

Ireneusz Bieniecki

Samoloty i śmigłowce Wojsk Ochrony Pogranicza w ochronie polskiej granicy morskiej w latach 1958-1991

Słupskie Studia Historyczne 13, 111-133

2007

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

IRENEUSZ BIENIECKI

GDYNIA

SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE
WOJSK OCHRONY POGRANICZA W OCHRONIE
POLSKIEJ GRANICY MORSKIEJ W LATACH 1958-1991

Wojska Ochrony Pogranicza (WOP) utworzono 13.09.1945 r., jednak przez pierwszych kilkanaście lat funkcjonowania nie miały one w swojej strukturze organizacyjnej pododdziałów lotnictwa. Żołnierze tej formacji w niełatwych warunkach realizowali swoje zadania na granicach lądowych (północno-wschodniej, południowej i zachodniej) i na granicy morskiej. Właśnie specyfika Wybrzeża spowodowała, że w wielotyśięcnej grupie żołnierzy z zielonymi otokami znaleźli się również lotnicy.

Potrzebę wykorzystania lotnictwa do działań związanych z poszukiwaniem statków i kutrów rybackich widział już w końcu lat czterdziestych kmr por. Roman Somnicki. Tenże oficer, pełniący do 1939 r. służbę w polskiej Marynarce Wojennej, już w latach II Rzeczypospolitej miał możliwość poznania zagadnień związanych ze współpracą lotnictwa z jednostkami pływającymi MW (m.in. we Flocie i Flotylli Rzecznej MW na Polesiu). I chociaż w końcu lat czterdziestych nie było jeszcze warunków do praktycznej realizacji tych propozycji, to jednak do tego tematu powrócono po kilku latach.

W 1956 r. dowództwo WOP zaczęło ponownie rozpatrywać sprawę wykorzystania samolotów do patrolowania wybrzeża morskiego. Podjęto nawet pewne działania. Na podstawie zarządzenia organizacyjnego (nr 13/WW) dowódca Wojsk Wewnętrznych (WW) gen. bryg. Julian Hibner polecił dowódcy WOP, aby ten przyjął do 1.10.1956 r. od dowódcy Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego (KBW) Samodzielną Eskadrę Lotniczą Łączności KBW. Do realizacji tego przedsięwzięcia również nie doszło, ponieważ nowo mianowany dowódca WW gen. bryg. Waław Komar anulował wcześniejsze decyzje w tej sprawie.

Kolejne czynności zmierzające do powołania pododdziału lotnictwa podjęto w połowie 1957 r. W tym okresie dowództwo WOP zdecydowało o czasowym wydzieleniu z eskadry KBW klucza samolotów t. PO-2 wraz z personelem latającym i obsługą techniczną. W kwietniu samoloty te przebazowano na lotnisko w Szczecinie-Dąbiu, z operacyjnym podporządkowaniem dowódcy 12 Brygady WOP (m.p. Szcze-

cin). Dowódca tej jednostki miał z dniem 1.05.1957 r. zorganizować służbę klucza lotniczego, z planem wykorzystania samolotów w rejonie działalności 12 Brygady WOP i 15 Brygady WOP (m.p. Koszalin).

Początkowo klucz samolotów przeznaczono do wykonywania planowych i doraźnych zadań związanych z ochroną granicy lądowej i morskiej. Miał on współdziałać ze służbą liniową strażnic nadmorskich oraz jednostkami pływającymi WOP. W ciągu dnia samoloty zamierzano wykorzystywać do:

- planowych lotów patrolowo-rozpoznawczych mających na celu rozpoznanie sytuacji operacyjnej koło Szczecina, na Zalewie Szczecińskim, pomiędzy Odrą a granicą państwa oraz w pasie wód terytorialnych,
- doraźnych lotów rozpoznawczych nad morzem na odległość do 40 km od brzegu w celu: odszukania jednostek pływających, współdziałania z okrętami WOP i zmuszenia jednostek pływających do powrotu do portu, prowadzenia działań operacyjnych za przestępcami na granicy lądowej.

Przewidywano, że czas trwania jednego lotu będzie wynosił do 5 godzin, a dopuszczalny zasięg lotu do 200 km¹.

Samodzielny i niezależny pododdział lotnictwa w WOP utworzono w drugiej połowie lat pięćdziesiątych. W dziejach formacji był to jedyny pododdział tego rodzaju. Samodzielną Eskadrę Lotnictwa Rozpoznawczego WOP (SELRWOP) powołano 1.10.1958 r. na podstawie zarządzenia ministra spraw wewnętrznych (nr 208/58) z 13.06.1958 roku². Formowanie eskadry rozpoczęto w listopadzie 1958 r., a pierwszy samolot t. Jak-12 pododdział ten otrzymał 30.12.1958 r. Kadre powołano w porozumieniu z dowództwem Wojsk Lotniczych (WL), z różnych jednostek tej formacji, a następnie przeszkolono ją w lotach nad morzem³.

Eskadra była przeznaczona do patrolowania wybrzeża morskiego i wód terytorialnych na niskich wysokościach. Do podstawowych zadań pilotów należało:

- prowadzenie obserwacji z powietrza,
- wykonywanie lotów demonstracyjnych, mających odstraszyć potencjalnych sprawców nielegalnych przekroczeń granicy (npg),
- naprowadzanie okrętów pogranicza (OP) na wzbudzające podejrzenia obiekty pływające.

Pierwszym miejscem bazowania eskadry było lotnisko Polskich Linii Lotniczych LOT i Aeroklubu Szczecińskiego w Szczecinie-Dąbiu. Od jesieni 1958 r. do listopada 1959 r. personel tego pododdziału uczestniczył w szkoleniach i zapoznawał się z nowym sprzętem i zadaniami, które wkrótce miał wykonywać.

W skład eskadry początkowo wchodziły następujące pododdziały:

- pierwszy klucz lotniczy – samoloty t. Jak-12, dowódca por. R. Kosiński,

¹ G. Goryński, *Koncepcje wykorzystania lotnictwa do ochrony granicy morskiej Polski na przykładzie Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Rozpoznawczego WOP*, Biuletyn Problemy Ochrony Granic CS SG w Kętrzynie 1998, nr 7, s. 7-34.

² H. Dominiczak, *Zarys historii Wojsk Ochrony Pogranicza*, Warszawa 1985, s. 120; Archiwum MW w Gdyni (dalej: AMW), Akta MBOP, sygn. nr 3961/91, t. 4, Rozkaz dowódcy MBOP nr 99 z 10.10.1968 r., s. 1.

³ CAW w Warszawie, Dzieło II, t. XIV, s. 30.

- drugi klucz lotniczy – samoloty t. Jak-12, dowódca por. W. Dulat,
- trzeci klucz lotniczy – samoloty t. AN-2, dowódca por. T. Doburzycki,
- czwarty klucz lotniczy – śmigłowce t. SM-1, dowódca por. M. Panek.

W roku 1960 eskadra liczyła 275 oficerów, podoficerów i szeregowych oraz kilku pracowników cywilnych. Na swoim wyposażeniu posiadała ogółem 21 samolotów i śmigłowców (tab. 1).

Tabela 1

Samoloty i śmigłowce SELRWOP w 1960 r.

Pododdziały SELRWOP	Typ samolotu/śmigłowca	Liczba
1 Klucz samolotów	Jak-12	4
2 Klucz samolotów	Jak-12	4
3 Klucz samolotów	AN-2	4
4 Klucz śmigłowców	SM-1	9
Razem		21

Źródło: CAW w Warszawie, Dzieło II, t. XIV, s. 30

Wiosną 1960 r. SELRWOP osiągnęła pełną gotowość bojową. Odtąd jej piloci wykonywali zadania w ochronie granicy morskiej na rzecz Pomorskiej, Bałtyckiej i Kaszubskiej Brygady WOP (PBWOP, BBWOP, KBWOP). Wkrótce też zorganizowano dwa lądowiska polowe w Dziwnowie oraz w Darłowie, a w dniu 15.05.1960 r. ze Szczecina-Dąbie przebazowano na nie klucz samolotów Jak-12 (do Darłowa) i klucz śmigłowców SM-1 (do Dziwnowa). Klucz samolotów z lądowiska w Darłowie wykonywał loty na korzyść BBWOP i KBWOP (m.p. Koszalin i Gdańsk), natomiast klucz śmigłowców z Dziwnowa na korzyść PBWOP (m. p. Szczecin). W dniu święta WOP (10.06.1960 r.) piloci SELRWOP wykonali pierwszy lot w ochronie granicy morskiej⁴.

Ze względu na skrajne położenie lotniska w Szczecinie-Dąbiu w stosunku do odcinka granicy morskiej w 1960 r. eskadrę przebazowano na lotnisko w Wicku Morskim. Obiekty lotniskowe – łącznie z budynkami koszarowymi i gospodarczymi – były w nie najlepszym stanie technicznym. Na skutek znacznego zużycia zostały opuszczone przez poprzednich użytkowników. Były to budynki typu barakowego, o konstrukcji drewnianej, zbudowane w 1946 r. Przy dużych nakładach finansowych przywrócono im zdolność użytkową i przystosowano do zlokalizowania eskadry na tym terenie. Pomimo przeprowadzonych remontów i adaptacji, obiekty te nadal traktowano jako prowizoryczne. W następnych latach problem inwestycji w eskadrze zamierzano rozwiązać kompleksowo⁵.

⁴ T. Górski, *Zarys tradycji Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza*, Gdańsk 1981, s. 32-36.

⁵ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 114, Notatka służbowa dowódcy MBOP z 5.07.1969 r., s. 7.

