**Transkrypcja podcastu**

**#WspolnieBezpieczni - Z policyjnym pilotem**

[00.00.00 podkład muzyczny, policyjny pilot I] Jeżeli ktoś powie, że wie wszystko na temat śmigłowca Black Hawk, bądź też latania, to jeszcze długa droga przed nim.

[00.00.11 podkład muzyczny, policyjny pilot I] Ze względu na charakterystykę naszej pracy, jest super, jest rewelacyjna i daje wiele możliwości. Jesteśmy pilotami, którzy muszą sobie poradzić.

[00.00.22 podkład muzyczny, policyjny pilot I] Staramy się wszystko zrobić jak najlepiej i jak najbezpieczniej. Mieliśmy wielką satysfakcję dobrze wykonanej pracy. Wiedzieliśmy, że właśnie po to jesteśmy.

[00.00.34 podkład muzyczny]

[00.00.36 podkład muzyczny, Sławomir Katarzyński] Z okazji obchodzonej w tym roku dziewięćdziesiątej rocznicy powstania lotnictwa policyjnego, zapraszam na podcast specjalny, dedykowany właśnie policyjnemu lotnictwu. Nazywam się Sławomir Katarzyński i zanim poznacie mojego dzisiejszego gościa, posłuchajcie fragmentu naszego programu „Live z Policją”, który nadawaliśmy na żywo z pokładu policyjnego Black Hawk-a. Z lotnikami i mechanikami polskiej Policji rozmawiała nadkomisarz Małgorzata Sokołowska–Makarowska.

[00.01.05 podkład muzyczny]

[00.01.07 podkład muzyczny, nadkom. Małgorzata Sokołowska–Makarowska] Black Hawk, w którym się znajdujemy, jest jednym z trzech używanych przez polską Policję i jesteśmy jedyną europejską Policją, która używa Black Hawki. Czy jest to prawda?

[00.01.18 podkład muzyczny, policyjny pilot II] Tak, oczywiście potwierdzam, jesteśmy jedynym krajem w Europie, który posiada w zasobach Policji taki śmigłowiec, jak Black Hawk.

[00.01.25 podkład muzyczny, nadkom. Małgorzata Sokołowska–Makarowska] Samo siedzenie tutaj w ogóle jest ekscytującym i fantastycznym przeżyciem...

[00.01.29 podkład muzyczny]

[00.01.30 podkład muzyczny, nadkom. Małgorzata Sokołowska–Makarowska] Co zrobić, żeby zasiadać za sterami takiej maszyny?

[00.01.33 podkład muzyczny, policyjny pilot I] Najpierw trzeba wstąpić w szeregi Policji, oczywiście.

[00.01.35 podkład muzyczny]

[00.01.37 podkład muzyczny, nadkom. Małgorzata Sokołowska–Makarowska] Jakie cechy powinien mieć pilot?

[00.01.39 podkład muzyczny, policyjny pilot I] Przede wszystkim, powinien mieć dużą motywację do tego, żeby latać. To nie… to nie jest zawód, tylko to jest pasja.

[00.01.47 podkład muzyczny]

[00.01.48 podkład muzyczny, nadkom. Małgorzata Sokołowska–Makarowska] Czy ty polecasz, żeby zostać *Crew chiefem*?

[00.01.50 podkład muzyczny, policyjny pilot III] Jak najbardziej – *Crew chiefem*, mechanikiem… bardzo polecam, bardzo wdzięczna praca. Tutaj jest adrenalina i człowiek wie, że żyje.

[00.01.59 podkład muzyczny]

[00.02.00 podkład muzyczny, nadkom. Małgorzata Sokołowska–Makarowska] A co czujesz, kiedy lecisz na akcje?

[00.02.02 podkład muzyczny, policyjny pilot III] Taką dumę, że to ja robię, a nie ktoś inny, tak?

[00.02.03 podkład muzyczny]

[00.02.05 podkład muzyczny, nadkom. Małgorzata Sokołowska–Makarowska] Czy pilot policyjny to zawód typowo męski, czy macie też koleżanki pilotki?

