

ZASADY FUNKCJONOWANIA I ZADANIA LOTNICTWA POLICJI

dr inż., pil. **Dariusz FRĄTCZAK**
Wydział Lotniczy
Komenda Główna Policji

W artykule przedstawiono krótki rys historyczny Lotnictwa Policji, strukturę organizacyjną, zasady funkcjonowania oraz zadania. Opisano możliwości wykorzystania, zadania operacyjne oraz określono stopień dostosowania eksploatowanych typów śmigłowców do realizacji lotniczych zadań policyjnych, wykorzystując metodę ekspertów. Ponadto scharakteryzowano wszystkie typy śmigłowców używanych w służbie Lotnictwa Policji, przedstawiono śmigłowce wybranych państw zrzeszonych w PACE oraz podjęto rozważania dotyczące zakupu nowego typu śmigłowca dla Policji.

1. WSTĘP

Śmigłowce – dzięki specyficznym walorom taktyczno-technicznym znalazły szerokie zastosowanie nie tylko w lotnictwie wojskowym i cywilnym, ale również w lotnictwie służb porządku publicznego – w skład którego wchodzi Lotnictwo Policji.

Personel zatrudniony w strukturach Lotnictwa Policji charakteryzuje się bardzo dużym doświadczeniem zawodowym wynikającym z praktyki nabytej, zarówno w lotnictwie wojskowym jak i cywilnym. Piloci legitymują się nalotem rzędu kilku tysięcy godzin oraz uprawnieniami do lotów w trudnych warunkach atmosferycznych zarówno w dzień jak i w nocy. Personel techniczny stanowi natomiast grono bardzo doświadczonych fachowców, realizujących obsługi techniczne i zapewniających bezawaryjną eksploatację użytkowanych statków powietrznych.

Poszczególne jednostki Lotnictwa Policji działają w zasadzie na terytorium poszczególnych województw do których zostały przydzielone, jednak w sytuacjach kryzysowych każdy śmigłowiec może być skierowany w dowolne miejsce w Polsce.

Lotnictwo Policji oprócz działalności wynikającej z jego przeznaczenia wspomaga również Lotnictwo Straży Granicznej i Lotnictwo Sanitarne, a w przypadku wystąpienia klęski żywiołowej jest również zobligowane do włączenia się w akcje ratowniczo-ewakuacyjne.

Zakłada się, iż dzięki wprowadzeniu śmigłowców do działań operacyjnych w ramach wsparcia lotniczego, znacznie wzrośnie operatywność i skuteczność działania Policji, co w zadowalający sposób przyczyni się do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa obywateli.

2. RYS HISTORYCZNY

Polskie lotnictwo policyjne, pomimo swych tradycji sięgających okresu międzywojennego, stanowi bardzo młodą formację.

Wykorzystanie śmigłowców do zadań policyjnych zapoczątkowano w roku 1965, kiedy to po raz pierwszy zostały poderwane w powietrze dwa śmigłowce Mi-4 i dwa śmigłowce SM-1 Eskadry Lotnictwa Transportowo-Łącznikowego MSW, w celu poszukiwania zbiegłych z więzienia w Krośnie przestępców. Niezależnie od prowadzonych poszukiwań, wzdłuż prawdopodobnej trasy ucieczki skazanych rozrzucano także specjalne ulotki z komunikatem policyjnym.

Po przekształceniu eskadry w 103 Pułk Lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSW, który doposażono między innymi w śmigłowce Mi-2, M-8, Mi-17, PZL W-3 Sokół i Bell 206B Jet Ranger III, skala wykonywanych zadań na rzecz resortu spraw wewnętrznych znacznie wzrosła. Do 1995 roku 103 pl NJW MSWiA samodzielnie zabezpieczał całą działalność lotniczą w resorcie, realizując w pełnym zakresie również wsparcie zadań policyjnych.

Do ważniejszych akcji przeprowadzonych przy użyciu statków powietrznych 103 pl NJW MSWiA należy zaliczyć:

- rok 1979 – udział w akcji ewakuacji dzieci w czasie „zimy stulecia”,
- rok 1979 – zabezpieczenie wizyty papieża Jana Pawła II w czasie pierwszej pielgrzymki do Polski,
- rok 1982 – udział w akcjach przeciwpowodziowych,
- lata 1990÷1998 – udział w szkoleniu GROM,

- lata 1990 – zapewnienie osłony ludności żydowskiej migrującej z Rosji do Izraela w ramach akcji przez „most”,
- rok 1991 – udział w zabezpieczeniu miast wojewódzkich w związku z zaistniałą groźbą ataków terrorystycznych na główne instytucje i obiekty użyteczności publicznej,
- rok 1992 – udział w akcji zwalczania pożarów lasów na Śląsku,
- rok 1992 – realizacja zadań związanych z ochroną granicy wschodniej przed falą masowych przerzutów nielegalnych imigrantów z Azji przez Dyżurną Placówkę Lotniczą w Białej Podlaskiej (powstała na bazie 103 Pułku) przy współpracy ze Strażą Graniczną,
- realizacja zadań związanych z ochroną placówek dyplomatycznych w ramach akcji TOBUR.

W ramach działalności lotniczej pułk ponadto realizował zadania wynikające z jego statutowej działalności – między innymi zabezpieczając przewozy najważniejszych osób w państwie.

Początek działalności polskiego lotnictwa policyjnego w zasadzie datuje się na rok 1996, kiedy powstały dwa pierwsze Zespoły Lotnictwa Policyjnego KWP w Krakowie i w Poznaniu, wyposażone w 2 śmigłowce PZL Kania. W 2000 roku przejęto – po rozformowaniu 103 pł NJW MSWiA 11 śmigłowców, które po modyfikacji zostały wprowadzone do służby w nowych strukturach Lotnictwa Policyjnego, uroczyste inaugurujące działalność 09 maja 2001 roku.

Poszczególne jednostki organizacyjne Lotnictwa Policyjnego rozlokowane zostały na lotniskach cywilnych, położonych w granicach administracyjnych następujących miast i dysponowały śmigłowcami:

Warszawa – lotnisko Babice

- Zarząd Lotnictwa Policyjnego Biura Służby Prewencyjnej KGP
- 3 śmigłowce Mi-8,
 - 1 śmigłowiec PZL W-3 Sokół,
 - 2 śmigłowce Bell 206B Jet Ranger III.

Białystok – lotnisko Krywlany

- Sekcja Lotnictwa Policyjnego KWP Białystok
- 1 śmigłowiec Mi-2.

Gdańsk – lotnisko Rębiechowo

- Sekcja Lotnictwa Policyjnego KWP Gdańsk
- 1 śmigłowiec W-3.

Kraków – lotnisko Balice

- Sekcja Lotnictwa Policyjnego KWP Kraków
- 1 śmigłowiec PZL Kania.

Łódź – lotnisko Lublinek

- Sekcja Lotnictwa Policyjnego KWP Łódź
- 1 śmigłowiec Mi-2.

Poznań – lotnisko Ławica

- Sekcja Lotnictwa Policyjnego KWP Poznań
- 1 śmigłowiec PZL Kania.

Rzeszów – lotnisko Jasionka

- Sekcja Lotnictwa Policyjnego KWP Rzeszów
- 1 śmigłowiec Mi-2.

Szczecin – lotnisko Dąbie

- Sekcja Lotnictwa Policyjnego KWP Szczecin
- 1 śmigłowiec Mi-2.

Wrocław – lotnisko Strachowice

- Sekcja Lotnictwa Policyjnego KWP Wrocław
- 1 śmigłowiec Mi-2.

Bezpośredni nadzór nad działalnością Lotnictwa Policyjnego sprawował Naczelnik Zarządu Lotnictwa Policyjnego Biura Główny Sztab Policji Komendy Głównej Policji, poprzez:

- Naczelnika Wydziału Lotniczego,
- Kierownika Sekcji Obsługi Technicznej,
- Kierownika Sekcji Obsługi Lotów,
- Kierownika Jakości,
- Inspektora Bezpieczeństwa Lotniczego,
- Szefa Wyszkożenia Lotniczego – Szefa Pilotów.

Nadzór merytoryczny sprawował natomiast Inspektorat Lotnictwa Służb Porządku Publicznego Departamentu Bezpieczeństwa Powszechnego MSWiA.

Dokumentami normalizującymi działalność Lotnictwa Policyjnego była wprowadzona do użytku służbowego decyzją Naczelnika Zarządu Lotnictwa Policyjnego Biura Główny Sztab Policji KGP „Instrukcja Operacyjna Lotnictwa Policyjnego” zawierająca „Instrukcję Zarządzania Obsługą Techniczną”.

