

**LOTNICTWO TRANSPORTOWE W OPERACJACH
REAGOWANIA KRYZYSOWEGO**

TRANSPORT AVIATION IN CRISIS RESPONSE OPERATIONS

Jan Rajchel¹

UNIwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach
Wydział Humanistyczny
Instytut Nauk Społecznych i Bezpieczeństwa

Abstract: One of the first application of the cargo military aviation in combat environment took place in Mesopotamia (nowadays Iraq) in the end of 1915 and the beginning of 1916. At this time, The British Expeditionary Force Division (25 000 troops) has been defeated and surrounded in vicinities of Kuta al Almara by Turkish militants and the aerial (air) channel was the only one to support supplies delivery. But the concept of the air transport has been further developed in an interwar time when a number successful projects of the cargo aircraft has been endorsed and accomplished. At the same time, this type of the aircraft (cargo) and aircraft transportation capabilities focused attention of the military bodies that lied the pavement to create independent military aviation service. Nowadays, air transportation is deployed in all categories of military activities; in a war time, crises management operations, while in most of the cases, during humanitarian operations it constitutes the only mode of help delivery to the conflict or natural disaster zone. Military cargo aviation is used mainly to transport troops and different type of load which can be delivered to the zone in a landing operation mode. It provides civilian population, military troops and the equipment evacuation capabilities from the dangerous zone. It might be also a tool for trust building between conflict parties. Aircraft crews transfer VIP's and delegations, negotiating peace solutions and conflict termination terms and conditions. Military Forces of the Republic of Poland must be prepared to support civilian authorities in crises situations. Military resources deployment in such a situations is based on the art. 3 para. 1a of the Law on the Military Service. It has to be underlined that the deployment of military force in non-military based crises situations on the ter-

¹ Jan Rajchel, dr hab. nauk społecznych w dyscyplinie nauki o polityce, profesor nadzwyczajny na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach. Wieloletni Rektor-Komendant Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. Autor i współautor kilkudziesięciu monografii, opracowań zbiorowych oraz szeregu artykułów naukowych z zakresu nauk o bezpieczeństwie i obronności. Siły Powietrzne RP to główny obszar zainteresowań autora. Problematyka zarządzania kryzysowego, instytucji bezpieczeństwa i porządku publicznego również znajdują się w spektrum jego uwagi.

Jan Rajchel, assistant professor, social studies in the discipline of science of politics, associate professor at the Faculty of Humanities of the University of Natural Sciences and Humanities in Siedlce. Former long-time Rector – Commandant of the Polish Air Force Academy in Deblin. Author and co-author of several monographs, collections and a number of scientific articles on security and defense sciences. The Polish Air Force is the main area of interest of the author as well as crisis management, security institutions and public order.

rity of the country is justified only in case when all the other services and civilian forces has been already used with maximum capabilities or effectiveness of it has been non satisfactory. It might be predicted that in case of the crises on territory of the country, cargo aircraft will be used to transport of civilian population or different type of loading (including humanitarian aid) in unplanned mode, requiring immediate reaction, when time is a key factor. The same situation might happen in MEDEVAC operations. Nevertheless, air transportation will not be that important as it takes place during Crises Response Operations abroad/oversees.

Streszczenie: Jedno z pierwszych zastosowań lotnictwa transportowego w warunkach bojowych miało miejsce w Mezopotamii (dzisiejszy Irak) pod koniec 1915 roku i na początku 1916 roku, kiedy to brytyjska dywizja z sił ekspedycyjnych w sile ok. 25 tys. żołnierzy została pobita i okrążona w rejonie Kut-al Almara przez wojska tureckie i droga powietrzna stała się jedyną wymuszoną możliwością dostarczenia zaopatrzenia. Jednak koncepcja wykorzystania transportu powietrznego tak naprawdę urzeczywistniła się dopiero w latach międzywojennych, kiedy to w wyniku szybkiego rozwoju lotniczej myśli technicznej powstało szereg udanych konstrukcji samolotów transportowych. W okresie tym nastąpił również wzrost zainteresowania lotnictwem transportowym przez gremia wojskowe, które nobilitowały je do rangi samodzielnego rodzaju lotnictwa. Transport powietrzny znajduje zastosowanie we wszystkich kategoriach działań militarnych, tzn. podczas wojny i operacji reagowania kryzysowego, a w operacjach humanitarnych nader często bywa jedynym sposobem dostarczenia pomocy w rejonie konfliktu lub klęski żywiołowej.

