wilhelm. Aby zapobiec załamaniu się morale, ów zdarł z głowy szłom i galopował wzdłuż szyków, by pokazać wojownikom, że nic złego mu się nie przytrafiło.

Zdarzało się, że wódz, któremu sprzyjało wojenne szczęście, samym swym imieniem trwożył przeciwnika. Sławą niezwyciężonego cieszył się przez długi czas, podczas kampanii na Pustyni Zachodniej, niemiecki dowódca gen. Erwin Rommel. Brytyjczycy postanowili go zatem wyeliminować. W tym celu w listopadzie 1941 roku na wybrzeżu Libii (stanowisko dowodzenia Rommla znajdowało się 17 km od brzegu) przerzucono dwoma okrętami podwodnymi 59 komandosów. Mieli oni uderzyć w nocy z 17 na 18 listopada, w momencie rozpoczęcia brytyjskiej ofensywy pod kryptonimem „Crusader”. Misternie utkany plan zaczął się jednak pruć już w czasie lądowania. Ze względu na załamanie pogody na brzeg zeszło tylko 33 żołnierzy. Co prawda przeprowadzone 17 listopada rozpoznanie wykazało, że niemiecki sztab zmienił dyslokację, ale komandosi uporali się i z tym problemem, choć wymagało to forsownego marszu. Końcowy szturm na obiekty zidentyfikowane jako kwatera Rommla zakończył się jednak fiaskiem, gdyż generała w tym czasie po prostu nie było nie tylko w Libii, lecz także w Afryce – przebywał w Rzymie. Spośród żołnierzy grupy uderzeniowej z matni udało się wyrwać zaledwie dwóm. Niemiecki generał przysparzał tymczasem zgryzot Brytyjczykom przez następnych kilka miesięcy, aż do pierwszej bitwy pod El-Alamein stoczonej w lipcu 1942 roku. Później, gdy sytuacja Niemców stała się prawdziwie dramatyczna, odwołano Rommla do Niemiec, m.in. po to, by nie dopuścić do zniszczenia jego mitu.

Sukcesem zakończyła się natomiast akcja podjęta przez Amerykanów w celu eliminacji adm. Isoroku Yamamoto, uważanego za najlepszego japońskiego dowódcę morskiego, mimo że w czerwcu 1942 roku przegrał bitwę pod Midway. W Stanach Zjednoczonych widziano w nim jednak przede wszystkim głównego sprawcę „dnia hańby” – zaskakującego i skutecznego ataku na Pearl Harbor. Nie powinno zatem dziwić, że operacja wymierzona w Yamamotę otrzymała kryptonim „Zemsta”. Jej realizacja była możliwa dzięki temu, że Amerykanie łamali dość swobodnie japońskie kody i z wyprzedzeniem zdobyli informację o planowanej podróży inspekcyjnej admirała po garnizonach Pacyfiku. Przeprowadzone wówczas analizy wykazały, że możliwe będzie przechwycenie samolotu transportującego japońskiego dowódcę u wybrzeży wyspy Bougainville. Zadanie to otrzymała grupa 17 myśliwców P-38 Lightning bazujących na Guadalcanal. 18 kwietnia 1943 roku para bombowców Mitsubishi G-4M1 i sześć eskortujących je myśliwców wpadło w przemyślnie zastawioną zasadzkę. Amerykanie dysponowali wszystkimi atutami i założony rezultat osiągnęli. Admirał zginął w zestrzelonym bombowcu, którego wrak odnaleziono w okolicy wioski Ako. Był to silny cios wymierzony w morale Japończyków, choć zapewne Yamamoto losów wojny zmienić nie był w stanie. ■



Prof. dr hab. KRZYSZTOF KUBIAK pracuje w Katedrze Krajów Europy Północnej na Uniwersytecie Jana Kochanowskiego w Kielcach.



HORYZONTY

/ ROZMOWA

SZARA SŁUŻBA WIELKICH LUDZI

Z Agnieszką Cubatą

o jej nowej książce, przybliżającej losy polskich sportowców,
którym przyszło walczyć na barykadach powstańczej
Warszawy, rozmawia Piotr Korczyński.

WIOŚLARZE
JERZY USTUPSKI
(Z LEWEJ) I ROGER
VEREY (Z PRAWEJ) ŚWIE-
TUJĄ ZWYCIĘSTWO
W MISTRZOSTWACH
EUROPY. BERLIN,
SIERPIEŃ 1935
ROKU

NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE



S

Skąd zainteresowanie powstaniem warszawskim?

Wszystko zaczęło się dość tradycyjnie – od „Kamieni na szaniec” Aleksandra Kamińskiego. Ogromne wrażenie zrobiła na mnie również poezja Krzysztofa Kamila Baczyńskiego. Po tej lekturze w dość naturalny sposób sięgnęłam po kolejne książki i filmy. Ta fascynacja tematem przyciągnęła mnie do Warszawy. Studiując w Szkole Głównej Handlowej, równocześnie poznawałam miasto przez pryzmat powstania. Na dodatek miałam szczęście do ciekawych i życzliwych ludzi. Bardzo szybko poznałam środowisko byłych żołnierzy Batalionu „Zośka”. To oni ukształtowali mój sposób patrzenia na wydarzenia z sierpnia i września 1944 roku. Godzinami słuchałam opowieści o walkach i wspaniałych ludziach w nich uczestniczących. Dzięki „zośkowcom” miałam zaszczyt poznać również wszystkie trzy żyjące jeszcze wtedy siostry bohaterów „Kamieni na szaniec”. Szczególnie duży wpływ miała na mnie siostra Alka Dawidowskiego – pani Marylka Strzemboszowa. Cudowny człowiek! Tak to się zaczęło i trwa do dziś.



przyłączał się do walki. Szczególnie uderzyło mnie również takie „szare, ciche bohaterstwo”, zupełnie nie na pokaz. Rzadko się o tym teraz wspomina, ponieważ na powstanie patrzy się najczęściej przez pryzmat legendy. Albo się je idealizuje, albo neguje. A historia, tak jak i życie ludzkie, nie jest zero-jedynkowa. Sami powstańcy podkreślają często, że nigdy nie uważali, że robią coś wyjątkowego. Dla nich udział w walce był naturalny, oczywisty i słuszny. Po prostu pełnili swoją szarą służbę. Taka postawa łączy się z ich podejściem do patriotyzmu. Kiedy pisałam książkę poświęconą życiu codziennemu powstańczej Warszawy, zapytałam, jak go wówczas rozumiano. Prawie wszyscy zgodnie podkreślali, że patriotyzm był w wierszach, piosenkach, na akademiach. To było wielkie słowo. A w powstańczej Warszawie takich słów nie używano. W zasadzie temat można byłoby podsumować opinią jednego z żołnierzy: „O tym się nie mówiło, tak się żyło!”.

Do księgarń trafiła Pani książka o sportowcach w powstaniu. Polska była jedynym krajem w okupowanej Europie, w którym Niemcy zabronili uprawiania sportu. Dlaczego?

Było to związane przede wszystkim z charakterem narodowym Polaków. Jesteśmy niepokorni.

Sprzeciwiamy się każdej próbie ograniczenia naszej wolności. Na dodatek przez lata zaborów wyrobiliśmy w sobie cechy urodzonych konspiratorów. Wystarczy porównać, jak wyglądała okupacja w Polsce, a jak na przykład we Francji czy Danii. U nas wybuchły aż dwa powstania: pierwsze – w getcie warszawskim, drugie – w sierpniu 1944 roku,

W swych książkach przedstawia Pani przede wszystkim życie codzienne powstańczego miasta. Co Panią najbardziej zaskoczyło w postaci warszawiaków?

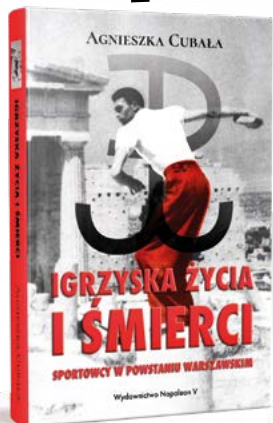
Przede wszystkim powszechność tego zrywu i ogromny entuzjazm, który towarzyszył mieszkańcom miasta w pierwszych dniach sierpnia 1944. Nawet jeśli ktoś zdawał sobie sprawę, że Polacy mają niewielkie szanse na zwycięstwo, bo był lepiej zorientowany w sytuacji militarnej czy politycznej, to i tak

WIZYTÓWKA

AGNIESZKA CUBAŁA

Marketingowiec i pasjonatka historii powstania warszawskiego, autorka wielu publikacji o tej tematyce. Laureatka prestiżowej nagrody dla historyków Klio. ■

Najnowsza książka Agnieszki Cudały poświęcona jest sportowcom, uczestnikom powstania warszawskiego.





Mecz piłki nożnej Polska – Czechosłowacja na stadionie Legii w Warszawie. Moment strzelenia bramki przez Henryka Martynę, Warszawa, 10 października 1933 roku.

które objęło swoim zasięgiem już całą Warszawę. Z tymi wydarzeniami nie mogą się równać wystąpienia w Paryżu czy na Słowacji. Nie tylko ze względu na swoją skalę i czas trwania, ale przede wszystkim na fakt udzielenia pomocy z zewnątrz, czego my nie doświadczyliśmy.

Niemcy bardzo dobrze pamiętali, że polski ruch niepodległościowy w czasie I wojny światowej miał swój początek w towarzystwach sportowych. Słusznie więc łączyli aktywność fizyczną z konspiracją. W zasadzie już po klęsce kampanii wrześniowej zaczęły się tworzyć nieformalne grupy sportowe. Na początku przypominały spotkania przyjaciół z boiska czy basenu. Ale bardzo szybko stały się załączkami grup konspiracyjnych. Warto dodać, że Aleksander Kamiński, zarówno w „Biuletynie Informacyjnym”, jak i w „Wielkiej grze”, swoistym podręczniku konspiratora, wskazywał, jak wielką rolę odgrywa sport w przygotowaniu do walki. Byłam bardzo zaskoczona, że aż tyle miejsca poświęcił tej tematyce. Podkreślał często, że sportowcy to urodzeni zwycięzcy, którzy – dzięki cechom ukształtowanym poprzez regularny trening – będą się wysuwać na czoło oddziału.

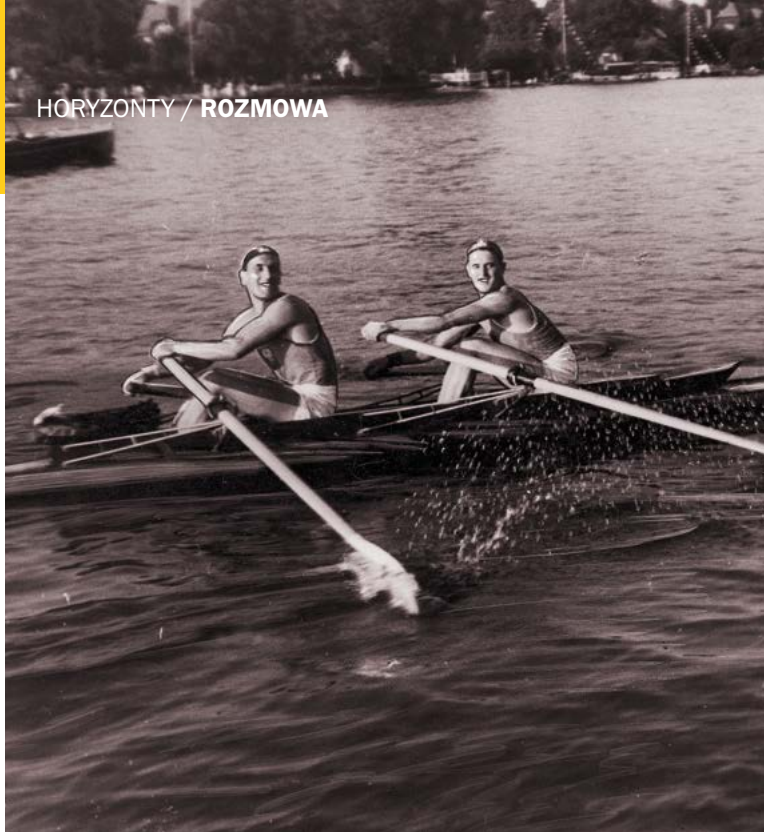
Z Pani książki wynika, że praktycznie całe dowództwo powstańczej Warszawy to albo czynni sportowcy, jak komendant główny AK gen. Tadeusz Bór-Komorowski, albo aktywni amatorzy, jak gen. Leopold Okulicki. Czy według Pani fakt, że byli to żołnierze-sportowcy, miał wpływ na sposób ich dowodzenia czy walki?

