

Paweł GADOMSKI*

ORGANIZACJA TRANSPORTU REALIZOWANA W MISJI WOJSKOWEJ NA PRZYKŁADZIE IV ZMIANY POLSKIEGO KONTYNGENTU WOJSKOWEGO W IRAKU

Autor przedstawia problemy transportu w IV zmianie Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Iraku. Wnioski dotyczące organizacji i realizacji transportu wynikają z osobistych doświadczeń autora. Są cenne, gdyż obejmują podstawowe gałęzie transportu, które wykorzystywane są w misjach, a mianowicie: transport lotniczy, morski i kołowy (drogowy).

Istotnym spostrzeżeniem jest porównanie procedur amerykańskich i polskich w zakresie organizacji i realizacji transportu.

**"NOTHING CAN BE DONE WITHOUT MOVING"
„NIC SIĘ NIE STANIE, ZANIM NIE RUSZY”**

Przemiany polityczno-militarne ostatnich lat w Europie i na świecie, położenie geopolityczne Polski oraz przynależność do struktur politycznych i militarnych Sojuszu Północnoatlantyckiego stawiają przed Polską i Wojskiem Polskim (WP) kolejne wyzwania, w tym nowe zagrożenie związane z przemieszczeniem poza granice kraju na dużą odległość.

Korzyści płynące z pełnego członkostwa w Sojuszu Północnoatlantyckim w aspekcie potencjalnych zagrożeń są niezaprzeczalne. Dobitnie świadczą o tym wnioski z najnowszej historii, które pokazały, iż natowska zasada „jeden za wszystkich, wszyscy za jednego” odstraszała potencjalnych agresorów. Zgodnie z tą zasadą, każde z państw członkowskich z jednej strony może liczyć na bezpośrednią pomoc sojuszu, ale z drugiej musi być zdolne do niesienia pomocy pozostałym.

Taka filozofia pociąga za sobą konieczność wysokiej mobilności wojsk zdolnych w możliwie krótkim czasie skutecznie reagować na zagrożenia każdego ze swych członków. Zobowiązanie udzielenia pomocy w sytuacji kryzysowej stawia przed WP wyzwanie bycia w gotowości do

* kpt. mgr Paweł GADOMSKI, 11 Dywizja Kawalerii Pancernej

przemieszczenia dużej ilości sprzętu technicznego oraz żołnierzy na dużą odległość. Zadania związane z przygotowaniem przemieszczenia poza granice kraju oraz funkcjonowaniem systemu transportowego w rejonie misji jest olbrzymim wyzwaniem dla sztabów i żołnierzy wykonujących postawione zadania.

Rozważając nasze zobowiązania sojusznicze, należy przypomnieć treść art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego, który brzmi następująco: „...Strony zgadzają się, że zbrojna napaść na jedną z nich w Europie lub Ameryce Północnej będzie uważana za napaść przeciwko nim wszystkim; wskutek tego zgadzają się one na to, że jeżeli taka zbrojna napaść nastąpi, każda z nich w wykonaniu prawa do indywidualnej lub zbiorowej samoobrony, uznanego przez artykuł 51 Karty Narodów Zjednoczonych, udzieli pomocy stronie lub stronom tak napadniętym, podejmując natychmiast indywidualnie i w porozumieniu z innymi stronami taką akcję, jaką uzna za konieczną, nie wyłączając użycia siły zbrojnej, w celu przywrócenia i utrzymania bezpieczeństwa obszaru północnoatlantyckiego. Środki takie zostaną zaniechane, gdy tylko Rada Bezpieczeństwa podejmie działania konieczne do przywrócenia i utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa.”

Powyższy zapis przypomina nam, że Siły Zbrojne powinny być zdolne do przemieszczenia na duże odległości w różne zakątki świata.

Współczesny świat stawia przed siłami zbrojnymi wyzwania, jakich wcześniej nie znała historia. Udział w misjach pokojowych wymaga znakomitego profesjonalnego przygotowania. Żołnierze pełnią służbę w nadzwyczaj trudnych warunkach - nie tylko geograficznych i klimatycznych, ale także psychologicznych - daleko od domu i najbliższych, w krajach o odmiennych obyczajach i kulturze, gdzie każdy gest lub słowo wymaga wielkiej ostrożności i gdzie niebezpieczeństwo grozi praktycznie z każdej strony. Tutaj więc liczy się przede wszystkim znajomość żołnierskiego rzemiosła, odwaga i wiedza o realiach otaczającego świata.

