

Informacja

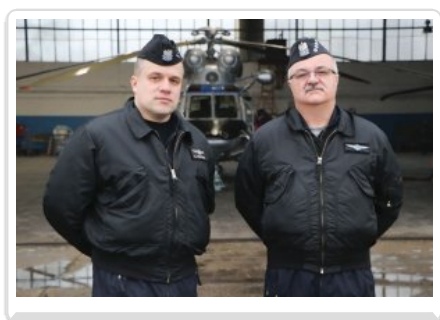
Strona znajduje się w archiwum.



Z OJCA NA SYNA

Data publikacji 11.09.2021

Do końca lutego br. służyli razem na Lotnisku Warszawa-Babice. Ojciec Kazimierz Chaczko i jego syn Karol. Obaj policyjni lotnicy, obaj z zamiłowaniem podchodzący do śmigłowców i wszystkiego, co się z nimi wiąże.



Dziś asp. szt. Kazimierz Chaczko razem ze stopniem dodaje: w stanie spoczynku. Ma 60 lat, z których 40 spędził jako pilot śmigłowca, w tym 20 w lotnictwie Policji. Jako że jest jednym z dwóch policyjnych pilotów wyróżnionych nagrodą „Błękitne Skrzydła”, piszemy o nim w osobnym materiale „Błękitnoskrzydły na emeryturze” w [„Gazecie Policyjnej” 2021, nr 7](#).

POCZĄTEK TRADYCJI

Kazimierz Chaczko karierę w lotnictwie rozpoczął w 1981 r. jako pilot fabryczny przy WSK „PZL Świdnik”.

- Nie miałem żadnych rodzinnych tradycji związanych z lotnictwem, chyba tylko to, że z okien autobusu czy samochodu widziałem szybowce na jeleniogórskim lotnisku aeroklubowym - uśmiecha się.

- W latach 70. ub.w. było duże zapotrzebowanie na usługi agrolotnicze, a brakowało na rynku pilotów. Ukończyłem Technikum Mechanizacji Rolnictwa w Zamościu ze specjalnością pilot śmigłowca. Szkolenie praktyczne, pod patronatem Wydziału Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, odbywało się na śmigłowcu Mi-2. Mój pierwszy samodzielny wylot nastąpił w 1979 r. Dwa lata później zakończyliśmy szkolenie i niejako z automatu wszyscy absolwenci technikum zostali zatrudnieni w WSK „PZL-Świdnik”. Pierwsze kroki to było typowe agrolotnictwo. Mając lat 21, dostałem śmigłowiec, dwóch mechaników i... w pole.

Kazimierz Chaczko zajmował się opryskami upraw, nawożeniem z powietrza, także transportem osób. W latach 90. XX w. doszła jeszcze ochrona przeciwpożarowa. Część swojej pracy wykonywał zagranicą - w Egipcie, Omanie, a loty

przeciwpożarowe w Hiszpanii, i to przez wiele sezonów. Takie umowy podpisywał Wydział Usług Śmigłowcowych przy WSK Świdnik, a potem firma Heliseco, która powstała na jego bazie.

Kazimierz Chaczko osiadł w Świdniku, choć trzeba przyznać, że czasami – zwłaszcza podczas pracy przy pożarach w Hiszpanii – bywało, że pół roku był w delegacji na Półwyspie Iberyjskim. Drugie pół, przeważnie zimę, spędzał w domu. Syn Karol często przebywał na miejscowym lotnisku, podobnie jak inne dzieci pilotów.

- Wszyscy przyszywani wujkowie, znajomi taty, to lotnicy, wychowywałem się w takim środowisku, też chciałem latać – wspomina kom. Karol Chaczko z Wydziału Operacji Lotniczych Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP. – Zacząłem od szybowców w Aeroklubie Świdnik. Większość moich kolegów z tego lotniska jest dziś kapitanami w liniach lotniczych bądź pilotami w Lotniczym Pogotowiu Ratunkowym albo w jeszcze inny sposób świadczy usługi lotnicze na całym świecie.

Karol skończył w Kielcach studia na kierunku bezpieczeństwo publiczne i ochrona, był na zagranicznym stażu, zrobił licencję pilota samolotowego turystycznego i wstąpił do... Straży Miejskiej w Świdniku.

LOTNICTWO POLICJI

Senior Chaczko w 2001 r. postanowił natomiast założyć niebieski mundur. Policja szukała wtedy doświadczonych pilotów i Kazimierz Chaczko trafił do Sekcji Lotnictwa Policji KWP w Gdańsku, którą kierował do 2009 r., kiedy przyszła kolejna reorganizacja. Zlikwidowano wtedy sekcje w Białymstoku, Rzeszowie i Gdańsku, a Kazimierz Chaczko znalazł się na warszawskim Bemowie, na stanowisku starszego pilota. Był tam do końca lutego br. także instruktorem i egzaminatorem lotnictwa Policji na śmigłowcu PZL W-3 „Sokół”.

