

Informacja

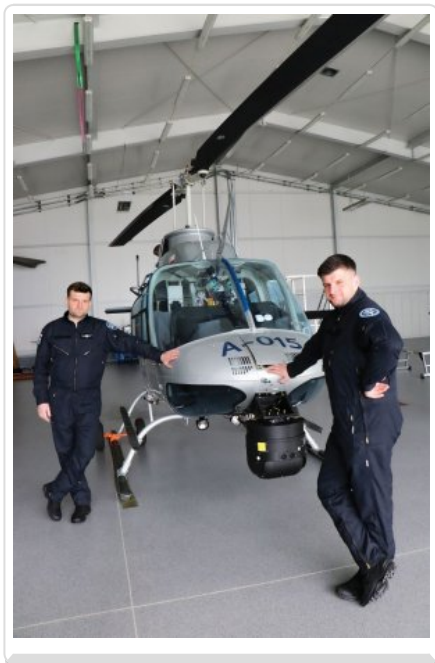
Strona znajduje się w archiwum.



RAMIĘ W RAMIĘ

Data publikacji 28.08.2021

Żeby móc swobodnie latać, kupili najpierw szybowiec, później śmigłowiec. „Gdy już posmakowałeś lotu, zawsze będziesz chodzić po ziemi z oczami utkwionymi w niebo, bo tam właśnie byłeś i tam zawsze będziesz pragnął powrócić” - słowa Leonarda da Vinci idealnie pasują do historii dwóch braci zafascynowanych lotnictwem.



Między nimi jest piętnaście miesięcy różnicy. Tomasz jest młodszy.

Gdybyśmy mieli rodzeństwo, pewnie też by latało – mówi st. post. Jakub Sławik z Sekcji Lotnictwa Policyjnego w KWP we Wrocławiu. Nie mogło być chyba inaczej, bo ich ojcem był asp. szt. Janusz Sławik, kierownik wrocławskiej sekcji, który za sterami helikopterów spędził ponad 35 lat, z czego ostatnie 17 w Policji.

CZYM SKORUPKA ZA MŁODU

Bracia, odkąd pamiętają, latali z tatą. Właściwie całe ich życie było związane z lotnictwem. Gdy jeszcze przed służbą w

Policji Janusz Sławik wykonywał loty związane z gaszeniem pożarów lub opryskami pól, całą rodziną spali na lotnisku pod namiotem, wykorzystując każdą nadarżającą się okazję do wzbicia się w górę z ojcem i przeżywając wspaniałe wakacje.

- Wiedział od samego początku, że chcemy latać i dążymy do tego. Wspierał nas w tym, doradzał, widział, że ta pasja cały czas w nas rośnie. Mieliśmy też świadomość, że na wyszkolenie i licencje pilota potrzebne są olbrzymie pieniądze. Nie mógł nam ich dać, ale pokierował nami - mówi st. post. Jakub Sławik. Jeszcze w 2010 r. ojciec, asp. szt. Janusz Sławik po otrzymaniu wyróżnienia „Błękitne Skrzydła” mówił w „Policja 997”:

- „Młodym teraz jest trudniej. Mnie naukę i szkolenia praktyczne zapewniało państwo, oni za wszystko muszą słono płacić. W jakimś stopniu odbija się to i na lotnictwie policyjnym. Jeśli dodać do tego fakt, że płace nie są konkurencyjne w stosunku do oferowanych na rynku usług lotniczych, a wymagania trochę wyższe, nie można się dziwić, że lotnictwo policyjne wciąż szuka ludzi” („Policja 997” 2010, nr 11, s. 25).

LATAĆ WIĘCEJ

Żeby móc jak najwięcej latać, najpierw kupili szybowiec SZD-30 „Pirat”, a później helikopter Robinson R22. Zanim jednak założyli firmę, w której praca pozwoliła na sfinansowanie tej determinacji lotniczej, jako 14- i 15-latkowie pojechali na obóz szybowcowy do Zegrza Pomorskiego, gdzie tylko pogłębili już złapanego bakcyła lotnictwa. I tak do 2016 r. latali na szybowcach w aeroklubie wrocławskim.