Lotnictwo transportowe służy przede wszystkim do przewozu ludzi i różnego rodzaju ładunków, którzy i które w rejon operacji mogą być dostarczone metodą lądującą lub desantową. Zapewnia ewakuację ludności, wojsk czy sprzętu z rejonów zagrożonych. Transport powietrzny jest również najszybszym sposobem ewakuacji medycznej rannych i chorych. Bywa również narzędziem budowania zaufania pomiędzy zważnionymi stronami. Załogi samolotów transportowych przewożą ważne osoby, delegacje, które uczestniczą w rozwiązywaniu konfliktów.

Siły Zbrojne RP muszą być przygotowane do wsparcia władz cywilnych w sytuacjach kryzysowych. Użycie wojska w takich sytuacjach sankcjonuje art. 3 ust. 1a Ustawy o powszechnym obowiązku obrony. Należy podkreślić, że użycie sił zbrojnych w sytuacjach kryzysowych na terytorium kraju spowodowanych zagrożeniami niemilitarnymi jest możliwe tylko wtedy, gdy zostaną wyczerpane możliwości wszystkich cywilnych sił i służb lub ich użycie jest niewystarczające. Można przypuszczać, że w przypadkach wystąpienia kryzysu na terytorium kraju samoloty transportowe będą wykorzystane doraźnie do transportu ludzi i różnego rodzaju ładunków (w tym pomocy humanitarnej) w sytuacjach nieplanowanych, wymagających natychmiastowej reakcji, tj. wtedy, gdy czas jest czynnikiem decydującym oraz w ograniczonym zakresie do ewakuacji rannych i chorych. Transport powietrzny nie odegra jednak tak znaczącej roli, jak to ma miejsce podczas operacji reagowania kryzysowego poza obszarem kraju.

Keywords: aviation, transportation, management, crises, operation, alliance.

Słowa kluczowe: lotnictwo, transport, zarządzanie, kryzys, operacja, sojusz.

Wstęp

Idea wykorzystania samolotów do przewozu ludzi i ładunków narodziła się jeszcze przed pierwszą wojną światową, jednak nawet w czasie działań wojennych samoloty wykorzystane były incydentalnie do realizacji zadań przewozu małych grup żołnierzy oraz rannych i nie odegrały znaczącej roli. Należy odnotować, że jedno z pierwszych zastosowań lotnictwa transportowego w warunkach bojowych miało miejsce w Mezopotamii (dzisiejszy Irak), pod koniec 1915 roku i na początku

1916 roku, kiedy to brytyjska dywizja z sił ekspedycyjnych w sile ok. 25 tys. żołnierzy została pobita i okrażona w rejonie Kut-al Almara przez wojska tureckie i droga powietrzna stała się jedyną wymuszoną możliwością dostarczenia zaopatrzenia. Pomimo heroicznych wysiłków lotników operacja zakończyła się niepowodzeniem i wojska brytyjskie skapitulowały².