Sportowcy mają specyficzne cechy charakteru, do których zaliczyłabym odwagę, zamiłowanie do życia na krawędzi i chęć sprostania wyzwaniu rzuconemu przez los. Większość z nich to urodzeni fajterzy. Kiedy pisałam

książkę, uświadomiłam sobie, że osoby, które odnosiły duże sukcesy sportowe, potrafiły świetnie odnaleźć się w walce – zarówno w czasie okupacji, jak i samego powstania. Wybitnym tego przykładem jest rtm. Henryk Leliwa-Roycewicz, dowódca Batalionu „Kiliński”. W pamięci kibiców zapisał się jako zwycięzca ponad 120 konkursów jeździeckich i zawodów hippicznych oraz srebrny drużynowy medalista olimpijski z Berlina w 1936 roku. U niego bardzo wyraźnie widoczne były właśnie zdolności dowódcze. Batalion „Kiliński” jako jeden z nielicznych powstańczych oddziałów zdobył wszystkie strategiczne punkty, które miał opanować po godzinie „W”. To jego żołnierze odegrali również najbardziej znaczącą rolę w zdobyciu budynku PAST-y, który był takim „niemieckim cierniem”, wbitym w powstańcze pozycje Śródmieścia-Północ.

Gen. Tadeusz Komorowski „Bór” również był wybitnym jeźdźcem, laureatem licznych nagród, ale miał zupełnie inne cechy charakteru. To postać prawdziwie tragiczna. Niejako zniszczona przez historię, ale i ludzi z najbliższego otoczenia. Z materiałów, do których dotarłam, wyraźnie wynika, że stał się obiektem manipulacji przedstawicieli najwyższych władz – zarówno wojskowych, jak i cywilnych. Był to jednak człowiek bardzo uczciwy, lojalny, z dużym poczuciem honoru. Po wojnie cała odpowiedzialność za wywołanie powstania spadła na niego. Przyjął ją z podniesioną głową i w milczeniu. Choć w zasadzie nie podejmował decyzji, a jedynie je asygnował. Oceniając tę postać tak surowo, zapominamy o roli, jaką odegrali wówczas naczelny wódz gen. Kazimierz Sosnkowski czy premier rządu polskiego na uchodźstwie Stanisław Mikołajczyk, a także generałowie Leopold Okulicki i Tadeusz Pełczyński,





Wioślarze Roger Verey i Jerzy Ustupski, jezioro Langer See, Berlin, sierpień 1935 roku



Antoni Kolczyński (z lewej) na ringu w towarzystwie boksera węgierskiego Delima, którego pokonał w walce, Warszawa, luty 1939 roku.

Sportowcy mają specyficzne cechy charakteru, do których zaliczyłabym odwagę, zamiłowanie do życia na krawędzi i chęć sprostania wyzwaniu rzuconemu przez los

którzy stanowczo parli do rozpoczęcia walk w Warszawie. W książce opisałam również wiele innych, mało znanych aspektów tej sprawy...

W publikacji wymienia Pani plejadę wybitnych sportowców na powstańczych barykadach. Aż dziw, że tylu znalazło się wtedy w Warszawie. Która z opisywanych historii jest Pani szczególnie bliska?

Pod względem sportowym bezsprzecznie jest to historia wioślarzy: Jerzego Ustupskiego i Rogera Vereya. Jako kibic sportowy odczuwałam ogromne emocje, czytając relację z walki, którą stoczyli podczas mistrzostw Europy w 1935 roku w Berlinie. Niezwykle poruszyła mnie również historia boksera Antoniego Kolczyńskiego – „Kolki”, jak o nim najczęściej mówiono. To wybitny sportowiec, jeden z najznakomitszych przedstawicieli tej dyscypliny, ale i postać bardzo kontrowersyjna, nawet tragiczna. Kiedy wydawało się, że po piekle, jakie przeszedł w czasie wojny, jest już zupełnie skończony sportowo, los pozwolił mu stoczyć jeszcze jedną wielką walkę. Okazało się, że żaden z polskich bokserów nie chciał stanąć na ringu przeciwko mistrzowi olimpijskiemu z Londynu z 1948 roku, Węgrowi László Pappowi. Kolczyński nie zwykł jednak odmawiać

walki. Początkowo co chwilę leżał na deskach, nie będąc w stanie przeciwstawić się zmasowanym atakom przeciwnika. Warszawiacy siedzieli na widowni ze spuszczonej głowami. W końcu ktoś krzyknął: „»Kolka«, Warszawa patrzy! Za Warszawę, »Kolka«!”. I wtedy bokser ruszył do ataku, jak za swoich najlepszych czasów. Węgier wygrał na punkty, ale to dla widowni było mało istotne. Warszawa raz jeszcze zobaczyła, jak potrafił walczyć jej dawny mistrz.

Bardzo lubię sporty zimowe, zwłaszcza łyżwiarstwo. Zależało mi więc na tym, by móc opisać historie przedstawicieli i tej dyscypliny. Dlatego cieszę się, że bohaterami mojej książki stali się również Anna Bursche-Lindnerowa, łyżwiarka figurowa i łączniczka Pułku „Baszta”, oraz Andrzej Zawadzki, mistrz Polski juniorów w łyżwiarstwie figurowym, ale i żołnierz kontrwywiadu, uczestnik wielu akcji likwidacyjnych, w powstaniu walczący w Batalionie „Pięść”.

Myszę, że w książce można jednak odnaleźć nie tylko niesamowite historie sportowe i powstańcze, lecz także po prostu ludzkie. Mogą one stanowić inspirację do zmian we własnym życiu. Dla mnie bardzo ważne okazały się słowa Kazimierza Leskiego „Bradla”, które wybrałam ostatecznie na motto publikacji: „Cofanie się myślą służyć ma tylko wyciąganiu wniosków, a nie rozpamiętywaniu”. ■

To były intensywne dwa tygodnie. Od rana do wieczora wypełnione ćwiczeniami, treningami, ale także masażami i zabiegami rehabilitacyjnymi.

W Ośrodku Szkoleniowo-Kondycyjnym w Mrągowie weterani poszkodowani spotkali się na turnusie sportowo-kondycyjnym. Pod fachowym okiem trenerów, którzy szkolą polskich paraolimpijczyków, grali w siatkówkę na siedząco, strzelali z łuku, trenowali rzuty dyskiem i kulą, wiosłowali, pływali i jeździli na rowerach. Były to przygotowania do startu w zawodach, które jesienią odbędą się w Australii.

W październiku w Sydney na Invictus Games, organizowanych przez fundację księcia Harry'ego, członka brytyjskiej rodziny królewskiej, spotka się oko-

**INVICTUS
GAMES**

MAŁGORZATA SCHWARZGRUBER

TRENINGOWY ZAMACH

**Im więcej potu na treningu,
tym większa szansa na medal.**

to 500 zawodników z 18 krajów. Będą walczyć o medale w 11 dyscyplinach sportowych. Po raz pierwszy do tej walki włączą się polscy weterani poszkodowani. Są wśród nich także najciężej ranni, którzy na misji stracili ręce czy nogi lub poruszają się na wózkach. Większość zawodników wystartuje w kilku konkurencjach.

„Co roku reprezentacje weteranów z różnych krajów biorą udział w zawodach, których celem jest pokazanie siły sportu oraz własnej determinacji, a także zainspirowanie innych weteranów do startu w kolejnych igrzyskach”, przypomina płk Leszek Stępień, dyrektor Centrum →

**Kpr. Dariusz
Liszka,**
wystartuje
w pływaniu,
lekkoatletyce
i wioślarstwie
halowym.

MICHAŁ NIWICZ

**Sierz. w st. spocz.
Mariusz Saczek**

wybrał dyscypliny, z którymi dotychczas nie miał do czynienia, np. strzelanie z łuku. Z 20 m trzeba trafić do tarczy o średnicy 40 cm. Celem jest znajdująca się w jej środku koło, nazywane żółtkiem.

**St. chor. sztab.
Marek Stosio**
spróbuje swoich
sił w lekkoatletyce
i siatkówce na siedząco.

**CO ROKU WETERANI BIORĄ UDZIAŁ
W ZAWODACH, KTÓRYCH CELEM
JEST POKAZANIE SIŁY SPORTU
ORAZ WŁASNEJ DETERMINACJI**

Weterana Działań poza Granicami Państwa, które jest organizatorem wyjazdu na Invictus Games.

Podczas turnusu w Mrągowie weteranów odwiedził przedstawiciel fundacji Invictus Games. Oceniał przygotowania do igrzysk oraz pomógł dopasować zawodników do odpowiednich kategorii, na które podzielone są dyscypliny sportowe. Pod uwagę należało wziąć m.in. rodzaj i stopień niepełnosprawności zawodnika.

W turnusie sportowo-kondycyjnym wzięło udział 25 weteranów, 15 to team podstawowy, dziesięciu jest w rezerwie. Ćwiczyli wszyscy. Trenerzy podkreślali, że postępy były widoczne z dnia na dzień. Przez kilka dni obserwowaliśmy treningi.

KRÓLOWIE SZOS

Po śniadaniu w trasę wyruszyli kolarze. Mazurskie drogi są dla nich dobre, bo ruch nie jest duży. „Dziś robiliśmy trening siłowo-wytrzymałościowy, w ciągu trzech godzin przejechaliśmy 85 km, często pod górę i pod wiatr. Trener uczy nas techniki jazdy na rowerze, jak należy przyspieszać i zwalniać, wykonujemy też ćwiczenia wzmacniające mięśnie nóg”, opowiadał Jakub Tynka, który do startu w Sydney wybrał m.in. kolarstwo szosowe. Ma nadzieję, że 45-procentowy uszczerbek na zdrowiu (m.in. uszkodzony splot barkowy i słabsza lewa ręka) nie przeszkodzi mu w osiągnięciu dobrego rezultatu. W Sydney zamierza przejechać dystans 2,5 km na pełnym gazie, czyli ze śred-

nią prędkością 35–38 km/h. Wystartuje także w pływaniu oraz w biegach: na 100 m i w sztafecie 4x100 m.

ZAPAL DYSKOBOLA

Krótko po 9.00 na stanowisku lekkoatletycznym (rzut dyskiem i pchnięcie kulą) pojawiał się Marcin Chłopeniuk. Jechał na wózku, w towarzystwie ojca. Jest jednym z najciężiej poszkodowanych żołnierzy. Osiem lat temu w Afganistanie podczas ostrzału bazy został ranny w głowę. Porażenie połowiczne z niedowładem – brzmiała lekarska diagnoza. Ze względu na paraliż lewej strony ciała został przeniesiony w stan spoczynku. W Sydney wystartuje w rzucie dyskiem i pchnięciu kulą. „Złapałem już technikę, robię postępy, chcę ćwiczyć więcej, ale trener mnie zatrzymuje”, opowiadał w przerwie między jednym a drugim rzutem. „To twardy chłopak, dawniej walczył jako żołnierz, teraz jako sportowiec. Muszę jednak pilnować, aby za bardzo nie męczył sprawnej ręki – nasza dzienna norma to 40 rzutów”, tłumaczył trener Aleksander Popławski.

WODA WCIAGA

Na basenie trening rozpoczynał się o 10.00. Ale niektórzy zawodnicy byli już wcześniej. Na rozgrzewkę przepływali 200 m, potem od półtora do 2 km, i tak dwa razy dziennie. „Mają charakter, są uparci”, oceniał Zbigniew Sajkiewicz, trener Integracyjnego Klubu Sportowego AWF w Warszawie. Początkowo sukcesem było przepłynięcie jednego basenu. Pod koniec turnusu 200 m nie jest



problemem. „Nie będziemy bić rekordów świata, ale nauczę ich oddechu i techniki. Pływanie polega na gibkości, potrzebna jest duża ruchomość wszystkich stawów. Zawodnicy mają ukryte urazy, ale w wodzie doskonale je widać. Cierpią, ale płyną. I robią postępy”, tłumaczył. Dobrym wynikiem będzie przepłynięcie dystansu 100 m w 1 minutę 30 sekund. Zbigniew Sajkiewicz podkreślał, że muszą jeszcze potrenować, ale nie wykluczał, że mogą zaważać w Sydney o medale.

CELEM JEST ŁUCZNICTWO

Niektórzy zawodnicy wybrali dyscypliny, z którymi dotychczas nie mieli do czynienia, np. strzelanie z łuku. Z 20 m trzeba trafić do tarczy o średnicy 40 cm. Celem jest znajdujące się w jej środku koło, nazywane żółtkiem.

