

Strona znajduje się w archiwum.



OD MODELARSTWA DO LOTNICTWA

Data publikacji 25.09.2021

Najpierw były wykonywane własnoręcznie drewniane modele. Potem przyszedł czas na szybowce, a następnie samoloty. Tak zaczęli w swojej młodości zarówno ojciec, jak i syn. Dziś obaj służą w lotnictwie Policji.



Ojciec - asp. szt. Andrzej Baranowski jest starszym pilotem w Sekcji Lotnictwa Policji KWP w Szczecinie, a syn - st. post. Tomasz Baranowski - mechanikiem w Zarządzie Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP.

RODEM ZE ŚWIDNIKA

- Moja przygoda z lotnictwem zaczęła się w latach 70. ubiegłego wieku - zamyśla się asp. szt. Andrzej Baranowski. - Dlaczego lotnictwo? Może dlatego, że mieszkałem w Świdniku i ciągle nad głową latały mi samoloty? Ja jestem niespokojny duch, nie usiedzę na miejscu, więc już jako brzdąc musiałem coś robić. Zaczęłem jeździć motocyklem na motocrossie, choć najbardziej odpowiadał mi trial. Ojciec był głównym księgowym w Klubie Sportowym AVIA Świdnik, a ja jeździłem w sekcji motorowej. Potem jednak wygrało lotnictwo. Przeanalizowałem - tu górki, podjazdy, technika, a tam - wszystko, cała przestrzeń. Zaczynałem oczywiście od modelarni. Pamiętam, gdy jako piętnastoletni chłopak przeszedłem na drugą stronę lotniska do aeroklubu, gdzie była sekcja szybowcowo-samolotowa, i powiedziałem instruktorowi, że chcę już zacząć latać. A on do mnie - idź jeszcze i postrugaj sobie modele, zapiszemy twoje nazwisko, żeby nie zginęło, i będziemy czekać. I tak z krwawiącym sercem jeszcze dwa lata musiałem czekać. Pamiętam moje pierwsze loty z instruktorem, musiałem mieć pozwolenie od rodziców, że mogę latać... Nie miałem jeszcze 18 lat.

Senior Baranowski w Aeroklubie Świdnik przez cztery lata ćwiczył intensywnie na szybowcach. Doszedł do Złotej Odznaki Szybowcowej i zajął się lataniem samolotowym. Ćwiczył akrobacje, brał udział w lotniczych zawodach radiowo-nawigacyjnych. Przez dwa lata był nawet w kadrze juniorów. Cały czas myślał jednak o tym, aby latać zawodowo. W Świdniku, gdzie wielu ludzi związanych jest z lotnictwem, także rodzina ze strony żony przyszłego policyjnego pilota, nie było to akurat takie trudne. Trafił do WSK Świdnik, ale nie jako pilot, a kierownik lotów. Niedługo potem fabryka podpisała olbrzymi kontrakt na szkolenie pilotów dla Libii, której w tajemnicy przed ZSRR sprzedano kilkadziesiąt Mi-2.

Potrzebni byli polscy piloci, którzy szkoliliby libijskich, a także nowi piloci do prężnie rozwijającej się działalności agrolotniczej oferowanej przez Zakład Eksploatacyjny Usług Śmigłowcowych WSK Świdnik. Szukano wszystkich, którzy już mają licencje samolotowe. Po zdobyciu w 1981 r. licencji śmigłowcowej Andrzej Baranowski do 1990 r. zajmował się typowymi lotniczymi usługami agro. Praca zawodowa spowodowała, że nie było już czasu na rajdy i zawody sportowe. Potem latał w agrolotnictwie i lotnictwie sanitarnym, aż po raz kolejny postanowił spróbować czegoś nowego.

ŚMIGŁA W KOLORZE BLUE

W 2004 r. zdecydował, że wstąpi do Policji.

- Miałem sporo kolegów ze starej firmy, którzy już w Policji latali - opowiada Andrzej Baranowski. - Spytałem szwagra w Poznaniu, ale okazało się, że od ręki potrzebują pilota we Wrocławiu. Przeszedłem całą procedurę i zacząłem latać jako policjant.

