



## ORŁY Z „GAPĄ” I BEZ

Data publikacji 06.11.2021

**Pierwsze i krótkie lata policyjnego lotnictwa były powiązane z lotnictwem wojskowym. Nie może więc dziwić wykorzystanie przez funkcjonariuszy Policji Państwowej umundurowania Wojska Polskiego podczas szkolenia. Na samodzielność lotniczą i mundury dla policyjnych pilotów musieliśmy cierpliwie poczekać siedemdziesiąt lat.**

Odbudowa państwa polskiego była procesem długotrwałym i żmudnym. Pierwsze eskadry lotnictwa polskiego w niepodległym państwie polskim powstały już w 1918 r. Początkowo polscy żołnierze nosili mundury obcych armii pozbawione wszystkich elementów identyfikujących, co widać na starych zdjęciach z tego okresu. Ten czas mundurowego „chaosu” trwał dosyć krótko, bo już w styczniu 1919 r. przyjęto wzór tymczasowego munduru dla oficerów i szeregowych lotnictwa, marynarki wojennej i artylerii konnej. Również w Policji Państwowej szybko, bo już w 1920 r., wyszło rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych w przedmiocie umundurowania i uzbrojenia PP. Przepisy mundurowe dla policyjnych lotników zostały oparte na przepisach ubiorczych wojska ogłoszonych w Dz. Rozk. nr 97/19 z 1919 r. i w Dz. Rozk. nr 17/24 z 1924 r., a zatwierdzone Dz. Rozk. 44/24, poz. 639 z 6 XI 1924 r. Przez okres międzywojenny policyjni lotnicy nie doczekali się jednak klarownych wytycznych dotyczących umundurowania.

### NA PIERWSZYCH KURSACH

Początek policji lotniczej przypada na lata 30. XX wieku. Podstawą jej utworzenia był art. 18 rozporządzenia z 16 marca 1928 r. zawierający upoważnienie Ministra Spraw Wewnętrznych do „stworzenia w razie potrzeby i w ramach budżetu ustalonego etatu osobowego PP oddziałów, przeznaczonych do specjalnych zadań służby bezpieczeństwa, których organizację wewnętrzną i sposób użycia określają wydane przez niego przepisy”. W momencie decyzji o utworzeniu w Policji Państwowej nowej formacji – lotnictwa policyjnego, 28 października 1930 r. funkcjonariusze odbywający szkolenie z pilotażu w 1931 r. używali ubioru specjalnego składającego się z kombinezonu skórzanego na futrze, skórzanej czapki lotniczej i rękawic futrzanych. Z kolei podczas prac na lotnisku noszono kombinezony wykonane z drelichu. Nakryciem głowy był czarny beret z oznaką stopnia. Zdjęć zachowało się z tego okresu niewiele. Policyjni piloci ze szkolenia wychodzili z tzw. gapą, czyli odznaką polową pilota, którą przypinali do granatowego munduru.

Jeszcze w lutym 1919 r. prof. Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie Władysław Gruberski otrzymał zlecenie zaprojektowania odznaki dla polskich lotników. Czy inspiracją dla artysty była odznaka austriackich pilotów, czy obraz Jana Matejki „Ludzkość powracająca do wiary i ideału” namalowany dla Politechniki Lwowskiej, to ciągle kwestia sporna.

Uprawienie do noszenia odznaki przysługiwało: „(...) oficerom i żołnierzom, którzy odbyli szkołę pilotów oraz zdali egzamin według specjalistycznych przepisów teoretycznych i praktycznego kierowania wszystkimi dostępnymi aparatami latającymi. (...) Nadanie odznaki następuje na czas służby w wojskach lotniczych, a tylko w wyjątkowych przypadkach, tj. za szczególne zasługi oddane Ojczyźnie na polu lotnictwa, bądź to w boju, bądź przez szczególny czyn lotniczy może być przyznane dożywotnio. Również i rannym w wykonywaniu służby pilota – nadawane będzie prawo dożywotniego noszenia”.

Piloci nosili ją przypiętą po lewej stronie, na wysokości pierwszego guzika bluzy mundurowej, w odległości dwóch cm

od krawędzi kołnierza. Odznakę w okresie międzywojennym noszono tylko w czasie służby w lotnictwie. Jednak rozkaz nr 13 z 22 grudnia 1933 r. (Dziennik Rozporządzeń MSWojsk.) wprowadził zasadę dla absolwentów wojskowej szkoły lotniczej, polegającą na tym, że otrzymywali tytuł pilota z trzecią klasą specjalności i nie mieli prawa jej noszenia aż do zdania egzaminów końcowych i odbycia dwuletniej służby. Odznakę polową, której wyróżnikiem był zielony wieniec, uznano wówczas za odznakę najwyższej klasy, a prawo do jej noszenia mieli tylko ci, którzy wykonywali loty bojowe podczas wojny. Zasada ta obowiązywała do zakończenia II wojny światowej.