Znamienitym przykładem wielkiego wkładu w zakresie przygotowania i przemieszczenia wojsk jest udział przedstawicieli 11LDKPanc w Międzynarodowej Dywizji Centrum-Południe (MND-CS) w składzie IV zmiany kontyngentu.

Przygotowanie przemieszczenia wszystkich pododdziałów IV zmiany PKW Irak było olbrzymim wyzwaniem dla kadry 11LDKPanc, a w szczególności dla oficerów wydziału G4, którzy z racji posiadanych zakresów obowiązków byli zobligowani do wykonania na wysokim poziomie odpowiednich dokumentów rozkazodawczych, planów oraz konferencji koordynacyjnych. Rozmiar zadania przemieszczenia PKW Irak IV zmiany w większości jego aspektów przekraczał dotychczasowe doświadczenie kadry G4 ze względu na fakt, iż dotychczas nie realizowano przemieszczenia na tak dużą skalę z zaangażowaniem wielu jednostek z całej Polski.

Proces przygotowania do przemieszczenia komponentu PKW Irak obejmował wiele przedsięwzięć, które należało wykonać w ograniczonym czasie. W pierwszym etapie przystąpiono do nawiązania bezpośredniej współpracy z przedstawicielami Wojskowej Komendy Transportu we Wrocławiu w celu ustalenia następujących zagadnień:

- sposobu załadunku ludzi i mienia wojskowego na samoloty,
- funkcjonowania punktu informacyjnego na lotnisku w m. Wrocław,
- przygotowania wymaganych dokumentów przewozowych i celnych do przemieszczenia transportem lotniczym.

Niezbędnym elementem w ostatnim etapie realizacji przygotowań przemieszczenia PKW Irak było sporządzenie następującej dokumentacji przez wszystkie elementy kontyngentu:

- deklaracja celna eksportowo-importowa dla towarów, które są własnością wojska (formularz C-302),
- zestawienie sprzętu jako załączniki do deklaracji celnej,
- lista pasażerów na poszczególne loty (Personnel list for aircraft),

- oświadczenie d-cy pododdziału (dowódcy grupy na dany samolot) dla kapitana samolotu o przeszkoleniu z zasad przeciwdziałania porwaniom samolotów oraz nieposiadania materiałów wybuchowych.

Ww. dokumenty są wymagane do przeprowadzenia odprawy celnej i paszportowej przy przekraczaniu granicy RP przez pododdziały Sił Zbrojnych i wywozie z terytorium RP sprzętu i środków materiałowych.

Dużym utrudnieniem jak i wyzwaniem okazała się aktualizacja list pasażerów na loty ze względu na brak informacji personalnych o osobach z instytucji państwowych, specjalistów mechaników z zakładów remontowych oraz dziennikarzy, którzy kontaktowali się z punktem informacyjnym na lotnisku nawet na mniej niż 24 godziny przed startem.

Do przemieszczenia w rejon odpowiedzialności wykorzystano 12 samolotów (Boeing 757-300), którymi przetransportowano 1550 osób ze składu MNS-CS. Rozdziału stanu osobowego na poszczególne samoloty dokonano według założenia, aby w pierwszym rzucie w styczniu wylecieli dowódcy wszystkich szczebli, szefowie komórek wszystkich szczebli, 25% obsady sztabów, 50 % stanu osobowego pododdziałów oraz magazynierzy Narodowego Elementu Wsparcia PKW Irak. Natomiast pozostała część stanu osobowego została zaplanowana na wylot w lutym 2006r. pozostałymi 6 samolotami. Poniższe tabele przedstawiają możliwości transportowe środków transportu powietrznego w rozbiciu na samoloty pasażerskie oraz samoloty transportowe wykorzystywane do przemieszczenia ludzi i środków materiałowych na dużą odległość.

Tabela 1: Środki transportu pasażerskiego.

Lp.	TYP SAMOLOTU	IŁOŚĆ PASAŻERÓW	ZASIĘG /km/	PRĘDKOŚĆ /km/h/
1.	BOEING 767 - 200	202	9980	865
2.	BOEING 767 – 300	243	9120	865
3.	BOEING 737 – 400	108	3600	870
4.	BOEING 737 – 300	168	3360	870
5.	C-17 GLOBMASTER	134	4450	648
6.	C-5 GALAXY	270	5526	833

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2: Środki transportu powietrznego i ich możliwości.