„Chcesz strzelać z łuku jak Rambo czy jak Robin Hood?”, zapytał zawodników na pierwszym spotkaniu trener. Ci, którzy wybrali pierwszą opcję, dostali łuki klasyczne, pozostali – bloczkowe. W tej drugiej grupie znalazł się m.in. Janek Koczar. Zanim na misji na Bałkanach stracił nogę w wybuchu miny, był strzelcem wyborowym w 16 Batalionie Powietrznodesantowym. „Przedemną jeszcze sporo pracy i wiele oddanych strzałów”, mówi. Uważa, że nie jest to łatwa dyscyplina. „Łucznicstwo to techniczny sport. Liczą się powtarzalność i pamięć mięśniowa. Trzeba wyłączyć głowę, a wtedy wytrenowane ciało zrobi swoje i strzały będą trafiać”, tłumaczył Ryszard Bukański, trener, który na co dzień przygotowuje do startu paraolimpijczyków. Był zadowolony z postępów swoich podopiecznych. Podczas treningów oddają 60–70 strzałów. Szybko się uczą. „Na igrzyskach w Sydney oddadzą dziesięć strzałów, mogą zdobyć 300 punktów. Będę zadowolony, gdy osiągną 250”, mówił Bukański.

SIÓDMIE POTY WIOŚLARZY

Gdy w hali sportowej ćwiczą wioślarze, pot leje się strumieniami, bo jest to jeden z cięższych treningów. W Sydney wystartuje w tej konkurencji m.in. Dariusz Liszka, który na VII zmianie PKW Afganistan stracił rękę, gdy rosomak wjechał na ajdika. Darek zaczynał dzień od treningu w basenie (to jego druga dyscyplina), średnio przepłynął 2 km. Po południu siedział wiosłować.

„Wioślarstwo to sport wytrzymałościowy. Trzeba być szybkim, silnym i wytrzymałym oraz – co ważne – dobrze

rozłożyć siły i utrzymać tempo”, tłumaczył trener Michał Sadowski, reprezentant Polski w tej dyscyplinie z Klubu Sportowego Inwalidów w Szczecinie.

„W maju po raz pierwszy usiadłem na ergometrze, czyli na maszynie wiosłarskiej, i okazało się, że nieźle mi idzie: w ciągu minuty „przepląnąłem” ponad 300 m; w drugiej konkurencji, czyli przez 4 minuty, pokonałem dystans około kilometra”, opowiadał Darek Liszka. Zapowiedział, że do października ma zamiar poprawić te wyniki i powalczyć o miejsce na podium.

ZMAGANIA Z SIATKĄ

Dzień zakończył trening w siatkówce na siedząco. Rozpoczął się od prostych ćwiczeń – trzeba odbić piłkę rzuconą przez trenera, ale odbić miękko i nie za wysoko, bo wtedy większe jest ryzyko popełnienia błędu. Trzeba także szybko przemieszczać się (czyli przesuwać) po boisku. Połączenie tych dwóch ruchów wcale nie jest łatwe. „Musicie się odwracać w tę stronę, z której leci piłka”, tłumaczył Bożydar Abadźjew, trener piłki siatkowej na siedząco reprezentacji Polski. Po rozgrzewce zaczynał się mecz. Drużyna to sześciu zawodników i trzech rezerwowych. Dziś jeszcze za wcześnie na wyrokowanie, kto zagra w Sydney. „Jedziemy, aby walczyć. Jestem przekonany, że będziemy grać o medal”, podkreślał trener.

Łukasz Wojciechowski, który wystartuje w siatkówce na siedząco (a także w łucznicztwie, wioślarstwie i pływaniu), stawia na srebro. Jeśli uda się zdobyć medal, zadedykuje go córeczce Gai, która urodziła się w sierpniu.

WYZWANIE DLA OŚRODKA

Komendant ppłk Wojciech Choiński wytypowanie WOSZK-u w Mrągowie do przygotowania polskiej reprezentacji na Invictus Games traktuje jako wyróżnienie, ale i wyzwanie. Ośrodek został wyposażony w niezbędny sprzęt sportowy potrzebny zawodnikom do ćwiczeń. Kupiono m.in. łuki, ergometry, kule i dyski lekkoatletyczne.

Otoczony wodami jeziora Czos i położony na Półwyspie Czterech Wiatrów Ośrodek Szkoleniowo-Kondycyjny w ostatnich latach przeszedł gruntowną modernizację – zyskał salę gimnastyczną, baseny pływackie i nurkowe, a także kompleks odnowy biologicznej i rehabilitacji. Co ważne, infrastruktura jest dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych. Weterani poszkodowani dobrze znają tę placówkę, gdyż przyjeżdżają tu na turnusy readaptacyjno-kondycyjne.

„Liczymy na to, że po nowelizacji ustawy o weteranach turnusy te staną się kolejnym filarem naszej działalności. Dowództwo Garnizonu Warszawa dokłada wszelkich starań, aby warunki, jakie oferujemy, były na jak najwyższym poziomie”, mówi ppłk Wojciech Choiński. ■

KONKURS „POLSKI ŻOŁNIERZ – ETOS I DUMA” ZOSTAŁ ROZSTRZYGNIĘTY!

Redakcja pierwsze miejsce przyznała ppor. Łukaszowi Sarnocińskiemu za pracę poświęconą strzelcom pokładowym śmigłowców bojowych. Komisja konkursowa zdecydowała również o wyróżnieniu dwóch tekstów: Barbary

Halickiej „Starszy szeregowy – bohater” – za pokazanie wzoru, którym jest człowiek żyjący tu i teraz, szeregowy żołnierz, poprzez swoje doświadczenia wojenne i charakter mający wpływ na wybory i decyzje życiowe autorki, oraz

por. pil. Daniela Orłowskiego „Dzięki nim znów wędrujemy ciepłym krajem” – za oryginalną, przemyślaną konstrukcję pracy konkursowej o dwóch bohaterach: Krzysztofie Kamili Baczyńskim i Witoldzie Urbanowiczu. ■

ŁUKASZ SARNOCIŃSKI

Cisi bohaterowie



Tommy Gun 02” tu „Tommy Gun 04” – dostaliśmy, musimy się zawijać – korespondencja radiowa pilotów z każdą chwilą nabierała tempa i pomimo opanowania oraz ich zimnej krwi nadzwyczajność sytuacji dopiero teraz zaczynała się uwidaczniać.

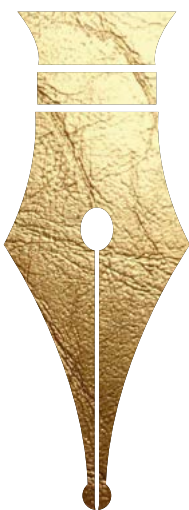
- „04” tu „02” – podaj więcej szczegółów.
- Tu „04” – mamy раннего bocznego strzelca i coś się dzieje z silnikiem.
- „04” tu „02” – wracamy, trzymajcie się nas.

Śmigłowiec Mi-24 „Hind”, mimo nadanego w Afganistanie w latach osiemdziesiątych przydomku „latający czołg”, nie był w stanie uniknąć ostrzału. Pociski przebiły poszycie kadłuba i wbiły się w ciało siedzącego przy bocznych drzwiach strzelca pokładowego. Sytuacja stawała się dramatyczna. Zaczynała się walka o życie раннего strzelca...

Zadania i rola strzelców pokładowych były niezwykle znaczące podczas lotów bojowych już od II wojny światowej. Ich stanowiska, zarówno w polskich konstrukcjach takich samolotów bombowych jak PZL P-37 Łoś czy zachodnich jak B-24 Liberator, były rozlokowane w taki sposób, aby mogli bronić statku powietrznego przed atakami samolotów myśliwskich przeciwnika. Szkolenie strzelców pokładowych trwało długie miesiące, a wojenne loty załóg bardzo często kończyły się zestrzeleniami i śmiercią lotników.

Zaangażowanie Sił Zbrojnych RP w misje stabilizacyjne w Iraku czy Afganistanie oraz wysłanie tam śmigłowców W-3 Sokół, Mi-17 oraz Mi-24 ponownie zwróciło uwagę na konieczność posiadania strzelców pokładowych. Wchodzili oni w skład załóg śmigłowców obok pierwszego i drugiego pilota oraz technika pokładowego, a ich liczba w załogach uwarunkowana była rodzajem śmigłowca oraz charakterem danego lotu.

POLSKI
ŻOŁNIERZ
– ETOS
I DUMA
Polska Zbrojna
KONKURS
LITERACKI



Dobór kandydatów na strzelców pokładowych przebiegał dość sprawnie, gdyż rekrutowani byli z jednostek, których charakter determinował już wcześniejsze obycie tych żołnierzy zarówno ze śmigłowcami, jak i samymi lotami. Szkolenie przed wylotem na misję obejmowało sprawdzenie wywiązywania się z ról ściśle przydzielonych każdemu członkowi załogi. Każdy ze strzelców musiał dokładnie wiedzieć, co jest jego zadaniem, kiedy wchodzi do śmigłowca.

Kolejnym etapem nauki jest wylot na poligon, aby wykonać strzelanie z burty lecącego śmigłowca. Po starcie i przelocie nad strzelnicę dla statków powietrznych pierwszym elementem było rozpoznanie rejonu celu, a następnie nalot drugim kręgiem już z zadaniem strzelania z karabinu maszynowego strzelca pokładowego.

Strzelanie ze śmigłowca Mi-17, w których strzelcy pokładowi byli umieszczeni przy drzwiach wejściowych z lewej strony pokładu oraz przy prawym przednim oknie, jak również na rampie tylnej, w związku z mniejszą prędkością śmigłowca było dużo łatwiejsze. Natomiast w Mi-24, gdzie stanowiska strzelców były przy oknach na prawej i lewej burcie, prędkość osiągnięta przez śmigłowca była zdecydowanie większa, przez co potrzebowali oni więcej ćwiczeń, aby błyskawicznie wprowadzać odpowiednie poprawki do celu.

Już na misji podczas lotów bojowych strzelcy pokładowi musieli być dodatkowymi oczami pilotów. Prędkości osiągnięte przez śmigłowce pozostawiały im bardzo mało czasu na obserwację otoczenia oraz właściwą reakcję na zagrożenie. Mieli tylko sekundy na odszukanie celu, zabezpieczenie karabinu maszynowego, położenie palca na języku spustowym oraz właściwe wycelowanie i otwarcie ognia. Po chwili seria pocisków z ogromną prędkością wylatywała z lufy i przecinała powietrze, a łuski wpadały do specjalnie zamontowanych kołnierzy, uniemożliwiających rozsypywanie się ich po całym pokładzie śmigłowca. Podczas lotów nocnych wykorzystywali gogle noktowizyjne. Wtedy wszystko na zewnątrz śmigłowca nabierało czarno-białych barw. Wówczas, zgrywając przyrządy celownicze, nie widzieli nic wewnątrz maszyny i musieli mieć opanowane do perfekcji czynności manualne przy broni, choćby na wypadek gdyby się zacięła.

Po powrocie do bazy często zostawali jeszcze na lądowisku przy śmigłowcach i mimo zmęczenia pomagali technikom pokładowym w obsłudze maszyn. Zakładali brezentowe osłony na elementy płatowca, „kagańce” na łopaty wirnika, pomagali przy tankowaniu...

Dlaczego wybrałem akurat strzelców pokładowych? Dlaczego to oni są bohaterami, jakże godnymi wspomnienia? Współczesne środowisko walki zbrojnej wymaga szybkiego dostosowania do zmieniającej się sytuacji. Żołnierze służący na stanowiskach strzelców pokładowych musieli w krótkim czasie nauczyć się nowych obowiązków, aby sumiennie wywiązywać się z postawionych zadań. Jako członkowie załóg w Iraku czy Afganistanie szybowali w bezkresnej przestrzeni, ale w jednej chwili ich życie mogło się zakończyć. Wtedy znowu jakże aktualne byłyby słowa z „Marszu lotników”: „a jeśli z nas ktoś legnie wśród szaleńczych jazd, czerwienisz będzie kwadrat nasz lotniczy znak”.

Wykonywali zadania lotnicze jako jedna kilkusobowa załoga śmigłowca, ale o nich bardzo często się zapomina, gdyż przyćmiły ich dokonania pilotów. Z chlubą i dumą nosili na kombinezonach lotniczych polskie godło, byli też świadomi, że piszą kolejne rozdziały historii polskich skrzydeł oraz wzmacniali etos polskiego lotnika. Są – jak pisał Mark Barber, pilot brytyjskiej Royal Navy – cichymi bohaterami.

Latali na niebie Iraku i Afganistanu, gotowi zginąć śmiercią lotnika, a po zakończeniu misji, już w Polsce wracali do macierzystych pododdziałów z zaszczepioną miłością do lotnictwa. Bardzo często już nigdy więcej nie dane im były loty w składzie załóg śmigłowców, ale pamięcią wracają do tych pięknych chwil spędzonych w powietrzu – chwil również mrozących krew w ich żyłach i przyspieszających bicie serca, które naszemu bohaterowi ze śmigłowca o kryptonimie „Tommy Gun 04” mogło się zatrzymać na zawsze kilkaset metrów nad ziemią i kilka tysięcy kilometrów od ukochanego kraju. ■



Ppor. ŁUKASZ SARNOCIŃSKI jest żołnierzem 1 Brygady Lotnictwa Wojsk Lądowych.

