

Jastrząb w akcji

O udziale policyjnych lotników w sierpniowej akcji gaśniczej w Turcji, gdzie prowadzili działania ze śmigłowca S-70i Black Hawk, wykorzystując strażacki zbiornik na wodę o pojemności 3 tys. l zwany *bambi bucket*, rozmawiamy z insp. pil. Robertem Sitkiem, naczelnikiem Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji, biorącym udział w tej zagranicznej misji.

rozmawiał ARTUR KOWALCZYK



fot. Jacek Herok / „Gazeta Policyjna”

W czwartek 5 sierpnia Turcja wystąpiła do Polski o pomoc w walce z pożarami, które objęły ten kraj. Jak wyglądały wasze przygotowania do wylotu, gdy otrzymaliście informację, że potrzebne jest policyjne wsparcie?

Dostaliśmy informację w czwartek, czyli mieliśmy niecałe dwie doby na załatwienie formalności, bo wylot miał nastąpić w sobotę o godz. 4.30. Musieliśmy dobrać odpowiednio załogi, których doświadczenie i poziom wyszkolenia umożliwiały bezpieczne wykonanie tego zadania, a inżynierowie wykonywali niezbędne prace, żeby przygotować śmigłowiec. Do pięciu krajów, czyli Słowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii i Turcji, wystąpiliśmy o zgodę dyplomatyczną na możliwość przelotu nad ich terytorium. Musieliśmy ustalić, ilu ludzi będziemy mieli na pokładzie i jaki ładunek, bo od tego zależy zużycie paliwa i długość lotu. Trzeba też było przygotować delegację. To była misja o dużym stopniu ryzyka, czyli potrzebowaliśmy dodatkowego ubezpieczenia. Generalnie zrobiliśmy wszystko, co było wymagane. W sobotę o 4.30, zgodnie z planem, byliśmy gotowi do wylotu i działania.

Zdecydowaliście, że do Turcji polecą ośmiu policjantów: czterech pilotów i czterech mechaników, czyli dwie załogi. Z czego to wynikało?

Po pierwsze mieliśmy do pokonania w granicach 1200 mil. Wiadomo, że jedna załoga nie jest w stanie tego zrobić ze względu na czas pracy i służby. Z tego powodu musieliśmy się zmienić w połowie trasy. Po drugie wiedzieliśmy, że na miejscu czeka na nas dosyć ciężka praca w trudnych warunkach, wymagających dużego zaangażowania fizycznego. Obecność

dwóch załóg zapewniała jednocześnie możliwość pracy i odpoczynku oraz umożliwiała prowadzenie działań od wschodu do zachodu słońca

Jak wyglądała wasza codzienna praca?

Zostaliśmy skierowani do prowincji Mugla, gdzie znajdował się nasz rejon odpowiedzialności, a startowaliśmy z lotniska Dalaman. Każdego dnia dzieliliśmy się na dwie grupy. Mechanicy przygotowywali śmigłowiec, a strażacy szykowali zestaw *bambi bucket*. Na odprawie dowiadywaliśmy się, gdzie jesteśmy kierowani. Dostawaliśmy informacje o temperaturze i wysokości nad poziomem morza, na której będzie odbywał się lot, a także współrzędne punktów pobierania wody oraz lądowisk, gdzie mogliśmy tankować paliwo. Po odprawie rozpoczynaliśmy operacje lotnicze, które polegały przede wszystkim na gaszeniu pożarów, ale wykonywaliśmy też loty patrolowe, wyszukując zarzewia ognia. Lataliśmy również w miejsca, gdzie sytuacja była już opanowana, ale mogły występować pojedyncze ogniska, które trzeba było dogasić. Towarzyszył nam oficer łącznikowy strony tureckiej, który na bieżąco przekazywał nam informacje o aktualnej sytuacji.

Loty wykonywaliście od 8 do 14 sierpnia. W tym czasie zrobiliście 214 zrzutów wody. Ile czasu zajmował dolot od miejsca jej poboru do miejsca zrzutu?

W granicach 2 minut. Zdarzało się, że około 5 minut, ale to już było mało efektywne, bo 5 minut w jedną stronę i 5 minut z powrotem to 10 minut, co oznacza wykonywanie sześciu zrzutów na godzinę. Dlatego szukaliśmy miejsc

z wodą jak najbliżej. Pobieraliśmy ją ze specjalnych zbiorników, o których dowiadywaliśmy się na odprawach, ale też z naturalnych i sztucznych, np. spod zapór na rzece.

W czasie waszej misji na północnym wschodzie kraju doszło do powodzi. Byliście przygotowani do pomocy, ale nie polecieście. Dlaczego?

W dokumentach wyjazdowych znalazł się zapis, że oprócz akcji gaśniczych możemy prowadzić działalność ratowniczą. Na stałe śmigłowiec jest wyposażony w dźwig pokładowy, nasz personel jest wyszkolony do jego obsługi, a strażacy z warszawskiej JRG 7 mieli sprzęt do ewakuacji ludzi. Zgłosiliśmy gotowość do pomocy, ale tempo tej powodzi było tak duże, że nie zostaliśmy tam przekierowani.

