

## 90-LECIE LOTNICTWA POLICYJNEGO

**Gdy ciekawy świata i ludzi 4-letni Józio w 1931 r. przy rodzinnym obiedzie obiecał rodzicom, że „jak będzie duży, to zostanie pilotem”, jego mama odetchnęła z ulgą. Marzenia chłopca miały wielką szansę się ziścić. To właśnie w 1931 r. Policja Państwowa sięgnęła po innowacyjne w ówczesnym czasie rozwiązania na rzecz bezpieczeństwa i Polska dołączyła do krajów, które zauważyły w lotnictwie policji nie tylko dziejową konieczność, ale przede wszystkim ogromny potencjał w walce z przestępczością.**



Pierwsi piloci Policji Państwowej na tle samolotu Hanriot HD-19

W tym roku utworzono samodzielny referat lotniczy Komendy Głównej Policji (pierwszym jej kierownikiem został mjr Wiktor Willmann) a 5-osobowa grupa pierwszych w historii Policji Państwowej kandydatów na policyjnych lotników (post. Muszer, post. Kwiatkowski, post. Jeziorowski, post. Skiermański i post. Bigus) od września 1931 r. rozpoczęła naukę podniebnych lotów w Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy. Szkolenia odbywały się na samolotach Bartel BM-4a1, Hanriot HD-19 oraz na pierwszym samolocie liniowym Potez XVA2. Francuskie maszyny obserwacyjne Potez pojawiły się później – do dyspozycji Policji Państwowej – w niektórych jej jednostkach. Informacje o szkoleniu pierwszych policyjnych lotników opisała gazeta „Na Posterunku”, wydana 19 września 1931 r.

Lata powojenne przyniosły rozwój sił lotniczych. Najpierw Pierwsza Eskadra Lotnictwa Transportowo-Łącznikowego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, a później 103. Pułk Lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSW/MSWiA pracowały na rzecz bezpieczeństwa dla Milicji Obywatelskiej. Jedną z pierwszych akcji był podniebny pościg za dwoma zbiegami z więzienia w Krośnie w 1965 r. Korzystając z dwóch śmigłowców Mi-4 oraz dwóch SM-1, funkcjonariusze nie tylko włączyli się w działania obserwacyjno-pościgowe, ale także rozrzucili ulotki z komunikatem policyjnym skierowanym do społeczeństwa. Do ważnych zadań należały też loty ze specjalnie wyszkolonymi funkcjonariuszami ochraniającymi papieża Jana Pawła II podczas jego pielgrzymek do Polski.

Przełomowy dla rozwoju lotnictwa policyjnego okazał się rok 1996. Doposażono wtedy 103. Pułk Lotniczy Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSW (istniejący od 1965 r.) m.in.. w śmigłowce Mi-2, Mi-8, Mi-17, W-3 Sokół i Bell 206. Jednocześnie przybyło zadań wykonywanych dla resortu spraw wewnętrznych. Jednostka stacjonowała na warszawskim lotnisku Bemowo i na początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku posiadała 40 śmigłowców (15 maszyn Mi-8T, 3 Mi-8S, 4 Mi-17, 12 Mi-2, 2 maszyny typu Bell 206, 4 W-3 Sokół, M-20 Mewa). Do 1995 r. 103. Pułk Lotniczy Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSW wykonywał również zadania policyjne.

Początek samodzielnego lotnictwa policyjnego przypada na rok 1996. Zarządzeniem Komendanta Głównego Policji powstał dwie pierwsze sekcje lotnictwa przy Komendach Wojewódzkich Policji w Krakowie i Poznaniu, wyposażone w dwa śmigłowce Kania. Kolejnych 11 śmigłowców Policja otrzymała w 2000 r. po rozformowaniu 103. Pułku Lotniczego Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSWiA. Maszyny zostały wprowadzone do lotnictwa policyjnego, które uroczystą inauguracją oficjalnie rozpoczęło służbę 9 maja 2001 r. Dzisiaj policyjni lotnicy mają do dyspozycji 13 śmigłowców rozlokowanych w bazach w 6 oddalonych od siebie miastach Polski (docelowo 7). Policjanci zadbali o takie rozmieszczenie jednostek terenowych, by w razie potrzeby śmigłowce mogły jak najszybciej dolecieć do każdego miejsca w kraju.