MAGDALENA KOWALSKA-SENDEK

Jak Paderewski jeździł rosomakiem

Transportery z 12 Szczecińskiej Dywizji Zmechanizowanej ozdobiono wizerunkami wielkich Polaków. W taki sposób wojsko i Instytut Pamięci Narodowej chcą uczcić 100. rocznicę odzyskania przez Polskę niepodległości.



Podobizny wykonane są na magnesach, co umożliwia ich szybki montaż i demontaż, gdyż najważniejsze jest przeznaczenie bojowe pojazdów.

1 2 D Z (2)

Szczecińskie rosomaki mają nowe, wyróżniające oznaczenia. To prezentowane na tle wojskowego kamuflażu zdjęcia Józefa Piłsudskiego, Romana Dmowskiego, Wincentego Witosa, Ignacego Daszyńskiego, Ignacego Paderewskiego, Wojciecha Korfańskiego oraz patrona 12 Brygady – gen. Józefa Hallera. „To doskonały sposób, by uczcić tak ważną dla żołnierzy i wszystkich Polaków 100. rocznicę odzyskania przez nasz kraj niepodległości. Z dumą prezentujemy na rosomakach wizerunki ojców niepodległości. W ten sposób podczas krajowych i zagranicznych ćwiczeń manifestujemy swój patriotyzm”, mówi ppłk Paweł Bednarz, dowódca 3 Batalionu Piechoty Zmotoryzowanej 12 Brygady.

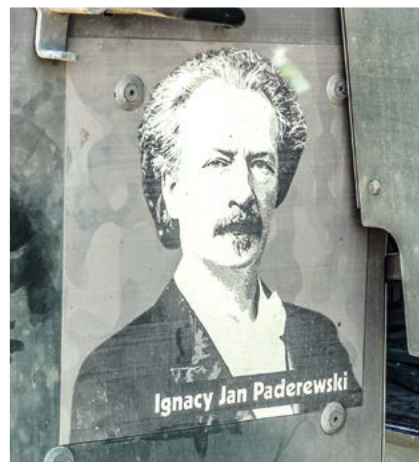
WYJĄTKOWE ZNAKI

Kołowe transportery opancerzone Rosomak w okolicznościowym zdobieniu zaprezentowały się po raz pierwszy podczas międzynarodowych ćwiczeń „Combined Resolve X” w niemieckim Hohenfels. Można je też było zobaczyć w czasie niedawnych manewrów „Saber Strike '18”. „Główna część ćwiczeń w Niemczech rozgrywana była w czasie polskich świąt narodowych. Dlatego też na rosomakach pojawiły się te wizerunki”, wy-

jaśnia ppłk Bednarz. „To była doskonała okazja, by zwrócić uwagę żołnierzy różnych narodowości na święta obchodzone w Polsce, takie jak Dzień Flagi czy święto Konstytucji 3 maja, a także na przypadającą w tym roku 100. rocznicę odzyskania przez nasz kraj niepodległości”.

Oficer prasowy 12 Dywizji Zmechanizowanej mjr Marcel Podhorodecki podkreśla, że pomysł, by w ten sposób prezentować zdjęcia wybitnych Polaków pochodzi ze szczecińskiego oddziału Instytutu Pamięci Narodowej. „To bardzo dobra inicjatywa, dlatego chętnie przyłączyliśmy się do tego projektu. Akcja kierowana jest głównie do środowiska cywilnego, dzięki czemu możemy kształtować postawy patriotyczne i pokazywać z dumą uzbrojenie 12 Dywizji”, podkreśla rzecznik.

Kampania szczecińskiego IPN-u ma swoje źródło w zainaugurowanej przed dwoma laty akcji społeczno-informacyjnej „Moja Niepodległa”. Zachęcano wówczas do zamieszczania w mediach społecznościowych zdjęć z nazwą akcji, na których Polacy pokazywali, jak współcześnie rozumieją i postrzegają niepodległą Polskę. „W 2017 roku poszliśmy o krok dalej i 11 listopada spotkaliśmy się wraz z zaproszonymi do udziału



**WYSTAWA
W RAMACH BIAŁO-
CZERWONEGO
SZLAKU **MOJA
NIEPODLEGŁA**
PREZENTOWANA
BĘDZIE W BLISKO
120 MIASTACH
W POLSCE**

w przedsięwzięciu partnerami w Arenie Szczecin na festynie rodzinno-edukacyjno-patriotycznym pod hasłem #mojaniepodległa. Przygotowaliśmy wówczas strefy edukacyjne, gdzie w niestandardowy sposób staraliśmy się przekazywać wiedzę o polskich drogach do niepodległości i śpiewaliśmy pieśni patriotyczne. Ustanowiliśmy też rekord Polski, jeśli chodzi o największą patriotyczną układankę wykonaną z pianki modelarskiej”, opowiada dr Paweł Skubisz, dyrektor oddziału IPN w Szczecinie. Partnerami przy organizacji tego wydarzenia były służby mundurowe, m.in. 12 Szczecińska Dywizja Zmechanizowana. „W czasie imprezy po raz pierwszy mieszkańcom Szczecina zaprezentowano moździerz Rak, wówczas najnowszy nabytek 12 Brygady Zmechanizowanej. Odnieśliśmy się w ten sposób do niepodległości postrzeganej obecnie”.

W tym roku akcja IPN-u odbywa się pod hasłem „Biało-czerwony szlak »Moja Niepodległa«”. Główną część kampanii stanowi wystawa plenerowa „Ojcowie Niepodległości”, która odwołuje się do postaci: Józefa Piłsudskiego, Romana Dmowskiego, Ignacego Paderewskiego, Wincentego Witosa, Wojciecha Korfanteo, Ignacego Daszyńskiego oraz Józefa Hallera. „Wśród bohaterów

wystawy jest artysta, są dyplomaci, żołnierze i politycy, a także działacze społeczni. »Ojcowie« reprezentowali odmienne poglądy polityczne, różnili się przynależnością społeczną i wyznawaną religią, urodzili się pod różnymi zaborami. Mimo to potrafili zjednoczyć się wokół jednego, nadrzędnego celu: niepodległości”, zaznacza Paweł Skubisz i dodaje: „Nie oznaczało to, że we wszystkim byli zgodni i wzorowo współdziałali. Pozostali wierni własnym poglądom, ale wykorzystując sprzyjające warunki zewnętrzne, poprowadzili Polaków ku wolności”. Wystawa w ramach biało-czerwonego szlaku „Moja Niepodległa” prezentowana będzie w około 120 miastach w Polsce.

HALLER NA MAGNES

„Przyłączyliśmy się do kampanii szczecińskiego IPN-u i zdjęcia »ojców niepodległości« w formie kwadratowych zdjęć umieściliśmy na tylnych drzwiach transporterów”, tłumaczy mjr Podhorodecki. Fotografie Dmowskiego, Witosa czy Piłsudskiego dostosowane są do maskowania wozów. „Patronem 12 Brygady jest gen. Józef Haller, więc poszerzyliśmy prezentację jeszcze o tę jedną postać. Podobizny wykonane są na magnesach, co umożliwia ich szybki montaż i demontaż, gdyż najważniejsze jest przeznaczenie bojowe pojazdów”, dodaje dyrektor szczecińskiego oddziału IPN.

12 Dywizja dostała dwa komplety zdjęć. Będą one montowane na rosomakach w czasie pikników, festynów patriotycznych, w których weźmie udział 12 Dywizja, oraz różnego rodzaju uroczystości państwowych i świąt wojskowych. Partnerem pikników z cyklu „Moja Niepodległa” jest także Agencja Mienia Wojskowego. ■

Czwarty Pułk Ułanów Zaniemeńskich ma niezwykle długą i bogatą historię. Trudno ją opowiedzieć w kilku zdaniach...

Zacznijmy może od pisowni – właściwa to Pułk 4 Ułanów Zaniemeńskich. Tradycjami sięga jeszcze 1813 roku. Po upadku Napoleona wchodził w skład II Brygady Kawalerii Królestwa Polskiego. Brał udział w powstaniu listopadowym, następnie w czasie Wiosny Ludów na Węgrzech w legionie gen. Józefa Bema. Odtworzony w listopadzie 1918 roku, po odzyskaniu niepodległości praktycznie z marszu wszedł do walki z bolszewikami. Operował głównie na froncie litewsko-białoruskim. Jako pierwszy przeszedł Niemen, i to dwukrotnie. Stąd prawo do posiadania określenia „zaniemeński”. W kwietniu 1919 roku wyzwolił Wilno, następnie brał udział w operacji niemeńskiej 1920 roku. We wrześniu 1939 żołnierze pułku wchodzącego w skład Wileńskiej Brygady Kawalerii walczyli m.in. w okolicach Radomia, bronili przedmościa maciejowickiego, a pod koniec września pułk włączony do Grupy Kawalerii gen. Władysława Andersa jako pierwszy przebił się przez niemieckie okrążenie pod Suchowolą. 27 września jego żołnierze pozbawieni furazhu i amunicji, okrążeni zarówno przez Niemców, jak i Rosjan, zaniechali dalszej walki. Uzyskali honorową kapitulację, złożyli broń i zakopali sztandar. Oficerami tego pułku byli m.in. Henryk Dobrzański „Hubal” i Zygmunt Szendzielarz „Łupaszka”.

Który okres jest Panu najbliższy?

Mimo że znacznie więcej sukcesów militarnych pułk odniósł w czasie wojny polsko-bolszewickiej, zdecydowanie najbardziej interesuje mnie wojna obronna Polski 1939 roku. Przede wszystkim jest to okres najlepiej udokumentowany, zachowało się wiele zdjęć, zapisów wspomnień czy innych artefaktów, że nie wspomnę o żyjących jeszcze do niedawna ułanach, z którymi można było porozmawiać.

Dlaczego zainteresował się Pan Pułkiem 4 Ułanów Zaniemeńskich?

W tym pułku służył jako zawodowy podoficer mój wujek Zygmunt Czerwiński. Przeszedł cały szlak bojowy aż do kapitulacji 27 września. Trafił do obozu jenieckiego, a potem wró-

BY PAMIĘĆ O PUŁKU NIE ZGINEŁA

*Z Filipem
Kamizelą*

**o barwnej historii Pułku 4 Ułanów
Zaniemeńskich oraz kultywowaniu
jego tradycji rozmawia
Piotr Korczyński.**

cił do Polski i resztę życia spędził na mazowieckiej wsi. Znałem go bardzo dobrze i spędzałem u niego prawie wszystkie wakacje aż do połowy lat osiemdziesiątych. Był wspaniałym człowiekiem o ogromnym autorytecie, prawdziwą głową rodziny. Mamy spory zbiór zdjęć wujka z czasów jego służby w pułku, a u mnie w gabinecie do dzisiaj stoi biurko, przy którym pracował przez wiele lat. Mój wybór wydaje się zatem oczywisty.

To sprawiło, że zainteresował się Pan Fundacją „Oddział Kawalerii Ochotniczej im. Pułku 4 Ułanów Zaniemeńskich”. Czym ona się zajmuje?

Na początku trzeba wyjaśnić, że nie jesteśmy klasyczną grupą rekonstrukcji historycznej, choć mamy również umundurowanie, wyposażenie polowe i czasami bierzemy udział w imprezach rekonstrukcyjnych. Z woli koła weteranów pułku – mimo że nie jesteśmy organizacją wojskową – nasza fundacja dziedziczy tradycje Pułku 4 Ułanów Zaniemeńskich. Mamy rów-



Trzeba sobie zdawać sprawę, że uczestnictwo w grupie to nie tylko uroczystości, szarże czy pikniki, ale przede wszystkim ciężka praca. Na zdjęciu: piknik kawaleryjski w Maciejowicach, 2015 rok



WIZYTÓWKA

FILIP KAMIZELA

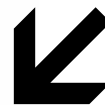
Jest porucznikiem kawalerii ochotniczej, dowódcą III szwadronu w barwach Pułku 4 Ułanów Zaniemeńskich. Przygodę z kawalerią harcerską zaczął w 1983 roku. Pasjonat historii, badacz dziejów pułku, kolekcjoner, członek Polskiego Klubu Kawaleryjskiego.

niez prawo do nadawania odznaki pułkowej. To rzadki przywilej w środowisku kawalerii ochotniczej.