[00.02.10 podkład muzyczny, policyjny pilot II] W większości są to mężczyźni, natomiast w naszych szeregach są dwie funkcjonariuszki.

[00.02.16 podkład muzyczny]

[00.02.18 podkład muzyczny, nadkom. Małgorzata Sokołowska–Makarowska] Dlaczego ty zostałeś policyjnym pilotem, a nie pilotem cywilnym?

[00.02.22 podkład muzyczny, policyjny pilot II] Było to moje marzenie od dziecka, zawsze chciałem pracować w mundurze.

[00.02.27 podkład muzyczny]

[00.02.28 podkład muzyczny, nadkom. Małgorzata Sokołowska–Makarowska] A co czujesz, jak wsiadasz do Black Hawk-a i zaczynasz pilotować ?

[00.02.31 podkład muzyczny, policyjny pilot I] Radość… [*śmiech*] Radość z tego, że znowu mogę nim polatać.

[00.02.38 podkład muzyczny, nadkom. Małgorzata Sokołowska–Makarowska] A czy masz jakieś marzenie do śmigłowca, którym chciałbyś kiedyś polatać ?

[00.02.41 podkład muzyczny, policyjny pilot I] Tak. Chciałbym, żeby taki Black Hawk był mój, prywatny. [*śmiech*].

[00.02.46 podkład muzyczny]

[00.02.50 podkład muzyczny, Sławomir Katarzyński] Nasz czwarty już Live z Policją, pod tytułem „Zostań policyjnym pilotem”, został zarejestrowany i możecie go obejrzeć w całości, na przykład na naszym kanale YouTube. Przy okazji zapraszam też na nasz profil na Instagramie, gdzie - jeśli chcecie - możecie zadecydować kogo zaprosimy na kolejne edycje przygotowywanego raz w miesiącu Live z Policją. Zapraszamy więc gorąco do subskrybowania. Zdradzę wam przy okazji pewną tajemnicę... Poważnie myślimy o cyklu podcastów kryminalnych, bo przecież kto, jak nie my, ma dostęp do szczegółów przeprowadzanych akcji polskiej Policji? To o przyszłości, a co w naszym dzisiejszym podcaście? Przenosimy się do Nowego Targu, gdzie do rozmowy zaprosiliśmy pilota, który jak usłyszeliście przed chwilą, marzy o własnym, prywatnym śmigłowcu Black Hawk.

[00.03.44 podkład muzyczny]

[00.03.46 Sławomir Katarzyński] Naszym gościem jest dziś pilot, podkomisarz Adrian Stefanowski, ksywa „Stefan”. Witam Pana.

[00.03.53 podkom. Adrian Stefanowski] Witam wszystkich.

[00.03.54 Sławomir Katarzyński] Niektórzy mówią na nasze maszyny „śmigłowiec” inni „helikopter”. Jak powinniśmy nazywać?

[00.04.01 podkom. Adrian Stefanowski] Poprawnie dla nas jest „śmigłowiec”, to jest jednak polskie nazewnictwo, od dawien dawna używane, i skoro mieszkamy w Polsce, to powinniśmy się z tym utożsamiać. „Helikopter” to jest nazwa zapożyczona z greckiego języka i używana na całym świecie, ale tak, prawdę mówiąc, „śmigłowiec” dla mnie będzie takim najlepszym określeniem.

[00.04.25 Sławomir Katarzyński] Ale pogniewasz się, jak ktoś powie na Twoje… ([podkom. Adrian Stefanowski] …oczywiście, że nie) …urządzenie „helikopter”?

[00.04.29 podkom. Adrian Stefanowski] Nie, to „helikopter”, „chopper”… te wszystkie określenia są nam znane i w żaden sposób się nie gniewamy.

[00.04.36 Sławomir Katarzyński] Ale wtedy będziesz wiedział, że rozmawiasz z laikiem…

[00.04.39 podkom. Adrian Stefanowski] …albo z osobą spoza Polski.