TYP	C-5	C-141	C-17	AN-124	C-130	C-259M
Długość	75,5	44,2	53,0	69,5	29,8	24,5
Wysokość	19,8	12,0	16,7	22,6	11,7	8,6
Rozpiętość	67,9	48,7	50,3	73,3	40,4	25,8
Masa ładunku	120	42	70	150	20	9,25
Masa startowa	350	155	260	405	70	21
Zasięg: min. maks.	5500 11000	4700 6500	4450 8700	4500 16500	3800 7500	1455 4970
Wymiary ładowni (wys./szer./dł.)	5,8x4,1x44,2	3,1x2,8x21,3	5,4x4,1x26,5	6,5x4,5x36	3,1x2,8x12,2	2,3x1,9x12,6

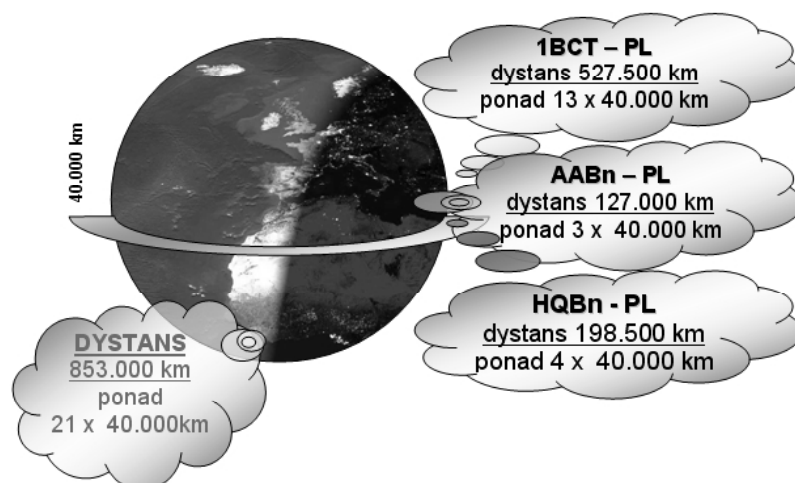
Źródło: opracowanie własne.

Jednym z pierwszych zadań IV zmiany PKW Irak dotyczących funkcjonowania wszystkich koalicyjnych baz wojskowych było przygotowanie nowego dokumentu rozkazodawczego w zakresie realizacji konwojów rutynowych. Zasadnym było, aby częstotliwość prowadzenia konwojów rutynowych była jak najczęściej zmieniana ze względów bezpieczeństwa. Konwoje te miały dwa zasadnicze cele: uzupełnianie środków materiałowych w bazach oraz administracyjny. Zadaniem dowódcy konwoju był odbiór samochodów cywilnych kontraktorów z żywnością oraz mps (klasa I i III) z bazy logistycznej CSC SCANIA i ich ochrona. Dodatkowo, jeśli samochody te zostały szybko rozładowane, istniała możliwość powrotu do bazy CSC SCANIA tego samego dnia. Należy zaznaczyć, że rozładunek w bazach ECHO, CHARLIE i DELTA nie sprawiał żadnych trudności ze względu na posiadany sprzęt rozładunkowy (Brown&Root). Każdy konwój rutynowy zobligowany był przewozić ludzi, kwatery i czołgi (z wyjątkiem 20.24 TC nkzoa

- przewóz zniszczonych samochodów do bazy logistycznej w AL ASAD (150 km na zachód od Bagdadu),
- odbiór pomocy humanitarnej z Kuwejt,
- odbiór sprzętu łączności z lotniska w Bagdadzie - BIAP,
- rotacja sił koalicyjnych.

W czasie trwania IV zmiany PKW zostało wykonanych 600 konwojów administracyjno-logistycznych, wliczając 154 konwoje rutynowe na stałych trasach (głównie ze świeżą żywnością i wodą butelkowaną od kontraktorów). W zakresie dostaw środków materiałowych i technicznych drogą powietrzną przyjęto 8 samolotów C-17 klasy Globmaster z 91 paletami lotniczymi. Dodatkowo w ramach przelotów samolotów typu CASA polskich sił powietrznych przetransportowano 400 osób personelu wojskowego jak i cywilnego wraz z kilkunastoma paletami lotniczymi. Ponadto przygotowano nadwyżkowe mienie wojskowe (130 pojazdów kołowych i 125 kontenerów 20-stopowych), które zostało przetransportowane ponad 700 km do portu morskiego - Ash SHUAYBAH w Kuwejcie, a dalej do Polski statkiem typu ro-ro.