Wszystko zaczęło się pod koniec 1981 roku, kiedy w Błachowni pod Częstochową powstała harcerska drużyna jeździecka, jedna z pierwszych w Polsce. Od początku jej ówczesny drużynowy, notabene wnuk ułana pułku, Zygmunt Kandora, dążył do tego, aby mogła ona przyjąć za patrona Pułk 4 Ułanów Zaniemeńskich. Rozpoczęły się poszukiwania kontaktów do byłych żołnierzy tej jednostki. Koło weteranów na początku traktowało harcerzy z lekkim przymrużeniem oka, ale w 1987 roku przyjęło oficjalnie drużynę do rodziny pułkowej. Aby usprawnić działanie oddziału, w 2012 roku powstała fundacja, której

oficjalna nazwa brzmi: „Oddział Kawalerii Ochotniczej im. Pułku 4 Ułanów Zaniemeńskich”. Prezesem jest porucznik kawalerii ochotniczej Arkadiusz Chodorowski, a założyciel i pierwszy drużynowy z 1981 roku – rotmistrz kawalerii ochotniczej Zygmunt Kandora – pełni funkcję członka rady fundacji. W 2016 roku przekazaliśmy prawo do dziedziczenia tradycji jednostki 9 Pułkowi Rozpoznawczemu z Lidzbarka Warmińskiego. Wtedy dowódcemu nim płk. Tomaszowi Łyskowi wręczyliśmy replikę proporca dowódcy pułku z 1939 roku. Tym samym dotrzymaliśmy słowa danego weteranom, że będziemy strzec dziedzictwa pułkowego, a kiedy przyjdzie odpowiednia pora, przełączymy je do Wojska Polskiego.





Fundacja „Oddział Kawalerii Ochotniczej im. Pułku 4 Ułanów Zaniemeńskich” nie jest typową grupą rekonstrukcji historycznej, chociaż czasem bierze udział w imprezach rekonstrukcyjnych. Na zdjęciu: Krojanty, 2014 rok

Miałem okazję podziwiać umiejętności kawaleryjskie ułanów w czasie jednej z rekonstrukcji obrony przedmościa maciejowickiego w 1939 roku. Jak można się dostać do tego oddziału? Jak wygląda w nim szkolenie?

Nie mamy szczególnych wymagań, jeśli chodzi o kandydatów. Trzeba mieć tylko ukończone 15 lat. Ważne są natomiast wola pracy na rzecz podtrzymania etosu pułku i kawalerii polskiej oraz chęć nauki jazdy konnej. Zresztą w czasie okresu próbnego okazuje się, kto nadaje się do kawalerii ochotniczej. Najczęściej problemem jest to, że ludzie postrzegają nas przez pryzmat hucznych uroczystości i defilad, pięknych mundurów, wspaniałych koni, pokazów szarż... Tymczasem mało kto zdaje sobie sprawę, ile ciężkiej pracy to wymaga, ile potu wylanego na treningach, poświęcenia, czasu na analizę źródeł, nie mówiąc już o kwestiach finansowych... Dlatego często ci, którzy przychodzą do nas tylko dla splendoru, boleśnie zderzają się z rzeczywistością. Jeśli jednak ktoś już przetrwa rok czy dwa lata, najczęściej zostaje z nami na długo. Jeśli chodzi o samo szkolenie, to zdecydowanie łatwiej mają ci, którzy przychodzą do nas już z umiejętnościami jeździeckimi. Nie trzeba zaczynać od zera, choć jazda w kawalerii to coś więcej. Do umiejętności powodowania koniem dochodzą znajomość regulaminów i sygnałów, musztra konna, władanie białą bronią czy elementy ćwiczeń bojowych. Tak czy owak, trzeba trenować, trenować i jeszcze raz trenować.

Regularnie szkolimy się z jazdy konnej, władania białą bronią czy historii kawalerii

W Krakowie stacjonuje III szwadron, którym Pan dowodzi. Czym się zajmujecie?

III szwadron powstał na przełomie 2013 i 2014 roku. Wstąpili do niego w większości ludzie młodzi, ambitni i chcący aktywnie działać. Regularnie szkolimy się z jazdy konnej, władania białą bronią, zielonej taktyki, regulaminów czy historii kawalerii. Bierzymy udział w defiladach, rekonstrukcjach historycznych, rajdach patrolowych, ale też sporo pracujemy z młodzieżą, organizując np. lekcje żywej historii w szkołach. Upamiętniamy miejsca związane z naszym pułkiem, dbamy o groby poległych ułanów. Przede wszystkim nie zapominamy jednak, że jest to pasja, która ma sprawiać nam wszystkim radość. Kładziemy duży nacisk na koleżeństwo, choć nie zapominamy o dyscyplinie. Mamy bardzo małą rotację w szwadronie – od momentu powstania odeszła od nas tylko jedna osoba, co chyba pokazuje, że obraliśmy właściwą drogę. Możemy pochwalić się dużą ilością sprzętu, mamy oryginalne siodła, repliki lanc, karabinków i karabinów rkm, ckm i Ur, a ostatnio nasza kolekcja wzbogaciła się o oryginalny oficerski mundur garnizonowy wz. 36 wraz z rogatywką i brytyjskim pasem oficerskim. Szwadron liczy 13 ułanów i trzy amazonki. Warto dodać, że wachmistrzem u nas jest członek kadry narodowej WKKW [wszechstronny konkurs konia wierzchowego] Michał Hycki.

PRZEGLĄD SIŁ ZBROJNYCH

ŹRÓDŁO WIEDZY O UZBROJENIU,
TAKTYCE POLA WALKI I SZKOLENIACH



ZAMÓW PRENUMERATĘ
TEL. +48 261 840 400

WOJSKO
POLSKIE

Wasza siła – Nasze bezpieczeństwo

Polecam!

Krzysztof Wilewski, redaktor wydawniczy



EWA KORSAK
MAGDALENA KOWALSKA-SENDEK

PO ZWYCIĘSTWO

MICHAŁ NIEWIĄCZ,
LISANDRO TRABACH / FOTOLIA

Czterech Polaków już za kilka miesięcy ruszy do Ameryki Południowej na Patagonian Expedition Race, jeden z najtrudniejszych wyścigów świata.

Do Patagonii, krainy położonej pomiędzy Argentyną a Chile, Polska drużyna jedzie po raz drugi. Dwa lata temu swoich sił w morderczym wyścigu próbowali m.in. byli żołnierze GROM-u czy ratownik TOPR-u. Wtedy nie udało im się zmieścić w wyznaczonym przez organizatora czasie. „Naszym celem było wówczas ukończenie zawodów. Teraz jedziemy po zwycięstwo. Na własnej skórze przekonałem się, jak wygląda wyścig, co jest ważne i czego nie możemy sobie odpuścić”, podkreśla Rafał, były żołnierz Jednostki Wojskowej GROM. Kapitan drużyny Spirit of Poland kilkanaście miesięcy temu skompletował nowy zespół.

SIŁA TEAMU

Drużynę tworzą cztery osoby: trzech mężczyzn i jedna kobieta. Oprócz Rafała, byłego operatora GROM-u, wystartuje m.in. Piotr, żołnierz wojsk specjalnych. „Ma jeden z najmocniejszych uścisków ręki, jakie znam. Świetnie przygotowany fizycznie, ale jego mocną stroną jest też nawigacja”, mówi kapitan Spirit of Poland. Piotr ma 42 lata, za sobą ogromne doświadczenie w służbie w kraju i za granicą. Jego pasją jest sport. „Bieganie, zwłaszcza długodystansowe zaczęło być nieco monotonne, dlatego wybrałem coś, co jest bardziej wszechstronne. a przy tym wymaga od zawodni-

ka połączenia wielu dyscyplin oraz dobrej organizacji”, opowiada. Specjals stawia więc na triathlon, ukończył kilkadziesiąt wyścigów, m.in. triathlon na dystansie Iron Man, wspina się także po górach – zdobył m.in. Mont Blanc. W 2015 roku był jednym z sześciu żołnierzy, którzy ukończyli sześciodniowy ultratriathlon z Helu do Tatr, by uczcić pamięć gen. Włodzimierza Potasińskiego, byłego dowódcy wojsk specjalnych. Dlaczego dopiero teraz zdecydował się na Patagonię? „Myślałem o wyścigu już dwa lata temu, ale obowiązki służbowe były priorytetem. Teraz okoliczności bardziej mi sprzyjają, dlatego Rafał nie musiał mnie namawiać. Wyścig w Patagonii to wyzwanie, gdyż człowiek musi się zmagać z przyrodą, silnym wiatrem, zimą, jak i własnymi słabościami. Znam trudy selekcji do jednostek specjalnych, jednak w Patagonii spodziewam się większego wysiłku”.

Spirit of Poland tworzy także Magda – jedyna kobieta w zespole, była funkcjonariuszka BOR-u. „Kiedy spotkaliśmy się pierwszy raz, od razu wiedziałem, że będzie świetnym członkiem naszego teamu”, mówi Rafał. Magda startuje w biegach, również tych ekstremalnych, ma za sobą m.in. 24-godzinny bieg z przeszkodami. Prócz tego jest ratownikiem medycznym i pracuje w pogotowiu. Robert, czwarty członek zespołu, to skoczek spadochronowy. „Choć najstarszy z nas, jego doświad-

WYŚCIG DLA NAJLEPSZYCH

Wyciąg w Chile jest organizowany z przerwami od 2004 roku. Biorą w nim udział drużyny z całego świata. Sportowcy uznają go za piekielnie trudny ze względu na skomplikowaną trasę, morderczy dystans, niecodzienne ukształtowanie terenu i niepewność pogody. Choć zawody odbywają się latem, to zdarza się, że uczestnicy część trasy pokonują w słońcu, a część w śniegu. Na trasie są góry, lasy, tereny piaszczyste, fiordy, jeziora, rzeki i grzę-

zawiska. W takich warunkach ścigają się tylko najlepsi. Zespoły, które walczą o najwyższe miejsca, przez pierwsze trzy dni działają po 20 godzin na dobę. Ale nie wszyscy docierają na metę. W 2013 roku wyścig ukończyło jedynie 30% drużyn.

Dotychczas najkrótsza trasa wynosiła ponad 500 km, najdłuższa – 1100 km. Część drogi zawodnicy muszą pokonać pieszo, część rowerem, część kajakiem. To, ile kilometrów trzeba będzie biec czy jechać rowerem, zależy od organizatorów wyścigu, którzy określają długość poszczególnych odcinków. ■



czenie jest imponujące. Nurkuje, startuje w maratonach, jeździ konno, żegluguje i wspina się na najwyższe szczyty świata”, podkreśla kapitan. Robert twierdzi, że jego mocną stroną jest psychika i pozytywne nastawienie. „Potrafię pokonywać przeciwności losu, wiem, jak konsolidować zespół i go motywować”, przekonuje.

Z KAJAKA NA ROWER

Zespół ćwiczy od kilku miesięcy. „Nasz pierwszy trening był dla mnie zaskoczeniem. Magda i cała reszta przepłynęli kajakiem 120 km. Ja miałem w tym doświadczenie, ale oni nie. Byłem zdumiony, że jest w nich tyle samozaparcia”, mówi Rafał. Z kolei Piotr przyznaje, że właśnie to zmaganie było dla niego na początku największym problemem. „Wcześniej nigdy nie pływałem sportowym kajakiem, trudno więc było mi nad nim zapanować. Wystarczył jeden niepotrzebny ruch wiosłem i skręcał nie w tę stronę, w którą powinien. Poza tym trzeba w tym wiosłowaniu zgrać się z partnerem, bo kajaki są dwuosobowe”, opowiada.

Drużyna ćwiczy też na rowerach. „Nasz jeden wspólny trening trwa nawet kilka dni. Oprócz tego jeździmy również indywidualnie”, mówi kapitan drużyny. Rafał, Piotr, Magda i Robert biorą też udział w półmaratonach i crossmaratonach, a na przykład Piotr w najbliższym czasie wystartuje aż w trzech triathlonach.

„Przygotowujemy się na dwa sposoby: indywidualnie i zespołowo. Dużo biegamy, jeździmy na rowerze. Ja ostatnio ukończyłem triathlon. W lipcu odpoczywamy, ale sierpień, wrzesień i październik to dla nas miesiące intensywnego treningu. Mamy zaplanowany rajd –

80 km z plecakami po górach”, zaznacza Robert. Podkreśla też, na co kładą największy nacisk. „Myślę, że wszystkie zespoły biorące udział w wyścigu będą przygotowane fizycznie w podobny, bardzo dobry sposób. Różnic nas może podejście mentalne, poziom motywacji, dobór sprzętu, jego spakowanie, no i planowanie odżywiania”, dodaje.

Kapitan Spirit of Poland nie obawia się o kondycję fizyczną drużyny. Czego więc się boi? Logistyki. Na wyścigu nawet kilkanaście czy kilka minut decyduje o tym, czy wygrasz, czy odpadniesz. „Cenny czas traci się na drobiazgach, chodzi na przykład o rozkładanie namiotu, składanie czy rozkładanie sprzętu, ale także o zbyt długą higienę osobistą. Analizowałem wyniki z 2012 roku. Różnice pomiędzy czterema drużynami, które walczyły o podium, wynosiły zaledwie kilka minut. Jeśli wyścig ma kilkaset kilometrów, a różnica na mecie wynosi tylko tyle, tzn. że musimy świetnie wypaść nie tylko na kajakach czy rowerze. Liczą się właśnie te błahe czynności”, mówi Rafał. Dodaje też, że pilnuje najmniejszych szczegółów, bo nie chodzi mu o uczestnictwo w wyścigu, lecz o zwycięstwo.