3. STRUKTURA ORGANIZACYJNA I ZADANIA LOTNICTWA POLICJI

Nowy rozdział w historii lotnictwa policyjnego zapoczątkowało Zarządzenie Nr 1158 Komendanta Głównego Policji z dnia 17 października 2005 r. „w sprawie powołania oraz określenia organizacji, zakresu działania i właściwości terytorialnej służby **Lotnictwo Policji**”. Wprowadzenie w życie zarządzenia skutkowało następującymi zmianami organizacyjnymi:

1. W służbie Lotnictwo Policji w Komendzie Głównej Policji wyodrębniono następujące komórki organizacyjne:
 - 1) bezpośredniego nadzoru nad:
 - a) personelem lotniczym,
 - b) techniką lotniczą,
 - c) działalnością operacyjną;
 - 2) prowadzenia działalności operacyjnej i eksploatacji statków powietrznych.
2. W służbie Lotnictwo Policji w Komendach Wojewódzkich Policji, wyodrębniono komórki organizacyjne, prowadzące działalność operacyjną i eksploatację statków powietrznych.

Ustalono jednocześnie nowy zakres działania służby Lotnictwo Policji do którego należy:

1. Udział w działaniach, akcjach i operacjach policyjnych realizowanych z wykorzystaniem statków powietrznych Lotnictwa Policji.
2. Realizowanie zleconych zadań lotniczych zgodnie z przepisami obowiązującymi w Lotnictwie Policji.
3. Udział w operacjach mających na celu przeciwdziałanie sytuacjom kryzysowym, w tym atakom terrorystycznym oraz ograniczenia i usuwania skutków tych sytuacji.

4. Współpraca z właściwymi władzami lotniczymi oraz innymi organizacjami, realizującymi zadania w ochronie bezpieczeństwa i porządku publicznego.
5. Prowadzenie szkolenia lotniczego.
6. Prowadzenie eksploatacji statków powietrznych Lotnictwa Policji zgodnie z obowiązującą w Lotnictwie Policji dokumentacją techniczną.
7. Udział w pracach Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego powoływanych przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji.
8. Badanie incydentów lotniczych Lotnictwa Policji, od badania których odstąpiła Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.
9. Bezpośredni nadzór i kontrola:
 - a) przestrzegania przepisów prawnych w zakresie Lotnictwa Policji,
 - b) kwalifikacji personelu lotniczego,
 - c) stanu bezpieczeństwa lotów w komórkach organizacyjnych Lotnictwa Policji,
 - d) przestrzegania zasad bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych Lotnictwa Policji;
10. Opracowywanie projektów decyzji, instrukcji i wytycznych w zakresie stosowania przepisów lotniczych w Lotnictwie Policji.
11. Prowadzenie analiz związanych z działalnością Lotnictwa Policji oraz podejmowanie inicjatyw organizacyjno-prawnych, mających wpływ na właściwą realizację zadań przez służbę.
12. Wypracowywanie strategii i standardów operacyjnych działania Lotnictwa Policji.
13. Monitorowanie stanu rozwoju techniki lotniczej i wdrażanie nowych rozwiązań w celu zwiększenia bezpieczeństwa operacji lotniczych i podniesienia skuteczności wykorzystania sprzętu lotniczego Lotnictwa Policji.
14. Nadzorowanie, koordynowanie i monitorowanie operacji lotniczych, systemu obsługi technicznej i szkolenia lotniczego pod względem ich zgodności z przepisami obowiązującymi w Lotnictwie Policji.
15. Analizowanie potrzeb, planowanie, organizowanie oraz realizacja szkolenia i doskonalenia zawodowego personelu lotniczego Lotnictwa Policji.
16. Planowanie i zgłaszanie potrzeb materiałowych do komórek logistycznych Policji w zakresie utrzymania ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego Lotnictwa Policji.

Dokumentem normalizującym działalność jest Zarządzenie nr 1216 Komendanta Głównego Policji z dnia 2 listopada 2005 r. „w sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę Lotnictwo Policji”. Zarządzenie określa metody i formy wykonywania zadań w Lotnictwie Policji przez policjantów i pracowników Policji na ziemi i w powietrzu – w szczególności w zakresie:

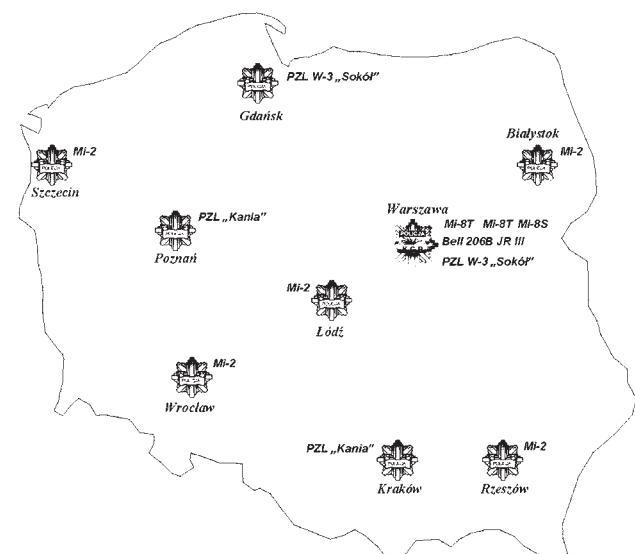
1. Nadawania i weryfikacji uprawnień personelowi lotniczemu Lotnictwa Policji.
2. Działalności operacyjnej Lotnictwa Policji.
3. Wykorzystania lotnisk i lądowisk.
4. Badań lotniczo lekarskich i utrzymania sprawności psychofizycznej przez personel lotniczy Lotnictwa Policji.
5. Bezpieczeństwa lotniczego.
6. Systemu jakości w Lotnictwie Policji.

7. Utrzymania zdadności statków powietrznych Lotnictwa Policji do lotów.
8. Eksploatacji statków powietrznych Lotnictwa Policji.
9. Zasady odbioru, przekazywania i ewidencji sprzętu lotniczego Lotnictwa Policji.
10. Zaopatrywania materiałowo-technicznego statków powietrznych Lotnictwa Policji.
11. Ochrony i zabezpieczenia przeciwpożarowego statków powietrznych Lotnictwa Policji na lotnisku i lądowisku.
12. Bezpieczeństwa przy obsłudze i użytkowaniu statków powietrznych Lotnictwa Policji.

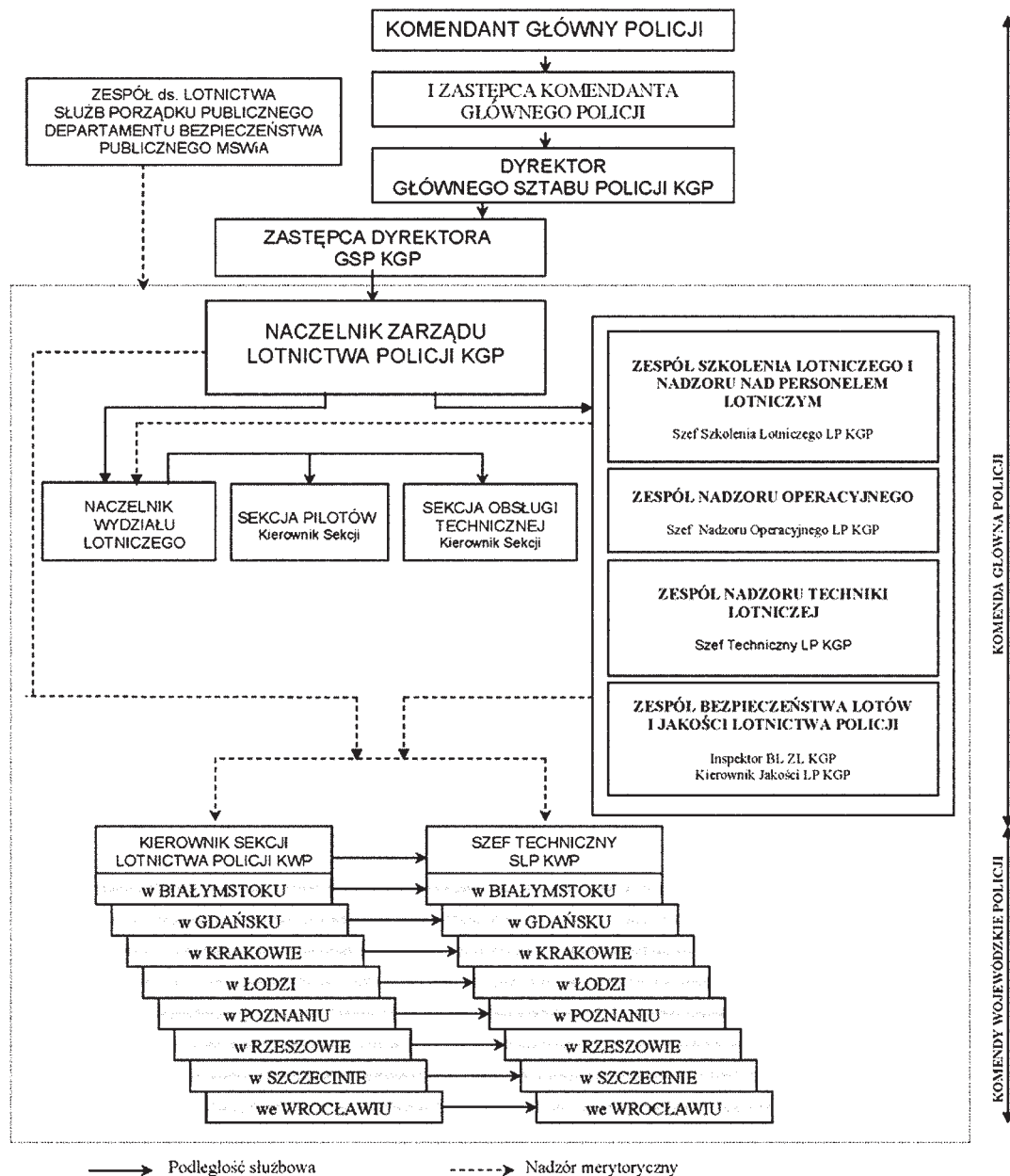
Zarządzenie Nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 17 stycznia 2006 r. „w sprawie Regulaminu Komendy Głównej Policji” wyznaczyło natomiast zakres zadań dla Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP obejmujących:

