

Informacja

Strona znajduje się w archiwum.



TAK DŁUGO NIKT NIE LATA

Data publikacji 09.10.2021

Policijni piloci to nie tylko policjanci. Są wśród nich także cywile. Jednym z nich jest Edward Szeląg. Ale wyjątki są dla wyjątkowych ludzi, a takim jest właśnie on.



Nie ma w Zarządzie Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP pilota, który lata już od 43 lat. Samo to budzi powszechny szacunek wśród kolegów i przełożonych. Zresztą wielu z nich to właśnie Edward Szeląg wprowadził między chmury i nadal to robi.

- Urodziłem się w Busku Zdroju w 1956 r. Po szkole podstawowej na dalszą edukację wybrałem Lotnicze Zakłady Naukowe we Wrocławiu. Tam, zgodnie z profilem szkoły, zacząłem się zajmować lotnictwem. Był tam m.in. kurs spadochronowy. Oddałem trzy skoki i powiedziałem, że to chyba nie dla mnie. Po co wyskakiwać z dobrego samolotu? - śmieje się weteran policyjnych śmigieł. - Zapisalem się więc na kurs szybowcowy. Potem dostałem się do Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie na kierunek pilotaż śmigłowców. Jeszcze w Szkole Orłąt latałem na śmigłowcach SM1, które teraz stoją w muzeum. Był to jednosilnikowy śmigłowiec tłokowy.

DASZ SOBIE CHŁOPIE RADE

To jak wyglądał pierwszy samodzielny lot, Edward Szeląg opowiada teraz w formie anegdoty.

- To było w Nowym Mieście. Byłem trochę podekscytowany. Pamiętam start. To było 24 lub 25 kwietnia 1978 r. rano. Start był ustawiony z kursem zachodnim. Miałem wspaniałego instruktora Leonida Tadajewskiego, który po pierwszych dwóch kręgach tego dnia wyszedł z kabiny i rzekł: „No dobra, dasz sobie chłopie radę”. Musiałem zrobić wielkie oczy, bo wyjaśnił: „No leć”. Wystartowałem ładnie, ale przy lądowaniu stres był, bo coś w ostatniej chwili zmieniło się na ziemi, wszystkie bramki zostały zajęte przez lądujące i startujące śmigłowce i nie było gdzie wylądować. Z każdym następnym lotem było już tylko łatwiej.

SM1 to były dobre maszyny, ale miały niezwykle skąpe oprzyrządowanie. Jednak kto nauczył się na nich latać, ten, siadając za sterami bardziej zaawansowanych śmigłowców, mógł czuć już tylko ulgę.

- Dostałem przydział do 37. Pułku Śmigłowców Transportowych w Leźnicy Wielkiej niedaleko Łęczycy. Tam skierowano nas do Ułęża na kurs na dwusilnikowe, turbinowe Mi-2. Po powrocie szkoliliśmy się też na śmigłowcach Mi-8. W Łęczycy spędziłem sześć lat. Tam wykonywaliśmy loty typowe dla lotnictwa wojskowego: desanty, zadymianie, rzzut skoczków, minowanie, strzelanie z rakiet, loty w czasie klęsk żywiołowych, na powódź, transport wojska i sprzętu.

Edward Szeląg dobrze pamięta zimę stulecia.

- Leciliśmy wtedy na ratunek ludziom zasypanym przez śnieżycę w pociągu. Ewakuowaliśmy ich ze śniegu.

ODPOWIEDZIALNE ZADANIE

Po sześciu latach przeniósł się do Warszawy, do 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego. To była jednostka rządowa. Jego zadaniem było przewożenie najważniejszych osób w państwie, delegacji zagranicznych, obsługa transportowa pielgrzymek Jana Pawła II do Polski.

- W 1999 r. dostąpiłem tego zaszczytu i byłem drugim pilotem śmigłowca, którym podróżował nasz papież. Trasa była długa i męcząca, a Ojciec Święty pomimo podeszłego wieku i stanu zdrowia, bardzo dobrze sobie radził. Dla mnie to było niezapomniane przeżycie, że mogłem być tak blisko Jana Pawła II i mieć możliwość rozmowy z nim.

Przez 28 lat służby w specpułku Edward Szeląg przewoził prezydentów Polski od gen. Wojciecha Jaruzelskiego po Bronisława Komorowskiego. Bardzo dobrze wspomina loty z prezydentem Aleksandrem Kwaśniewskim, którego przekonał do latania śmigłowcami, a nie samolotami.