Początkowo lądowiska polowe w Dziwnowie i Darłowie utrzymywano tylko w miesiącach letnich. Było to uwarunkowane wzmożonym ruchem turystycznym i sprzyjającymi warunkami do przekraczania granicy morskiej w tym okresie. Wkrótce jednak (jesienią 1960 r.) oba lądowiska polowe zostały zlikwidowane (we wrześniu w Darłowie, a w listopadzie w Dziwnowie).

Po trzech latach działalności eskadry, w roku 1963 zmieniono jej organizację. Podstawę do zmian organizacyjnych stanowiły wnioski z kontroli przeprowadzonej przez komisję Inspektoratu Lotnictwa. Proponowane zmiany miały na celu poprawę funkcjonowania, w tym m.in. bardziej racjonalne wykorzystanie sprzętu bojowego, zapewnienie poprawy poziomu szkolenia personelu latającego i technicznego oraz zwiększenie dyscypliny bezpieczeństwa lotów. W tym celu wprowadzono nową organizację SELRWOP. Powstały:

- dwa klucze dalekiego rozpoznania: samoloty t. Li-2, AN-2, AN-2M i klucz śmigłowców t. SM-1, stacjonujące w Wicku Morskim – były całkowicie podporządkowane 15 BBWOP w Koszalinie,
- klucz bliskiego rozpoznania dysponujący samolotami t. Jak-12, który bazował na lotnisku w Gdańsku Wrzeszczu i był podporządkowany operacyjnie dowódcy 16 KBWOP.

W nowym etapie, zgodnie z poleceniem dowódcy WOP, zamierzano dodatkowo uwzględnić następujące stanowiska:

- zespół kierowania lotami,
- pomocnika szefa sztabu ds. operac.- szkol., lekarza i sekretarza POP,
- zespół konserwacji lotniska,
- niezbędną liczbę obsługi technicznej sprzętu pozostającego w eksploatacji i konserwacji.

Będąc na wyposażeniu eskadry samoloty t. AN-2 i Li-2 wykonywały loty nad morzem od styku granicy PRL z NRD do styku granicy PRL z ZSRR. Samoloty t. Jak-12 wykonywały loty na odległość do 20 km w głąb morza, natomiast śmigłowce na odległość widzialności linii brzegowej⁶.

Na początku 1965 r. wykorzystanie Klucza Lotnictwa Rozpoznawczego WOP z Gdańska do zadań związanych z ochroną granicy było jednak minimalne. Dopiero w marcu i kwietniu samoloty eksploatowano intensywniej do rozpoznawania jednostek pływających na wodach Zatoki Gdańskiej. W tych dwóch miesiącach samoloty wykonały 23 loty o łącznym czasie 29,5 godziny⁷.

W organizacji SELRWOP w sierpniu 1965 r. występowały następujące komórki organizacyjne i pododdziały:

- sztab,
- sekcja polityczna,

⁶ ASG w Szczecinie (dalej: ASG), Akta Oddziału Org.-Mob. DWOP, sygn. nr 1611/74, Rozkaz dowódcy WOP nr 120/WOP z 17.07.1963 r., s. 1-3; CAW, Dzieło II, t. XIV, s. 31-32.

⁷ ASG, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 140, Ocena sytuacji operacyjnej oraz projekt wytycznych do organizacji służby granicznej w KBWOP na okres wiosenno-letni 1965 r. nr 1363 z 21.04.1965 r., s. 2.

- kwatermistrzostwo,
- sekcja samochodowa,
- dwa klucze w Wicku Morskim,
- klucz w Gdańsku⁸.

W połowie lat sześćdziesiątych nastąpiły istotne zmiany organizacyjne i strukturalne w jednostkach wykonujących zadania związane z ochroną polskich granic, w tym również granicy morskiej. Z dniem 1.07.1965 r. WOP podporządkowano pod względem operacyjnym Ministerstwu Obrony Narodowej (MON) a 1.01.1966 r. pod względem gospodarczym⁹.

Rozkaz dowódcy Marynarki Wojennej nr 70 z 19.11.1965 r. nakazywał przyjąć z dniem 1.01.1966 r. według kompetencji na wszelkiego rodzaju zaopatrzenie następujące pododdziały: SELRWOP, Szefostwo Służby Morskiej WOP, trzy Dywizjony OP oraz Szkołę Specjalistów Morskich WOP (SSMWOP)¹⁰.

Samoloty i śmigłowce eskadry wykorzystywano zamiennie na poszczególnych odcinkach granicy morskiej, np. w końcu 1965 r. sztab KBWOP przewidywał dwa zasadnicze rejony do działalności lotnictwa na rzecz ochrony granicy, we współdziałaniu z pododdziałami lądowymi WOP i jednostkami pływającymi dywizjonu OP:

- w rejonie Zatoki Gdańskiej do doraźnego patrolowania w dzień w warunkach jesienno-zimowych wód terytorialnych w związku z częstymi przypadkami naruszania ich przez obce jednostki rybackie oraz do identyfikacji celów wykrytych przez wzrokowo-techniczną obserwację brzegową,
- na pozostałym odcinku również do identyfikowania celów pływających, naprowadzania na nie OP oraz rozpoznawania wód przybrzeżnych.

Przewidywano także udział samolotów w działaniach granicznych, podczas których miały one wykrywać, rozpoznawać i naprowadzać na cel OP¹¹.

Do realizacji zadań patrolowych i rozpoznawczych zamierzano wykorzystać jeden śmigłowiec z klucza w Gdańsku (pełniący służbę w gotowości 1 godz.), a z chwilą przydzielenia również samoloty t. AN¹².

W połowie lat sześćdziesiątych eskadra lotnicza WOP otrzymała dwa kolejne wodnosamoloty. W związku z powyższym realna stała się sprawa reorganizacji klucza WOP w Gdańsku. Zgodnie z założoną korektą etatu eskadry, w skład klucza w Gdańsku miały wchodzić 2 wodnosamoloty i 1 śmigłowiec¹³.

⁸ ASG, Akta Wydziału Org.-Ewidenc. Szefostwa WOP, sygn. nr 1836, t. 6, Schemat organizacyjny WOP z 7.08.1965 r.

⁹ H. Dominiczak, *Powstanie i rozwój organizacyjny Wojsk Ochrony Pogranicza w latach 1945-1983*, Studia z Dziejów Organów Resortu Spraw Wewnętrznych 1984, z. 5, s. 60-61.

¹⁰ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 3, Rozkaz dowódcy MW nr 70/DMW z 19.11.1965 r. w sprawie przyjęcia na zaopatrzenie jednostek służby morskiej WOP, s. 1-4.

¹¹ ASG, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 140, Meldunek szefa sztabu KBWOP ppłk. J. Nikiforowa dotyczący zadań SELRWOP nr 4517 z 13.11.1965 r., s. 1.

¹² ASG w Szczecinie, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 138, Rozkaz dowódcy KBWOP nr 125 z 26.11.1965 r. w sprawie służby w ochronie granicy państwowej na okres jesienno-zimowy 1965/1966, s. 2.

¹³ ASG, Akta KBWOP, sygn. nr 1627, t. 141, Pismo szefa sztabu WOP płk. B. Wąsowskiego do dowódcy KBWOP nr 982 z 27.12.1965 r.

Z początkiem marca 1966 r. ukazał się kolejny rozkaz dowódcy MW polecający przyjąć na zaopatrzenie przez komendanta Portu Wojennego w Gdańsku – w zakresie służby mundurowej, żywnościowej i finansowej – Klucz Bliskiego Rozpoznania SELRWOP z miejscem postoju w Gdańsku Wrzeszczu. W tym czasie etatowy stan klucza wynosił 24 żołnierzy i 4 pracowników cywilnych (etat nr 394/4 – SELRWOP)¹⁴.

Na początku 1966 r. w związku ze zmianą wyposażenia klucza w Gdańsku samolotów t. Jak-12 na t. AN-2M oraz realizacją zadań związanych z pełnieniem 24-godzinnych dyżurów operacyjnych w okresie letnim zaszła konieczność uzupełnienia stanu etatowego klucza oraz obsadzenia etatów odpowiednim personelem.

Do tego czasu klucz w Gdańsku pełnił służbę (dyżury) na samolotach t. Jak-12, gdzie w skład załogi wchodził tylko jeden pilot. Wyposażenie klucza w samoloty t. AN-2M spowodowało konieczność zwiększenia liczby personelu w tym pododdziale, bowiem obsługa tego samolotu składała się z czterech osób (pilot, nawigator lub drugi pilot, mechanik pokładowy oraz radiotelegrafista pokładowy). W związku z tym do zapewnienia normalnej działalności klucza i 24-godzinnych dyżurów operacyjnych personel latający powinien liczyć ogółem 14 osób, w tym:

- dowódca klucza i technik klucza (2 osoby),
- 3 kompletne załogi czteroosobowe do zmian na dyżurach (12 osób).

Zgodnie z poprawkami etatowymi wprowadzonymi do tego czasu w etacie klucza występowało zaledwie 9 osób personelu, w tym:

- dowódca klucza,
- technik klucza,
- 1 kompletna załoga (4 osoby),
- 1 starszy pilot,
- 1 pilot-nawigator,
- 1 radiotelegrafista.

Przy takim ukompletowaniu personelu oceniano, że klucz w Gdańsku nie będzie w stanie wykonać stojących przed nim zadań. Również ELRWOP po częściowym uzupełnieniu personelu klucza nie była w stanie oddelegować doraźnie do Gdańska więcej członków personelu latającego¹⁵.

W tym samym czasie (21.03.1966 r.) międzyresortowa komisja specjalistyczna ds. lotnictwa i jednostek pływających stwierdziła, że w SELRWOP występowała nadwyżka sprzętu: 4 samoloty, 6 śmigłowców, 1 samochód warsztatowy, a także brak kompletu polowego warsztatu lotniczego t. PWL-2¹⁶.