1. Planowanie i nadzorowanie realizacji przedsięwzięć służby Lotnictwo Policji.
2. Prowadzenie inspekcji i kontroli komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji eksploatujących statki powietrzne i sprzęt lotniczy.
3. Opracowywanie analiz związanych z działalnością Lotnictwa Policji oraz projektów aktów prawnych w tym zakresie.
4. Monitorowanie operacji lotniczych, obsługi technicznej i szkolenia lotniczego pod względem ich zgodności z wymaganiami prawa lotniczego oraz przepisami obowiązującymi w Lotnictwie Policji.
5. Współpraca z właściwymi władzami lotniczymi oraz innymi organizacjami lotniczymi realizującymi zadania w służbie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego.
6. Nadzór nad stanem jakości i bezpieczeństwa lotniczego w Lotnictwie Policji.

W oparciu o wyżej wymienione Zarządzenia w Lotnictwie Policji rozpoczęty został proces zmian, którego celem było osiągnięcie większej efektywności działań służby Lotnictwo Policji. Na rysunku 3.1 przedstawiono rozmieszczenie poszczególnych komórek służby Lotnictwo Policji, natomiast na rys. 3.2 schemat organizacyjny.



Rys. 3.1. Rozmieszczenie komórek organizacyjnych służby Lotnictwo Policji



Rys. 3.2. Schemat organizacji służby Lotnictwo Policji

W nowej strukturze Zarządu Lotnictwa Policji wyodrębniono Wydział Lotniczy, realizujący bezpośrednio zadania lotnicze oraz cztery zespoły nadzorujące merytorycznie działalność całej Służby Lotnictwo Policji. W skład Zarządu Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP wchodzi:

- Wydział Lotniczy,
 - Sekcja Pilotów,
 - Sekcja Obsługi technicznej,
- Zespół Nadzoru Operacyjnego,
- Zespół Szkolenia Lotniczego i Nadzoru nad Personelem Lotniczym,
- Zespół Nadzoru Techniki Lotniczej,
- Zespół Bezpieczeństwa Lotów i Jakości Lotnictwa Policji.

Wydział Lotniczy

Sekcja Pilotów

1. Wykonywanie zadań operacyjno-lotniczych w ramach wsparcia działań realizowanych przez inne służby Policji.
2. Utrzymywanie i podnoszenie kwalifikacji i uprawnień personelu latającego.

Sekcja Obsługi Technicznej

1. Realizowanie obsługi technicznej sprzętu lotniczego wydziału.
2. Utrzymywanie i podnoszenie kwalifikacji i uprawnień personelu technicznego.
3. Prowadzenie i aktualizowanie dokumentacji technicznej, opracowywanie biuletynów, poleceń operacyjnych i innych dokumentów wydanych i zatwierdzonych przez uprawnione podmioty lotnicze dotyczących eksploatacji sprzętu lotniczego lub zasad pracy personelu technicznego.

4. Organizowanie i prowadzenie gospodarki materiałowej i transportowej w zakresie zabezpieczenia wykonywanych operacji lotniczych i obsługi technicznej przez personel lotniczy.

Zespół Nadzoru Operacyjnego

1. Planowanie i nadzorowanie realizacji przedsięwzięć służby Lotnictwo Policji.
2. Monitorowanie gotowości operacyjnej komórek organizacyjnych właściwych w sprawach Lotnictwa Policji.
3. Nadzorowanie przestrzegania procedur operacyjnych w zakresie wykonywania zadań lotniczych.
4. Zgłaszanie potrzeb materiałowych w zakresie realizacji operacji policyjnych.
5. Kontrolowanie i nadzorowanie przestrzegania szczegółowych zasad funkcjonowania poszczególnych komórek organizacyjnych właściwych w sprawach lotnictwa policyjnego.

Zespół Szkolenia Lotniczego i Nadzoru nad Personelem Lotniczym

1. Nadzorowanie aktualności uprawnień personelu lotniczego.
2. Orzekanie o przedłużeniu kwalifikacji personelu lotniczego.
3. Prowadzenie szkoleń w służbie Lotnictwo Policji.
4. Rozszerzanie kwalifikacji i uprawnień lotniczych.
5. Wnioskowanie do Komendanta Głównego Policji o wydanie licencji i świadectw kwalifikacji personelowi lotniczemu Policji.
6. Wnioskowanie do Komendanta Głównego Policji o wydanie imiennych upoważnień inspektora kontroli personelu lotniczego Policji.
7. Prowadzenie rejestru personelu lotniczego Policji.
8. Nadawanie uprawnień personelowi lotniczemu Policji.
9. Kontrolowanie dokumentacji lotniczej w komórkach organizacyjnych właściwych w sprawach lotnictwa policyjnego.

Zespół Nadzoru Techniki Lotniczej

1. Nadzorowanie gotowości policyjnych statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego do lotu w procesie jego eksploatacji, prób i napraw.
2. Normowanie zasad eksploatacji policyjnych statków powietrznych.
3. Prowadzenie inspekcji oraz doraźnych kontroli komórek organizacyjnych Policji eksploatujących statki powietrzne i sprzęt lotniczy.
4. Nadzorowanie, zatwierdzanie i aktualizowanie dokumentacji technicznej policyjnych statków powietrznych, mającej bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo lotów.
5. Aktualizowanie wzorów dokumentacji technicznej.
6. Prowadzenie ewidencji obowiązujących w służbie Lotnictwo Policji.
7. Wnioskowanie o wprowadzenie zmian do obowiązujących przepisów i wymagań w zakresie określania zdolności do lotu policyjnych statków powietrznych i ich gotowości do lotu.
8. Monitorowanie zmian przepisów normujących eksploatację statków powietrznych Lotnictwa Cywilnego i innych rodzajów Lotnictwa Państwowego.
9. Udział w odbiorach sprzętu lotniczego Policji od producentów lub zakładów remontowych.

10. Współpracowanie z Cywilnymi Organami Nadzoru Lotniczego i innymi rodzajami Lotnictwa Państwowego w zakresie normowania zasad eksploatacji techniki lotniczej.
11. Udział w pracach Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.
12. Współpracowanie ze służbami logistycznymi w zakresie ustalania warunków technicznych zaopatrzenia służby Lotnictwo Policji.
13. Kontrolowanie kwalifikacji zawodowych w pełnym zakresie personelu technicznego oraz kontrolowanie personelu latającego w zakresie użytkowania statków powietrznych służby Lotnictwo Policji.
14. Zgłaszanie wszelkich zmian w odniesieniu do sprzętu lotniczego Policji, do Rejestru Statków Powietrznych Lotnictwa Służb Porządku Publicznego.

Zespół Bezpieczeństwa Lotów i Jakości Lotnictwa Policji

1. Przewidywanie i wykrywanie zagrożeń bezpieczeństwa lotów, ocenianie ryzyka i opracowywanie działań profilaktycznych.
2. Opracowywanie, uzgadnianie procedur i przedstawianie propozycji działań likwidujących lub zmniejszających ryzyko podczas wykonywania zadań lotniczych, nadzorowanie wdrażania ich w komórkach organizacyjnych Policji właściwych w sprawie lotnictwa policyjnego.
3. Kierowanie i nadzorowanie badań prowadzonych w związku ze zdarzeniami lotniczymi.
4. Organizowanie i prowadzenie badań zdarzeń lotniczych w uzgodnieniu z Komisją Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.
5. Opracowywanie corocznych ocen stanu bezpieczeństwa lotów w Lotnictwie Policji i przekazywanie wniosków i zaleceń kierownikom komórek organizacyjnych Policji właściwych w sprawie lotnictwa policyjnego.
6. Organizowanie Konferencji Bezpieczeństwa Lotów w służbie Lotnictwo Policji.
7. Realizowanie strategii na potrzeby programów i ogólnych przepisów jakościowych w służbie Lotnictwo Policji.
8. Wydawanie i aktualizowanie „Księgi Jakości” (określającej strategię działania, organizację i strukturę systemu jakości).
9. Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania systemu jakości przez systematyczną analizę efektywności poszczególnych elementów systemu pod kątem osiągania efektów jakościowych.
10. Opracowywanie rocznych planów kontroli jakości służby Lotnictwo Policji.
11. Opracowanie i doskonalenie oraz wdrożenie i monitorowanie systemów i procedur operacyjnych, zapewniających bezpieczne wykonanie wszystkich operacji lotniczych.