[00.04.42 Sławomir Katarzyński] Aha, no tak, przy „chopperze”. Dobrze, ale tak zaczynając od początku, bo pewnie większość z nas jest zainteresowanych odpowiedzią na pytanie: co należy zrobić, żeby zostać policyjnym pilotem? Jak zostałeś policyjnym pilotem?

[00.04.57 podkom. Adrian Stefanowski] Jak ja zostałem? Akurat moja droga zaczęła się w lotnictwie cywilnym, w Aeroklubie Warszawskim rozpocząłem szkolenie na samolocie. Uzyskałem licencję pilota samolotowego, PPL-kę, następnie będąc w Straży Granicznej, otworzyła mi się taka brama… furtka, w której mogłem się wyszkolić na pilota śmigłowcowego zawodowego. Oczywiście się to udało z sukcesem, i następnie zrobiłem licencję zawodową samolotową. No i na tą chwilę mogę się legitymować dwoma licencjami - samolotową i śmigłowcową.

[00.05.32 Sławomir Katarzyński] Ale nie wspomniałeś, w którym momencie założyłeś mundur policyjny?

[00.05.36 podkom. Adrian Stefanowski] Po dziesięciu latach, będąc w Straży Granicznej, postanowiłem się przenieść do Policji ze względu na bliskość miejsca zamieszkania. Pochodzę z Warszawy, urodziłem się w Warszawie, a w Straży Granicznej jednak służba wiązała się z tym, że cały czas byłem gdzieś przenoszony z miejsca na miejsce, po całej granicy wschodniej, północnej, zachodniej, co półtora roku… co półtora, dwa lata zmieniałem miejsce pełnienia służby.

[00.06.05 Sławomir Katarzyński] A od zawsze chciałeś być pilotem? Kiedy poczułeś, że to jest Twoja pasja, w tym się chcesz sprawdzić, realizować, to jest Twój sposób na życie?

[00.06.16 podkom. Adrian Stefanowski] W zasadzie to jest rodzinne, mój tata był pilotem śmigłowcowym i jako dziecko miałem przyjemność latania z tatą. Tata zaszczepił to we mnie, i do tej pory się to utrzymało... w zasadzie jako pilot śmigłowcowy, miałem możliwość spróbowania latania samolotami, ale jednak śmigłowce, to jest coś fajniejszego.

[00.06.39 Sławomir Katarzyński] Tata dał potrzymać wolant, jak byłeś młodym chłopakiem? Ile miałeś lat?

[00.06.43 podkom. Adrian Stefanowski] Jak byłem... jak byłem jeszcze w przedszkolu, otworzyła się taka furtka, taka możliwość, żeby tata zabrał nas na pierwszy lot. Usiedliśmy na... usiadłem na fotelu, bo mam brata… Usiadłem na fotelu pilota drugiego i przez chwilę… tata powiedział, że mogę potrzymać wolant. Do momentu, aż sam nie zacząłem pilotować statków powietrznych uważałem, że to ja pilotowałem ten śmigłowiec, ale teraz wiem, że to wszystko było pod nadzorem taty.

[00.07.15 Sławomir Katarzyński] To jest jedna z dróg, żeby zostać policyjnym pilotem, a jaka jest alternatywna droga?

[00.07.20 podkom. Adrian Stefanowski] Alternatywną drogą, z tego, co wiem, to przez wojsko, ale na ten temat mogliby się wypowiedzieć bardziej moi koledzy, którzy ukończyli Szkołę Orląt w Dęblinie. Oni dokładnie będą wiedzieli, jak to rozpocząć i jak się dostali do lotnictwa Policji.

[00.07.38 Sławomir Katarzyński] Dobry pilot musi szkolić się całe życie, więc przewiduję, że Ty, jako dobry pilot, a wiem, że taki jesteś, bo pokazałeś swoje umiejętności i na mnie wywarło to ogromny wpływ, ale musisz szkolić się cały czas. Gdzie nauczyłeś się pilotować Black Hawka?