¹⁴ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 3, Wyciąg z rozkazu dowódcy MW nr 14/Org. z 5.03.1966 r., s. 1. Do przekazania mienia jednostek służby morskiej i SELRWOP, które przeszły na zaopatrzenie gospodarcze MW, powołano komisje zdawcze. Ich przewodniczącymi zostali: w służbie morskiej WOP – zastępca szefa WOP ds. morskich kmdr Henryk Romanek, a w SELRWOP – płk Czesław Stopiński (dowódca 15. Bałtyckiej Brygady WOP); zob.: tamże, Zarządzenie szefa WOP nr 5/WOP z 3.02.1966 r.

¹⁵ ASG, Akta KBWOP, sygn. nr 1628, t. 55, Pismo dowódcy SELRWOP do szefa WOP nr 312 z 26.04.1966 r., s. 1-2.

¹⁶ AMW, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELRWOP z lutego 1967 r.; zob. też: I. Bieniecki,

Wykonując rozkaz Głównego Inspektora Obrony Terytorialnej Kraju (nr 2/GIOT z 23.01.1967 r.), w dniach 22-27.02.1967 r. dokonano komisyjnego przekazania SELRWOP (tab. 2) z 15 BBWOP (Koszalin) do 6 BOP (w Gdańsku), późniejszej Morskiej Brygady Okrętów Pogranicza (MBOP)¹⁷.

Tabela 2

Stan osobowy SELRWOP w lutym 1967 r.

Grupa osobowa	Liczba	Odsetek personelu w stosunku do całego składu eskadry
Oficerowie	42	16
Podoficerowie zawodowi	25	9
Podoficerowie nadterminowi	6	2
Podoficerowie służby zasadniczej	7	3
Marynarze	185	70
Razem	265	100

Źródło: AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELRWOP z lutego 1967 r.

W tym czasie w skład dowództwa tego pododdziału wchodziły następujące osoby funkcyjne: dowódca – kmr ppor. pil. Ryszard Mierzwiński, zastępca dowódcy ds. polit. – kmr ppor. Czesław Dudko, szef sztabu – kpt. pil. Zbigniew Dobużyński. Etatowy aparat partyjno-polityczny eskadry składał się z: zastępcy dowódcy ds. polit., instruktora polit., sekretarza podstawowej organizacji partyjnej i kierownika klubu (etat podoficerski).

Marynarze służby czynnej znajdowali się organizacyjnie w następujących pododdziałach SELRWOP: plutonie wartowniczym, łączności, samochodowym, obsługi technicznej (mechaników) i kluczu samolotów w Gdańsku. Byli najliczniejszą grupą osobową (70%) całej eskadry. Oficerowie stanowili 16% całego personelu. Połowa z nich (21 osób) należała do personelu latającego (piloci i nawigatorzy)¹⁸.

Celem usprawnienia wykorzystania lotnictwa w ochronie granicy morskiej oraz należytego wykonania zadań przez SELRWOP z dniem 1.03.1967 r. pododdział ten podporządkowano zastępcy szefa WOP ds. morskich. Jednocześnie ustalono, że szkolenie specjalistów dla potrzeb eskadry będą prowadziły ośrodki szkolenia WL, a zaopatrzenie materiałowe, ogólnowojskowe oraz w zakresie wszystkich rodzajów

Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego Wojsk Ochrony Pogranicza (1958-1970), Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej 1999, cz. 1, nr 4, s. 93-97 i cz. 2, nr 6, s. 81-85.

¹⁷ AMW, t. 55, Protokół przyjęcia-przekazania SELRWOP z lutego 1967 r.; zob. też: I. Bieniecki, *Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego...*

¹⁸ AMW, t. 55, s. 1-3.

uzbrojenia i sprzętu technicznego morskiego i lotniczego będzie się odbywało poprzez odpowiednie szefostwa i służby MW¹⁹.

W pierwszej połowie 1967 r. do podstawowych form działalności załóg samolotów i śmigłowców SELRWOP należało:

- rozpoznawanie wzrokowe obiektów pływających,
- naprowadzanie okrętów patrolowych na cele,
- wykonywanie lotów patrolowo-rozpoznawczych mających na celu sprawdzenie określonego akwenu morza lub okrętów²⁰.

Na przykład 6.04.1967 r. na polecenie oficera operacyjnego szefostwa lotnictwa MW na samolocie typu t. AN-2 wystartował z lotniska w Wicku Morskim kpt. Bazyli Jewdokin z zadaniem poszukiwania trałowca bandery duńskiej w rejonie od Łeby do m. Jarosławca, 20 Mm w morzu. Po 10 minutach lotu rozpoznano ten okręt, o czym zameldowano służbie dyżurnej, a działania zakończono²¹. Tego rodzaju działania realizowano na mocy specjalnej instrukcji, zgodnie z którą do śledzenia okrętów NATO wykorzystywano w zasadzie okręty dyżurne lub grupy bojowe i samoloty MW oraz okręty i samoloty MBOP²².

Z dniem 1.06.1967 r. wprowadzono dla ELRWOP nowy etat (nr 6/492). W czasie czterech miesięcy (do 30.09.1967 r.) SELRWOP miała zostać przeformowana z etatu (nr 349/4) na ELRWOP, o stanie osobowym 294 żołnierzy i 10 pracowników cywilnych (etat nr 6/492). Miejsce postoju eskadry pozostało w Wicku Morskim²³.

Nadal do zasadniczych obowiązków eskadry WOP należało wykonywanie zadań operacyjnych, związanych z ochroną granicy morskiej. Jednocześnie celem maksymalnego skrócenia czasu przekazywania zadań wykonywania doraźnych lotów operacyjnych, wynikających z aktualnej sytuacji, dowódcy 12 PBWOP i 15 BBWOP (m.p. Szczecin i Koszalin) otrzymali polecenie przekazywania ich bezpośrednio do sztabu eskadry, natomiast dowódca 16 KBWOP (m.p. Gdańsk) przekazywał je bezpośrednio do klucza w Gdańsku. Loty operacyjne eskadra wykonywała według okresowego ich planu, opracowanego przez sztab MBOP, na podstawie zapotrzebowania zgłaszanego przez nadmorskie brygady WOP²⁴.

W roku 1967 przygotowano dla ELRWOP program inwestycyjny na lata 1971-1975, który podzielono na dwa okresy. Pierwszy etap obejmował najpilniejsze inwestycje, tj. budowę budynku koszarowego dla 240 marynarzy, kuchni i stołówki, garaże na 20 pojazdów, kotłowni i oczyszczalni ścieków. Orientacyjny koszt tych inwestycji oszacowano na ok. 12 mln zł. W dalszej kolejności zaplanowano realizację kolejnych inwestycji: zaplecza magazynowo-gospodarczego, budynku sztabowego i mieszkalnego dla kadry²⁵.

¹⁹ Tamże, t. 38, Rozkaz Głównego Inspektora Obrony terytorialnej nr 2/GIOT z 23.01.1967 r., s. 1-2.

²⁰ Tamże, t. 56, Sprawozdanie półroczne dowódcy ELRWOP kmdr. ppor. pil. R. Mierzwińskiego z wyszkolenia bojowego eskadry, s. 1-2.

²¹ Tamże, t. 43, Sprawozdanie operacyjne 6 Brygady Okrętów Pogranicza za kwiecień 1967 r., s. 1-5.

²² Tamże, t. 38, Instrukcja o prowadzeniu śledzenia okrętów NATO z 30.06.1967 r., s. 1.

²³ Tamże, t. 38, Zarządzenie szefa WOP nr 55/WOP z 10.07.1967 r., s. 1-2.

²⁴ Tamże, Zarządzenie szefa WOP nr 85/WOP z 30.10.1967 r., s. 1-2.

²⁵ Tamże, t. 114, Notatka służbowa dowódcy MBOP z 5.07.1969 r., s. 7.

W połowie sierpnia 1967 r., w związku z przekroczeniem posiadanego przydziału nalotów i wykorzystania go niezgodnie z przeznaczeniem, zabroniono pilotom eskadry wykonywania lotów łącznikowo-usługowych na samolotach i śmigłowcach. Powyższa sytuacja wynikała z faktu, że plan zamierzeń szefostwa WOP na 1967 r. określał limit i wykorzystanie godzin nalotu na samolotach t. AN-2 i śmigłowcach t. SM-1 w celach operacyjnych i łącznikowo-usługowych, związanych z ochroną granicy morskiej państwa, w liczbie 540 godz. dla wszystkich statków powietrznych.

Tabela 3

Wykorzystanie przydzielonych limitów nalotów dla ELRWOP w sierpniu 1967 r.

Lp.	Jednostka	Przydział godzin nalotów (w godz.)	Wykorzystanie godzin nalotów (w godz.)	Odsetek wykorzystania nalotów
1	12 PBWOP-Szczecin	80	13,37	17
2	15 BBWOP-Koszalin	145	71,23	49
3	16 KBWOP-Gdańsk	140	78,48	56
4	MBOP	25	45,19	180
5	ELRWOP	40	20,33	51
6	Szefostwo WOP	50	23,25	46
7	MW	-	31,00	-
8	Komenda Poligonu Ustka	-	10,08	-
9	Rezerwa Szefa WOP	60	61,27	102
Razem		540	354,20	66

Źródło: AMW, Akta MBOP, sygn. nr 354/75, t. 55, Pismo z Szefostwa WOP do dowódcy MBOP z 14.08.1967 r.