Kolejnym etapem zapoczątkowanego procesu zmian, a zarazem jednym z najważniejszych przedsięwzięć zrealizowanych w 2008 roku przez Zarząd Lotnictwa Policji GSP KGP była reorganizacja służby Lotnictwo Policji w związku z realizacją wytycznych Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, zawartych w sprawozdaniu „Zespołu do oceny funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego i opracowania koncepcji jego efektywnego wykorzystania” – powołanego Zarządzeniem nr 14 MSWiA z dnia 29 stycznia

2008 roku. W wyniku przyjętych rozwiązań likwidacji uległy trzy Sekcje Lotnictwa Policji KWP: w Białymstoku, Gdańsku i Rzeszowie. Na rysunku 3.3 przedstawiono aktualne rozmieszczenie poszczególnych komórek służby Lotnictwo Policji.



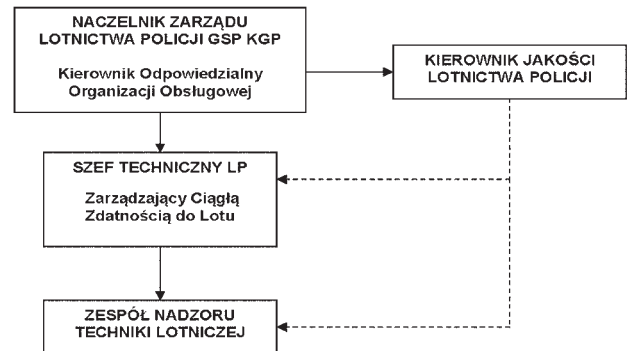
Rys. 3.3. Aktualne rozmieszczenie komórek organizacyjnych służby Lotnictwo Policji

Śmigłowce i personel lotniczy z likwidowanych placówek został przeniesiony do innych jednostek Lotnictwa Policji. Ponadto Lotnictwo Policji wprowadziło do służby 3 śmigłowce Mi-2 przekazane z rozwiązyanych jednostek lotnictwa Straży Granicznej. W wyniku restrukturyzacji Policji i Straż Graniczna zobowiązały się, że w rejonie gdzie dokonano likwidacji placówki danej formacji, zadania tej jednostki przejmie pozostająca w tym rejonie formacja, a ponoszone w związku z realizacją dodatkowych zadań koszty, będą ograniczane jedynie do materiałów eksploatacyjnych.

Innym bardzo ważnym realizowanym przedsięwzięciem była realizacja procesu certyfikacji organizacji obsługowej Lotnictwa Policji – w myśl porozumienia z dnia 28 marca 2007 roku, zawartego pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji a Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wniosek o certyfikację według przepisów PART-145 został złożony przez Komendanta Głównego Policji w dniu 24 grudnia 2007 roku. W okresie od stycznia do kwietnia 2008 roku trwały przygotowania komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji do spełnienia wymagań stawianych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (European Aviation Safety Agency – EASA) w zakresie prowadzenia eksploatacji i obsługi technicznej statków powietrznych. W maju i czerwcu 2008 roku we wszystkich komórkach organizacyjnych Lotnictwa Policji, odbyły się audyty kontrolne przeprowadzone przez Zespół kontrolujący powołany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Po zrealizowaniu zaleceń Zespołu kontrolującego ULC i usunięciu wszystkich stwierdzonych niedociągnięć na początku listopada 2008 roku przeprowadzono w wybranych placówkach Lotnictwa Policji audyty kontrolne, w trakcie których stwierdzono spełnienie niezbędnych wymagań czego efektem było uzyskanie w dniu 19

listopada 2008 roku Certyfikatu Organizacji Obsługowej nr PL.145.043.

W związku z powyższym Komendant Główny Policji Decyzją nr 781 z dnia 19 grudnia 2008 roku wprowadził z dniem 1 stycznia 2009 roku do stosowania w służbie Lotnictwo Policji, Charakterystykę Organizacji Obsługowej (Maintenance Organisation Exposition – MOE) oraz Charakterystykę Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu (Continuing Airworthiness Management Exposition – CAME). Schemat Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu przedstawiono na rysunku 3.4, natomiast aktualny schemat organizacji służby Lotnictwo Policji zaprezentowano na rysunku 3.5.



Rys. 3.4. Organizacja Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu

3.1. Zadania operacyjne i możliwości wykorzystania lotnictwa policji

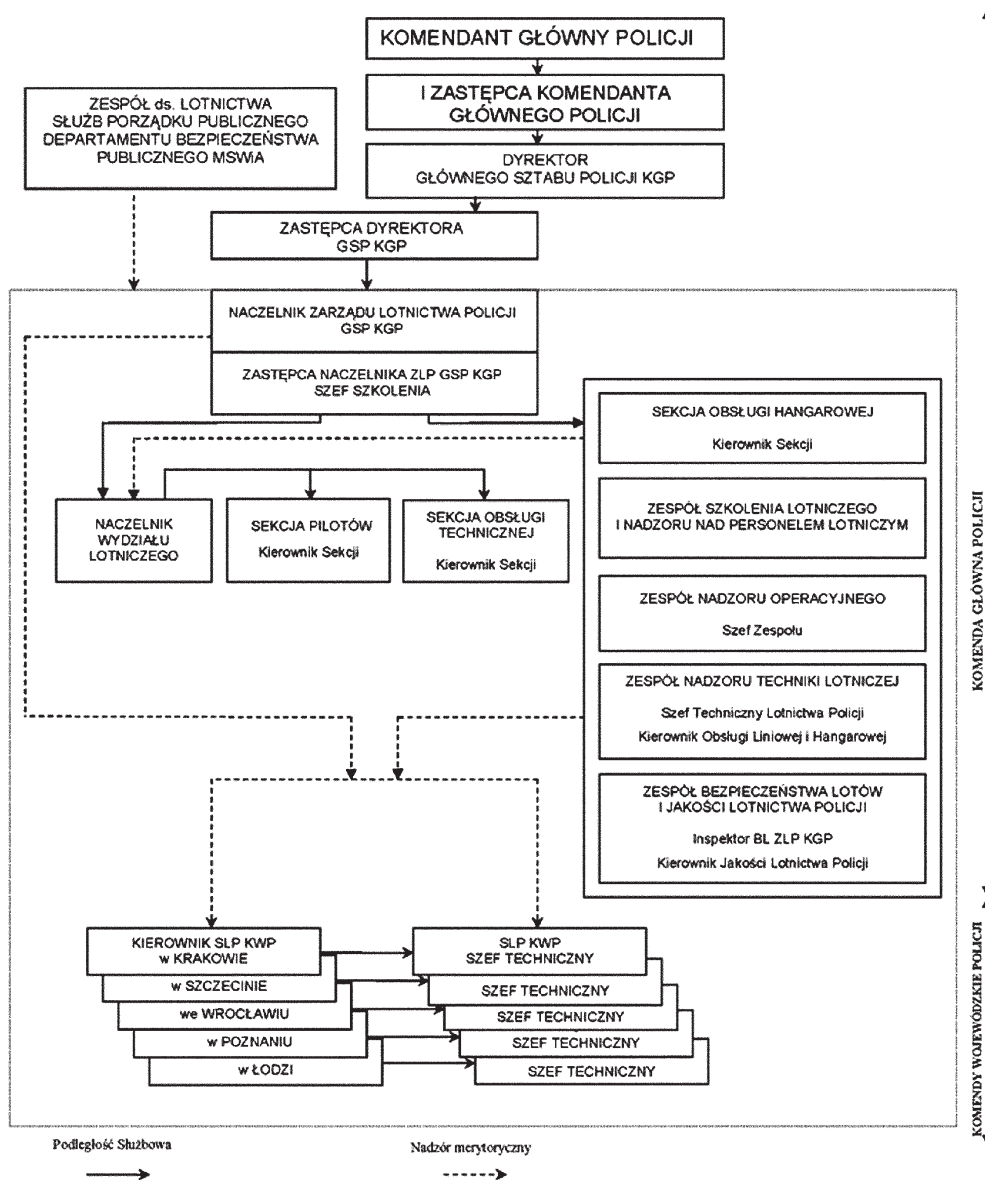
Działalność Lotnictwa Policji ukierunkowana jest się w zasadzie na pięć głównych dziedzin:

- działania pościgowe,
- działania w ruchu drogowym,
- udział w akcjach, operacjach z wykorzystaniem termowizji i pasma TV do transmisji obrazu na stanowisko kierowania,
- szkolenie i doskonalenie pododdziałów antyterrorystycznych,
- współdziałanie z innymi rodzajami lotnictwa.