[00.07.58 podkom. Adrian Stefanowski] Szkolenie na Black Hawka rozpocząłem w Stanach. Ono trwało sześć tygodni. Dwa tygodnie szkolenia teoretycznego, dwa tygodnie symulatora i wreszcie rozpoczęły się super dwa tygodnie szkolenia praktycznego na tym typie śmigłowca, i tam nabyłem umiejętności i uprawnienia do pilotowania S70 Black Hawk.

[00.08.23 Sławomir Katarzyński] Dobrze, czyli przypuszczam, że trzeba znać język angielski, aby szkolić się w Stanach Zjednoczonych…

[00.08.29 podkom. Adrian Stefanowski] Tak, to było jednym z wymogów skierowania na szkolenie na typ śmigłowca Black Hawk.

[00.08.37 Sławomir Katarzyński] Nadal się szkolisz, czy już wiesz wszystko na temat Black Hawka?

[00.08.40 podkom. Adrian Stefanowski] Cały czas się szkolę. Jeżeli ktoś powie, że wie wszystko na temat śmigłowca Black Hawk, bądź też latania, to jeszcze długa droga przed nim.

[00.08.50 Sławomir Katarzyński] Dobrze, czyli wiemy co zrobić, żeby zostać pilotem: trzeba mieć pasję, ale to jeszcze nie wszystko, bo wydaje się, że każdy z nas chciałby się dowiedzieć, jak wygląda dzień pilota. Możesz nam w skrócie opowiedzieć, jak wygląda Twój dzień?

[00.09.10 podkom. Adrian Stefanowski] Mój dzień, tudzież naszych... moich kolegów w lotnictwie pilotów wygląda w taki sposób, że po przyjściu do pracy zazwyczaj o ósmej piętnaście, mamy postawione zadania. Osoby, które mają w tym dniu wykonywać loty, zapoznają się z uwarunkowaniami, takimi jak: pogoda panująca w danym obszarze, postawione zadanie, które obejmuje miejsce i rejon wykonywania lotów. A osoby, które akurat ten dzień mają luźniejszy, najczęściej spędzają go na pogłębianiu wiedzy teoretycznej.

[00.09.47 Sławomir Katarzyński] Ale tak przypuszczam, że wiesz gdzie się obudzisz, ale nie wiesz gdzie pójdziesz spać, czyli jakby tłumacząc: nigdy nie masz pewności, że o szesnastej piętnaście skończysz pracę…

[00.10.00 podkom. Adrian Stefanowski] Tak, nasza profesja akurat głównie polega na tym, że możemy zostać wezwani w każde miejsce Polski, i tutaj musimy być na to przygotowani. To mogą być Tatry, to może być morze, i w zasadzie jako lotnictwo Policji jesteśmy przygotowani na wykonywanie zadań w każdym rejonie Polski, i na większość zadań, które są nam postawione, i oczywiście długotrwałość tego, to może zająć jeden dzień, trzy, a czasami tydzień. Ostatni raz, jak byłem na powodzi w rejonie Mielca, mieliśmy polecieć na tydzień, a prawie zeszło się dwa tygodnie. Jesteśmy do tego przygotowani, mamy swoje takie magiczne zestawy, które zabieramy na każdy lot, które pozwalają nam normalnie uczestniczyć w dłuższych zadaniach.

[00.10.50 Sławomir Katarzyński] Dobrze, wspomniałeś o tym, że policyjne śmigłowce są wykorzystywane, właśnie tutaj chciałem dopytać: do czego są wykorzystywane policyjne śmigłowce?

[00.10.59 podkom. Adrian Stefanowski] W szczególności to są loty ratowniczo- poszukiwawcze. Bardzo dużo wykonujemy takich lotów. Loty operacyjne, które możemy też jeszcze podzielić na: współdziałania z GOPR-em, TOPR-em, z WOPR-em również, ale największą satysfakcję sprawia osobiście mi latanie z naszymi grupami jak BOA, czy też SPAP-y w Polsce.