## SKRZYDLATA POLICJA

Uroczysta inauguracja działalności lotnictwa policyjnego KGP nastąpiła dokładnie 9 maja 2001 r. Rok wcześniej pozyskano do Komendy Głównej Policji 11 śmigłowców pochodzących ze 103. Pułku Lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSWiA, które zostały wprowadzone do służby w strukturach nowo utworzonego lotnictwa policyjnego. Jeszcze wcześniej, bo w 1996 r., powstały dwie pierwsze sekcje lotnicze przy komendach wojewódzkich w Krakowie i w Poznaniu. Dokumentami regulującymi funkcjonowanie lotnictwa policyjnego jest Prawo lotnicze (ustawa z 3 lipca 2002 r.) oraz ustawa o Policji z 6 kwietnia 1990 r. Ustawy dookreślają zarządzenia Komendanta Głównego Policji nr 1158 z 17 października 2005 r. w sprawie powołania oraz określenia organizacji, zakresu działania i właściwości terytorialnej służby lotnictwa Policji oraz nr 40 z 4 kwietnia 2018 r. w sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę lotnictwa Policji.

3 kwietnia 2007 r. rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. Nr 87, poz. 584) zostały wprowadzone odznaki: „Pilot Lotnictwa Policji” i „Mechanik Lotnictwa Policji”. Odznakę stanowią stylizowane skrzydła w kolorze patynowego srebra, na których nałożona jest odznaka policyjna z szarfą w kolorze niebieskim z napisem POLICJA, a w odznace „Mechanika Lotnictwa Policji” tło stanowi turbinka. Wymiary odznak to 69 x 16 mm. Odznaki nadaje rozkazem Komendant Główny Policji z dniem mianowania policjanta na stanowisko w służbie lotnictwa Policji. Wzór odznaki zaprojektowali Dariusz Frątczak i Józef Kubas, związani z lotnictwem policyjnym. Odznaki „Pilota Lotnictwa Policji” i „Mechanika Lotnictwa Policji” według rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 20 maja 2009 r. w sprawie umundurowania policjantów nosi się „centralnie między wyłogiem a wszyciem rękawa kurtki wyjściowej, na wysokości wycięcia wyłogu na lewej stronie piersi, lub centralnie nad lewą kieszenią koszuli wyjściowej letniej”. W tym okresie również uregulowane zostały czarne i granatowe kombinezony (zarządzenie nr 475 KGP z 7 maja 2008 r.). – Obecnie testowane są jasne kombinezony dla pilotów – mówi insp. pil. Robert Sitek, naczelnik Zarządu Lotnictwa Policji GSP KGP. Przepisy odnoszą się zarówno do mundurów męskich, jak i damskich, ponieważ wśród pilotów policyjnych są również funkcjonariuszki.

## KOMBINEZON I „RAJBANY”

Wkłodowany w pamięć wizerunek pilotów opiera się głównie na pięknych filmowych kadrach. Młodzi, przystojni, wysportowani, przemierzają pewnym krokiem lotnisko po trudnej akcji w powietrzu, ubrani w lotniczy kombinezon i przeciwsłoneczne okulary. Kombinezon rzeczywiście jest pilotom nieodzowny. Dlaczego? Przede wszystkim wykonany jest z materiału trudnopalnego, bo w historii lotnictwa nie brakuje przypadków, kiedy kombinezon uratował pilota przed ciężkimi poparzeniami. Ponadto ciasno przylegając, spełnia funkcję przeciwprzeciążeniową. Jest też po prostu praktyczny, posiada wiele różnych kieszonek, w których można pomieścić ołówek, długopis, kątomierz, gumkę, mały notes, latarkę, rękawiczki czy mały śrubokręt. Okulary przeciwsłoneczne zaś, chociaż w wyposażeniu nie są, chronią przed promieniami słońca, po prostu. Ale i tu praktyczny aspekt jest ważny. Piloci wybierają takie, które mają jak najcieńsze zauszuki, by nie ścisnęły pod przylegającymi słuchawkami i twardym hełmem THL.

Izabela Pajdała

Artykuł ukazał się w [numerze specjalnym Gazety Policyjnej](#) poświęconemu Lotnictwu Policji.

bibliografia:

- Ordery i odznaczenia, nr 2, Wydawnictwo De Agostini Polska Sp. z o.o.
- Sawicki Z., Symbolika polskich organizacji bezpieczeństwa, Warszawa 2011





Odznaka "Mechanik Lotnictwa Policji"



Odznaka "Pilot Lotnictwa Policji"



Odznaka "Pilot Polowy"