Do szczegółowych zadań Lotnictwa Policyjnego należą:

w zakresie działań i zabezpieczeń prewencyjnych:

- prowadzenie działań pościgowo-blokadowych,
- poszukiwanie zwłok za pomocą urządzeń termowizyjnych,
- udział w operacjach policyjnych związanych z zabezpieczeniem porządku i bezpieczeństwa publicznego w czasie trwania imprez masowych o podwyższonym stopniu ryzyka oraz podczas zabezpieczenia szczególnej rangi uroczystości państwowych i kościelnych, w tym również wizyt VIP,
- udział w zabezpieczeniach policyjnych prowadzonych akcji ratowniczych w związku z zaistniałymi katastrofami i klęskami żywiołowymi, w tym możliwość wykonania akcji ratowniczej wobec ofiar na terenach trudno dostępnych (użycie lin desantowych do przetransportowania ofiar w miejsca bezpieczne),



Rys. 3.5. Schemat organizacji służby Lotnictwo Policji

- w zakresie ochrony przeciwpożarowej (rozpoznanie zagrożeń kompleksów leśnych, przekazywanie informacji o ogniskach pożarów,
- w zakresie zabezpieczenia prewencyjnego porządku na akwenach wodnych oraz udziału w akcjach ratowniczych,
- współdziałanie z patrolami ruchu drogowego na trasach centralnej koordynacji służby oraz z pozostałymi patrolami będącymi w służbie patrolowo-obchodowej,
- objęcie nadzorem z użyciem śmigłowca wszelkich konwojów wartościowych oraz konwojów dzieł sztuki, które objęte są gwarancjami rządowymi,

w zakresie zwalczania przestępczości kryminalnej i gospodarczej:

- obserwacja rejonów szczególnie zagrożonych przestępczością pospolitą i zorganizowaną, osłona i wspomaganie działań operacyjnych, w tym osłona medyczna tych działań,
- zapewnienie szybkiego przemieszczenia na miejsce zdarzenia policjantów grup operacyjno-dochodzeniowych,

zespołów minersko-pirotechnicznych, techników kryminalistyki, negocjatorów, pododdziałów antyterrorystycznych,

- udział w akcjach policyjnych prowadzonych przez służby pionu kryminalnego w zakresie poszukiwań osób zaginionych, ukrywających się osób podejrzanych, tymczasowo aresztowanych i zbiegów z zakładów karnych, jak również innych osób znajdujących się w zainteresowaniu Policji,
- zapobieganie i zwalczanie przestępczości na szlakach komunikacyjnych,
- współdziałanie z komercyjnymi podmiotami w zakresie ochrony osób i mienia oraz odzyskiwania skradzionych pojazdów,
- monitorowanie tras przemieszczania się figurantów (umożliwienie wykonania dokumentacji filmowej i zdjęciowej np. od miejsca podjęcia okupu do miejsca przetrzymywania zakładnika),
- obserwacja akwenów wodnych, ujawnianie przestępstw i wykroczeń oraz kierowanie w miejsce ich popełnienia patroli wodnych,

- ujawnianie skradzionych ładunków, tymczasowych magazynów i innych obiektów mających związek z przestępstwem, a usytuowanych w miejscach trudno dostępnych (teren górzysty, leśny, podmokły),
- ujawnianie przestępstw związanych z kradzieżami paliw z rurociągów, magazynów, elementów wyposażenia linii kolejowych i sieci energetycznych,
- rozpoznanie, wyszukiwanie nielegalnych wytwórni spirytusu na terenach podmokło-bagiennych (zwykajowych miejscach produkcji) oraz przerzut minerów do likwidacji urządzeń produkcyjnych,
- obserwacja terenów leśnych i akwenów wodnych w celu zwalczania kłusownictwa oraz nielegalnej wycinki drzew,
- rozpoznanie terenu pod względem nielegalnych upraw maku, konopi indyjskich, itp.,
- współdziałanie z pionem kryminalnym oraz Strażą Graniczną w zakresie zwalczania przestępstw związanych z nielegalnym obrotem środkami płatniczymi, bronią, amunicją i narkotykami,
- współdziałanie ze Strażą Graniczną w ochronie nienaruszalności granicy państwowej,
- szkolenie oraz działania bojowe z pododdziałami antyterrorystycznymi w celu bezpośredniego zwalczania terroryzmu,
- wykonywanie lotów dyspozycyjno-transportowych na rzecz członków sztabów akcji i operacji policyjnych,
- współdziałanie ze służbami policji państw sąsiednich.

Główne zadania lotnicze realizowane w 2008 roku

- poszukiwania osób zaginionych,
- poszukiwania sprawców przestępstw po napadach na banki, kantory,
- poszukiwania sprawców zabójstw,
- poszukiwania zwłok,
- pościgi za sprawcami przestępstw,
- loty transportowo-przewozowe, loty na rzecz Wydziałów Prasowych KWP, KGP oraz przedstawicieli mediów,
- rozpoznania terenu ze szczególnym uwzględnieniem miejsc przechowywania skradzionych pojazdów,
- penetracja terenu z powietrza zmierzająca do rozpoznania zagrożenia kłusownictwem wodnym, nielegalnym zrzućciem ścieków, nielegalnym wycinkom drzew, nielegalnych upraw maku, konopi indyjskich,
- monitorowania dróg i węzłów komunikacyjnych, monitorowanie tras przemieszczania się kibiców w rejonie odpowiedzialności poszczególnych KWP i KSP w związku z organizowanymi imprezami masowymi, rozgrywkami piłkarskimi.

Wybrane przykłady

Loty patrolowe i prewencyjne:

1. W dniu 28.04.2008 podczas lotu patrolowego zlokalizowano pożary łąk oraz terenu zadrzewionego. O zdarzeniu poinformowano straż pożarną.
2. W dniu 12.04. 2008 r podczas lotu patrolowego podjęto obserwację pociągu z kibicami drużyny piłkarskiej Lecha Poznań zmierzającego do Warszawy od granic Ożarowa Mazowieckiego. Obserwacją objęto obszary gromadzenia się kibiców w rejonie stadionu, dworca Gdańskiego, miejsca wyznaczone do parkowania autokarów z kibicami. Loty oddziaływały prewencyjnie – nie doszło do poważniejszych zakłóceń porządku publicznego.

Loty poszukiwawcze:

1. W dniu 16.03.2008 r. podczas lotu poszukiwawczego na rzecz KWP w Radomiu w rejonie m. Białobrzegi załoga śmigłowca Bell-206 przy użyciu reflektora pokładowego odnalazła zaginioną osobę. W miejsce zdarzenia skierowano Policję i Pogotowie Ratunkowe.
2. Styczeń 2008 r. – SLP z KWP we Wrocławiu w okolicach Wlenia powiat Lwówek Śląski załoga wykonywała lot poszukiwawczy za zaginioną osobą. Po 20 minutach lotu zauważono osobę odpowiadającą rysopisowi poszukiwanej. Drogą radiową wezwano służby naziemne. Potwierdzono tożsamość osoby poszukiwanej.
3. Luty 2008 r. – SLP z KWP w Łodzi – załoga śmigłowca odnalazła poszukiwaną osobę wiszącą na słupie energetycznym w przesiece leśnej.
4. Luty 2008 r. – SLP z KWP w Rzeszowie – odnaleziono zwłoki zaginionej osoby na terenie akwenu wodnego. Po zgłoszeniu Państwowa Straż Pożarna wyłowiła zwłoki.
5. Marzec 2008 r. – Wydział Lotniczy ZLP GSP KGP – załoga śmigłowca Bell-206 w trakcie lotu poszukiwawczo-ratowniczego w rejonie Białobrzeg Radomskich odnalazła zaginionego 85 letniego mężczyznę.
6. Czerwiec 2008 r. – SLP z KWP w Łodzi – załoga śmigłowca odnalazła zaginioną osobę. Nieprzytomnego starszego mężczyznę znaleziono leżącego w wysokiej trawie. Załoga śmigłowca wezwała Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, które przetransportowało mężczyznę do szpitala.
7. Lipiec 2008 r. – SLP z KWP we Wrocławiu – załoga śmigłowca Mi-2 odnalazła 68-letniego mężczyznę cierpiącego na chorobę Alzheimera w stanie skrajnego wyczerpania.
8. Sierpień 2008 r. – SLP z KWP w Białymstoku – załoga śmigłowca Mi-2 odnalazła 45-letniego mężczyznę, który wybrał się na ryby i w drodze powrotnej stracił orientację w terenie.
9. Wrzesień 2008 r. – Wydział Lotniczy ZLP GSP KGP – załoga śmigłowca Bell-206 w locie poszukiwawczo-ratowniczym w rejonie Lubartowa odnalazła 80-letnią kobietę.
10. Październik 2008r. – SLP z KWP w Szczecinie – załoga śmigłowca Mi-2 odnalazła 75-letnią kobietę, która wyszła samotnie do lasu na grzyby.

Loty pościgowe:

1. Styczeń 2008 r. – SLP z KWP we Wrocławiu – załoga śmigłowca brała udział w akcji zatrzymania niebezpiecznego przestępcy na terenie rozległego gospodarstwa w okolicy Legnicy.

Loty konwojowe i operacyjne

1. Kwiecień – Czerwiec – Lipiec 2008 r. – Wydział Lotniczy ZLP GSP KGP– wykonanie lotów na trasie Warszawa – Wiedeń – Warszawa w celu przetransportowania osób pozbawionych wolności.
2. Kwiecień – Wydział Lotniczy ZLP GSP KGP – wykonanie lotu na tracie Warszawa – Budapeszt – Warszawa w celu przetransportowania osób pozbawionych wolności.
3. Wrzesień 2008 r. – SLP z KWP we Wrocławiu – udział śmigłowca Mi-2 w akcji uwolnienia porwanej kobiety z rąk młodych mężczyzn, którzy mieli na swoim „koncie” również napady na banki.