Warszawa - Wydział Operacji Lotniczych, Zarząd Lotnictwa Policji, KGP

- 3x Black Hawk S-70i

- 1x Bell 412,
- 2x Bell 407,
- 2x Mi-8

Kraków - Sekcja Lotnictwa KWP

- 1x W-3 Sokół

Łódź - Sekcja Lotnictwa KWP

- 1x Bell 206

Poznań - Sekcja Lotnictwa KWP

- 1x Bell 407

Szczecin - Sekcja Lotnictwa KWP

- 1x W-3 Sokół

Wrocław - Sekcja Lotnictwa KWP

- 1x Bell 206



#### Plan lokalizacji sekcji lotnictwa Policji z wyposażeniem

Policyjne lotnictwo ma stałą gotowość do działań we wszystkich sytuacjach nadzwyczajnych – bez względu, czy teren jest równinny, górzasty, czy podmokły, czy lot jest nad wodami śródlądowymi czy nad morzem. Jedynym ograniczeniem mogą być skrajnie trudne warunki pogodowe, które wykluczają start i późniejszy lot. Przez 365 dni w roku i w każdej godzinie każdej doby mogą wystartować w ciągu kilku lub kilkunastu minut. Żadna inna komórka organizacyjna Policji nie ma możliwości tak szybkiego znalezienia się na miejscu zdarzenia, zwłaszcza gdy jest ono w znacznej odległości. Gdyby jednym słowem określić działalność „niebieskich lotników”, to byłoby to słowo „pomoc”. Do ich największych sukcesów należy uratowanie w czasie powodzi w 2010 r. (podczas 304 lotów) aż 116 osób oraz pomoc 125 osobom podczas 322 akcji ratowniczych w 2014 i 2015 r., realizowanych na rzecz TOPR.

Zakres zadań policyjnego lotnictwa:

- przewóz innych policjantów: antyterrorystów, funkcjonariuszy operacyjno-dochodzeniowych, pirotechników, techników kryminalistyki, negocjatorów do wykonywania zadań służbowych w terenie;
- monitoring wałów przeciwpowodziowych i ujawnianie wykroczeń na wodzie;
- ujawnianie przestępstw związanych z kradzieżami paliw z rurociągów i wyposażenia linii kolejowych i sieci energetycznych;
- przewóz grup ratowniczo-ewakuacyjnych w miejsce klęsk żywiołowych;
- wykorzystanie termowizji i transmisji obrazu TV do dyżurnego jednostki Policji w czasie rzeczywistym (np. gdy kierowcy łamią zasady ruchu drogowego);
- wyszukiwanie nielegalnych upraw maku, konopi indyjskich, magazynów z kradzionymi rzeczami;
- ujawnianie pożarów lasów;
- poszukiwania osób (zaginionych, ukrywających się, uciekinierów z zakładów karnych) oraz zwłok, a także poszukiwania ukrytego mienia znacznej wartości;
- przewóz osób zatrzymanych, deportowanych, a czasami świadków;
- zabezpieczenie porządku i bezpieczeństwa publicznego w czasie imprez masowych o podwyższonym stopniu ryzyka oraz podczas wizyt VIP.

Obecnie lotnictwo policyjne dysponuje 104 etatami (89 policjantów i 15 osób cywilnych). Naczelnikiem Zarządu Lotnictwa Policji w Głównym Sztabie Policji KGP jest insp. pil. Robert Sitek, jego zastępcą - mł. insp. Radosław Kuropatnicki. Piloci i mechanicy pokładowi posiadają bardzo duże doświadczenie zawodowe z tysiącami wylatanych godzin. Lotnictwo policyjne na stałe współpracuje z lotnictwem MON, SG, LPR, TOPR oraz z policjami państw sąsiednich.

Od archaicznych, krytych płótnem dwupłatowców po w pełni skomputeryzowane i niezawodne śmigłowce wielozadaniowe - taką drogę odbyło w trakcie 90 lat lotnictwo policyjne. Co ciekawe, w niewielkim stopniu zmieniły się jego zadania. Do działań obserwacyjnych, poszukiwawczych, transportowych i łącznikowych doszło desantowanie pododdziałów kontrterrorystycznych i grup ratowniczych. Dzisiejsze, nowoczesne policyjne śmigłowce są niczym radiowozy o bardzo dużej mobilności, a ich piloci o imponującym doświadczeniu zawodowym, zdobytym w lotnictwie wojskowym i cywilnym, posiadają uprawnienia do lotów w trudnych warunkach atmosferycznych, zarówno w dzień, jak i w nocy, w każdym terenie. Nie bez powodu mówi się, że „jak trzeba, to wylądują i na znaczku pocztowym”.