Koncepcja wykorzystania transportu powietrznego tak naprawdę urzeczywistniła się dopiero w latach międzywojennych, kiedy to w wyniku szybkiego rozwoju lotniczej myśli technicznej powstało szereg udanych konstrukcji samolotów transportowych. W okresie tym nastąpił również wzrost zainteresowania lotnictwem transportowym przez gremia wojskowe, które nobilitowały je to rangi samodzielnego rodzaju lotnictwa³. Doceniono nie tylko szybkość przemieszczania się, ale także elastyczność wykorzystania, szczególnie w sytuacjach wymagających natychmiastowej interwencji. Lotnictwo transportowe wykorzystywano w działaniach ratowniczych. W czasie afgańskiej rebelii 15.02.1928 r.–16.03.1929 r., Brytyjczycy samolotami *Vickers Victoria* i *Handley Page* ewakuowali 586 swoich obywateli, przewożąc ich z Kabulu do Indii. Kolejnym przykładem takiego zastosowania lotnictwa transportowego jest akcja ratowania załogi lodołamacza *Czeluskin*, który został uwięziony, a następnie zgnieciony przez lód na Oceanie Lodowym w lutym 1934 roku. W czasie czterodniowej operacji ratunkowej rosyjscy piloci ewakuowali całą załogę. Zadanie to było wykonywane w ekstremalnie trudnych warunkach pogodowych, przy podstawie chmur poniżej 100 m i wymagało lądowania na krze, na której schronili się marynarze.

W toku działań drugiej wojny światowej, w związku z koniecznością dostosowania się do nowo pojawiających się potrzeb i warunków, zadania lotnictwa transportowego uległy kolejnemu przewartościowaniu. Lotnictwo transportowe wykorzystywane było do desantowania wojsk i ładunków (np. operacja *Market Garden*), w tym grup specjalnych, przewozu wojsk i zaopatrzenia (np. na korzyść okrażonych wojsk niemieckich pod Stalingradem) oraz ewakuacji rannych. Po zakończeniu wojny, wraz ze zmianą poglądów odnośnie charakteru przyszłych działań, również ewoluowała koncepcja wykorzystania lotnictwa transportowego.

Czasami rzeczywistość zaskakiwała decydentów i stawała się swoistego rodzaju stymulatorem jego rozwoju. Taką sytuacją na pewno była na przełomie lat 1948 i 1949 kolejowa oraz drogowa blokada zachodniej części Berlina. Rosjanie zastosowali ją w odpowiedzi na wprowadzenie jednolitego systemu walutowego w zachodnich sektorach okupowanych Niemiec, co wówczas odbierano jako zapowiedź utworzenia nowego państwa niemieckiego. W tych warunkach transport powietrzny stał się jedynym sposobem zaopatrzenia dwumilionowego miasta. Alianci podjęli rzucone przez Rosjan wyzwanie i zorganizowali na dotychczas niespotykaną skalę most powietrzny – operację pod kryptonimem brytyjskim „*Operation Plainfare*” i ame-

² M. Fricano, *The Evolution of Airlift Doctrine and Organisation*, Air War College, Air University Maxwell, 1996, s. 7.

³ A. Janicki, *Zarys użycia lotnictwa transportowego*, AON Warszawa 1996, s. 4.

rykańskim „Operation Yittles”. Działania lotnictwa transportowego, koordynowane przez Dowództwo Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych w Europie umożliwiły Berlińczykom przetrwanie ciężkiej zimy. W sumie Amerykanie użyli 900 samolotów transportowych C-47 Dakota, 180 C-54 Skymaster i 68 C-74 Globemaster. Brytyjczycy i Francuzi wspierali ich Dakotami i Avro Yorkami. Od 18 czerwca 1948 do 28 września następnego roku mimo 733 incydentów z radzieckimi samolotami myśliwskimi, samoloty transportowe wykonały 277 tysięcy lotów na berlińskie lotniska Gatow i Tempelhof, dostarczając średnio 5,5 tys. ton dziennie różnego rodzaju towarów, włącznie z węglem opałowym⁴. Rekordową ilość ładunków – 13 tys. ton przewieziono 1398 lotami w dniu 16.04.1949 roku. Tak wielkie natężenie lotów, w świetle niskich strat samolotów, świadczy o perfekcyjnej organizacji ruchu lotniczego i obsługi na lotnisku oraz o przygotowaniu, a także dyscyplinie personelu latającego, który wykonywał zadania na samolotach skromnie wyposażonych w urządzenia nawigacyjne⁵. Użycie lotnictwa transportowego pozwoliło na pokojowe zażegnanie kryzysu. Rosjanie, wobec nieskuteczności podjętych działań, zakończyli blokadę miasta, a „Operacja Yittles” stała się pierwszą operacją reagowania kryzysowego z użyciem lotnictwa transportowego jako głównego „aktora”, chociaż w tamtym czasie taki termin był nieznanym.