Przedsięwzięcia szkoleniowe własne i zlecone przez inne jednostki organizacyjne Policji:

1. Loty patrolowo-zapoznawcze w rejonie działania garnizonu Stołeczny dla funkcjonariuszy (słuchacze kursu Policji Wodnej) Centrum Szkolenia Policji w Legionowie. Patrolowanie w dolinie rzeki Wisły i Zalewu Zegrzyńskiego.
2. Szkolenie poligonowe SPAP KWP w Katowicach – z zakresu działań desantowych, pościgowych oraz ratowniczo-ewakuacyjnych prowadzonych z pokładu śmigłowca przy użyciu sprzętu wysokościowego 03-05.06.2008 r.
3. Ćwiczenia poligonowe Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego w Krynicy Zdroju na rzecz Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie – w dniach 02-06.06.2008 r.
4. Ćwiczenia poligonowe – szkolenie spadochronowo-wysokościowe dla instruktorów spadochronowych oraz instruktorów ratownictwa klasycznego jednostek antyterrorystycznych Policji.
5. Szkolenie poligonowe w ramach doskonalenia posiadanych umiejętności z zakresu skoków spadochronowych i antyterrorystycznych technik wysokościowych z wykorzystaniem śmigłowca dla SPAP KWP w Olsztynie w dniach 12-16.05.2008 r.
6. Ćwiczenia poligonowe – desantowanie wysokościowe (zapoznanie z nowym sprzętem zamontowanym na śmigłowcu Mi-8 oraz desantowanie spadochronowe, doskonalenie techniki skoku) na rzecz SPAP KWP we Wrocławiu w dniach 05-11.05.2008 r.
7. Szkolenie poligonowe pododdziałów antyterrorystycznych na poligonie w Wędrzynie w dniach 14-18.04.2008 r. i 21-25.04.2008 r.
8. Ćwiczenia „RUBIN 08” w Gdańsku – odbijanie zakładników na morskich jednostkach pływających – udział załogi i śmigłowca Sokół.
9. Udział załogi śmigłowca w międzynarodowych ćwiczeniach „Cooperation 2008” na poligonie w Pstrążu na rzecz Krajowego Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności w dniu 09.04.2008 r. oraz 20-26.04.2008 r. Ćwiczenia polegały na współdziałaniu polskich jednostek specjalistycznych i koordynacji działań zespołów międzynarodowych w ekstremalnych sytuacjach zniszczenia infrastruktury. Do działań oprócz śmigłowca ZLP delegowano śmigłowca z KWP we Wrocławiu.

Ponadto realizowano bieżące szkolenie lotnicze, instruktorów-pilotów, pilotów, instruktorów-mechaników pokładowych, mechaników pokładowych, operatorów pokładowych urządzeń dźwigowych. Przeprowadzono kontrole techniki pilotowania, kontrole umiejętności praktycznych i kontrole czynności praktycznych podległego personelu. W 2008 roku Lotnictwo Policji wykonało na trzynastu śmigłowcach (1 x Bell 206B JR III, 5 x Mi-2, 2 x PZL Kania, 2 x PZL W-3 Sokół, 3 x Mi-8) 5473 loty w czasie 2674 godziny 29 minut. W zestawieniu z rokiem 2007 nastąpił wzrost nalotu o 508 godzin, czyli aż o 23%. Na uwagę zasługuje również zachowanie pożądanego poziomu bezpieczeństwa lotów – jedynie 6 zdarzeń lotniczych, czyli jeden incydent na ponad 445 godzin lotu.

3.1.1. Określenie możliwości wykonania zadań Lotnictwa Policji

Wykorzystując metodę ekspertów można określić stopień dostosowania śmigłowca do realizacji lotniczych zadań policyjnych (LZP).

Na podstawie ocen ekspertów uzyskanych w badaniach kwestionariuszowych można wyznaczyć ocenę średnią ze wzoru:

$$d = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n d_i \quad (3.1)$$

gdzie:

- n – liczność ekspertów;
 - d_i – skala ocen określająca stopień dostosowania śmigłowca do realizacji LZP d_i ($i = 1, 2, \dots, n$) od 1 do 5;
- skala ocen:
- 1 – SP w pełni dostosowany do realizacji LZP;
 - 2 – SP dobrze dostosowany do realizacji LZP;
 - 3 – SP dostatecznie dostosowany do realizacji LZP;
 - 4 – SP warunkowo dostosowany do realizacji LZP;
 - 5 – SP niedostosowany do realizacji LZP.

Obliczając prawdopodobieństwo wykonania lotniczego zadania policyjnego $P(LZP)$ ze wzoru:

$$P(LZP) = 1,25 - 0,25d \quad (3.2)$$

– w skrajnych przypadkach otrzymamy:

- jeżeli $d = 1$, to $P(LZP) = 1$
- jeżeli $d = 5$, to $P(LZP) = 0$

Podstawiając do wzorów (3.1) i (3.2) – konkretne wartości uzyskane na podstawie analizy badań kwestionariuszowych, można wyznaczyć prawdopodobieństwo $P(LZP)$ w przywiązaniu do typu śmigłowca.

W tabeli 3.1 zestawiono oceny cząstkowe wystawione przez ekspertów w skali od 1 do 5 oraz obliczone średnie oceny – d , w odniesieniu do możliwości wykonania LZP – w przywiązaniu do typu śmigłowca.

W tabeli 3.2 zestawiono natomiast obliczone wartości prawdopodobieństwa wykonania lotniczego zadania policyjnego $P(LZP)$ dla poszczególnych typów śmigłowców poddanych ocenie ekspertów.

Tab. 3.1. Zestawienie ocen cząstkowych i średnich - *d*, w odniesieniu do możliwości wykonania LZP - w przywiązaniu do typu śmigłowca

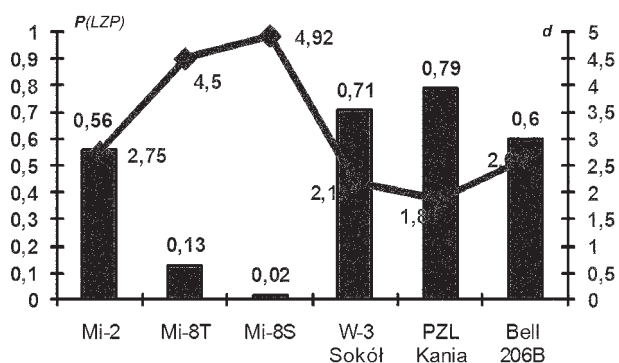
liczba ocen ekspertów w odniesieniu do typu śmigłowca	ocena „1”	ocena „2”	ocena „3”	ocena „4”	ocena „5”	ocena śr. <i>d</i>
Mi-2	0	4	12	0	0	2,75
Mi-8T	0	0	0	6	6	4,50
Mi-8S	0	0	0	1	11	4,92
W-3 Sokół	1	3	2	0	0	2,17
PZL Kania	1	6	0	0	0	1,86
Bell 206B Jet Ranger III	0	3	5	0	0	2,62

Tab. 3.2. Zestawienie obliczonych wartości prawdopodobieństwa wykonania LZP dla poszczególnych typów śmigłowców

Typ śmigłowca	<i>P(LZP)</i>
Mi-2	0,56
Mi-8T	0,13
Mi-8S	0,02
W-3 Sokół	0,71
PZL Kania	0,79
Bell 206B Jet Ranger III	0,60

- Mi-8,
- PZL W-3 Sokół,
- Bell 206B Jet Ranger III,
- PZL Kania,
- Mi-2.

Wszystkie śmigłowce zostały wyposażone w urządzenia łączności specjalnej do współpracy w sieciach resortu spraw wewnętrznych i administracji oraz inne urządzenia specjalne, znacznie zwiększające skuteczność wykrycia poszukiwanych ludzi i obiektów o każdej porze dnia i nocy.



Rys. 3.6. Obliczone wartości *P(LZP)* i *d*

Wykonane obliczenia wskazują, że największym prawdopodobieństwem wykonania lotniczego zadania policyjnego charakteryzuje się śmigłowiec PZL Kania $P(LZP) = 0,79$ – najniższym natomiast śmigłowce Mi-8S i Mi-8T (rys. 3.6).

4. CHARAKTERYSTYKA ŚMIGŁOWCÓW LOTNICTWA POLICJI

Śmigłowce eksploatowane w jednostkach organizacyjnych Lotnictwa Policji zostały prawie w całości pozyskane ze 103 pułku lotniczego Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSWiA (rys. 4.1). Wyjątek stanowią śmigłowce PZL Kania, które zostały wyprodukowane w WSK Świdnik z zamiarem wprowadzenia ich do eksploatacji w Lotnictwie Służb Porządku Publicznego. Obecnie Lotnictwo Policji eksploatuje następujące typy śmigłowców:



Rys. 4.1. Śmigłowce w barwach 103 pułku lotniczego Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych MSWiA, od góry: Mi-17, PZL W-3 Sokół, Mi-2, Bell 206B Jet Ranger III, Mi-8

Mi-8

Średni śmigłowiec transportowy, załoga 3 osoby, pasażerów 9/24 (rys. 4.2).