[00.11.25 Sławomir Katarzyński] Jak wygląda ta współpraca? Bez problemu się... no powiem kolokwialnie, dogadujecie?

[00.11.30 podkom. Adrian Stefanowski] Tak. Bardzo dużo ćwiczymy na poligonach, bardzo dużo czasu spędzamy ze sobą, i jednak nawiązaliśmy tą nić porozumienia, która pozwala nam skutecznie wykonywać zadania.

[00.11.43 Sławomir Katarzyński] A te zadania, które przed wami stawiają właśnie te pododdziały, nie bywają to... zadania niewykonalne ?

[00.11.53 podkom. Adrian Stefanowski] Staramy się wszystko zrobić jak najlepiej i jak najbezpieczniej, wedle swoich możliwości…

[00.11.59 Sławomir Katarzyński] …i praw fizyki.

[podkom. Adrian Stefanowski 00.12.00] I praw fizyki [*śmiech*]

[00.12.01 Sławomir Katarzyński] Tak. Powiedz proszę, czy na symulatorach można nauczyć się pilotażu śmigłowca, a może na symulatorach, które są w komputerze, czy w grach komputerowych?

[00.12.13 podkom. Adrian Stefanowski] Jeżeli chodzi o śmigłowiec, na którym wykonuje loty... na tym Black Hawk-u jest to niemożliwe. Jest to śmigłowiec, który w zasadzie można powiedzieć, że jest latającym komputerem, ale niestety żaden komputer nie jest w stanie przenieść Cię wirtualnie, z wirtualnej rzeczywistości do wykonywania praktycznych lotów.

[00.12.34 Sławomir Katarzyński] Ale wiem, że na pokładzie jest autopilot, no więc - jakby będę tak przekonywał – no, włączenie tego jednego przycisku nie zastąpi was jako pilotów, czy *Crew.. chief-ów* ?

[00.12.42 podkom. Adrian Stefanowski] *Crew chie-fów*.

[00.12.44 Sławomir Katarzyński] *Crew chief-ów*.

[00.12.45 podkom. Adrian Stefanowski] Nie, nie zastąpi, dlatego, że u nas każdy członek załogi ma podzielone swoje zadania, a autopilot to jest takie nasze udogodnienie. To jest coś, co nam pomaga dobrze wykonać naszą pracę.

[00.12.57 Sławomir Katarzyński] I wy jesteście takim zespołem, bo chyba warto tutaj wspomnieć, że na pokładzie jest czterech członków załogi ?

[00.13.04 podkom. Adrian Stefanowski] Tak, jest czterech. Black Hawk wymaga dwóch pilotów i najlepiej jak jest dwóch *Crew chief-ów* do wykonania zadań. Nasze zadania są dość złożone i jak mamy pełen skład załogi, pozwala nam to bezpiecznie wykonać takie zadanie.

[00.13.19 Sławomir Katarzyński] Bezpiecznie, więc z jakimi zagrożeniami się spotykacie w czasie lotów? Ja tutaj myślałem na przykład o oślepieniu laserem. To tak na początek.

[00.13.28 podkom. Adrian Stefanowski] Tak. Zdarzyło się to nam niejednokrotnie. Osobiście miałem dwa razy taką sytuację, gdzie w rejonie lotniska Warszawa-Babice, ktoś nas oślepił laserem. Całe szczęście, to nie było dość długotrwałe oślepienie i mogliśmy wrócić do wykonywania lotu. Ale namierzyliśmy... staraliśmy się namierzyć taką osobę, wiem, że koledzy byli używani do namierzenia, i z sukcesem udało im się złapać taką osobę, która oślepiała pilotów laserem. To jest bardzo niebezpieczne i to podlega karze.

[00.14.04 Sławomir Katarzyński] A masz jakieś wspomnienia z lotów, coś o czym mógłbyś nam opowiedzieć, jakąś sytuacje, która by przedstawiła tak na żywo nasze działania, coś kiedy zmieniliście plan lotu kiedyś... kiedy była jakaś awaria, sytuacja kryzysowa, coś co masz w głowie?