- Zdecydowały przede wszystkim walory krajoznawcze, bo gdy leci się samolotem, to tylko widzi się chmury. A śmigłowcem to widać, jaka Polska jest naprawdę piękna. Poza tym często śmigłowcem można było dotrzeć do miejsca docelowego znacznie szybciej niż samolotem.

Ale obowiązków w służbie Edwarda Szeląga było znacznie więcej i nie ograniczały się tylko do przewozu VIP-ów.

- Parokrotnie brałem udział w „Akcji Serce”. Podczas jednej z nich, gdy po serce poleciliśmy do Białegostoku, musieliśmy poczekać kilka godzin, aż zostanie pobrane od dawcy. Ponieważ była noc, a my wiedzieliśmy, że może to jeszcze trochę potrwać, poszliśmy z kolegą do biura na lotnisku. W pewnym momencie kolega zobaczył jakiś ruch przy śmigłowcu. „Chyba już przyjechali” pomyśleliśmy i poszliśmy sprawdzić. I aż nie chce się wierzyć, ale ktoś włamał nam się do śmigłowca i buszował w środku. Udało mu się uciec, nic nie ukraść, ale zerwał drzwi i był problem, by je założyć. Na szczęście udało się i dostarczyliśmy serce tam, gdzie miało dotrzeć.

Edward Szeląg za sterami śmigłowców wylatał 5800 godzin.

W 2007 r. otrzymał zaszczytny tytuł Pilota Roku, ma pięć statuetek „Ikara” przyznawanych przez dowódcę Sił Powietrznych i liczne odznaczenia państwowe, m.in. Srebrny Krzyż Zasługi.

PALEC I MAPA

Służbę w wojsku Edward Szeląg zakończył w 2012 r. w stopniu starszego chorążego sztabowego, ale nie rozstał się z lataniem ani na chwilę.

- Wojsko przekazało Policji w prezencie śmigłowiec Bell-412. Miałem na nim wielkie doświadczenie, bo około 2000 wylatanych godzin. Mogłem pójść do lotnictwa sanitarnego, ale poszedłem za tym śmigłowcem do Policji. Była propozycja, bym zamienił mundur, ale skoro była możliwość, że nie musiałem tego robić, wolałem zostać pracownikiem korpusu służby cywilnej.

Teraz Edward Szeląg przede wszystkim szkoli młodszych kolegów.

- Z perspektyw tych lat lotnictwo śmigłowcowe wykonało olbrzymi skok. Kiedyś o GPS-ie można było pomarzyć, a choć na Zachodzie już wszyscy tego używali, to w wojsku pytali: „Po co to wam?”. Takie było pojęcie tych, którzy o takich sprawach decydowali. Podstawą były „palec i mapa”,

a teraz pilot wbija wszystko, co niezbędne, w komputer. Kiedyś samemu trzeba było sobie wyrysować całą sytuację nawigacyjną. Ołówkiem i linijką na mapie topograficznej. Oczywiście trzeba się zapoznać z informacjami o zakazach, strefach lotu, bo to musi robić każdy pilot. Ale pod tym względem jest łatwiej. Jednak kiedyś było za to lżej z innego powodu. Nie było takiego ruchu w powietrzu jak teraz. Tak samo można porównywać sprzęt. Współczesne Black Hawki czy śmigłowce Bell-407GX i to maszyny z najwyższej półki i poradzą sobie w każdych warunkach, a Mi-2 i Mi-8 mają swoje ograniczenia. Nie raz musiałem mówić: „Bardzo państwa przepraszamy, maszyna się nie oderwie” i część gości musiała wysiąść. Współczesne Black Hawki czy śmigłowce Bell-407 to są świetne śmigłowce, które poradzą sobie w każdych warunkach.

ISTOTNE JEST SAMO LATANIE

Edward Szeląg w Policji jest osiem lat.

- Chwalę sobie pracę w Policji, choć chciałbym latać i więcej, i jeszcze dłużej. Teraz Bell-412 ze względów technicznych jest uziemiony i nie wiem, jaki będzie jego dalszy los. Mnie trudno wyobrazić sobie życie bez latania.

Gdzie jest ciekawiej: na ziemi czy w powietrzu?

- Zależy, jak to rozpatrywać. Patrząc z góry, widzi się więcej, tak się wydaje. Ale szybko to przelatuje. A na ziemi wszystko płynie spokojniej, wolniej. To zależy, co kto lubi. Jak ktoś lubi latać, to samo latanie jest dla niego istotne. To wciąga. Ma się władzę nad maszyną, można polecieć, dokąd się chce. Wylądować tam, gdzie inni nie mogą. Dlatego też wybrałem śmigłowce.

ANDRZEJ CHYLIŃSKI

zdj. Jacek Herok

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