Rys. 4.2. Śmigłowiec Mi-8T

Silniki: 2 turbowałowe TW-3 117 po	1417 kW
Średnica wirnika	21,29 m
Długość kadłuba	18,17 m
Wysokość	5,65 m
Masa własna	6800 kg
Masa użyteczna	5200 kg
Masa całkowita	12000 kg
Prędkość maks.	250 km/h
Prędkość przelot.	225 km/h
Wznoszenie	8 m/s
Pułap	4500 m
Zasięg	350/540 km
Zapas paliwa	1870/2615 l

Konstrukcja duralowa, półskorupowa.

Wirnik nośny pięciopłatowy.

Pierwszy lot 17.09.1962 r.

Wersje: pasażerska, salon, pasażersko-towarowa.

Wyprodukowano ponad 10000 szt.

Dodatkowe wyposażenie:

- rama z zaczepem zewnętrznym o udźwigu 3000 kg,
- wciągarka LPG-3 / Breeze o udźwigu 150/275 kg,
- stanowisko do desantu na linach,
- reflektor SX-16,
- gogle noktowizyjne,
- dodatkowe zbiorniki paliwa 2 x 915 l.

PZL W-3 Sokół

Średni śmigłowiec wielozadaniowy, załoga 2÷3 osoby, pasażerów 12 (rys. 4.3).



Rys. 4.3. Śmigłowiec PZL W-3 Sokół

Silniki: 2 turbośmigłowe PZL-10W po	650 kW
Średnica wirnika	15,70 m
Długość kadłuba	14,21 m
Wysokość	4,12 m
Masa własna	3680 kg
Masa użyteczna	2420 kg
Masa całkowita	6800 kg
Prędkość maks.	255 km/h
Prędkość przelot.	235 km/h
Wznoszenie	8,5 m/s
Pułap	5100 m
Zasięg	690 km
Zapas paliwa	1700 l

Konstrukcja duralowa, półskorupowa.

Wirnik nośny czterołopatowy.

Pierwszy lot 16.11.1979 r. (w Polsce 1965 r.).

Wersje: pasażerska, salon, transportowa.

Wyprodukowano kilkaset sztuk.

Dodatkowe wyposażenie:

- wciągarka LPG-3/LUCAS o udźwigu 150/250 kg,
- system obserwacji lotniczej Leo 400.

Bell 206B Jet Ranger III

Lekki śmigłowiec wielozadaniowy, załoga 1÷2 osoby, pasażerów 3÷4 (rys. 4.4).



Rys. 4.4. Śmigłowiec Bell 206B Jet Ranger III

Silnik: turbowałowy Allison 250C-20	313 kW
Średnica wirnika	10,16 m
Długość kadłuba	9,50 m
Wysokość	2,91 m
Masa własna	730 kg
Masa użyteczna	720 kg
Masa całkowita	1450 kg
Prędkość maks.	216 km/h
Prędkość przelot.	190 km/h
Wznoszenie	6,5 m/s
Pułap	4115 m
Zasięg	550 km
Zapas paliwa	341 l

Konstrukcja duralowa, półskorupowa.

Wirnik nośny dwułopatowy.

Pierwszy lot 10.01.1966 r.

Wersje: pasażerska, salon, transportowa.

Wyprodukowano ponad 7500 szt.

Dodatkowe wyposażenie:

- system obserwacji lotniczej Flir 2000,
- reflektor SX-16,
- głośniki zewnętrzne.

PZL Kania

Lekki śmigłowiec wielozadaniowy, załoga 1÷2 osoby, pasażerów 8 (rys. 4.5).



Rys. 4.5. Śmigłowiec PZL Kania

Silniki:	2 turbowałowe Allison 250-C20B po 313 kW
Średnica wirnika	14,56 m
Długość kadłuba	12,03 m
Wysokość	3,64 m
Masa własna	2365 kg
Masa użyteczna	1185 kg
Masa całkowita	3550 kg
Prędkość maks.	210 km/h
Prędkość przelot.	190 km/h
Wznoszenie	9,9 m/s
Pułap	4000 m
Zasięg	430/886 km
Zapas paliwa	600/1000 l

Konstrukcja duralowa, półskorupowa.

Wirnik nośny trójłopatowy.

Pierwszy lot 03.06.1979 r. (ulepszona wersja 21.02.1986 r.).

Wersje: transportowa, pasażerska.

Wyprodukowano kilkanaście sztuk.

Dodatkowe wyposażenie:

- system obserwacji lotniczej Flir 4000,
- reflektor SX-5,
- gogle noktowizyjne,
- głośniki zewnętrzne.

Mi-2

Lekki śmigłowiec wielozadaniowy, załoga 1÷2 osoby, pasażerów 6÷7 (rys. 4.6).



Rys. 4.6. Śmigłowiec Mi-2

Silniki:	2 turbinowe GTD-350 po 294 kW
Średnica wirnika	14,50 m
Długość kadłuba	11,94 m
Wysokość	3,75 m
Masa własna	2400 kg
Masa użyteczna	1100 kg
Masa całkowita	3500 kg
Prędkość maks.	210 km/h
Prędkość przelot.	160 km/h
Wznoszenie	4,5 m/s
Pułap	4000 m
Zasięg	540 km
Zapas paliwa	1070 l

Konstrukcja duralowa, półskorupowa.

Wirnik nośny trójłopatowy.

Pierwszy lot 12.09.1961 r. (w Polsce 1965 r.).

Wersje: rozpoznawczo-łącznikowa.

Wyprodukowano ponad 5400 szt.

Dodatkowe wyposażenie:

- system obserwacji lotniczej Ultra Force 275C,
- reflektor SX-16,
- głośniki zewnętrzne.

5. ŚMIGŁOWCE WYBRANYCH PAŃSTW ZRZESZONYCH W PACE

Europejskie Stowarzyszenie Policyjnych Jednostek Wsparcia Lotniczego (Police Air Support Units Networking Centre Europe – **PACE**) – zostało powołane do życia w 1998 na konferencji w Brukseli. Od 2005 roku członkiem stowarzyszenia jest również Zarząd Lotnictwa Policji Głównego Sztabu Policji KGP. Celem nadrzędnym jest wymiana doświadczeń i informacji oraz szeroko pojęta współpraca policyjnych jednostek wsparcia lotniczego. Członkami stowarzyszenia są również jednostki policji spoza Europy.

Belgian Air Support Unit (Belgia)



Śmigłowiec MD900

Dutch Air Support and Aviation Police (Holandia)



Śmigłowiec Bo 105

Servicio Aereo de la Policia. National Police (Hiszpania)



Śmigłowiec EC135

Luxembourg (Luxemburg)



Śmigłowiec MD902

Norwegian ASU (Norwegia)



Śmigłowiec EC135

Chiltern Air Support Unit (Wielka Brytania)



Śmigłowiec EC135



Śmigłowiec EC145

Garda Air Support Unit (Irlandia)



Śmigłowiec EC135



Śmigłowiec EC135

Letalska policijska enota – Slovenia police ASU (Słowenia)



Śmigłowiec EC135



Śmigłowiec A-109 Power

Letecka Sluzba Policie Ceske Republiky (Czechy)



Śmigłowce (od góry): Bell 412, EC 135, Bo 105

Wszystkie śmigłowce wyposażone są w systemy obserwacji lotniczej, reflektory olśniewające i inne dodatkowe wyposażenie w zależności od przeznaczenia i rodzaju wykonywanych zadań.

6. WYBÓR NOWEGO TYPU ŚMIGŁOWCA DLA POLICJI

Wybór nowego typu śmigłowca uwarunkowany powinien być przede wszystkim koncepcją jego wykorzystania w Lotnictwie Policji – uwzględniając również nowe zadania, które mogą być realizowane w przyszłości. W obecnej sytuacji – z różnych względów (np. częste zmiany kierownictwa) które skutkują korygowaniem strategii wykorzystania lotnictwa, zmianami wachlarza zadań, czy chociażby innym

spojrzeniem na wykorzystanie statków powietrznych do wsparcia działań policji, nie jest łatwe podjęcie prawidłowej decyzji i dokonanie trafnego wyboru odpowiedniego typu śmigłowca.

Na podstawie opinii ekspertów, wykorzystujących i eksploatujących śmigłowce w Lotnictwie Policji można stwierdzić, że celowym byłoby posiadanie na wyposażeniu:

- śmigłowców do przebazowania około 40 funkcjonariuszy wraz ze sprzętem i wyposażeniem,
- śmigłowców do przebazowania około 10 funkcjonariuszy wraz ze sprzętem i wyposażeniem, umożliwiającym jednocześnie realizację zadań desantowych przy użyciu lin zjazdowych i zadań ratowniczo-ewakuacyjnych,
- śmigłowców lekkich do realizacji zadań patrolowych, pościgowych, poszukiwawczych i w ograniczonym zakresie – transportowych.