[00.14.25 podkom. Adrian Stefanowski] Jakiś czas temu, zabezpieczaliśmy festiwal Woodstock. W zasadzie to był... ostatni festiwal, który został zorganizowany przed sytuacją pandemiczną w Polsce. I to było tak, że wykonywaliśmy swoje zadania, wszystko szło zgodnie z planem. I dostaliśmy informację, że mamy się przebazować do Gdańska, to było w godzinach popołudniowych, oczywiście przygotowaliśmy się z zamiarem wykonania tego lotu, i w trakcie przygotowań dostaliśmy informację, że zostało porwane dziecko. To było tak zwane porwanie rodzicielskie. Wykonaliśmy ten lot do Gdańska. W czasie lotu zaplanowaliśmy procedurę podejścia do lądowania i pobranie na pokład policjantów znających teren, bez tankowania. Nadmienię, że ta droga była dość długa z tego festiwalu do Gdańska, i mieliśmy dość mały zapas paliwa na poszukiwanie tego lotu, ale tego wymagała sytuacja, podjęliśmy takie ryzyko, bo zbliżał się zmierzch, a wykonywanie zadań poszukiwawczych najlepsze jest w świetle dziennym. Daje to nam bardzo dużą skuteczność. No i polecieliśmy w rejon poszukiwań, odnaleźliśmy ten samochód. Przeszliśmy do zawisu, czekaliśmy prawie trzydzieści minut, aż jednostki naziemne dotrą do tego trudnego terenu. Jak dotarła pierwsza jednostka i pierwszy patrol naziemny, zobaczyliśmy, że mamy... znaczy cały czas to monitorowaliśmy, ale że już mamy na tyle mało paliwa, że nie jesteśmy w stanie czekać na dalsze patrole, musieliśmy kontynuować lot do Gdańska. Jeszcze powiem, że akurat to był rejon, na którym przeszły opady i powstawały lokalne mgły. No i to lotnisko w Gdańsku ma taką specyfikę, że często akurat na nim powstaje zamglenie, i mogłoby nam utrudnić... ale udało się wszystko.

[00.16.20 Sławomir Katarzyński] A powiedz, co poczułeś jak zobaczyłeś tę sytuację i wiedziałeś, że to dziecko już jest bezpieczne ?

[00.16.28 podkom. Adrian Stefanowski] Wieczorem, jak usiedliśmy z załogą przy kolacji, dzięki naszemu *Crew chief-owi*, który właśnie wypatrzył ten samochód... mieliśmy wielką satysfakcję dobrze wykonanej pracy. Wiedzieliśmy, że właśnie po to jesteśmy.

[00.16.43 Sławomir Katarzyński] Teraz jesteśmy na szkoleniu, nawet w nim uczestniczyłem. Jak wygląda to szkolenie, właśnie z kokpitu pilota ?

[00.16.51 podkom. Adrian Stefanowski] Te loty, które wykonujemy z GOPR-em, i na pokładzie są też nasze jednostki BOA, te loty wymagają bardzo dużej precyzji i uwagi. To są ciężkie loty w terenie górzystym przy użyciu technik linowych, które wymagają bardzo, ale to bardzo dużego skupienia w czasie wykonywania lotu, dlatego, że większość lotów wykonujemy w zawisie, można powiedzieć, że w takim wykresie HV, gdzie ryzyko jest największe, jeżeli chodzi o awarię śmigłowca. W tej sytuacji, gdybyśmy mieli awarię silnika... no Black Hawk sobie oczywiście, mam nadzieję poradzi [*śmiech*], ale jest tak, że w fazie zawisu, śmigłowiec potrzebuje maksymalnej mocy. Przy awarii jednego silnika i na małej wysokości, nie mamy zabezpieczonej wysokości, najczęściej mogłoby się to skończyć... katastrofą.

[00.17.51 Sławomir Katarzyński] Katastrofą...

[00.17.52 podkom. Adrian Stefanowski] Ale jesteśmy do tego przygotowani.