Do ukończenia 60. roku życia Andrzej Baranowski latał we Wrocławiu. Od października 2020 r. służy w Sekcji Lotnictwa Policji KWP w Szczecinie. Mógłby już iść na emeryturę, ale... z lataniem ciężko się rozstać. Ze względu na wiek nie może być już dowódcą na mniejszym śmigłowcu, ale w dwuosobowej załodze na szczecińskim „Sokole” może dalej latać. Szybko się zresztą tam odnalazł, bo PZL W-3 „Sokół” wykorzystywany był podczas gaszenia pożarów na Półwyspie Iberyjskim. - Na „Sokole” latałem i w pogotowiu, i w Hiszpanii - mówi policyjny pilot. - Podczas gaszenia pożarów były takie miesiące, że wylatywałem 180 godzin, robiliśmy nawet po 140 „wyciągnięć worka” z wody dziennie.

Obecny nalot na śmigłowcach Andrzeja Baranowskiego to 4700 godzin, 500 na samolotach i 400 na szybowcach. - W lotnictwie Policji największą satysfakcję sprawia odnalezienie zaginionych osób - mówi. - Pośrodku lasu, w niedostępnym miejscu. Bywało tak, że rejon poszukiwań przeleciałem już dwa razy i nic, ale patrzę - mam jeszcze paliwo, więc spróbuję w drugą stronę i bęc - leży człowiek nad brzegiem jeziora. Teraz inaczej się to odbywa, ale gdy nie było GPS-u, trzeba było potem taką karetkę prowadzić przez pola, robiłem zawis i powoli leciałem, a samochód dosłownie za moim ogonem. Potem sprawdzałem dalszą drogę i znowu ich prowadziłem. A w lotnictwie sanitarnym na początku latało się w ogóle po adresach. Prosiłem o numer domu na wsi, gdzie należy dotrzeć do zawałowca, leciałem powoli, nisko i czytaliśmy adresy, a potem szukaliśmy, gdzie najbliżiej wylądować. Takie były czasy...

OD PIELUCHY

W ślady ojca lotnika poszedł jego syn.

- Nie można podać konkretnej daty, gdy zacząłem interesować się samolotami, bo ja z lotnictwem jestem związany od pieluchy - śmieje się Tomasz Baranowski. - Cała moja edukacja ukierunkowana była w tę stronę. Poszedłem do Technikum Mechanicznego w Świdniku na profil - mechanik lotniczy osprzętowiec. To była szkoła przy WSK Świdnik. W wieku 15 lat zacząłem latać na szybowcach i też była potrzebna zgoda ojca na piśmie. Potem przyszedł czas na samoloty, zrobiłem licencję turystyczną, ale gdy zacząłem pracę w WSK, sport i pasja zeszły na dalszy plan. Do tej pory mam puchar dla najmłodszego uczestnika zawodów radiowo-nawigacyjnych, w których brałem udział jako nawigator ojca. Byłem także na wyjeździe przy gaszeniu pożarów w Hiszpanii, gdzie pracowałem jako mechanik na dwóch maszynach.

Od stycznia 2019 r. Tomasz Baranowski służy w Policji na warszawskim Bemowie. Ma uprawnienia na śmigłowce PZL W-3 „Sokół” oraz Bell-407, na którym lata w załodze jako technik i operator Systemu Obserwacji Lotniczej (SOL).

To wcale nie jest marginalna funkcja. Zakup nowoczesnych śmigłowców wymusił niejako przeskok na wyższy poziom operatorów SOL. Są oni obecnie bardziej informatykami i operatorami kamery niż mechanikami. Minimalny skład załogi do działań operacyjnych z wykorzystaniem śmigłowca Bell-407GX i to pilot oraz operator SOL, który jest też mechanikiem obsługi tego śmigłowca. Tomasz Baranowski podczas realizacji zadań z wykorzystaniem Systemu Obserwacji Lotniczej musi się wykazywać ponadprzeciętnym zmysłem orientacji przestrzennej - nie może zgubić ruchomego celu i naprowadzić śmigłowca prosto na niego. Ponadto pomaga dowódcy w prowadzeniu łączności, nawigacji i dba o jakość obrazu. Może nadawać obraz w czasie rzeczywistym na stanowiska stacjonarne lub mobilne i nagrywać obraz na dysk zewnętrzny systemu.

Tomasz jest bardzo skromny - najwyraźniej uważa, że mając krótki staż w Policji, nie powinien za dużo opowiadać. Ale nie zmienia to faktu, że o ile pilot jest mózgiem maszyny, o tyle on jej sercem. Jak twierdzą jego przełożeni - bardzo sprawnym.

PAWEŁ OSTASZEWSKI

zdj. autor, Jacek Herok

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