Na szkolenie na śmigłowcach wybrali Stany Zjednoczone. Znaleźli na ten temat filmik na YouTube i stwierdzili, że i język angielski podszkołą, i będzie to fajna przygoda. Instruktorem był pilot oblatywacz MD-500, który latał w Wietnamie. Kurs trwał pół roku i kończył się licencją pilota.

- Wprawdzie licencja nie była ważna w Polsce i po powrocie ze Stanów dalej musieliśmy zdobywać doświadczenie i konwertować tę licencję amerykańską na europejską. Zaczęliśmy latać w szkole w Czechach, gdzie uzyskaliśmy licencję europejską, ale żeby dostać się gdzieś do pracy, trzeba mieć doświadczenie i wylatane godziny. I wtedy wpadliśmy na pomysł, że musimy kupić śmigłowiec i po prostu zdobywać to doświadczenie na swoim sprzęcie. I w ciągu dwóch lat każdy z nas wylatał po 350 godzin - opowiada st. post. Tomasz Sławik.

Będąc jeszcze w Stanach Zjednoczonych, codziennie kontaktowali się z tatą na Skypie, bo ten był ciekawy wszystkiego.

- Jak coś było nie tak, to zaraz mówił: „To powiedz im, żeby zrobili tak i tak. Chyba muszą tam przyjechać i powiedzieć im, jak mają was szkolić”. Taki był właśnie tato - mówi Jakub Sławik.

Obaj bracia zgodnie opowiadają, że opanowanie lotów szybowcem jest pomocne również w nauce latania śmigłowcami.

- Doświadczenie lotnicze na szybowcach bardzo dużo nam dało, bo uczy myślenia, zachowania czujności i wyprzedzania faktów - dodaje młodszy z braci Sławików.

Po ten swój śmigłowiec polecieli sami do Danii, mając wylatanych raptem 100 godzin.

- Warunki pogodowe były ciężkie. Daliśmy radę, to była świetna przygoda, z międzylądowaniem koło Hamburga, w Berlinie, w Lubinie i lądowaniem we Wrocławiu. To było kolejne ważne doświadczenie. Niektórzy boją się lecieć za granicę, ale po szkoleniu w Stanach mieliśmy dopracowaną komunikację i swobodę językową - wspomina lot Tomasz Sławik.

A W POLICJI

Do policji lotniczej wstąpili w 2019 r. Oczywiście razem.

- To był warunek, że idziemy razem. Firmę prowadziliśmy razem, śmigłowiec mieliśmy wspólny. Tak też zawsze nas tato prowadził, że mamy sobie pomagać. Gdybyśmy się nawzajem nie wspierali, to na pewno nie osiągnęlibyśmy tyle. Pojedynczo nie dalibyśmy rady, żeby dojść do takiego poziomu. Tato nam opowiadał, jak jest w lotnictwie Policji, i stwierdziliśmy, że warto się przekonać na własnej skórze - mówi Jakub Sławik.

Z chwilą wstąpienia do Policji sprzedali swojego Robinsona R22. - Trzeba było zacząć żyć normalnie, bo jednak praktycznie wszystkie pieniądze zarobione w naszej firmie szły w śmigłowiec i paliwo, w utrzymanie go, żeby

bezpiecznie można było latać – mówią bracia.

Obaj podkreślają, że nie traktują służby w Policji jak pracę, tylko pasję. Loty marzeń są jeszcze przed nimi, te ekstremalne, w górach, gaszenie pożarów, gdzie potrzebne są precyzja pilota oraz duże doświadczenie.

- Lotnictwo to jest coś tak specyficznego, że jak się już w to wejdzie, to się zostaje – mówią na koniec rozmowy. Wspominając ojca, mówili często, że do szczęścia nie były mu potrzebne pieniądze, tylko latanie. Oni też, żeby szczęśliwie żyć, muszą latać. Jak najwięcej.

Izabela Pajdała

fot. Paweł Ostaszewski

Artykuł ukazał się w numerze specjalnym [Gazety Policyjnej](#) wydanym z okazji 95 lat Lotnictwa Policji.