[00.17.53 Sławomir Katarzyński] Czyli to jest najniebezpieczniejsza faza lotu, zawis?

[00.17.57 podkom. Adrian Stefanowski] Zawis, tak. A szczególnie w terenie górzystym, i w szczególności, jak pod śmigłowcem znajdują się osoby, które desantują się na linach, bądź też są ewakuowane na linach.

[00.18.09 Sławomir Katarzyński] Można też powiedzieć, że jesteście drużyną i taką jedną pięścią z czterema palcami, ale ufacie nawzajem, bo chyba od tego zależy wasze bezpieczeństwo i osób, które przewozicie…

[00.18.23 podkom. Adrian Stefanowski] Powiem tak: każda osoba od nas z załogi, z tych zgranych załóg na Black Hawk-u, ma prawo głosu na śmigłowcu nadrzędne nad jednostkami, które się znajdują na pokładzie. I jak słyszę "przerwij zadanie" albo "zrób coś inaczej" od naszego członka załogi, to jest dla mnie wyznacznikiem bezpiecznego wykonania zadania.

[00.18.49 Sławomir Katarzyński] A pamiętasz, Stefanie, swój pierwszy lot śmigłowcem?

[00.18.52 podkom. Adrian Stefanowski] Pamiętam. To było w Bielsko-Białej na wielkim lotnisku, ale pierwszy lot śmigłowcem pomimo mojego doświadczenia lotniczego, samolotowego, był dla mnie w zasadzie chyba traumatyczny, to lotnisko było dla mnie za małe, żeby utrzymać zawis [*śmiech*].

[00.19.09 Sławomir Katarzyński] A jakiego typu to była maszyna?

[00.19.11podkom. Adrian Stefanowski] EC120.

[00.19.13 Sławomir Katarzyński] A latałeś na Mi2, Mi8, Sokołach, bo te też są na wyposażeniu polskiej Policji?

[00.19.20 podkom. Adrian Stefanowski] W polskiej Policji, naszej polskiej Policji, latam jeszcze na... pilotuję Bell-a 206. Jest to śmigłowiec bardzo wymagający. Nawet powiem, że troszkę bardziej wymagający niż Black Hawk. Black Hawk ma dość duży zapas mocy, niestety Bell 206, no nie ma tak dużo mocy, ponieważ nasza wersja ma jeszcze silnik zdławiony, ze względu na przekładnię. Jest to super śmigłowiec.

[00.19.47 Sławomir Katarzyński] No dowiedzieliśmy się, bo przed chwilą też rozmawialiśmy z *Crew chief-em*, że maszyna Black Hawk ma trzy silniki...

[00.19.54 podkom. Adrian Stefanowski] Tak... [*śmiech*] ma trzy silniki. Jeden silnik jest silnikiem rozruchowym. No i mam taki nasz dowcip, żart, że właśnie Bell 206 ma taki silnik, jak nasze APU, ten silnik rozruchowy, żeby uruchomić te dwa główne. Oczywiście to jest żart, bo musimy pamiętać, że w lotnictwie nie ma rzeczy uniwersalnych, to jest tak jak... do czego można to porównać… do samochodów. Są samochody osobowe, wyścigowe, dostawcze. Tak samo jest w lotnictwie. Nie ma rzeczy uniwersalnych. Jeżeli ktoś się rozpisze w Internecie, że Policja powinna zakupić taki typ śmigłowca, a nie inny, to nie znaczy, że to dla nas będzie najlepsze, dlatego, że nasze zadania i nasza specyfika wykonywania... pracy wymaga akurat takiego śmigłowca, jakim jest Black Hawk.

[00.20.53 Sławomir Katarzyński] I to już mamy, ale te śmigłowce są obsługiwane przez ludzi. Ty jesteś jednym z pilotów, są też mechanicy. A czy w gronie policyjnych pilotów są kobiety ?