W listopadzie do Patagonii drużyna musi zabrać ze sobą rowery, sprzęt biwakowy oraz własne jedzenie (kajaki dostaną od organizatora wyścigu). Plecak każdego z nich będzie ważyć około 10 kg.

Tym razem Spirit of Poland, oprócz walki o podium wyścigu w Patagonii, włącza się w pomoc chorym dzieciom zmarłego kolegi – operatora JW GROM. O tym, jak można pomóc, drużyna będzie informowała na swoim profilu w mediach społecznościowych. ■

ANNA DĄBROWSKA

KRZYŻE WŚRÓD PÓL

**Blisko 700 Polaków poległych
podczas walk w Normandii spoczywa
na cmentarzu w departamencie
Calvados.**

Na przełomie lipca i sierpnia 1944 roku polska 1 Dywizja Pancerna wylądowała na normandzkich plażach. Pancerniacy pod dowództwem gen. Stanisława Maczka włączyli się w prowadzoną przez aliantów operację „Overlord”, otwierającą drugi front w Europie.

Kiedy wojska sprzymierzonych częściowo okrążyły siły III Rzeszy pod Falaise, 17 sierpnia gen. Maczek otrzymał zadanie opanowania rejonu miasteczka Chambois i odcięcia zgrupowaniom niemieckim drogi odwrotu. „Niemcy byli jakby w butelce, a polska dywizja była korkiem, którym ich w niej zamknęliśmy”, opisał marszałek Bernard Montgomery, dowódca 21 Grupy Armii, w której skład wchodziła 1 Dywizja.

WALKI O MACZUGĘ

Polski dowódca postanowił zdobyć także masyw dwóch wzgórz, który pozwalał kontrolować ruch na okolicznych drogach. „Gen. Maczek, studiując sytuację, dojrzał na mapie najbardziej istotny punkt topograficzny, którego opanowanie decydowało o przecięciu Niemcom drogi odwrotu. Był nim kompleks wzgórz Mont Ormel leżący na północny wschód od Chambois”, zapisał we wspomnieniach płk Franciszek Skibiński, zastępca dowódcy 10 Brygady Kawalerii Pancernej. Ze względu na swój charakterystyczny kształt, generał nazwał masyw Maczugą.

Zgrupowania 1 Dywizji zajęły Chambois i Maczugę 19 sierpnia. Był to jednak dopiero początek walk. Niemiecka 7 i 5 Armia, okrążone przez aliantów, za wszelką cenę chciały wyrwać się z kotła, a drogę blokowali im polscy żołnierze. „1 Dywizja Pancerna była postawiona na



Na setkach białych krzyży umieszczono tabliczki z nazwiskiem, stopniem i datą śmierci oraz inskrypcją po francusku „Zginął za ojczyznę”.

drodze byka i usiłowała go schwycić za rogi, podczas kiedy główne siły brytyjskie i amerykańskie zajęły się trzепaniem tego byka po bokach i po ogonie, dodając mu jeszcze rozpędu do uciekania”, wspominał gen. Maczek.

Przez trzy dni i noc trwały krwawe walki. Polacy znajdowali się w całkowitym okrążeniu, brakowało paliwa do czołgów, amunicji, a nawet wody. Mimo to odpierali kolejne ataki Niemców. „Żołnierze byli piekielnie zmęczeni. Ale im więcej zmęczenia, im więcej nieprzespanych nocy, im więcej ognia, im częstsze ataki Niemców – tym większa zaciętość i determinacja żołnierzy”, zapisał ppłk Stanisław Koszutski, dowódca 2 Pułku Pancernego wchodzącego w skład 1 DP.

Polskiej dywizji udało się utrzymać pozycje, aż do nadejścia odsieczy. 21 sierpnia do Polaków dotarła 4 Kanadyjska Dywizja Pancerna, zamykając ostatecznie pierścień okrążenia wokół kotła. Bój o Maczugę był skończony. Alianci rozbili w kotle pod Falaise większą część otoczonych tam niemieckich sił. Kilka dni później wojska sprzymierzonych wkroczyły do Paryża, a do końca września wyzwoliły całą Francję.

„1 Dywizja Pancerna okryła się sławą na polach Normandii i odegrała wybitną rolę w wielkiej bitwie, która pozostanie w pamięci ludzkiej jako jedna z najświetniejszych operacji wojennych uwieńczona zniszczeniem 7 Armii niemieckiej”, napisał w rozkazie po bitwie gen. Kazimierz Sosnkowski, polski Naczelny Wódz.

BŁĘKITNE SKRZYDŁA

Polskich żołnierzy poległych w walkach o wzgórze Mont Ormel i miasto Chambois pochowano na założonym



HAMON J.P. / WIKIMEDIA

po wojnie na polach Normandii, w departamencie Calvados, Polskim Cmentarzu Wojennym. Znajduje się on koło miasteczka Grainville-Langannerie, 20 km na południe od Caen.

Ekshumowano i przeniesiono tutaj Polaków pochowanych na wielu francuskich cmentarzach. Oprócz maczkowców w Grainville-Langannerie spoczywają także polscy żołnierze, którzy zginęli na terenie Normandii w latach 1940–1944 oraz 40 lotników Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie.

Pochowano tutaj m.in. gen. bryg. pil. Stefana Pawlikowskiego, polskiego oficera łącznikowego w brytyjskim dowództwie lotnictwa myśliwskiego. Pilot brał ochotniczo udział w lotach bojowych i 15 maja 1943 roku wystartował w składzie 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego” w osłonie operacji bombowej. Jej celem były lotniska w Caen i Carpiquet. Spitfire Pawlikowskiego został zestrzelony podczas starcia z silnym zgrupowaniem niemieckich focke-wulfów.

Z kolei 23 czerwca 1944 roku poległ kpt. pil. Janusz Marciniak, dowódca 306 Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego”, osłaniającego bombardowanie węzła kolejowego Verneuil-sur-Avre. Nad celem Polacy starli się z niemieckimi myśliwcami i zestrzelony samolot kpt. Marciniaka rozbił się koło miejscowości Crulai.

Pochowano tutaj też dwie siedmiosobowe załogi bombowców z 300 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej”. Jeden z lancasterów rozbił się w nocy z 30 czerwca na 1 lipca podczas nalotu na węzeł kolejowy w Vierzon, druga maszyna została strącona 14 sierpnia w rejonie Falaise.

RÓŻE DLA OFICERA

W sumie w Grainville-Langannerie, na największej we Francji polskiej nekropolii wojennej spoczywa 696 naszych żołnierzy. Na setkach białych krzyży umieszczono tabliczki z nazwiskiem, stopniem i datą śmierci oraz inskrypcją po francusku „Zginął za ojczyznę”. Nad grobami góruje umieszczony w centralnym punkcie cmentarza monument w kształcie litery V zwieńczony aluminiową rzeźbą symbolizującą polskiego orła.

Na bramie wejściowej na cmentarz umieszczono odznakę 1 Dywizji Pancernej – skrzydła

husarskie, a na ogrodzeniu odznaki jednostek wchodzących w skład dywizji m.in.: 24 Pułku Ułanów, 1 Pułku Pancernego, 10 Pułku Dragonów, 1 Batalionu Strzelców Podhalańskich, 9 Batalionu Strzelców Flandryjskich czy 1 Pułku Artylerii Motorowej. Polski cmentarz w 1961 roku uzyskał status nekropolii narodowej i opiekuje się nim francuskie Narodowe Biuro Weteranów i Ofiar Wojny. Teren jest zadbane, trawa i krzewy są starannie przyszyte.

O polskich walkach przypominają też wzniesione w 1965 roku na wzgórzu Mont Ormel pomnik oraz utworzone tam w 1994 roku muzeum poświęcone bitwie pod Falaise. Cztery lata temu polska delegacja odsłoniła na Maczudzie pomnik gen. Maczka. Autorem rzeźby jest Tomasz Filar, a monument to kopia pomnika stojącego na skwerze Czołgisty w Żaganiu. Z kolei w kościele w Chambois wisi tablica w języku polskim upamiętniająca wydarzenia z lata 1944 roku, a na głównym placu miasteczka znajduje się pomnik z tablicą poświęconą poległym żołnierzom.

Na groby polskich żołnierzy przyjeżdżają turyści, rodziny poległych, a co roku w rocznicę walk hołd maczkowcom oddaje delegacja 11 Lubuskiej Dywizji Kawalerii Pancernej, która dziedziczy tradycje 1 Dywizji Pancernej. Z tej okazji na cmentarzu odbywa się polowa msza święta oraz apel pamięci z udziałem wojskowej kompanii honorowej wraz ze sztandarem 10 Brygady Kawalerii Pancernej im. gen. Maczka.

Pancerniacy odwiedzają też grób jednego z bohaterów bitwy, płk. Jana Maciejowskiego, dowódcy 10 Pułku Strzelców Konnych. Dowodzeni przez niego żołnierze 20 sierpnia 1944 roku opanowali przeprawę na rzece Dives, dzięki czemu pierścień okrążenia wojsk niemieckich mógł zostać skutecznie zamknięty. Dowódca niestety zginął podczas tych walk.

Córka pułkownika Anna Maciejowska-Chmielowska dawniej co roku jeździła na cmentarz w Normandii i składała kwiaty na grobie ojca. Od 11 lat, od kiedy nie ma już sił na taką podróż, pani Anna, która jest też matką chrzestną sztandaru 11 DKPanc, przekazuje kwiaty kolejnym dowódcom Czarnej Dywizji. W jej imieniu co roku pancerniacy na grobie płk. Maciejowskiego składają wiązankę białych róż. ■



Nad grobami góruje umieszczony w centralnym punkcie cmentarza monument w kształcie litery V zwieńczony aluminiową rzeźbą symbolizującą polskiego orła.

Wyrazy głębokiego współczucia
Rodzinie
 z powodu śmierci
ppłk. Jarosława Jaszczyka
 składają dyrektor oraz żołnierze i pracownicy
 Departamentu Infrastruktury MON.

Szczere wyrazy współczucia
panu mjr. Romanowi Jaszczykowi
 z powodu śmierci
Brata
 składa dowódca wojsk obrony terytorialnej.

„Ludzie, których kochamy, zostają na zawsze,
 bo zostawili ślady w naszych sercach”.

Łącząc się w żałobie, smutku i bólu
 z **płk. dypl. pil. Cezarym Wasserem**
 z powodu śmierci
Żony – Doroty Wasser,
 kondolencje i wyrazy głębokiego współczucia
 składają żołnierze i pracownicy
 Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego
 Sił Zbrojnych RP.

Panu Januszowi Kobie
 składam w imieniu własnym
 oraz żołnierzy i pracowników
 Biura do Spraw Proobronnych
 wyrazy głębokiego współczucia
 i ubolewania z powodu śmierci
Ojca.
 Dyrektor Biura do Spraw Proobronnych
 Waldemar Zubek

Panu mjr. Mariuszowi Gąsiorowskiemu
 wyrazy głębokiego współczucia i żalu
 z powodu śmierci
Taty
 składają dowództwo i pracownicy RON
 1 Brygady Lotnictwa Wojsk Lądowych.

Panu kpt. Krzysztofowi Mrukowi
 wyrazy szczerego współczucia i głębokiego żalu
 z powodu śmierci
Ojca
 składają dowódca, żołnierze i pracownicy RON
 Dowództwa 16 Dywizji Zmechanizowanej.

Panu gen. dyw. Grzegorzowi Sodolskiemu
 oraz **Jego Rodzinie i Bliskim**
 wyrazy głębokiego współczucia
 i szczerę kondolencję
 z powodu śmierci

Córki
 składają gen. broni Janusz Adamczak
 oraz żołnierze i pracownicy
 Polskiego Przedstawicielstwa Wojskowego
 przy Komitetach Wojskowych NATO i UE
 w Brukseli.
 Nie znajdujemy słów, aby opisać, jak bardzo
 jesteśmy wstrząśnięci.

Panu płk. Cezaremu Wasserowi
 wyrazy głębokiego żalu i szczerego współczucia
 z powodu śmierci
Żony
 składają szef, kadra i pracownicy
 Szefostwa Służby Hydrometeorologicznej SZ RP.

„Nie umiera ten,
 kto pozostaje w sercu i pamięci bliskich”.

Panu Januszowi Kobie
 wyrazy żalu i głębokiego współczucia
 w trudnych chwilach
 z powodu śmierci
Ojca
 składają koleżanki i koledzy b. Zespołu do Spraw
 Profesjonalizacji Sił Zbrojnych RP.