2009 r. to także początek służby w Policji Karola. Zaczynał w OPP w Warszawie, gdzie spędził dwa lata. Potem dostał się do KWP we Wrocławiu, gdzie mógł latać na samolocie A-22 Aeroprakt, wykorzystywanym do celów operacyjnych. Wystąpił z raportem o przeniesienie do służby w lotnictwie Policji.

- W końcu przyszła decyzja pozytywna i trafiłem do wymarzonego wydziału – mówi kom. Karol Chaczko. – Był 1 lipca 2012 r., jeden z najpiękniejszych dni w moim życiu. Najpierw byłem operatorem systemu obserwacji lotniczej, potem drugim pilotem na śmigłowcu PZL W-3 „Sokół”, następnie jego dowódcą, a po wyszkoleniu na dowódcę załogi na śmigłowcu Bell-407 pełnię teraz dyżury operacyjne na tym typie.

Jego całkowity nalot to 900 godzin, w tym 500 na samolotach, 400 na śmigłowcach. Bardziej imponująco te dane wyglądają w przypadku jego ojca. W lutym br. było to 7381 godzin i 38 425 startów i lądowań na śmigłowcach. W trakcie służby w Policji wylatał 1673 godziny. Teraz, na policyjnej emeryturze, Kazimierz Chaczko wykorzystuje to doświadczenie, latając ratowniczym „Sokołem” w Tatrach.

Ze służby w Policji najbardziej utkwiła mu w pamięci akcja na kominie Elektrowni „Kozienice”, pierwsze odnalezienie z powietrza ciało zaginionej osoby oraz powódź w 2010 r.

- Wielka woda jest jak wielki ogień, ogrom tragedii, moc żywiołu – Kazimierz Chaczko zamyśla się. – Taka wielka powódź jak w 2010 r. w Polsce, podobnie jak olbrzymie pożary w Hiszpanii, są nie do opanowania. Po prostu ratuje się ludzi, z zalewanych wodą domów bądź z posiadłości okrążonych przez płomienie, w tym ostatnim przypadku, zrzucając jeszcze wodę przy budynkach.

Za ratowanie zdrowia i życia ludzkiego podczas wielkiej wody w 2010 r. Kazimierz Chaczko wraz z innymi policyjnymi pilotami został odznaczony przez Prezydenta RP Krzyżem Zasługi za Dzielność.

- Sytuacje były wtedy bardzo dramatyczne – mówi „Błękitnoskrzydły”. – Dostaliśmy wiadomość, że w Świniarach jest ktoś do zabrania. Dolecieliśmy, ratownik opuścił się na linie. Okazało się, że w efekcie wciągnęliśmy na pokład „Sokoła” dziesięcioro dzieci. Potem zrobiliśmy jeszcze jeden lot po dwójkę dorosłych. Nawet na nas zrobiło to duże wrażenie.

MIEJ POKORĘ

- Gdy uczyłem się latać na szybowcu, usłyszałem od instruktora: powietrze to nie jest naturalne środowisko człowieka, wchodzisz tam, jakbyś szedł w gości, musisz zachowywać się grzecznie i pokornie, bo to gospodarz pokaże ci, gdzie

jest twoje miejsce - kom. Karol Chaczko wspomina czasy w aeroklubie. - To zostaje na całe życie. Do latania trzeba mieć serce. Jeżeli ktoś idzie do tego zawodu po pieniądze, to jest to jakieś nieporozumienie.

- W przypadku lotnictwa pasja i zawód to jedno - dodaje Kazimierz Chaczko. - W procesie szkolenia trzeba wiele znieść, dolegliwości, nawet upokorzeń. Czasami trzeba położyć po sobie uszy, przeczekać, przeanalizować sytuację, a potem znowu próbować. Tylko tak można dojść do wyników. Potrzebne są cierpliwość, opanowanie, ale także synchronizacja ruchowa. Do latania od początku do końca trzeba podchodzić z pokorą.

Środowisko lotnicze w Polsce nie jest wcale takie duże. To dość hermetyczny świat, w którym wielu pilotów zna się osobiście.

- Tu nie ma miejsca dla cwaniaczków, tych wyłapią zresztą instruktorzy - mówi Kazimierz Chaczko. - Opinia o człowieku idzie za nim, choć on nawet może nie zdawać sobie z tego sprawy. Trzeba pamiętać, że od samego początku każdy swoją historię w lotnictwie pisze sobie sam.

I trzeba przyznać, że Kazimierz Chaczko tę historię pisze wspaniale, a Karol idzie w ślady ojca.

PAWEŁ OSTASZEWSKI

zdjęcie Paweł Ostaszewski

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