Z tabeli 3 wynika, że chociaż z całego czasu nalotów wykorzystano zaledwie 66% (354 godz.), to jednak w związku z przekroczeniem limitu lotów rezerwy szefa WOP (na rzecz MBOP, MW i Komendy Poligonu w Ustce) zabroniono dalszego wykonywania lotów łącznikowo-usługowych (bez zgody szefa WOP) ponad przydzieloną liczbę godzin. Wyjątek stanowiły loty w ramach akcji ratowniczych na morzu. Jednocześnie polecono, aby loty usługowe na rzecz Komendy Poligonu w Ustce odbywać w ramach lotów szkolnych²⁶.

Planowe loty operacyjne eskadra wykonywała według okresowego planu tych lotów, opracowanego przez sztab MBOP, na podstawie zapotrzebowania przekazywanego przez sztaby 12, 15 i 16 Brygady WOP. Loty szkolne dowódca organizował zgodnie z Regulaminem Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym (RWL-66),

²⁶ Tamże, t. 55, Pismo z szefostwa WOP do dowódcy MBOP z 14.08.1967 r.

natomiast loty usługowe eskadra wykonywała tylko w ramach limitów przydzielonych dla poszczególnych brygad. Wśród zadań zleconych eskadrze do wykonywania pierwszeństwo miały loty operacyjne, związane bezpośrednio z ochroną granicy morskiej. Trzeba podkreślić, iż dowódca brygady WOP, na rzecz której samolot lub śmigłowiec wykonywał zadania operacyjne, mógł zezwolić podległym żołnierzom na przebywanie w czasie lotu na jego pokładzie w celu wykonania określonych czynności obserwacyjno-rozpoznawczych²⁷.

W roku 1967 w wytycznych do organizacji ochrony morskiej granicy państwowej w rejonie Zatoki Gdańskiej dla samolotów i śmigłowców klucza WOP w Gdańsku, znajdującego się w operacyjnej podległości KBWOP, określono następujące zadania:

- wykonywanie w zależności od potrzeb i sytuacji operacyjnej lotów rozpoznawczych w rejonie Zatoki Gdańskiej przed nastaniem zmroku i w godzinach rannych,
- patrolowanie akwenu morza na wysokości stacji r/lok. w wypadku zaistnienia zakłóceń w ich pracy,
- wykonywanie operacyjnych zadań interwencyjnych,
- wykonywanie lotów w ramach ratownictwa na morzu²⁸.

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych w eskadrze wystąpiły problemy związane z odpowiednią ilością sprzętu lotniczego do ochrony granicy morskiej. Komisja z Szefostwa Lotnictwa MW, która w końcu 1967 r. sprawdzała inżynierskie zabezpieczenie sprzętu lotniczego w Wicku Morskim, postulowała przydzielenie ELRWOP: 4 samolotów t. AN-2 i 3 śmigłowców t. SM-1. Ponadto sugerowano wykonanie maskowania dla samolotów i śmigłowców oraz dla wodnosamolotów na wodzie²⁹.

Tabela 4

Charakter lotów wykonywanych przez pilotów ELRWOP w I półroczu 1967 i 1968 r.

Rodzaj lotów	I półrocze 1967 r.		I półrocze 1968 r.	
	Liczba godz.	Odsetek	Liczba godz.	Odsetek
Operacyjne	87	17,5	101	12,7
Szkolne	277	55,7	549	69,1
Usługowe	133	26,8	145	18,2
Ogółem	497	100,0	795	100,0

Źródło: AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 79, Informacja o stanie gotowości bojowej i operacyjnej działalności MBOP za I półrocze 1968 r. z 4.09.1968 r., s. 10

²⁷ Tamże, t. 38, Zarządzenie szefa WOP nr 85 z 30.10.1967 r. w sprawie zasad wykorzystywania samolotów i śmigłowców ELRWOP, s. 1-2.

²⁸ Tamże, Wytyczne organizacji ochrony morskiej granicy państwowej w rejonie Zatoki Gdańskiej z 5.09.1967 r., s. 5-6.

²⁹ Tamże, t. 79, Protokół z 14.12.1967 r. w sprawie inżynierskiego zabezpieczenia sprzętu lotniczego w obiekcie Wicko Morskie.

W latach 1967-1968 w ELRWOP nastąpił znaczny wzrost liczby lotów: z 497 godzin (w I półroczu 1967 r.) do 795 (w I półroczu 1968 r.), czyli nastąpił wzrost o 60% (298 godzin). W obu okresach przeważały loty szkolne, które stanowiły ponad połowę wszystkich lotów (tab. 4).

Z dniem 1.03.1968 r. całe lotnictwo WOP podporządkowano dowódcy MBOP, a pod względem kwatremistrzowskim – dowódcy MW. Zmieniła się też nazwa tego pododdziału, bowiem odtąd funkcjonował on jako Eskadra Lotnictwa Rozpoznawczego WOP (ELRWOP). Zmiany te nie pomogły jednak w rozwiązaniu problemów codziennego życia eskadry. Dowódca MBOP (w piśmie z 17.02.1968 r.) informował szefa WOP gen. bryg. Mieczysława Dębickiego o braku pilotów i kierowców w ELRWOP. Ze względu na niedobory personelu sprzęt znajdujący się na wyposażeniu pododdziału był wykorzystywany w ograniczonym zakresie. W tym czasie zamiast 4 śmigłowców (SM-1) w gotowości bojowej znajdował się tylko 1 (na pozostałe brak było etatowych pilotów). Do obsługi samolotów (AN-2) brakowało ogółem 3 pilotów. Natomiast spośród 46 samochodów znajdujących się na wyposażeniu ELRWOP aż 8 nie było eksploatowanych ze względu na brak kierowców (17%)³⁰.

Taki stan rzeczy potwierdziła również komisja kontrolująca eskadrę 1.03.1968 r. Podczas kontroli alarmu bojowego w ELRWOP stwierdzono, iż na 4 samoloty t. AN-2 sprawny był tylko 1, natomiast 2 śmigłowce (bez klucza w Gdańsku) stały w konserwacji ze względu na brak etatowych obsad. Na ogłoszony alarm przybyło do koszar 78% kadry. Załoga dyżurna (zgodnie z gotowością nr 3) znajdowała się w swoich domach w Darłowie, jednak gotowość do lotu osiągnęła dopiero po 2 godzinach (zamiast po 1 godzinie)³¹.

W pierwszej połowie 1968 r. planowane w ELRWOP ćwiczenia zrealizowano w 97%, natomiast naloty tylko w 89%. Niższy odsetek zrealizowanych zadań w naloce wynikał z tego, że nie wliczano do nich nalotu ćwiczeń, który realizowano w ramach lotów usługowo-operacyjnych (tab. 5).

Tabela 5

Wykonanie zadań w naloce i ćwiczeniach w ELRWOP w I połowie 1968 r.

Typ samolotu – śmigłowca	Nalot			Ćwiczenia		
	Planowany w godz.	Wykonany w godz.	Odsetek wykonania	Planowany w godz.	Wykonany w godz.	Odsetek wykonania
AN-2	401,42	356,43	89,0	833	807	96,9
SM-1	33,10	15,03	45,4	66	35	53,0

Źródło: Archiwum MW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 89, Protokół z półrocznej kontroli ELRWOP komisji Szefostwa Lotnictwa MW odbytej w dniach 4.07.1968 r., s. 1-2. Ponadto eskadra wykonała 209 godzin nalotu operacyjno-usługowego

³⁰ Tamże, Pismo dowódcy MBOP do szefa WOP z 17.02.1968 r.

³¹ Tamże, Notatka służbowa z przeprowadzonej kontroli gotowości bojowej ELRWOP, s. 1-5.

Komisja z MBOP, która w lipcu 1968 r. kontrolowała działalność ELRWOP, stwierdziła, że: „Eskadra wykonuje loty operacyjne w ochronie granicy na korzyść nadmorskich brygad WOP. Loty tego rodzaju do miesiąca lipca miały charakter interwencyjny za wyjątkiem klucza we Wrzeszczu, który wykonywał loty wg planu Kaszubskiej Brygady WOP. Od miesiąca lipca loty operacyjne wykonywane są zgodnie z planem lotów opracowanym i zatwierdzonym przez MBOP”³².

Podczas zarządzanego alarmu komisja sprawdziła w eskadrze następujący sprzęt lotniczy: 1 samolot t. AN-2M sprawny, śmigłowiec t. SM-1 sprawny, 1 śmigłowiec t. SM-1 niesprawny. Ponadto stwierdzono, że śmigłowce nie miały wyszkolonych załóg. Nie lepiej było z pojazdami mechanicznymi eskadry. Na 39 pojazdów niesprawne były 4 samochody, 1 ciągnik i 1 motocykl, a 5 samochodów było wycofanym z eksploatacji (oczekiwały na spisanie z ewidencji). Z jednostek pływających eskadra dysponowała motorówkami t. „14” o numerach M-57 i M-72³³.

W połowie 1968 r. dowódca MBOP informował szefa lotnictwa MW o fatalnym stanie sprzętu lotniczego w ELRWOP. Pododdział w tym czasie dysponował 5 samolotami t. AN-2 i 3 śmigłowcami t. SM-1, z tego sprawne były tylko 2 samoloty i 2 śmigłowce. Zwrócono jednocześnie uwagę na braki personelu latającego, bowiem na posiadane 3 śmigłowce eskadra dysponowała tylko jedną wyszkoloną załogą, która równocześnie wykonywała loty na samolocie³⁴.