W obecnej sytuacji, między innymi ze względu na ograniczone środki finansowe, które będą mogły być wyasygnowane na zakup śmigłowców oraz zmienność koncepcji wykorzystania lotnictwa, celowym byłoby skupienie uwagi nie na śmigłowcach ciężkich i średnich – których zadania mogą z powodzeniem realizować eksploatowane w Lotnictwie Policji śmigłowce Mi-8 i PZL W-3 Sokół, a na lekkim śmigłowcu wielozadaniowym, szczególnie uwzględniając fakt, że rebusy techniczne – już dawno moralnie zastarzałych śmigłowców Mi-2, dobiegają końca.

Nowy śmigłowiec wielozadaniowy, o masie do 3500 kg, musi być w klasie osiągow 1 spełniającej wymagania certyfikacji kategorii A, zgodnie z częścią G przepisów JAR-OPS 3 lub równoważnych, a jego specyfikacja powinna gwarantować realizację zadań patrolowych, pościgowych, poszukiwawczych i transportowych w dwóch wariantach konfiguracyjnych:

- patrolowo-poszukiwawczym, wyposażonym w system obserwacji lotniczej (SOL), reflektor olśniewający, dwa głośniki (megafony) – każdy o mocy nie mniej niż 100 W, węzły desantowe i dźwig (wciągarkę), z załogą w składzie 1 – 2 pilotów (do lotów IFR w dzień i w nocy), obserwator (operator SOL) oraz możliwością przewozu minimum 3 osób (np. sanitariusz, ratownik, przewodnik z psem służbowym) – wariant zastosowany do wykonywania zadań patrolowych, pościgowych i poszukiwawczych;
- pasażersko-transportowym, wyposażonym w węzły desantowe i dźwig (wciągarkę), z załogą w składzie 1+2 pilotów (do lotów IFR w dzień i w nocy), oraz możliwością przewozu minimum 6 osób lub przewiezienia ładunku wewnątrz śmigłowca o masie do 800 kg – wariant zastosowany do wykonywania zadań transportowych.

Śmigłowiec musi posiadać certyfikaty typu wydane lub uznane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego EASA (*European Aviation Safety Agency*), (EASA Type Certificate lub Type Certificate transferred to EASA) oraz mieć wyposażenie do wykonywania zadań według przepisów IFR w dzień i w nocy z załogą 1 i 2 pilotów.

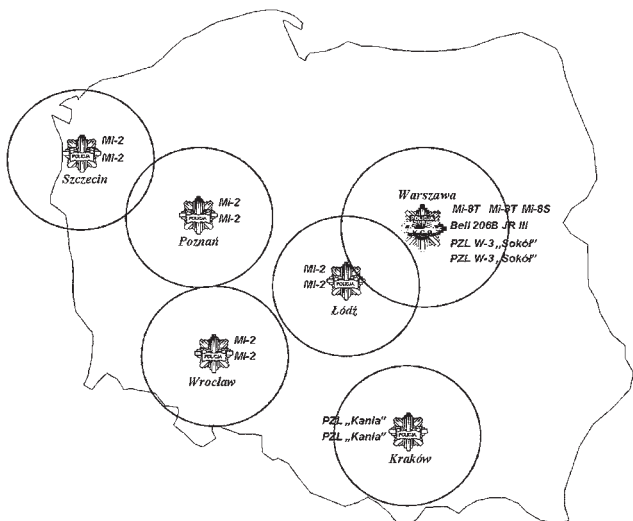
Ponadto w celu zapewnienia pełnej realizacji zadań policyjnych, śmigłowiec musi być między innymi wyposażony:

- w system obserwacji lotniczej (SOL) posiadający możliwość obserwacji w zakresie światła widzialnego i w podczerwieni, sprzężony z reflektorem olśniewającym SX-16 (lub równoważnym) oraz wielofunkcyjne stanowisko operatora w przedziale pasażerskim – zgodnie z wymaganiami,

- w urządzenie nagłaśniające z 2 głośnikami (megafony zewnętrzne) o mocy nie mniejszej niż 100W każdy,
- we wciągarkę pokładową o udźwigu minimum 220 kg, wyposażoną w linę nośną o długości minimum 40 mb i system awaryjnego cięcia liny,
- w 2 wysięgniki z węzłami desantowymi (zaczepy do montażu liny desantowej) po jednym na lewej i prawej stronie kadłuba o nośności minimum 250 kg każdy,
- w lampę typu KOJAK zabudowaną w dolnej części kadłuba, kolor filtra niebieski,
- w nahlmowe gogle noktowizyjne (generacji minimum III z autogating’iem klasa B zgodnie z normą MIL STD-3009) w ilości 2 szt.,
- w trzy niezależne tory nadawczo-odbiorcze policyjnej łączności radiowej.

7. PODSUMOWANIE

Służba Lotnictwo Policji stanowi stosunkowo młodą formację, która podlega permanentnemu rozwojowi, a jej funkcjonowanie powinno opierać się na ściśle określonym katalogu zadań, będącym odzwierciedleniem potrzeb wynikających ze specyfiki pozostałych służb Policji. Dopiero dysponowanie pełną wiedzą w tej dziedzinie oraz znajomość nowego rodzaju zadań, które docelowo mogą być lub będą realizowane z wykorzystaniem Lotnictwa Policji, pozwoli odpowiednio ukierunkować dalszy rozwój służby oraz ułatwić wybór nowego typu śmigłowca, ich ilość oraz docelową lokalizację baz na terenie kraju, umożliwiając efektywniejszą realizację powierzonych zadań. Analizując aktualne rozmieszczenie baz Lotnictwa Policji i promienie działania (rys. 7.1) trudno utwierdzić się w przekonaniu o skutecznym użyciu śmigłowców policyjnych na terenie całego kraju, biorąc pod uwagę nawet fakt wspomagania działalności Policji nad obszarem Polski północnej i wschodniej przez lotnictwo Straży Granicznej.



Rys. 7.1. Promienie działania i lokalizacja baz służby Lotnictwo Policji

Najpilniejszą obecnie potrzebą jest modernizacja i zakup nowych śmigłowców, ze względu na kończące się w najbliższych latach rezerwy śmigłowców Mi-2, co pozwoli na bezpieczniejszą i efektywniejszą realizację zadań lotniczych. Ze względu na skomplikowane procedury przetargowe i koszty, będzie to zapewne proces długofalowy,

pochłaniający znaczne środki finansowe, które należy niezwłocznie zabezpieczyć.

Analizując natomiast średnią wiek personelu lotniczego Lotnictwa Policji należałoby rozważyć potrzebę utworzenia certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego, który pozwoliłby w przyszłości na możliwość szkolenia i przeszkalanania pilotów zgodnie z wymaganiami obowiązującymi w lotnictwie cywilnym, a tym samym podwyższanie kwalifikacji zatrudnionego personelu poprzez umożliwienie zdobycia licencji pilota zawodowego.

Wprowadzenie do nowej struktury organizacyjnej Lotnictwa Policji, Sekcji Obsług Hangarowych, znacznie usprawni procesy obsługowe śmigłowców policyjnych, poprzez skrócenie czasu obsługi, co w bezpośredni sposób przełoży się na zwiększenie gotowości operacyjnej.

Wskazaniem byłoby również zwiększenie zdolności operacyjnych Lotnictwa Policji, co jest możliwe do osiągnięcia poprzez zwiększenie liczby etatów w istniejących komórkach organizacyjnych oraz tworzenie nowych baz lotniczych przy Komendach Wojewódzkich Policji w miastach, nieobjętych promieniem działania śmigłowców policyjnych.

Pomyślnie zakończenie procesu restrukturyzacji i wprowadzenie docelowych struktur komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji pozwoli na pełnienie dyżurów całodobowych, co znacznie zwiększy możliwości operacyjnego wykorzystania śmigłowców.



Odznaka pilota Lotnictwa Policji



Odznaka mechanika Lotnictwa Policji

W publikacji wykorzystano zdjęcia ze zbiorów własnych, Lotnictwa Policji i PACE.

D. Frątczak

THE PRINCIPLES OF FUNCTIONING
AND THE TASKS OF THE POLICE
AVIATION

Summary

In the article the short historic draft of the Police aviation, its organizational structure, the principles of functioning and tasks is submitted. Described are the possibilities of utilization, operating tasks and the adaptation degree of the exploited types of helicopters to the realization of air of police tasks is defined, utilizing the experts method. Moreover, all types of helicopters used in the police aviation service are characterized, the helicopters of selected States organized in PACE union are submitted and considerations are drawn relating to the purchase of a new type of helicopter for the Police.

Д. Фрончак

ПРИНЦИПЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ
И ЗАДАНИЯ АВИАЦИИ В ПОЛИЦИИ

Резюме

В статье представлен короткий исторический обзор авиации в полиции, описаны её организационная структура, правила функционирования и задания. Описано также возможности применения, операционные задания и определено степень приспособления эксплуатируемых типов вертолётов для реализации воздушных полицейских заданий с употреблением метода экспертов. Кроме того, охарактеризовано все типы вертолётов находящихся на службе Воздушной Полиции, представлено вертолётыв избранных стран-членов РАСЕ и рассуждения связанные с покупкой для Польши вертолётанового типа.