Nekrologi przyjmujemy tylko w formie elektronicznej. Treść kondolencji należy przysyłać pod adresem: polska-zbrojna@zbrojni.pl
 z nagłówkiem wiadomości: „Nekrologi”. Prosimy o telefoniczne potwierdzenie zamieszczenia kondolencji: 261 845 213,
 261 845 230, 261 840 227

Szczere wyrazy współczucia
mjr. Romanowi Jaszczakowi
 oraz **Jego Bliskim**
 z powodu śmierci
Brata
 składają żołnierze i pracownicy
 Sztabu Dowództwa Wojsk Obrony Terytorialnej.

Panu gen. dyw. Grzegorzowi Sodolskiemu
 wyrazy żalu i głębokiego współczucia
 z powodu śmierci
Córki
 składają dyrektor, kadra i pracownicy
 Zakładu Inwestycji Organizacji Traktatu
 Północnoatlantyckiego.

Wyrazy współczucia, szczere kondolencje
 i słowa wsparcia w trudnych chwilach
 z powodu śmierci
Ojca
Panu płk. Sławomirowi Dudczakowi
 składają dowódca operacyjny rodzajów sił zbrojnych,
 koledzy, podwładni, żołnierze i pracownicy
 Dowództwa Operacyjnego RSZ.

Panu płk. Sławomirowi Dudczakowi
 oraz **Jego Rodzinie i Bliskim**
 wyrazy głębokiego współczucia
 oraz szczere kondolencje
 z powodu śmierci
Ojca
 składają kadra i pracownicy
 Zarządu Rozpoznania i Walki Elektronicznej
 Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych.



Pamiętamy

st. chor. Łukasz Sroczynski
 3 sierpnia 2013 roku,
 PKW Afganistan

st. kpr. Dariusz Tylenda
 6 sierpnia 2010 roku,
 PKW Afganistan

sierż. Wiktor Lenczewski
 8 sierpnia 1992 roku,
 UNDOF Syria

kpt. Daniel Ambroziński
 10 sierpnia 2009 roku,
 PKW Afganistan

st. kpr. Marek Dziak
 14 sierpnia 1994 roku,
 UNPROFOR Jugosławia

plut. Jerzy Abram
 14 sierpnia 2000 roku,
 KFOR Kosowo

por. Łukasz Kurowski
 14 sierpnia 2007 roku,
 PKW Afganistan

sierż. Szymon Sitarczuk
 18 sierpnia 2011 roku,
 PKW Afganistan

kpr. Sylwester Kutrzyk
 19 sierpnia 2004 roku,
 PKW Irak

kpr. Grzegorz Rusinek
 19 sierpnia 2004 roku,
 PKW Irak

plut. Waldemar Sujdak
 20 sierpnia 2008 roku,
 PKW Afganistan

kpr. Paweł Szwed
 20 sierpnia 2008 roku,
 PKW Afganistan

kpr. Paweł Brodzikowski
 20 sierpnia 2008 roku,
 PKW Afganistan

kpr. Krystian Andrzejczak
 21 sierpnia 2004 roku,
 PKW Irak

st. chor. sztab. Mirosław Łucki
 24 sierpnia 2013 roku,
 PKW Afganistan

PATRONI ROKU 2019

Wśród wydarzeń, które będą szczególnie upamiętniane w 2019 roku, mają być powstania śląskie. Jak głosi uchwała sejmowa w tej sprawie, zrywy te stanowią jedną z najpiękniejszych kart w dziejach narodu polskiego i są końcowym akordem procesu jednoczenia ziem polskich w okresie porozbiorowym. Posłowie przypominali, że po odzyskaniu przez Polskę

niepodległości ważyły się losy jej granic, także na spornym terytorium Górnego Śląska. W walkach o przyłączenie tych terenów do II Rzeczypospolitej wzięli udział powstańcy. Po trzech zrywach – w latach 1919, 1920, 1921 – Polska i Niemcy podpisały konwencję, na mocy której nasz kraj zyskał obszar powiększony o mniej więcej jedną trzecią spornego teryto-



rium, w tym znaczną część regionu przemysłowego.

Sejm zdecydował także, że 2019 rok poświęcony będzie upamiętnieniu unii lubelskiej. Jak podkreślono w uchwale, porozumienie zawarte pomiędzy stanami Korony Królestwa Polskiego i Wielkiego Księstwa Litewskiego 1 lipca 1569 roku w Lublinie powoływało Rzeczpospolitą Obojga Narodów. Posłowie przyjęli także trzech kolejnych patronów przyszłego roku. Będą nimi: **wybitny pisarz Gustaw Herling-Grudziński, Anna Walentynowicz, działaczka Solidarności, i Stanisław Moniuszko, twórca polskiej opery narodowej.** PZ, AD ■

Zaginiony okręt

Kolejna ekspedycja w poszukiwaniu ORP „Orzeł”.

To będzie już piąta wyprawa pod hasłem „Santi. Odnaleźć Orła”. Rozpocznie się pod koniec września, a jej uczestnicy przebadają teren blisko 600 km² na Morzu Północnym. Tak jak przed rokiem, będą weryfikować hipotezę, według której jednostka została omyłkowo zatopiona przez brytyjski samolot. Członkowie ekspedycji liczą na pomoc Duńczyków. Nawiązali współpracę z muzeum w Thyborøn. Związani z tą placówką poszukiwacze odnaleźli już 450 wraków spoczywających na dnie Morza Północnego. Duńczycy mają wskazać członkom ekspedycji „Santi” kilkanaście pozycji, na których znajdują się niezidentyfikowane

szczątki jednostek pływających. Ekspedycja wyruszy na morze wycarterowaną w Thyborøn jednostką wyposażoną w specjalistyczny sprzęt, który wypożyczy Instytut Morski w Gdańsku: echosonde oraz pojazd podwodny ROV.

ORP „Orzeł” podczas II wojny światowej brał udział w patrolach na Morzu Północnym, m.in. zatopił niemiecki transportowiec „Rio de Janeiro”. W maju 1940 roku opuścił port w Rosth i kontakt z nim się urwał. Do dziś nie wiadomo, co się stało z okrętem. Istnieje hipoteza o zatopieniu jednostki przez brytyjski samolot, awarii lub jej wejściu na dryfującą minę. PZ, ŁZ ■

Test MACE

**MON wprowadziło formularz
oceny stanu zdrowia żołnierza
po wstrząśnieniu mózgu.**

Rozporządzenie ministra obrony narodowej z 25 kwietnia 2018 roku określa rodzaj i zakres dokumentacji medycznej w podmiotach leczniczych utworzonych przez resort, sposób jej przetwarzania oraz wzory poszczególnych rodzajów tej dokumentacji. Jednym z wprowadzonych przez przepisy dokumentów jest formularz oceny stanu zdrowia żołnierza po wstrząśnieniu mózgu na polu walki (Military Acute Concussion Evaluation, MACE). Test ten wprowadzono po to, aby umożliwić szczegółową ocenę poszkodowanych z podejrzeniem takiego urazu. Uwzględni on m.in. ocenę pamięci poszkodowanego, objawy neurologiczne, kłopoty z orientacją. Na podstawie tych badań personel medyczny zdecyduje, czy wymagana jest dalsza pomoc specjalistyczna. AD ■

Bohaterowie są wśród nas

MON rozstrzygnęło konkurs w ramach programu „Wdzięczni bohaterom”.

Polski Czerwony Krzyż, Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej, Stowarzyszenie Odra-Niemen czy Fundacja im. Cichociemnych Spadochroniarzy Armii Krajowej – to kilka z 17 organizacji pozarządowych, które otrzymały dotację z resortu obrony na realizację projektów zgłoszonych na konkurs w programie „Wdzięczni bohaterom”. Jego

celem jest, jak podaje MON, upamiętnienie walk bohaterów powstania warszawskiego oraz pomoc kombatanom II wojny światowej, w szczególności powstańcom warszawskim. Na konkurs wpłynęło 31 ofert z 25 organizacji z całej Polski. Przyznano dotacje stowarzyszeniom, związkom i organizacjom na realizację 23 zadań na łączną kwotę ponad

1 475 000 zł. Zwycięskie projekty umożliwią m.in. zapewnienie kombatanom pomocy opiekunek, transportu do lekarza czy na uroczystości, sfinansowanie zakupu sprzętu rehabilitacyjnego. Wsparcie uzyskały również projekty edukacyjne angażujące młodzież, wolontariuszy, harcerzy i zachęcające ich do nawiązywania relacji z bohaterami. AD ■

Świętujemy

W tym roku obchodzimy nie tylko 100. rocznicę odzyskania przez Polskę niepodległości, lecz także jubileusz stulecia powstania lotnictwa wojkowego.

Z tej okazji w całym kraju oraz poza granicami jest organizowanych wiele przedsięwzięć mających na celu uczczenie polskich lotników.

23 sierpnia 2018

Sympatyków lotnictwa wojkowego zapraszamy na ogólnopolską konferencję naukową „100 lat polskiego lotnictwa wojkowego”, która odbędzie się w godzinach 10.00–15.00 w sali kinowej Klubu Uczelnianego Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych. Konferencja będzie się składała z pięciu paneli tematycznych: lotnictwo polskie w operacjach powietrznych XX wieku, asy polskiego lotnictwa wojkowego, konstrukcje lotnicze polskich sił powietrznych, doświadczenia i wnioski z użycia polskich kontyngentów wojkowych w operacjach sojusz-

niczych i działaniach koalicyjnych, upamiętnianie lotniczego dziedzictwa i jego rola w strategiach promocji regionów. Zaplanowano również projekcję filmu „Polacy w bitwie o Anglię” oraz spotkanie autorskie z reżyserem Leszkiem Wiśniewskim.

O godzinie 16.00 nastąpi uroczyste otwarcie wystawy stałej w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Na terenie 41 Bazy Lotnictwa Szkolnego planowane są pokazy statyczne statków powietrznych, spotkanie lotniczych pokoleń, zbiórka klas mundurowych i formacji proobronnych, a także uroczysty koncert Reprezentacyjnego Zespołu Artystycznego Wojska Polskiego.

24 sierpnia 2018

W piątek o 13.30 w Dęblinie na placu przy pomniku Boha-

terskim Lotnikom Polskim odbędzie się uroczysty apel z okazji stulecia lotnictwa polskiego z udziałem prezydenta RP, ministrów, posłów, senatorów, przedstawicieli Wojska Polskiego i zaproszonych gości. W programie zaplanowano również uroczystość nadania imienia samolotowi M-346.

25–26 sierpnia 2018

W tegorocznym Air Show zaprezentuje się ponad 110 statków powietrznych różnych typów.

28 sierpnia 2018

Na Wojskowym Cmentarzu na Powązkach w Warszawie zostanie odsłonięty pomnik Chwała Lotnikom Polskim. Uroczystości rozpoczną się o 10.00 w Katedrze Polowej WP mszą świętą w intencji polskich lotników. W samo południe nad kwaterą G II na Powązkach przelecia Biało-Czerwone Iskry. Następnie, około 14.00 na Polu Mokotowskim nastąpi złożenie wieńców i wiązanek oraz spotkanie lotniczych pokoleń. ■



KSIĄŻKA

Gdzie Rzym, gdzie Krym

Wilki morskie z Wielkopolski, czyli nietypowy słownik wart przypomnienia.

Nazwiska Mariusza Borowiaka nie trzeba przybliżać miłośnikom dziejów polskiej (i nie tylko) marynarki wojennej. Tytuły takie jak „Mała flota bez mitów”, „Admirał Unrug 1884–1973”, „Westerplatte. W obronie prawdy” obok książek Jerzego Pertka i Zbigniewa Flisowskiego należą już do kanonu historii operacji morskich w II wojnie światowej.

Mariusz Borowiak, podobnie zresztą jak jego mistrz – Jerzy Pertek, pochodzi z Wielkopolski. Jest to istotna informacja w kontekście oma-

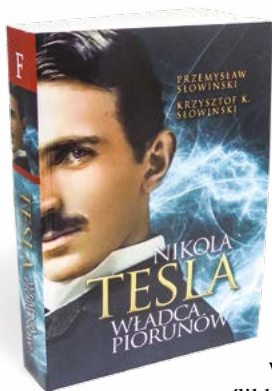
wianego tutaj tytułu. „Słownik biograficzny wielkopolskich emigrantów, podróżników i ludzi morza” to książka unikatowa. W pierwszym odruchu budzi uśmiech i klasyczne pytanie: „Gdzie Rzym, gdzie Krym?”. Jakież to wkład w zdobywanie mórz i oceanów mogą mieć mieszkańcy Wielkopolski, która nie ma dostępu do morza i z nim się nie kojarzy? Jednak już po pobieżnym przejrzaniu publikacji okazuje się, jak bardzo pozory mylą. Autor zebrał aż 445 biogramów, opisujących m.in.

gen. Krzysztofa Arciszewskiego, zdobywcę posiadłości brazylijskich dla Holandii; urodzonego w Poznaniu Gaspara da Indii, towarzysza Vasco da Gamy w czasie jego wypraw do Indii; gen. Włodzimierza Krzyżanowskiego, jednego ze sławnych dowódców Unii w czasie wojny secesyjnej, czy adm. Józefa Unruga, legendarnego dowódcę marynarki wojennej i obrony Wybrzeża w 1939 roku. Ale najciekawsze są biogramy ludzi bardzo mało znanych lub w ogóle nieznanych, o których auto-

KSIĄŻKA

Zapomniany geniusz

Człowiek, który wymyślił XX wiek.