W piśmie do głównego inżyniera WL (z listopada 1968 r.) dowódca MBOP postulował przydział 4 samolotów t. AN-2M dla eskadry WOP. W tym czasie pododdział ten zamiast (stan etatowy) 6 samolotów posiadał tylko 3, z czego jeden po wylataniu 10 godzin miał być przekazany do remontu głównego. Praktycznie na każdym z lotnisk (Wicko Morskie i Gdańsk Wrzeszcz) znajdował się jeden samolot. Dowódca MBOP stwierdził, iż: „W wypadku defektu lub wykonywania prac na jednym z samolotów jedno z [...] lotnisk zostaje bez samolotu [...]. Przy tak małej ilości samolotów eskadra ma bardzo poważne trudności w wykonywaniu lotów szkoleniowych, jak również nie jest w stanie w pełni wywiązać się z postawionych przed nią zadań, tak w ochronie granicy morskiej państwa, jak i w pełnieniu dyżurów ratownictwa morskiego oraz lotów rozpoznawczych”³⁵.

W okresie 2.01-1.09.1968 r. ELRWOP wykonała ogółem 1098 lotów o łącznym czasie 800 godzin 17 minut. Przekroczono więc o kilkadziesiąt godzin czas lotów, bowiem planowany nalot na eskadrę wynosił 738 godzin i 9 minut (tab. 6).

Do końca lat sześćdziesiątych wyposażenie eskadry w samoloty i śmigłowce nie poprawiło. Chociaż na początku 1969 r. ELRWOP posiadała etatowo 6 samolotów, to jednak w rzeczywistości pododdział ten dysponował tylko 2 samolotami i 3 śmigłowcami t. SM-1. Jeden samolot bazował w Wicku Morskim, a drugi w Gdańsku. Nie pozwalało to na zaspokojenie potrzeb ochrony granicy, szkolenia lotniczego,

³² Tamże, t. 90, Protokół z przeprowadzonej kontroli ELRWOP przez komisję MBOP w dniach 8-13.07.1968 r., s. 3.

³³ Tamże, s. 4, 11.

³⁴ Tamże, t. 79, Pismo dowódcy MBOP do szefa lotnictwa MW z 9.07.1968 r., s. 1.

³⁵ Tamże, Pismo dowódcy MBOP do głównego inżyniera Wojsk Lotniczych z 20.11.1968 r.

Tabela 6

Rodzaje lotów w ELRWOP w okresie od 2.01. do 1.09.1968 r.

Rodzaj lotów	Liczba lotów	Czas lotów	Odsetek czasu lotów
Szkolne	778	404 godz. 6 min.	70,9
Usługowe	208	108 godz. 18 min.	18,9
Operacyjne	112	215 godz. 53 min.	10,2
Razem	1098	728 godz. 17 min.	100,0

Źródło: Archiwum MW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 77, Sprawozdanie uzupełniające z wyszkolenia taktycznego i bojowego MBOP za okres od 1.07. do 20.09.1968 r., s. 1-10

ratownictwa i rozpoznania na morzu. W tej sytuacji dowódca MBOP dostrzegając pilną potrzebę poczynienia starań u dowódcy WL o przydział czterech samolotów t. AN-2M w pierwszym półroczu 1969 roku³⁶.

O tragicznej sytuacji ELRWOP dowódca MBOP informował na początku 1969 r. swoich przełożonych: „Na rok 1969 zaplanowano na samoloty AN-2 960 godzin i śmigłowce 100 godzin lotu dla celów ochrony granicy państwowej i szkolenia. Natomiast stan ilościowy i techniczny samolotów i śmigłowców nie gwarantuje właściwej realizacji programu szkolenia personelu latającego oraz wykonania postawionych zadań w powietrzu i ochronie granicy państwowej”³⁷.

W pierwszej połowie 1969 r. piloci samolotów i śmigłowców eskadry plan nalo-
tów i ćwiczeń wykonali, a nawet go przekroczyli. W tym okresie wykonanie nalo-
tów w stosunku rocznym wynosiło 55% dla samolotów i 70% dla śmigłowców
(ogółem 59%). Natomiast wykonanie planu ćwiczeń w stosunku rocznym wynosiło
57% dla samolotów i 48% dla śmigłowców (ogółem 57%)³⁸.

W lipcu 1969 r. na naradzie w dowództwie MW (2.07.1969 r.) z udziałem do-
wódcy MW wiceadmirała Zdzisława Studzińskiego i zastępcy głównego inspektora
planowania i techniki gen. bryg. M. Knasta padła propozycja, aby ELRWOP prze-
nieść z Wicka Morskiego do Darłówka, tworząc łącznie z Eskadrą Ratowniczą MW
pułk lotniczy. Propozycję tę motywowano tym, iż ELRWOP posiadała znacznie roz-
budowany aparat obsługi technicznej, bowiem na 10 samolotów przypadało ok. 300
ludzi, w tym tylko 66 osób personelu latającego (22%), natomiast warunki dysloka-
cji eskadry, przy dużym oddaleniu od stacji kolejowej, wymagały posiadania dużej
liczby samochodów transportowych (46). Ponieważ przejęte budynki eskadry były
całkowicie zużyte, pojawiła się konieczność budowy od nowa wszystkich obiektów

³⁶ Tamże, t. 114, Notatka służbowa w sprawie usprawnienia działalności służbowej MBOP (zał. nr 1 do pisma nr 301/69), s. 7.

³⁷ Tamże, t. 120, Meldunek dowódcy MBOP do szefa WOP w sprawie stanu technicznego samolotów z 14.02.1969 r.

³⁸ Tamże, t. 116, Sprawozdanie ze szkolenia MBOP za okres od 1.01. do 30.06.1969 r. (zał. nr 1), s. 4-5.

(szacunkowa kwota 26 mln zł według ówczesnych cen). Jak oceniano, poza pasem startowym lotnisko w Wicku Morskim nie miało żadnej wartości. Ze względu na istniejące warunki dyslokacyjne kadra mieszkała w okolicznych miejscowościach (głównie w Darłowie). Część kadry w Wicku Morskim miała złe warunki mieszkaniowe. Sytuację utrudniała konieczność dowozu kadry do jednostki, a dzieci do szkół³⁹.

W połowie 1969 r. ELRWOP na stan etatowy 6 samolotów t. AN posiadała 2 samoloty t. AN-2 i 2 samoloty t. AN-2M. Biorąc pod uwagę ich znaczne wyeksploatowanie, przewidywano, że do połowy 1971 r. wszystkie samoloty wypracują posiadany resurs. W związku z powyższym postulowano w 1971 r. przydzielenie eskadrze 6 samolotów t. AN (4 w wersji morskiej i 2 w wersji lądowej).

Ze względu na to, że samoloty na wyposażeniu eskadry nie spełniały całkowicie warunków, jakim winny odpowiadać samoloty wykonujące zadania nad morzem, wnioskowano zastąpienie w latach 1976-1985 samolotów t. AN samolotami wielozadaniowymi (łącznikowymi).

Ponadto eskadra posiadała etatowo 4 śmigłowce (3 sztuki t. SM-1 i 1 t. USM-1), z których sprawne były jednak tylko 2 (SM-1), a jeden miał być remontowany po wypracowaniu resursu. Przewidywano zużycie resursów śmigłowców t. SM-1 do roku 1970. Ze względu na ich małą przydatność do wykonywania zadań nad morzem planowano zastąpienie ich śmigłowcami turbowalowymi t. Mi-2, których 4 sztuki eskadra miała otrzymać w przyszłości. Śmigłowce t. Mi-2 miały większą prędkość oraz dwa silniki. W czasie awarii jednego z silników mógł on wykonywać lot na drugim silniku. Ponadto śmigłowce te dysponowały wyposażeniem pozwalającym na podejmowanie rozbitków z morza⁴⁰.

Jeszcze jesienią 1969 r., w związku z zagrożeniem granicy morskiej (w październi-

³⁹ Tamże, Notatka służbowa dowódcy MBOP z 5.07.1969 r., s. 1-7. Lotnisko Wicko Morskie było obiektem poniemieckim. Leżało ok. 2,5 km na wschód od Jarosławca i ok. 16 km na zachód od Ustki. Znajdowało się ono na obszarze wyżynnym, wśród masywu leśnego, pomiędzy morzem a jeziorem Wicko. Zasadniczo nie było używane, z wyjątkiem nielicznych przypadków, kiedy lądowały na nim samoloty wojskowe. Lotnisko miało trzy betonowe pasy startowe, umożliwiające start i lądowanie samolotów w sześciu dowolnych kierunkach, w zależności od kierunku wiatru. Pasy te miały następujące długości: 1200 m, 900 m, 800 m. Były one połączone pasami manipulacyjnymi, które pozwalały na dowolne kołowanie samolotów. Istniały także trasy betonowe do jeziora, umożliwiające wyciągnięcie z wody samolotów przystosowanych do wodowania (na specjalnych wózkach). Oceniano, iż pasy startowe były w stanie dobrym, jednak wymagały konserwacji, zwłaszcza na stykach płyt betonowych. Trawiasty teren pomiędzy pasami wymagał uporządkowania. Na podejściu do lotniska nie było żadnych przeszkód. Bezpośrednio przy lotnisku znajdował się dużych rozmiarów hangar lotniczy o konstrukcji drewnianej wraz z betonową płytą wybiegową. Hangar ten wymagał jednak konserwacji. Mógł on pomieścić ok. 60 samolotów. Przy hangarze znajdował się tej samej wysokości jednopiętrowy budynek murowany (w kształcie półkola). Jego przybudówka, w znacznej części oszklona, zwrócona frontem na lotnisko, była przeznaczona na stanowisko dowodzenia eskadry, służbę ruchu, służbę dyżurną oraz centrum radiowe. Zob.: G. Goryński, *Koncepcje wykorzystania lotnictwa...*, s. 30.