1. Operacje humanitarne

Uwarunkowania użycia lotnictwa transportowego Sił Powietrznych w operacjach reagowania kryzysowego można rozpatrywać w wielu aspektach, które ze względu na źródła pochodzenia (podmiot) oraz dziedzinę, do której się odnoszą i na którą wpływają (przedmiot), możemy podzielić na: polityczne, technologiczne, ekonomiczne, strukturalne i humanitarne⁶.

Bardzo ważnym aspektem użycia lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego jest działalność humanitarna. Lotnictwo Stanów Zjednoczonych przoduje w tym zakresie i w okresie od 1918 roku uczestniczyło w ponad 340 operacjach niesienia pomocy w likwidowaniu skutków klęsk żywiołowych (*disaster relief*) i w ponad 230 typowych operacjach humanitarnych (*humanitarian aid*). Ogólnie działania humanitarne stanowiły 65% wysiłku sił powietrznych Stanów Zjednoczonych w operacjach pozawojennych prowadzonych w latach 1918–1996⁷.

⁴ J. Gotowała, *Sily Powietrzne w operacjach innych, jak wojna*, „Mysł Wojskowa”, nr 3, 2003, s. 85.

⁵ Z dokumentów źródłowych wynika, że w czasie trwania całej operacji Amerykanie stracili tylko 12 samolotów – http://www.globalsecurity.org/military/ops/Berlin_airlift.htm.

⁶ J. Bartoszcze, Z. Kowalski, *Wybrane uwarunkowania i czynniki wpływające na zmiany w doktrynie użycia sił powietrznych*, „Mysł Wojskowa”, nr 1, 2006, s. 108.

⁷ M. Marszałek, B. Zdrowski, *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, Warszawa 2002, s. 84.

Tabela 1. Przykłady użycia lotnictwa transportowego Stanów Zjednoczonych w operacjach reagowania kryzysowego

Lp.	Operacje	Cel	Miejsce	Data
1	First Air Mail (pierwsza poczta lotnicza)	wsparcie cywilnych instytucji	USA	luty – marzec 1934
2	Cholera outbreak (epidemia cholery)	pomoc w zwalczaniu epidemii	Egipt	październik 1947
3	Kinderlift	pomoc humanitarna	RFN	sierpień 1953
4	Nickel Grass	pomoc wojskowa	Izrael	październik 1973
5	Hostage Return	ewakuacja medyczna	Iran	styczeń 1981
6	Desert Shield	wymuszanie pokoju – przerzut wojsk i zaopatrzenia	Irak	czerwiec 1990 – styczeń 1991
7	Assured Response	działania ewakuacyjne	Liberia	kwiecień 1996
8	Relief to Pakistan	pomoc w klęskach żywiołowych	Pakistan	październik 2005

Źródło: na podstawie: Marszałek M., Zdrodowski B., *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, AON, Warszawa 2002, s. 85, tabela nr 3

Najczęściej w tego rodzaju działaniach użycie lotnictwa transportowego sprowadza się do przewozu środków medycznych, żywności, koców, śpiworów, namiotów, urządzeń do uzdatniania wody, materiałów budowlanych, sprzętu technicznego oraz przewozu grup poszukiwawczo-ratowniczych z wyposażeniem i innego wyspecjalizowanego personelu. Ładunki dostarczane są metodą lądującą, ale często bywało, że ładunki były zrzucone z powietrza na spadochronach, a czasami z bardzo małej wysokości bez spadochronów⁸.