Promienie śmierci – głośno się o nich zrobiło, kiedy pod koniec XIX wieku Nikola Tesla obwieścił światu, że wymyślił broń doskonałą. Choć wynalazca był oszczędny w słowach podczas opisywania tego cudu techniki, stwierdził, że jest to odkrycie nie do przecenienia i zrewolucjonizuje sposób prowadzenia wojen: „opracowałem odpowiednią metodę absolutnej obrony przed taką czy inną formą ataku”. Nie wiadomo tak naprawdę, czy Tesla rozpowszechniał takie informacje po to, żeby zdobyć fundusze na swoje badania, czy fak-

tycznie już opracował skuteczną, groźną broń. Niemniej jednak tuż po jego śmierci w pokoju hotelowym, w którym mieszkał, natychmiast pojawiło się FBI. Tajniacy zabrali wszystkie jego dokumenty. Później trafiły one do magazynu opatrzone klauzulą „ściśle tajne”. Czyżby dlatego, żeby projekty promieni śmierci nie dostały się w ręce wroga? Nie wiadomo do dziś. To zaledwie jedna z tysięcy tajemnic na temat Nikoli Tesli.

Trudno jest zweryfikować wiele informacji dotyczących jego pomysłów. Bardzo rzadko bowiem sporządzał projekty czy robił notatki, a pracował nad tysiącami nowatorskich rozwią-

zań. 125 wynalazków, które chroniło 300 patentów, to zaledwie część dorobku Tesli. Często porzucał pracę nad projektem, bo kolejne pomysły nie dawały mu spokoju. Części musiał zaniechać ze względu na brak funduszy.

Tesla zyskał ogromną sławę już wśród siebie współczesnych. Nie byli oni jednak w stanie docenić jego geniuszu. Traktowali go raczej jak zwiariowanego magika, chociaż był autorem m.in. projektu elektrowni czerpiącej energię z wód Niagary. Po latach okazało się, że po prostu wyprzedził swoją epokę. W XXI wieku wiele laboratoriów na świecie pracuje nad podobnymi projektami co Tesla. Niewątpliwie stworzył też podwaliny pod gwałtowny rozwój technologii, jaki nastąpił w ostatnich dziesięcioleciach. Mówi się o nim wręcz jako o człowieku, który stworzył XX wiek.

Dlatego zatem niemal każdy wie, kim byli Edison, Bell czy Marconi, a Teslę co najwyżej kojarzy się

rowi udało się zgromadzić informacje. Można dzięki temu na przykład poznać losy Jana Bienaszcaka, chłopca kuchennego na transatlantyku „Piłsudski”, który przeżył jego zatopienie w listopadzie 1939 roku i pływał później w alianckich konwojach; Marcelę Czekalskiego, kucharza na pasażersko-drobnicowym „Sobieskim”, który na jego pokładzie wziął udział w kilku wielkich operacjach morskich II wojny światowej; chor. mar. Michała Gallasa, który służył na OORP „Burza”, „Grom”, „Ślązak” i „Orkan”.

Słowniki to publikacje specjali-



Mariusz Borowiak, „Słownik biograficzny wielkopolskich emigrantów, podróżników i ludzi morza”, Nekielskie Stowarzyszenie Kulturalne, 2014.

styczne, bardzo użyteczne, ale rzadko sięga się po nie dla przyjemnej lektury. Tymczasem książka Mariusza Borowiaka pod tym względem również jest wyjątkowa. Z jednej strony spełnia wszystkie merytoryczne kryteria słownika, ale z drugiej czyta się ją jak dobrą powieść.

„Słownik” ukazał się kilka lat temu i jest trudno dostępny, więc na pewno wszyscy entuzjaści historii marynarki wojennej czekają na jego wznowienie. ■

PIOTR KORCZYŃSKI

z marką samochodów elektrycznych? Jest to o tyle dziwne, że powszechne zastosowanie znalazł prąd przemienny, co było jego zasługą, a nie proponowany przez Edisona prąd stały. Co więcej, po latach odwołanie w sprawie patentu na radio sąd rozstrzygnął na korzyść Tesli, podczas gdy w powszechnej świadomości to Marconi jest wynalazcą. Ostatnio jednak ten geniusz wychodzi stopniowo z cienia. A przyczyniają się do tego m.in. takie książki, jak ta Przemysława Słowińskiego i Krzysztofa K. Słowińskiego. Pokazali oni bowiem nie tylko dorobek naukowca, lecz także osobowość tego niezwykłego człowieka.

Mamy zatem obraz atrakcyjnego, eleganckiego mężczyzny, który całe życie oddał swojej pracy. Lepsze relacje nawiązywał z gołębiami niż ludźmi, panicznie bał się zarazków i przez większość życia mieszkał w hotelach. Miał mnóstwo natrętw i często widział w swojej głowie dziwne trójwymiarowe obrazy. Auto-

rzy książki pokazali i samotność tego naukowca, i specyficzne relacje, jakie miał z niewielkim gronem przyjaciół. To wszystko w kontekście wścieklej rywalizacji, wręcz wojny o patenty między ówczesnymi naukowcami. Co jednak ciekawe, pokazano tu też szerszy kontekst historyczny. Autorzy znakomicie odmalowali atmosferę Nowego Jorku przełomu XIX i XX wieku, kiedy można było w tym mieście błyskawicznie zrobić karierę i równie szybko spać ze szczytu na samo dno. Wychodząc na przykład od informacji, że Tesla bardzo cenił sobie szkocką whisky, opisali lata prohibicji, która przyniosła dokładnie odwrotne efekty od założonych, czyli większe spożycie alkoholu, rozwój gangów i brutalizację codziennego życia. Jednym słowem znakomita lektura, szkoda tylko, że niedopracowana pod względem edytorskim. ■

ANETA WIŚNIEWSKA

Przemysław Słowiński, Krzysztof K. Słowiński, „Nikola Tesla. Władca piorunów”, Fronda, 2018.



MYŚLISZ O TYM, BY ZOSTAĆ ŻOŁNIERZEM WOJSKA POLSKIEGO?

Zacznij od służby przygotowawczej!

Jeśli chcesz połączyć pracę z pasją i myślisz o tym, by zostać żołnierzem zawodowym, zacznij od służby przygotowawczej, której odbycie jest jednym z warunków wstąpienia w szeregi Wojska Polskiego.

Nie odkładaj swoich marzeń na później i już dzisiaj złóż wniosek w Wojskowej Komendzie Uzupełnień we Wrocławiu, która prowadzi rekrutację na III turnus służby przygotowawczej w 2018 roku, pełnionej na potrzeby korpusu szeregowych.

Szkolenie rozpoczyna się we wrześniu 2018 roku, ale wnioski przyjmowane są już teraz.

W ramach służby przygotowawczej pełnionej na potrzeby korpusu szeregowych, która trwa niepełne cztery miesiące, oprócz uposażenia podstawowego, zakwaterowania, żywienia, a także umundurowania dostaniesz zwrot kosztów dojazdu do miejsca, gdzie będziesz odbywać służbę.

Więcej informacji o naborze i specyfice służby przygotowawczej uzyskasz pod numerami telefonów: **261 656 141 i 261 656 155.**

Możesz również wysłać SMS o treści: PRZYGOTOWAWCZA, na numer tel.: **723 694 378**, a specjaliści z WKU oddzwonią do Ciebie.*

*Opłata za SMS zgodna z taryfą operatora.



ANDRZEJ
FĄFARA

Czołgowa wizyta



Pięćdziesiąt lat temu, a dokładnie 21 sierpnia 1968 roku, udzieliliśmy braciom Czechom i Słowakom przyjacielskiej pomocy i wprowadziliśmy swoje wojska na ich terytorium. Sami poprosili, a sąsiadom się nie odmawia. To był podstawowy argument ówczesnej propagandy komunistycznej, rozgłaszany na arenie międzynarodowej.

Idąc tropem tej logiki, należałoby sądzić, że Czesi i Słowacy za żadne skarby nie chcieli w swoim wspólnym kraju reform gospodarczych i społecznych oraz stanowczo odrzucali polityczną liberalizację. Chcieli większego zamordyzmu i bezwzględniejszego zwierzchnictwa Kremla. W tamtych czasach nikt się jednak logiką zanadto nie przejmował. Liczyły się „wspólny internacjonalistyczny obowiązek”, a także „ochrona wspólnych zdobyczy”. A skoro tak, to Praską Wiosnę trzeba było zdusić siłą, by zaraz nie objęła innych państw socjalistycznej wspólnoty.

Nasze wojska w sile 26 tys. przekroczyły granicę od strony południowego zachodu i ruszyły w kierunku Hradca Králové. Z polskiego przejścia w Lubawce jest do Pragi niespełna 180 km. Polacy, którzy mieli rozbrajać czechosłowackie oddziały w północno-zachodniej części kraju, stanowili oczywiście drobny ułamek sił interwencyjnych. Rosjanie weszli na terytorium Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej w liczbie kilkuset tysięcy. Ilu dokładnie ich było, nie wiadomo, gdyż nie ma wiarygodnych danych. Wsparcie Bułgarów i Węgrów było porównywalne z polskim. Enerdowcy nie przekroczyli granicy, ale byli w pogotowiu. Zdecydowanie wyłamali się Rumuni, którzy nie dość, że nie uczestniczyli w operacji, to jeszcze protestowali przeciwko zbrojnej ingerencji Układu Warszawskiego, do którego sami należeli.

My, niestety, wzięliśmy w tym udział. Najgorszym wyjściem jest teraz przemilczanie lub bagatelizowanie znaczenia oraz rozmiaru tej czołgowej wizyty z sierpnia 1968 roku. W 2009 roku wszedł na ekrany film pod tytułem „Operacja Dunaj” o przygodach polskich żołnierzy w Czechosłowacji. Film ma wydźwięk komediowy, polski czołg wbija się lufą w czeską karczmę i zostaje unieruchomiony. Jego załoga nawiązuje sympatyczne relacje z mieszkańcami. Nic dramatycznego się nie dzieje. Nie ma Praskiej Wiosny, nie ma liberalnych postulatów, nie ma sowieckich spadochroniarzy w Pradze. Są za to zabawne relacje polsko-czeskie. Interwencja wojsk Układu Warszawskiego przed 50 laty przesądziła o losach Praskiej Wiosny. W Czechosłowacji zaostrzono cenzurę, rozwiązano wszystkie niezależne organizacje. Do następnego zrywu wolnościowego w tej części Europy doszło dopiero po 12 latach. Było to w Polsce, na Wybrzeżu, w 1980 roku... ■



HISTORIA

Polska Zbrojna

NOWY MAGAZYN

O TRADYCJI I CHWALE POLSKIEGO ORĘŻA



**JUŻ
W SPRZEDAŻY
POCZTA POLSKA
SALONY EMPIK**

**ZAMÓW PRENUMERATĘ
TEL. +48 261 840 400**

WWW.POLSKA-ZBROJNA.PL

NASZA WIEDZA TO TWOJA STRATEGICZNA PRZEWAGA



przykład

System RunFlat - specjalistyczne wkładki polimerowe mocowane do obręczy/felgi kół wewnątrz opony. W przypadku przebicia opony wkładki umożliwiają kierowcy utrzymanie kontroli nad prowadzonym pojazdem i kontynuowanie bezpiecznej jazdy z jedną lub wieloma uszkodzonymi oponami.

P jak PROFESJONALIZM.

Posiadamy wieloletnie doświadczenie w dostarczaniu specjalistycznych rozwiązań dla wojska i służb mundurowych. Zaufanie w relacjach z naszymi partnerami budujemy podczas realizacji wspólnych projektów. Oferujemy doradztwo i dostarczamy rozwiązania, które powstały w wyniku wniosków wyciągniętych z realnych doświadczeń bojowych. Dbamy o jak najwyższą jakość całego procesu organizacyjnego. Nasze najwyższe standardy zarządzania jakością zostały potwierdzone certyfikatami i opiniami partnerów, z którymi mamy przyjemność ściśle współpracować: Apexo, Deschamps, Milfoam, MSA, iXblue, Kongsberg Target System, LigNex1, LTC, Metravib, Olympus, Opics Trade, RunFlat, Sevotech, Téléflow i innych.


PAGACZ
DEFENCE GROUP