Rys. 1: Statystyka konwojów rutynowych I kwartału 2005r.



Źródło: opracowanie własne.

Stałym przedsięwzięciem transportowym w rejonie misji była organizacja mostów powietrznych z wykorzystaniem amerykańskich samolotów transportowych C-17 oraz polskich C-295 CASA. Cel organizowania mostu powietrznego to zasilenie ze źródeł narodowych kontyngentów wchodzących w skład MND-CS w Iraku w środki materiałowe i sprzęt wojskowy.

Most powietrzny w relacji Polska - Irak organizowany jest przy wykorzystaniu transportu Sił Zbrojnych USA, zgodnie z przepisami międzynarodowymi (International Air Transport Association - IATA) oraz regulacjami prawnymi SZ USA.

Instytucją koordynującą zadania transportowe związane z systemem doraźnego zaopatrzenia dla kontyngentów wchodzących w skład MND-CS w Iraku jest Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk - Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW - CKRW).

Celem planowania transportów jest optymalne wykorzystanie przydzielonych środków transportu pod względem wagi i zewnętrznych wymiarów transportowanych środków. Zadaniem

składającego zapotrzebowanie (MND-CS) na transport środków materiałowych jest przedstawienie do Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk - Centrum Kierowania Ruchem Wojsk (STiRW-CKRW) ogólnego planu wysyłania materiałów i uzupełnienia stanów osobowych z przynajmniej półrocznym wyprzedzeniem w celu zapotrzebowania przez koordynatora właściwych środków transportowych. Plan ogólny musi być uszczegółowiany z 25-dniowym wyprzedzeniem dla transportu lotniczego i z 50-dniowym dla transportu morskiego, włącznie z przesłaniem zapotrzebowania na określony transport.

Na podstawie złożonych planów/zapotrzebowań STiRW - CKRW dokonuje analizy potrzebnych środków transportowych i zapotrzebowuje je u strony amerykańskiej.

- Uzupełnianie środkami materiałowymi w ilości 30-60 ton i do 20 osób będzie kwalifikowane do transportu lotniczego;
- Przesyłanie większej ilości materiałów, a zwłaszcza jednostek sprzętowych, będzie kwalifikowane do transportu morskiego.

Szef STiRW-CKRW podejmuje decyzję o zapotrzebowaniu środków transportu strategicznego u strony amerykańskiej lub w przypadku małej ilości ładunku o zapotrzebowaniu oraz uruchomieniu środków transportowych będących w dyspozycji dowódcy Sił Powietrznych RP. STiRW-CKRW przygotowuje i przesyła zapotrzebowanie zbiorcze, poprzez PZOŁ Tampa, do US CENTCOM, w terminie umożliwiającym wykonanie bezpiecznego transportu. Proponowane przez stronę polską terminy realizacji mostu powietrznego (okno czasowe - 3 dni) są podstawą do planowania przelotów przez US CENTCOM. Na podstawie otrzymanego zapotrzebowania zbiorczego strona amerykańska wydziela lub czarteruje samoloty lub statki do realizacji przewozu.

Informacja o faktycznej dacie realizacji przerzutu dla transportu powietrznego w systemie planowania US TRANSCOM pojawia się nie wcześniej niż 72 godziny przed wylotem.

Samolotem wykorzystywanym w czasie mostów powietrznych był i nadal jest samolot transportowy C-17 Globmaster.

W latach siedemdziesiątych lotnictwo wojskowe USA opracowało program precyzujący wymagania, jakie powinien spełniać nowy samolot transportowy. Wymagania na nowy ciężki samolot transportowy CX o cechach STOL (short take off & landing - krótki start i lądowanie) sformułowano nieoficjalnie w lutym 1980, a oficjalnie - w październiku 1980. Przewidywano, że samolot CX będzie mógł operować z lotnisk o długości pasa startowego 915 m i szerokości 27 m, dostępnych dotąd tylko dla mniejszych samolotów transportu taktycznego C-130 Hercules. Oznaczałoby to otwarcie dla systemu transportu strategicznego (MAC) około 1000 niedostępnych dotychczas lotnisk na całym świecie. W 1982 Kongres USA podjął decyzję rozbudowy MAC, zatwierdzając podjęcie produkcji 50 nowych C-5B i program rozwoju samolotu CX według propozycji zgłoszonej przez koncern MDD (McDonnell Douglas) - samolot ten oznaczono C-17.