Lotnictwo transportowe jest szczególnie pozytywnie postrzegane i doceniane przez społeczność międzynarodową, przez jego zaangażowanie w niesieniu pomocy regionom dotkniętym przez różnego rodzaju katastrofy. Drogą powietrzną dostarczano żywność, lekarstwa oraz środki pierwszej potrzeby głodującym mieszkańcom Etiopii podczas katastrofalnej suszy w latach 1984–1985. Lotnictwo transportowe odegrało pierwszoplanową rolę w niesieniu pomocy poszkodowanym w wielkiej powodzi w 1991 roku, kiedy to cyklon tropikalny zabił około 100 tys. ludzi i ¼ powierzchni Bangladeszu znalazło się pod wodą. Podobna sytuacja wydarzyła się pięć lat później w 1996 roku. Jediną możliwą drogą, w kraju zalanym wodą w wyniku trzymiesięcznych nieustannych deszczów, była droga powietrzna. Załogi samolotów transportowych z 18 państw, które odpowiedziały pozytywnie na apel ONZ o pomoc dla powodzi w Bangladeszu, dostarczało niezbędne środki do życia

⁸ Desantowanie ładunków bez spadochronów wykorzystywano przede wszystkim do dostarczania żywności głodującym Afrykanom.

ludności gromadzącej się w rejonach wyżej położonych w górach Czatgańskich. Była to największa akcja humanitarna od czasów kryzysu berlińskiego. Lotnictwo transportowe odegrało również główną rolę podczas operacji „Urgent Fury” pod koniec 1983, której celem było przywrócenie pokoju oraz ochrona przez USA własnych obywateli w Grenadzie. W ramach operacji specjalnej z samolotów C-130 Hercules zrzucono dwa bataliony rangersów z zadaniem uchwycenia lotniska Point Salines. Po uzyskaniu kontroli nad lotniskiem przystąpiono do następnego etapu operacji, transportu dodatkowo samolotami C-141 Starlifter oraz C-5 Galaxy elementów 82. Dywizji Powietrznodesantowej. W sumie, w czasie operacji, wykonano 496 misji, przewożąc 11 389 pasażerów i 7709 ton ładunków. Samolotami C-141 ewakuowano z wyspy obywateli amerykańskich. Operacja „Provide Relief” w 1992 roku, w ramach której tylko siły powietrzne USA, dostarczając żywność głodującej ludności Somalii, wykonały ponad 3100 lotów, pozwoliła według oceny ekspertów uratować ponad milion ludzi od śmierci głodowej⁹.

Analiza doświadczeń pozwala jednoznacznie stwierdzić, że lotnictwo transportowe jest nierozzerwalnym elementem operacji humanitarnych prowadzonych czy to przez międzynarodowe organizacje pokojowe, humanitarne, sojusze, czy też poszczególne państwa. Drogą powietrzną dostarczana była pomoc m.in. po ataku terrorystycznym w Bieslanie w 2004 roku, po katastrofalnej fali powodziowej tsunami w południowo-wschodniej Azji w 2005 roku czy po trzęsieniach ziemi np. w Turcji w 1999 roku, w Iranie w latach 1997 i 2003 czy też w Pakistanie w 2005 roku. Tylko lotnictwo transportowe Stanów Zjednoczonych w ciągu dwóch pierwszych tygodni trwania operacji humanitarnej w Pakistanie dostarczyło ponad 1200 ton różnego rodzaju ładunków: ubrań, koców, śpiworów, namiotów, jedzenia, generatorów prądu, pojazdów różnego typu. Samolotami C-5 Galaxy przetransportowano 37 śmigłowców transportowych, którymi do 9 listopada ewakuowano 10 217 Pakistańczyków¹⁰. Po upadku muru berlińskiego i zakończeniu „zimnej wojny” operacje pokojowe nabrały nowego znaczenia i charakteru. Chociaż wysyłanie sił zbrojnych w celach pokojowych budzi zawsze wiele kontrowersji i wątpliwości, to jednak badania sposobów rozwiązywania współczesnych sytuacji kryzysowych jednoznacznie wskazują na potrzebę, a nawet konieczność, wykorzystania wojska w celu niedopuszczenia do eskalacji sytuacji konfliktowych i zachowania pokoju. To właśnie operacje pokojowe z użyciem sił zbrojnych służyły i służą stabilizacji sytuacji międzynarodowej. Transport powietrzny odgrywa znaczącą rolę w takiego typu operacjach.