⁴⁰ AMW, t. 120, Pismo szefa WOP gen. bryg. M. Dębickiego do zastępcy dowódcy Wojsk Lotniczych ds. techn. i zaopatrzenia z 3.07.1969 r., s. 1-2.

niku 1969 r.), dowódca MBOP polecił dowódcy ELRWOP wykorzystywać w szerszym zakresie samoloty i śmigłowce do realizacji następujących zadań:

- patrolowania w godzinach popołudniowych i do zapadnięcia zmroku pasa terenu przyległego do morza, w szczególności wydmy i plaży, mając na uwadze wykrywanie samochodów znajdujących się w tych rejonach oraz różnych środków pływających, rozlokowanych poza przystaniami na otwartym wybrzeżu;
- patrolowania w godzinach rannych pasa wód przyległych (6 Mm od brzegu), ze szczególnym zwróceniem uwagi na rozpoznanie małych środków pływających.

Do patrolowania wybrzeża miały być wykorzystane śmigłowce t. SM-1, natomiast do patrolowania pasa wód przyległych samoloty t. AN lub AN-2M, zarówno te, które bazowały w Wicku Morskim, jak i w Gdańsku Wrzeszczu. Trasa lotów samolotów z Wicka Morskiego przebiegała nad miejscowościami: Wicko Morskie – Ustka – Świnoujście – Wicko – natomiast śmigłowców z Gdańska nad miejscowościami: Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk – Hel – Ustka – Hel – Gdańsk.

Wybrzeże i pas przyległy miały być patrolowane codziennie, o ile występowały sprzyjające warunki do dokonania npg, z wykorzystaniem lekkich środków pływających (tzw. niski stan morza). Rozpoczęcie lotów zaplanowano na 9.10.1969 roku⁴¹.

W dniach 20-28.11.1969 r. w ELRWOP przeprowadzono kontrolę z ramienia Inspekcji Sił Zbrojnych PRL. W wyniku kontroli pododdział ten otrzymał ogólną ocenę niedostateczną. Inspekcja stwierdziła, że eskadra nie była zdolna do wykonywania w pełnym zakresie postawionych przed nią zadań. Na ogólną ocenę wpłynęły:

- stosunkowo duży odsetek niesprawnych technicznie pojazdów samochodowych (35%), samolotów (75%), broni kadry (prawie 100%),
- niedopracowanie od strony praktycznej systemu sprawnego osiągnięcia gotowości bojowej przez eskadrę,
- nieprzestrzeganie porządku wojskowego i regulaminów przez kadrę zawodową i marynarzy w codziennym życiu,
- niewykonanie przez kadrę oficerską strzelania z pistoletu wojskowego (ocena niedostateczna),
- uzyskanie oceny niedostatecznej z wychowania fizycznego⁴².

Na początku roku 1970 w skład dowództwa eskadry wchodziły następujące osoby: kmdr ppor. pil. Stefan Matysiak – dowódca, kmdr ppor. Tadeusz Grejman – zastępca dowódcy ds. politycznych, kmdr ppor. pil. Zbigniew Dobużyński – szef sztabu, kmdr ppor. pil. Jerzy Kowalski – zastępca dowódcy ds. zaopatrzenia, kpt. Adam Wodniak – zastępca dowódcy ds. inżynierskich⁴³.

W tym czasie personel klucza samolotów w Gdańsku składał się z 15 osób (oficerów, podoficerów i marynarzy). Pododdział ten dysponował trzema sprawnymi samolotami

⁴¹ Tamże, t. 120, Pismo dowódcy MBOP do dowódcy ELRWOP z 10.10.1969 r., s. 1-2.

⁴² Tamże, sygn. nr 3961/91, t. 6, Rozkaz dowódcy MBOP nr 4 z 19.01.1970 r. w sprawie ukarania oficerów dowództwa ELRWOP, s. 1-4.

⁴³ Tamże.

i śmigłowcami: t. AN-2 (nr 612), t. AN-2 (nr 311), t. SM-1 (nr 5014). Ponadto na jego wyposażeniu były pojazdy t. Nysa (sanitarka) oraz t. Star (paliwoy)⁴⁴.

Komisja, która 10.02.1970 r. kontrolowała stan gotowości bojowej ELRWOP, stwierdziła sprawnych 5 samolotów (które posiadały pełny zapas paliwa), 2 sprawne śmigłowce (1 był niesprawny) oraz 36 sprawnych samochodów (77%)⁴⁵. Kilka miesięcy później (16.05.1970 r.) w ELRWOP spośród 8 samolotów było 6 sprawnych z pełnym zapasem paliwa (75%), z 3 śmigłowców będących na stanie tylko 1 był sprawny, a z 47 samochodów sprawnych było 35 (74,5%)⁴⁶.

Wypracowane w okresie kilkunastu lat funkcjonowania eskadry na Wybrzeżu zasady działania samolotów i śmigłowców WOP zostały z początkiem lat siedemdziesiątych ujęte, zatwierdzone i wprowadzone w życie w *Regulaminie Służby Granicznej* (cz. 2, *Ochrona Granicy Morskiej*)⁴⁷. Zgodnie z tym dokumentem w ochronie granicy morskiej działania lotnictwa odbywały się w postaci:

- lotów patrolowych planowanych w określonym terminie na podstawie aktualnej sytuacji operacyjnej na określonym odcinku Wybrzeża i morza,
- lotów rozpoznawczych i pościgowych wykonywanych doraźnie w związku z zaistniałą nagle sytuacją na granicy,
- dyżurów bojowych samolotów.

Loty patrolowe

Loty patrolowe wykonywano w celu:

- patrolowania plaży i wydm nadmorskich w godzinach rannych i wieczornych, mając na uwadze ujawnienie ewentualnych przygotowań przestępców granicznych do npg,
- patrolowania (głównie w godzinach rannych) pasa wód przybrzeżnych celem ujawnienia środków pływających, które wypłynęły nielegalnie w morze i nie zostały wykryte przez służbę obserwacji strażnic nadmorskich,
- patrolowania wód morza terytorialnego celem ujawnienia faktów ich naruszenia przez obce jednostki pływające,
- obserwacji jednostek sportowych i rybackich znajdujących się na wodach morza terytorialnego oraz ujawniania faktów kontaktowania się ich z obcymi jednostkami pływającymi,
- patrolowania polskiej strefy rybołówstwa celem ujawniania przypadków nielegalnych połowów ryb w tej strefie przez obce jednostki pływające,
- patrolowania określonych akwenów morza w przypadku niemożliwości ich zabezpieczenia przez służbę dozоровą okrętów WOP.

⁴⁴ Tamże, sygn. nr 3541/75, t. 157, Notatka służbowa nr 280 do protokołu z kontroli przebiegu alarmu w kluczu samolotów w Gdańsku w dniu 10.02.1970 r. z 19.02.1970 r., s. 2.

⁴⁵ Tamże, t. 157, Protokół z kontroli stanu gotowości bojowej w ELRWOP przeprowadzonej 10.02.1970 r.

⁴⁶ Tamże, Protokół z kontroli stanu gotowości bojowej w ELRWOP przeprowadzonej 16.05.1970 r.

⁴⁷ *Regulamin Służby Granicznej, cz. 2, Ochrona Granicy Morskiej*, Warszawa 1971, s. 157-170.

Planowe loty patrolowe realizowano na podstawie planu-grafiku opracowywanego na każdy miesiąc. Plan ten był przygotowywany przez oficerów sztabu MBOP na podstawie wniosków wynikających z aktualnej sytuacji operacyjnej i potrzeby służby granicznej. Wnioski były zgłaszane przez nadmorskie brygady WOP.

Dowódca samolotu (lub śmigłowca) wyznaczonego do wykonania lotu patrolowego otrzymywał rozkaz ochrony granicy, w którym precyzowano szczegóły zadania. Zabronione było wykonywanie lotów patrolowych na małych wysokościach (do 50 m) nad czynnymi plażami, a także akrobacje nad osiedlami i skupiskami ludzkimi.

W ocenie byłego dowódcy MBOP kmdr. H. Romanka powyższe zadanie można było wykonać tylko z wykorzystaniem dwóch samolotów, które pozwalały na wykrycie dokonanych przekroczeń granicy morskiej na wyznaczonych trasach lotu⁴⁸.

Loty rozpoznawcze

Wykorzystanie samolotów i śmigłowców do rozpoznania określonych akwenów uznawano za bardzo skuteczną formę działań granicznych, ze względu na szybkość działania i możliwość objęcia obserwacją znacznych przestrzeni (w sprzyjających warunkach atmosferycznych).

Celem rozpoznania było:

- zebranie informacji o ruchu statków na wodach morza terytorialnego i na podejściach do tych wód,
- identyfikowanie nierozpoznanych jednostek pływających wykrytych przez brzegowe stacje r./lok. znajdujące się na POWT,
- ujawnianie podejrzanych kontaktów polskich statków handlowych, rybackich i sportowych z obcymi statkami,
- rozpoznanie obcych okrętów wojennych zauważonych na podejściach do wód morza terytorialnego.

Loty pościgowe

Podstawowym zadaniem samolotów i śmigłowców prowadzących pościg na morzu było:

- odszukanie jednostki pływającej, która dokonała npg,
- danie sygnału do zatrzymania się jednostki pływającej, za którą prowadzono pościg,
- powiadomienie służby dyżurno-operacyjnej i dywizjonu OP o wykryciu poszukiwanej jednostki pływającej i podanie jej współrzędnych,
- obserwacja ruchu wykrytej jednostki, wykonywanych przez nią manewrów oraz zachowania się załogi,

⁴⁸ ASG, Akta Oddziału Operacyjnego szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Meldunek dowódcy MBOP do szefa lotnictwa MW z 3.08.1971 r., s. 1.