Prace nad budową prototypu rozpoczęto w lutym 1985, planując początkowo wyprodukowanie 210 szt. C-17 z osiągnięciem wydajności 29 samolotów rocznie w 1993. W następnych latach zamierzenia te ulegały kolejnym redukcjom. Ostatnio program C-17 jest silnie krytykowany, ponieważ gorsze od oczekiwanych własności STOL tego samolotu nie dają mu znaczącej przewagi użytkowej nad starszymi transportowcami.

Dane techniczne samolotu C-17 Globmaster III przedstawia tabela 3.

Ponadto Boeing może ogłosić w najbliższym czasie zakończenie produkcji samolotu transportowego C-17. To skutek ograniczenia wydatków przez Kongres USA, który nie pozwoli na utrzymanie linii produkcyjnej maszyny poza rok 2008. Siły powietrzne USA poinformowały, że nie potrzebują więcej niż 180 maszyn tego typu, czyli tyle, ile mają obecnie.

Tab. 3: Dane techniczne samolotu C-17 Globmaster III

Rozpiętość [m]	52,20
Długość [m]	53,04
Wysokość [m]	16,79
Powierzchnia skrzydeł [m ²]	353
Masa własna [kg]	122 016
Masa ładunku maks. [kg]	78 108
Masa startowa, maks. [kg]	263 083
Prędkość przelot. [Ma]	0,77
Zasięg maks. [km]	8710

Źródło: opracowanie własne.

W ostatnim okresie misji najważniejszym zadaniem dla transportowców było przygotowanie planu rotacji polskiego kontyngentu. Planowanie obejmowało kilka etapów, a mianowicie:

- przedstawienie propozycji wariantów rotacji dowódcy Dywizji,
- konsultacje z szefostwem Transportu i Ruchu Wojsk SG WP,
- zatwierdzenie planu rotacji przez dowódcę,
- złożenie zapotrzebowań na środki transportowe do przewozu ludzi i ich wyposażenia,
- złożenie zapotrzebowań na miejsca noclegowe i wyżywienie w bazach wojskowych w CEDAR w Iraku i Camp VIRGINIA w Kuwejcie,
- opracowanie dokumentów rozkazodawczych na poszczególne konwoje rotacyjne,
- rozmieszczenie grup zabezpieczenia rotacji w CEDAR i Camp VIRGINIA.

Przemieszczenie IV zmiany PKW Irak zrealizowane było w sześciu konwojach na trasie Camp CHARLIE - Camp ECHO - CEDAR - Camp VIRGINIA. Do przemieszczenia z rejonu odpowiedzialności wykorzystano 11 samolotów (Boeing 757-300), którymi przetransportowano 1550 osób ze składu MNS-CS.

Polska jest jednym z państw mających bogate doświadczenie w dziedzinie zapewniania bezpieczeństwa międzynarodowego poprzez udział w misjach i operacjach pokojowych. Misje te przeciwdziałają rozprzestrzenianiu się konfliktów i przyczyniają się do ich wygaszania, stabilizując sytuacje w zagrożonych regionach. Misja w Iraku dla 11LDKPanc była olbrzymim wyzwaniem, które zostało zrealizowane w pełnym jego zakresie.

Podsumowując mogę powiedzieć, że zdobyte doświadczenie w zakresie zabezpieczenia transportowego PKW w kraju i Iraku było bardzo dobrą szkołą, która pozwoliła poznać praktykę w warunkach szczególnych. W taki krótkim czasie kilka osób - transportowców uczestniczyło w planowaniu i realizacji transportu lotniczego, morskiego i kołowego, przewieziono kilka tysięcy osób, wydano dziesiątki dokumentów rozkazodawczych.

Należy stwierdzić, że zdobyte doświadczenie w zakresie zabezpieczenia transportowego PKW będzie owocować w codziennej działalności szkoleniowej wojsk zarówno w kraju, jak i w Iraku. Dzięki poznaniu procedur funkcjonowania komórek transportowych w sztabach oddziałów i związku taktycznego łatwiej będzie przygotować się do następnych wyzwań w dziedzinie przemieszczania żołnierzy i sprzętu poza granice naszego kraju.

SUMMARY

The Author presents transport problems in IV change of Polish Military Contingent in Iraq. Conclusions concerning the organisation and realisation of transport processes result from Author's personal experiences. These conclusions are valuable, because they embrace transport modes used in military missions, namely: air transport, maritime transport and road transport.

An essential remark is the comparison between American and Polish procedures in the field of the organisation and realisation of transport processes.

Recenzent: dr. inż. Zdeněk Dvořák, Ph.D.