2. Inne operacje reagowania kryzysowego

W działaniach mających na celu zapobieganie konfliktom „głównymi aktorami” są dyplomaci, mediatorzy, negocjatorzy czy też rozjemcy, natomiast wojskowe lotnictwo transportowe jest wykorzystywane do ich przewozu, zwłaszcza w rejonach

⁹ M. Marszałek, B. Zdrodowski, *Operacje...*, s. 87.

¹⁰ „Air Force Magazine”, grudzień 2005, s. 15.

niepewne i wrogie. W operacjach tworzenia, utrzymania, wymuszania i budowania pokoju lotnictwo transportowe zapewniało swobodę działania wielonarodowych kontyngentów sił pokojowych naziemnych, morskich i powietrznych, realizując strategiczny i taktyczny transport powietrzny. Transport ten obejmował zadania, takie jak: przewóz personelu i dostawy środków materiałowych, działania wspierające wielonarodowe połączone siły zadaniowe, ewakuację rannych drogą powietrzną. Warty odnotowania jest operacja „Restore Hope” w Somalii w 1992 roku, kraju ogarniętym wojną domową, w wyniku której nastąpiło załamanie ekonomiczno-gospodarcze państwa, a epidemia głodu zbierała żniwo na niespotykaną dotychczas skalę. Pod wpływem międzynarodowej opinii publicznej, wstrząśniętej doniesieniami o katastrofalnej sytuacji w Somalii, w sierpniu 1992 roku, ONZ podjęła decyzję o utworzeniu mostu powietrznego z pomocą humanitarną i wysłaniu sił pokojowych do Mogadyszu w celu ochrony dostaw i ich dystrybucji. Trzon operacji stanowiły amerykańskie siły zadaniowe, których przemieszczenie do rejonu działań oraz zaopatrzenie realizowane było drogą powietrzną. W sumie wykonano ponad 1000 lotów w celu wsparcia wysłanego kontyngentu, co – zważywszy na fakt, że głównym zadaniem lotnictwa transportowego podczas tej operacji było utrzymanie mostu powietrznego z pomocą humanitarną – świadczy o dużym zaangażowaniu. Zadania transportu powietrznego realizowano w bardzo trudnych warunkach, spowodowanych m.in. słabą infrastrukturą lotniskową. Zła jakość dróg startowych wykluczyła już w pierwszym okresie wykorzystanie odrzutowych samolotów transportowych C-141B, a brak służb odpowiedzialnych za zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz naziemnych środków radionawigacyjnych ograniczył prowadzenie operacji w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych. Drogą powietrzną przeprowadzono również, po zakończonej misji, ewakuację sił pokojowych ONZ. W ramach operacji „Zjednoczona Tarcza”, poczynwszy od 28 lutego 1995 roku, przez trzy kolejne dni, sprawnie wycofano z Somalii kontyngent pokojowy. Samoloty transportowe wykorzystano przede wszystkim do przewozu sprzętu. Pomimo że operacja w Somalii nie zakończyła się całkowitym sukcesem, to działania lotnictwa transportowego należy ocenić pozytywnie.