- naprowadzanie okrętów WOP na ściganą jednostkę i zlecenie im dalszych czynności związanych z prowadzeniem pościgu i zatrzymaniem.

Dyżury samolotów

Dyżury samolotów stosowano w celu utrzymania na lotniskach stałego pogotowia załóg, niezbędnego do szybkiego wykonania doraźnych zadań w ochronie granicy morskiej. Występowały trzy rodzaje dyżurów:

- w gotowości bojowej nr 1 – czas startu samolotu od chwili powiadomienia latem i zimą był natychmiastowy,
- w gotowości bojowej nr 2 – czas startu samolotu od chwili powiadomienia wynosił latem do 15 min., natomiast zimą do 25 min.,
- w gotowości bojowej nr 3 – czas startu samolotu od chwili powiadomienia wynosił latem do 1 godz., natomiast zimą do 2 godz.

Dyżury pełniono przez 24 godz.

Ponadto samoloty i śmigłowce WOP mogły pełnić służbę normalną lub wzmocnioną.

Służbę normalną pełniono przy normalnej sytuacji operacyjnej na granicy. W tym czasie środki latające wykorzystywano do służby zgodnie z „Planem – grafiką lotów bojowych”. Podczas normalnej służby załogi samolotów realizowały normalne zajęcia i szkolenia oraz uczestniczyły w przeprowadzanych przeglądach samolotów.

Podczas służby wzmocnionej załogi pozostawały w określonej gotowości bojowej (nr 1 lub 2), a samoloty i śmigłowce w sposób maksymalny wykorzystywano do realizacji zadań związanych z ochroną granicy⁴⁹.

Zgodnie z zarządzeniem szefa Sztabu Generalnego nr 92/Org. z 14.09.1970 r., zarządzeniem szefa Inspektoratu Obrony Terytorialnej nr 173/Org. z 28.10.1970 r. oraz zarządzeniem szefa WOP nr 54/WOP z 27.10.1970 r. ELRWOP w Wicku Morskim miała ulec rozformowaniu do 30.12.1970 r. Czynność tę zlecono zastępcy szefa WOP ds. morskich – dowódcy MBOP. Żołnierze służby zasadniczej z tej jednostki mieli przejść do jednostek wskazanych przez sztab MW, natomiast kompleks koszarowy w Wicku Morskim miał być przekazany do Pomorskiego Okręgu Wojskowego. Sprzęt lotniczy i wyposażenie lotniczo-techniczne rozformowanej eskadry przekazano zgodnie z wytycznymi do dowództwa WL i dowództwa MW.

Na początku lat siedemdziesiątych szef oddziału operacyjno-szkoleniowego szefostwa WOP opracował projekt zasad operacyjnego wykorzystania Klucza Samolotów Rozpoznawczych WOP, zorganizowanego w składzie 28 Eskadry Ratowniczej ERMW w Darłowie, do zadań związanych z ochroną granicy morskiej⁵⁰. Zgodnie

⁴⁹ *Regulamin Służby Granicznej...*, s. 167.

⁵⁰ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 170, Zarządzenie szefa WOP nr 54/WOP z 27.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELRWOP, s. 1-2; Rozkaz dowódcy MW nr 50/Org. z 26.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELRWOP i przekazania Pomorskiemu Okręgowi Wojskowemu WAK nr 2, s. 1; sygn. nr 3961/91, t. 1, Rozkaz dowódcy MBOP nr 90/Sztab. z 29.10.1970 r. w sprawie rozformowania ELRWOP.

z zasadami zatwierdzonymi przez szefa WOP i dowódcę MW Klucz podporządkowano pod względem wykorzystania operacyjnego szefowi WOP, poprzez jego zastępcę ds. morskich – dowódcę MBOP.

Załogi KSR wykonywały zadania w ochronie granicy morskiej państwa w ramach przydzielonego na ten cel limitu. Samoloty wykorzystywano do:

- pełnienia dyżurów w ochronie granic,
- lotów na rozpoznanie określonych akwenów morza w celu wyjaśnienia sytuacji i zdarzeń tam zaistniałych,
- planowych i alarmowych lotów patrolowych w ochronie granicy morskiej oraz polskiej strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego,
- pościgów (wspólnie z okrętami MBOP) za jednostkami pływającymi, które naruszyły lub nielegalnie przekroczyły granicę morską,
- lotów usługowych i pasażerskich,
- lotów ćwiczebnych i treningowych związanych z powyższymi zadaniami.

Stałym miejscem bazowania samolotów KSR było lotnisko w Darłówku, a czasowym w Wicku Morskim⁵¹.

W związku ze sformowaniem KSRWOP w składzie 28 ERMW i operacyjnym podporządkowaniem go formacji WOP, do czasu ukończenia i przeszkolenia wszystkich załóg samolotów tego klucza wykorzystywano je tylko do wykonywania doraźnych zadań w ochronie granicy. Pełne ukończenie załóg samolotów miało nastąpić do 1.04.1971 r. i wówczas miały się rozpocząć planowe loty w ochronie granicy. Załogi samolotów przystąpiły wtedy do pełnienia w KSRWOP całodobowych dyżurów⁵².

W okresie jesienno-zimowym 1970-1971 oceniano, iż w ramach współdziałania sił w ochronie granicy morskiej w dość znacznym stopniu angażowano samoloty KSRWOP. Wykonały one 125 lotów na zadania planowe i 12 lotów alarmowych, na ogólną liczbę wylatanych 500 samolotogodzin⁵³.

Wykorzystanie KSRWOP z 28 ERMW przez MBOP na początku lat siedemdziesiątych odbywało się na podstawie „Zasad operacyjnego wykorzystania Klucza Samolotów Rozpoznawczych WOP w ochronie granicy morskiej” oraz opracowywanych wspólnie z dowódcą eskadry miesięcznych planów lotów na rzecz WOP. W odniesieniu do potrzeb ochrony granicy morskiej liczbę lotów tych samolotów uznano za niewystarczającą. Decydowała o tym ograniczona liczba załóg przeszkolonych w lotach nad morzem. Zwracano uwagę, iż trudności te będą szczególnie odczuwalne w razie konieczności prowadzenia pościgu i poszukiwań nad morzem⁵⁴.

⁵¹ Tamże, sygn. nr 3541/75, t. 193, Zasady operacyjnego wykorzystania klucza samolotów rozpoznawczych WOP 28 Eskadry Ratowniczej MW, s. 1-2.

⁵² Tamże, Zarządzenie szefa WOP nr 8/WOP z 19.02.1971 r. w sprawie operacyjnego wykorzystania klucza samolotów rozpoznawczych WOP będącego w składzie 28 Eskadry Ratowniczej MW, s. 1-2.

⁵³ Tamże, t. 204, Materiały na posiedzenie Rady Wojskowej MBOP dotyczące wykonania zadań w ochronie granicy morskiej w okresie jesienno-zimowym 1970-1971 z 26.05.1971 r., s. 6.

⁵⁴ Tamże, t. 203, Protokół z kontroli problemowej w MBOP przeprowadzonej w dniach 5-11.07.1971 r. z 5.07.1971 r., s. 4-5.

ELRWOP zgodnie z rozkazem ministra obrony narodowej uległa likwidacji z dniem 1.01.1971 roku⁵⁵.

W latach siedemdziesiątych udział załóg KSRWOP w działaniach granicznych należy ocenić jako znaczny. Tylko podczas jednej akcji granicznej 24.07.1971 r., związanej z ujęciem sprawców porwania motorówki WOP t. KR-70, do bezpośrednich działań były zaangażowane dwa samoloty i dwa śmigłowce oraz kilkunastu pilotów i nawigatorów. W tych działaniach granicznych brały udział następujące samoloty i śmigłowce.

Samolot AN-2 – nr 316 (start godz. 12.30, lądowanie godz. 17.25) z załogą:

- I pilot – kpt. pil. Józef Kuczmański,
- II pilot – mł. chor. pil. Krzysztof Kułaga,
- mech. pokładowy – bosm. Henryk Kudłacz,
- radiotelegrafista – bosm. Józef Cieślak.

Śmigłowiec Mi-4M – nr 2 (start godz. 13.35, lądowanie godz. 15.45) z załogą:

- I pilot – kmdr ppor. pil. Alfred Podkański,
- II pilot – mł. chor. pil. Stanisław Markowicz,
- nawigator – kpt. nawig. Mieczysław Winiarczyk,
- strzelcy – ppor. mar. Marian Gac, st. bosm. Ryszard Grzesiuk.

Śmigłowiec Mi-4M – nr 7 (start godz. 14.30, lądowanie godz. 16.40) z załogą:

- I pilot – kpt. pil. Roman Abraszek,
- II pilot – mł. chor. pil. Andrzej Podlasiewski,
- nawigator – mł. chor. nawig. Stanisław Czarnecki.

Samolot AN-2 – nr 320 (start godz. 15.34, lądowanie godz. 18.40) z załogą:

- I pilot – kpt. Rene Kamoś,
- II pilot – mł. chor. pil. Jan Jagielski,
- mech. pokładowy – st. bosm. Józef Patejczuk,
- radiotelegrafista – st. bosm. Stanisław Sypniewski⁵⁶.