Prowadziliście działania lotnicze w bardzo wysokich temperaturach powietrza, nad miejscami pożarów panowało bardzo duże zadymienie i do tego lataliście nawet na granicy 2000 m. Jak w takich warunkach radził sobie śmigłowiec?

Można powiedzieć, że przetestowaliśmy go na maksymalnych zakresach pracy. Sprawował się świetnie. To najlepsza maszyna, z jaką się spotkałem w swojej dotychczasowej karierze lotniczej. W końcu Policja dysponuje sprzętem, który nie służy tylko do działań policyjnych, ale jest świetnym wielozadaniowym narzędziem.

Black Hawk pracował w ekstremalnych warunkach. Czy po takich lotach wymagał szczególnego przeglądu, czy były to tylko rutynowe sprawdzenia?

Mechanicy pracowali zgodnie z instrukcją eksploatacji śmigłowców i obsługi technicznej, czyli wykonywali obsługę przedlotową i polotową, ale robili też dodatkowe sprawdzenia. Proszę pamiętać, że lataliśmy w terenie zadymionym i operowaliśmy z lotniska położonego nad morzem. Dlatego mieliśmy ze sobą specjalny zestaw do odsalania i płukania silników, a wszystko po to, żeby śmigłowiec był cały czas sprawny i miał maksymalne osiągi. Warto podkreślić, że mechanicy wykonali dużo ciężkiej pracy, bez której nie był możliwy żaden lot.

Podczas misji w maszynie wystąpiła usterka. Była poważna?

Nie, ale bez części zamiennej, która kosztuje około 600 zł, śmigłowiec by nie poleciał. Nie było żadnego zagrożenia bezpieczeństwa, ale wiadomo, że sprzęt musi być sprawny. W naprawie pomogła nam turecka marynarka wojenna, która eksploatuje śmigłowce Black Hawk – i nasza maszyna wróciła do działań.

Państwowa Straż Pożarna po ubiegłorocznym pożarze w Biebrzańskim Parku Narodowym kupiła trzy zestawy *bambi bucket*, które stanowią wyposażenie warszawskiej JRG 7. Od tego czasu przeprowadziliście kilka ćwiczeń zgrywających. Jak wpłynęły one na efektywność waszych działań w Turcji?

Dzięki temu mieliśmy przygotowane wstępne założenia, ale niektóre elementy trzeba było dopasowywać na miejscu, bo inaczej gasi się brytfankę z łatwopalną cieczą na ćwiczeniach, a inaczej pożar, którego powierzchnia ma 10 na 15 km. Myślę, że te szkolenia były niezbędne, bo gdybyśmy ich nie przeprowadzili, to nie byłoby sensu nas tam wysłać. Wcześniej trzeba było wszystko poukładać, bo jesteśmy z różnych formacji, a docelowo musimy działać jak jeden organizm.

Czy loty z *bambi bucket* wymagają większego skupienia od tych, które wykonujecie podczas swojej codziennej pracy?

Największej koncentracji wymagają loty desantowe, np. z zespołami bojowymi i gdy ewakuujemy ludzi za pomocą technik linowych, bo jesteśmy odpowiedzialni za osoby, które znajdują się w przestrzeni pomiędzy śmigłowcem a ziemią. Loty z *bambi bucket* sytuują się zaraz po nich, bo muszą być naprawdę precyzyjne.

Czy ze zbiornikami na wodę może latać każdy policyjny lotnik?

Lotnictwo Policji ma bardzo proste rozwiązanie. Pilot, by mógł latać z *bambi bucket*, musi zostać wyszkolony do lotów z podwieszonym ładunkiem zewnętrznym, a czy to jest zbiornik na wodę, czy coś innego, to już nie ma znaczenia. Jednak musimy pamiętać, że aby wykonać bezpiecznie i skutecznie tego rodzaju działania z udziałem funkcjonariuszy PSP, zrealizowaliśmy cykl szkoleń dotyczących samego gaszenia pożarów, w tym pożarów wielkopowierzchniowych. Kwestia taktyki gaszenia z powietrza została omówiona na bazie doświadczenia policyjnych lotników, którzy podczas swojej kariery lotniczej nabyli umiejętności w tym zakresie. ■

Satel®
MADE TO PROTECT

CSP

NIEZAWODNY SYSTEM WYKRYWANIA I SYGNALIZACJI POŻARU



Zalety systemu CSP:

-  programowanie za pomocą komputera ułatwia skonfigurowanie i uruchomienie systemu
-  wirtualny panel centrali dostępny przez Internet umożliwia szybkie diagnozowanie systemu na odległość
-  jednoosobowy test czujek oraz pojedynczy akumulator 12 V zapewniający zasilanie awaryjne to ułatwienia dla instalatora i personelu konserwującego

www.satel.pl