Wiele doświadczeń z zakresu użycia lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego (innych niż wojna) wyniesiono z konfliktów w byłej Jugosławii. Lotnictwo transportowe wspierało kontyngenty naziemny i powietrzny oraz dostarczało pomoc humanitarną, m.in. podczas operacji na Bałkanach: „Deny Flight”, „Deliberate Force”, „Joint Endeavour” czy „Provide Promise” – jednej z najdłuższych operacji, prowadzonej od lipca 1992 roku do grudnia 1995 roku. Miała ona na celu dostarczenie pomocy do oblężonego Sarajewa. Kolejna operacja pk. „Allied Force” w 1999 roku była nie tylko swoistego rodzaju testem zdolności i sprawności działania NATO, tj. przełożenia politycznych decyzji na możliwości operacyjne, ale również zainspirowała decydentów politycznych i wojskowych do opracowania stosownych zapisów odnośnie wykorzystania sił sojuszniczych w operacjach spoza artykułu 5. w nowej koncepcji strategicznej NATO. Na marginesie

rozważań warto zauważyć, że metody działań zastosowane podczas tej operacji później okazały się skutecznym usprawiedliwieniem dla izraelskich bombardowań elektrowni w Libanie i rosyjskich działań w Czeczenii. W czasie operacji „Allied Force” lotnictwo transportowe odegrało ważną rolę. Prowadziło trzy równoległe operacje: wzmocnienia sił w rejonie działań, przerzutu amerykańskiego komponentu lądowego – Task Force Hawk i dostarczania pomocy humanitarnej dla tysięcy uchodźców z Kosowa. Pierwszy raz drogą powietrzną przerzucono aż 62,4% ogólnej masy ładunków, co było złamaniem dotychczasowej zasady dziesięcioprocentowego udziału transportu powietrznego w ogólnym wysiłku przerzutu sił i środków¹¹. Siły lotnictwa transportowego w czasie operacji rozwinęły się z trzech do dziesięciu skrzydeł podporządkowanych Air Mobility Command – AMC. W czasie przygotowania operacji i podczas jej trwania załogi lotnictwa transportowego wykonały 12 713 lotów, przewożąc 56 tys. żołnierzy i ok. 100 tys. ton różnego rodzaju ładunków. Ponad połowę ładunków przetransportowano strategicznymi samolotami C-17 Globemaster, które również wykorzystano do bezpośredniego dostarczenia zaopatrzenia wewnątrz teatru działań. Globemastery wykazały się bardzo wysoką sprawnością i w znacznym stopniu przyczyniły się do efektywnego wsparcia operacji „Allied Force”¹².

3. Ewolucja polskiego lotnictwa transportowego – założenia, zadania, działania

Przeciwdziałanie zagrożeniom niemilitarnym, które mogą pojawić się na terytorium naszego państwa (klęski żywiołowe, niepokoje społeczne, terroryzm i przestępczość zorganizowana) i mogą znacznie zakłócać lub destabilizować byt i rozwój państwa, stanowi poważne wyzwanie i wpływa znacząco na nasze środowisko bezpieczeństwa. Aczkolwiek główna odpowiedzialność w zakresie przeciwdziałania tym zagrożeniom spoczywa na ministerstwie odpowiedzialnym za sprawy wewnętrzne, to jednak z uwagi na specyficzne i unikalne posiadane zdolności i możliwości Siły Zbrojne RP muszą być przygotowane do wsparcia władz cywilnych w sytuacjach kryzysowych. Użycie wojska w takich sytuacjach sankcjonuje art. 3 ust. 1a Ustawy o powszechnym obowiązku obrony¹³. Należy podkreślić, że użycie sił zbrojnych w sytuacjach kryzysowych na terytorium kraju spowodowanych zagrożeniami niemilitarnymi jest możliwe tylko wtedy, gdy zostaną wyczerpane możliwości wszystkich cywilnych sił i służb lub ich użycie jest niewystarczające¹⁴.