[00.21.06 podkom. Adrian Stefanowski] Tak. W lotnictwie Policji mamy dwie kobiety. Świetne dwie panie pilot. Jedna jest u nas w zarządzie lotnictwa... nie wiem czy mogę powiedzieć - Pani Karolina. Również lata na Bell-u 206, na tym jednym z najbardziej wymagających śmigłowców, jakie mamy. A druga pani jest w Poznaniu, która będzie przeszkalana na Bell-a 407.

[00.21.32 Sławomir Katarzyński] A pilotów policyjnych ilu jest w Polsce?

[00.21.34 podkom. Adrian Stefanowski] W zarządzie Lotnictwa Policji w Warszawie mamy trzydziestu funkcjonariuszy i cywilów, którzy wykonują zadania związane z lataniem.

[00.21.48 Sławomir Katarzyński] Łatwiej jest prowadzić samochód, czy pilotować śmigłowiec?

[00.21.52 podkom. Adrian Stefanowski] Łatwiej jest prowadzić samochód [*śmiech*].

[00.21.54 Sławomir Katarzyński] A ja myślałem, że pilotować śmigłowiec...

[00.21.56 podkom. Adrian Stefanowski] To tylko tak wygląda, że to jest proste.

[00.21.58 Sławomir Katarzyński] No tak, lataliśmy, uwierz mi, ja tak nie jeżdżę samochodem, jak Ty fruwasz śmigłowcem. A to była przyjemność.

[00.22.08 podkom. Adrian Stefanowski] Dziękuję. Taką możliwość takiego pilotażu –raz, daje ten śmigłowiec, on nie nakłada na nas takich ograniczeń, jak inne typy śmigłowców, przez co daje możliwość dynamicznego latania. To jest w ogóle inne latanie, niż śmigłowcem typu Mi8 w działaniach operacyjnych. A jeszcze powiem, że żeby się przeszkolić na typ śmigłowca Black Hawk, trzeba było mieć minimum pięćset godzin, i w zasadzie wszyscy, którzy zostali przeszkoleni na ten typ śmigłowca, mieli prawie ponad tysiąc godzin, ale to tak w zaokrągleniu powiem, ale to większość.

[00.22.50 Sławomir Katarzyński] ... to większość. A warto zostać policyjnym pilotem?

[00.22.54 podkom. Adrian Stefanowski] Oczywiście, że warto. Ze względu na charakterystykę naszej pracy. Jest super, jest rewelacyjna i daje wiele możliwości. Jesteśmy pilotami, którzy muszą sobie poradzić w większości sytuacji. Latamy nad morzem, latamy w Tatrach, wykonujemy loty poszukiwawczo-ratownicze... no, i to jest fajne.

[00.23.17 Sławomir Katarzyński] A jeszcze dochodzą kwestie wynagrodzenia. Jak Policja płaci za waszą ciężką pracę?

[00.23.24 podkom. Adrian Stefanowski] Jak na policjantów zarabiamy dobrze. Bardziej jesteśmy pasjonatami, niż osobami, które przyszły tutaj zarobić.

[00.23.33 Sławomir Katarzyński] A powiedz mi, kiedy przestaje się być pilotem ?

[00.23.38 podkom. Adrian Stefanowski] Chyba nigdy, do końca człowiek już jest tym pilotem. Gdzieś w duszy, czy w sercu zostanie właśnie ta myśl, że jednak człowiek jest pilotem, i był troszkę wyżej, niż większość z nas.

[00.23.51 podkład muzyczny]

[00.23.54 Sławomir Katarzyński] Podkomisarz Adrian Stefanowski pseudonim "Stefan" był naszym dzisiejszym gościem. Ciekawe ilu z Was poważnie zaczęło myśleć po tej rozmowie o zostaniu policyjnym pilotem, lub policyjną pilotką, oczywiście. Do dziewięćdziesiątej rocznicy powstania lotnictwa policyjnego jeszcze wrócimy. Zachęcam więc Was gorąco do subskrybowania naszych podcastów i śledzenia policyjnych działań na portalach społecznościowych. Do usłyszenia.

[00.24.20 podkład muzyczny]

[00.24.27] Koniec.