Od pierwszych dni 1971 r. zadania na rzecz ochrony granicy morskiej wykonywały samoloty klucza rozpoznawczego funkcjonującego w ramach 28 ERMW. Realizacja tych zadań od samego początku współpracy MW z WOP budziła jednak wiele zastrzeżeń. Już 2.08.1971 r. odmówiono wysłania na planowy lot patrolowy o godz. 3.58 drugiego samolotu po wyznaczonych trasach, motywując to niesprawnością techniczną samolotu. Zdarzenie to było przyczyną interwencji kmdr. H. Romanka, który prosił szefa lotnictwa MW o spowodowanie utrzymania nakazanej liczby sprawnych technicznie samolotów w KSRWOP 28 ERMW. W pierwszych dniach sierpnia 1971 r. w KSRWOP sprawny był tylko jeden samolot, który nie mógł zabezpieczyć wykonywania planowych lotów patrolowych oraz działań pościgowych i rozpoznawczych. Dowódca MBOP stwierdził, że planowe loty patrolowe jednego samolotu nad wodami morza terytorialnego, wodami wewnętrznymi i polską strefą rybołówstwa morskiego nie zapewnią efe-

⁵⁵ Tamże, t. 230, Meldunek dowódcy MBOP do dowódcy MW z 4.01.1972 r.

⁵⁶ ASG, Akta Oddziału Operacyjnego Szefostwa WOP, sygn. nr 2371, t. 3, Sprawozdanie z lotu rozpoznawczego w dniu 24.07.1971 r., s. 1-3.

ktywnego wykonania zadania postawionego przed KSRWOP w zakresie ochrony granicy⁵⁷.

Na podstawie zachowanych materiałów archiwalnych można przypuszczać, że przynajmniej w części lotów patrolowych wykonywanych przez samoloty KSRWOP brali udział (oprócz załóg) również wyznaczeni oficerowie dowództw i pionu operacyjnego MBOP oraz nadmorskich brygad WOP. Na początku sierpnia 1971 r. dowódca MBOP kmdr Romanek wnioskuje do dowódcy MW o wyrażenie zgody na udział w lotach grupy 30 oficerów z tych jednostek (MBOP-10, KBWOP-4, BBWOP-11, PBWOP-5)⁵⁸.

W meldunku z 13.08.1971 r. kmdr H. Romanek informował swoich przełożonych w Warszawie o złej sytuacji w pododdziale lotnictwa, wykorzystywanym do ochrony granicy: „Melduję, że [...] jest sprawny tylko jeden samolot AN-2, który nie zabezpiecza wykonywania planowych lotów patrolowych oraz działań pościgowych i rozpoznawczych”⁵⁹. Tragiczna wręcz sytuacja we wspomnianym kluczu samolotów wynikała z faktu, że z byłej ELRWOP 28 ERMW otrzymała zaledwie pięciu pilotów, w tym tylko jedną załogę wyszkoloną do wykonywania lotów we wszystkich warunkach atmosferycznych. Dlatego dokonano w niej odpowiednich przesunięć personalnych, które miały na celu ukończenie wspomnianego klucza wyszkolonymi załogami. W tym czasie z pięciu samolotów klucza rozpoznawczego WOP były sprawne tylko trzy t. AN-2 (nr 6612, 7812, 11316)⁶⁰. Już w połowie 1972 r. dowódca MBOP pozytywnie ocenił wysiłek pilotów w ochronie granicy morskiej: „Poważny wkład w ochronę granicy morskiej wnoszą załogi samolotów z 28 Eskadry Rozpoznawczej MW. Jako dowódca kierujący operacyjnym wykorzystaniem samolotów w ochronie granicy morskiej pragnę poinformować [...] o dużym zaangażowaniu załóg samolotów i dowództwa 28 Eskadry Rozpoznawczej MW w sprawę ochrony granicy morskiej. Plany lotów są ściśle przestrzegane, a spostrzeżenia załóg na bieżąco przekazywane do jednostek MBOP”⁶¹.

Z upływem lat sprzęt lotniczy dotychczas wykorzystywany w ochronie granicy morskiej starzał się, a co za tym idzie stawał się w znacznej mierze nieprzydatny do wykonywania tych zadań. W końcu lat osiemdziesiątych tak oceniano możliwości techniczne samolotów: „Wydzielone do ochrony granicy samoloty AN-2 są mało przydatne do wykonywania zadań granicznych ze względu na możliwości ich działania do 25 km od granicy morza terytorialnego obcego państwa, niemożność działania w godzinach nocnych we mgle. Niedostateczne wyposażenie radiowo-nawigacyjne nie pozwala na dokładne określenie pozycji obiektu pływającego oraz

⁵⁷ Tamże, Meldunek dowódcy MBOP kmdr. H. Romanka do szefa lotnictwa MW w Gdyni z 3.08.1971 r., s. 1.

⁵⁸ Tamże, Pismo dowódcy MBOP do dowódcy MW z 6.08.1971 r., s. 1-2.

⁵⁹ Tamże, Meldunek dowódcy MBOP do szefa WOP z 13.08.1971 r.

⁶⁰ Tamże, Pismo szefa lotnictwa MW kmdr. pil. Bogdana Pałuczaka do szefa WOP i dowódcy MBOP z 14.08.1971 r., s. 1-2.

⁶¹ AMW, Akta MBOP, sygn. nr 3541/75, t. 228, Pismo dowódcy MBOP do szefa lotnictwa MW kmdr. dypl. pil. J. Figurskiego nr 680 z 14.08.1972 r.

nie zapewnia ciągłej łączności z punktami brzegowymi i cywilnymi jednostkami pływającymi”.

Za jedyny środek, który w pełni mógł zapewnić efektywne wykonanie zadań granicznych uznano śmigłowiec t. Mi-14PŁ. Był on odpowiednio wyposażony w środki obserwacji technicznej i radiowej oraz miał możliwość użycia tratwy ratunkowej celem wysadzenia ekipy na jednostkę pływającą. Dobre wyposażenie techniczne tego śmigłowca umożliwiało prowadzenie rozpoznania i naprowadzanie okrętów na wykryte cele w warunkach ograniczonej widoczności⁶².

Z dniem 15.05.1989 r., zgodnie z poleceniem dowódcy MW, ustalono trasy lotów śmigłowców t. Mi-14PŁ i samolotów t. AN-2 z 7 pułku lotnictwa specjalnego (pls) (uzgodnione z szefem lotnictwa MW i MBOP) w czasie sprawowania nadzoru w PSRM oraz ogólne zasady sprawowania tego nadzoru. Loty patrolowe w PSRM miały być realizowane podczas programowego szkolenia załóg śmigłowców w warunkach nocnych i dziennych w ramach posiadanych limitów godzin szkolenia.

Załogi samolotów t. AN-2 sprawowały nadzór w PSRM w ramach pełnionych dyżurów bojowych w ochronie granicy morskiej, zgodnie z obowiązującymi zasadami. Przed planowanym wylotem służba dyżurno-operacyjna dowództwa MBOP informowała dowództwo klucza lotniczego 7 pls o aktualnej sytuacji połowowej na łowiskach znajdujących się na trasie lotu patrolowego oraz o organizacji prowadzenia rozpoznania i przekazywania danych okrętom i służbom dyżurno-operacyjnym MBOP.

Celem lotu patrolowego było stwierdzenie obecności obcych kutrów rybackich poławiających w PSRM oraz innych małych środków pływających (kajaków, pontonów itp.) na trasie lotu, także naprowadzanie okrętów na wykryte cele⁶³.

Wraz z rozwiązaniem MBOP i WOP 15.05.1991 r. zakończył się etap działalności pododdziałów lotnictwa w ochronie granicy morskiej. W dziejach polskich formacji granicznych istniejących do roku 1991 był to jedyny pododdział tego rodzaju. Jego personel z powodzeniem wykonywał zadania w ochronie granicy państwa, o czym może świadczyć udział załóg samolotów i śmigłowców WOP w różnych formach działań granicznych na morzu i Wybrzeżu. O likwidacji eskadry w formacji WOP zdecydowało kilka czynników, w tym przede wszystkim:

- znaczne koszty związane z utrzymaniem i obsługą tego pododdziału,
- przestarzałe wyposażenie w sprzęt lotniczy (samoloty i śmigłowce),
- ograniczone możliwości naprawy sprzętu lotniczego we własnym zakresie,
- wysokie koszty związane z ewentualnym zakupem nowego sprzętu lotniczego oraz jego eksploatacją i utrzymaniem, a także z utrzymaniem pozostałej infrastruktury naziemnej,
- duże braki wśród personelu lotniczego przeszkolonego w lotach nad morzem,
- konieczność utrzymywania licznej grupy żołnierzy, niezbędnej do zapewnienia

⁶² Tamże, sygn. nr 3961/91, t. 108, Ocena zagrożenia i stan ochrony granicy państwowej oraz sprawowania nadzoru nad polską strefą rybołówstwa morskiego przez wydzielone siły i środki MW z 31.08.1988 r., s. 9.

⁶³ Tamże, t. 107, Wytyczne do sprawowania nadzoru w PSRM przez śmigłowce „Mi-14PŁ” i samoloty „AN-2” z 7 pls z 15.05.1989 r.

nia prawidłowego funkcjonowania tego pododdziału. Eskadra WOP do czasu jej rozwiązania wykorzystywała do celów szkoleniowych i ochrony granicy morskiej samoloty t. Jak-12, AN-2 i AN-2M, Li-2 oraz śmigłowce t. SM-1, a także poza etatem samoloty t. CSS-13⁶⁴.

W nowo powstałej formacji – Straży Granicznej (SG) – początkowo nie wykorzystywano samolotów i śmigłowców do tych celów. Dopiero po kilku latach funkcjonowania Morskiego Oddziału Straży Granicznej na Wybrzeżu pojawiły się pierwsze samoloty i śmigłowce. W okresie kilkunastu lat działalności lotnictwa SG na Wybrzeżu stan posiadania ograniczał się jednak do jednego samolotu. Nie było też takiej liczby personelu i sprzętu, jak w byłych WOP.

⁶⁴ T. Górski, *Zarys tradycji Morskiej...*