¹¹ N.C. Cobana, *Total mobility Flow: A Post-Kosovo Role for the DIRMOBFOR*, Air & Space Power Chronicles, 20 September 2000, <http://www.airpower/maxwell.af.mil/airchronicles/htm>.

¹² D. Huxsoll, *C-17 proves its worth in Allied Force*, „Air Force News”, 2.07.1999, Instrukcja, Połączone operacje powietrzne DD-3.3(b), Bydgoszcz 2014.

¹³ Art. 3 ust. 1a Ustawy o powszechnym obowiązku obrony brzmi: „Siły zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej mogą brać udział ponadto w zwalczaniu klęsk żywiołowych, nadzwyczajnych zagrożeń środowiska i likwidacji ich skutków”.

¹⁴ *Ustawa z dnia 18 kwietnia 2002 roku o stanie klęski żywiołowej oraz Ustawa z dnia 17 lipca 1997 roku o Policji*.

W celu wsparcia układu pozamilitarnego w SZ RP opracowano i wdrożono na wszystkich szczeblach dowodzenia *Plan użycia oddziałów i pododdziałów SZ RP w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych*, który obejmuje szereg działań, takich jak: obrona przed terroryzmem, zwalczanie powodzi i zjawisk lodowych, akcja odśnieżania, akcja ratowniczo-gaśnicza i usuwanie skutków pożarów przestrzennych, likwidacja skutków awarii technicznych z TŚP i wypadków radiacyjnych, oczyszczanie terenów z przedmiotów wybuchowych i niebezpiecznych, akcje poszukiwawczo-ratownicze, plan działań przeciwepidemicznych¹⁵.

Przeciwdziałanie zagrożeniom kryzysowym na terenie naszego kraju jest również dużym wyzwaniem dla naszego lotnictwa transportowego. Lotnictwo transportowe SP zgodnie z *Planem użycia oddziałów i pododdziałów SZ RP w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych* wydziela samoloty transportowe w ograniczonym zakresie tylko do wsparcia akcji zwalczania powodzi i zjawisk lodowych. Niezaplanowanie wysiłku lotnictwa transportowego w pozostałych działaniach nie świadczy o tym, że nie będzie ono wykorzystane. Natomiast można przypuszczać, że w przypadkach wystąpienia kryzysu na terytorium kraju samoloty transportowe będą wykorzystane doraźnie do transportu ludzi i różnego rodzaju ładunków (w tym pomocy humanitarnej) w sytuacjach nieplanowanych, wymagających natychmiastowej reakcji, tj. wtedy, gdy czas jest czynnikiem decydującym oraz, w ograniczonym zakresie, do ewakuacji rannych i chorych. Transport powietrzny nie odegra jednak tak znaczącej roli, jak to ma miejsce podczas operacji reagowania kryzysowego poza obszarem kraju.

Lotnictwo transportowe SP jest swoistego rodzaju stymulatorem rozwoju przemysłu lotniczego w Polsce, który dzisiaj samodzielnie nie jest w stanie konkurować na rynkach międzynarodowych. Siły Powietrzne są głównym odbiorcą samolotów M-28 produkowanych w Polskich Zakładach Lotniczych w Mielcu, a zakup samolotów transportowych CASA C-295M nie tylko zwiększył nasze zdolności transportowe, ale również w wyniku umowy offsetowej pozwolił wyjść z zapaści finansowej zakładom lotniczym PZL Okęcie w Warszawie. Lotnictwo transportowe SP jest również ważnym instrumentem propagującym całe siły zbrojne w okresie pokoju. Załogi transportowe, realizując loty humanitarne, budują nie tylko zaufanie społeczeństwa do swoich obrońców, ale również korzystny obraz Polski na arenie międzynarodowej. Na szczególną uwagę zasługują loty w ramach „Akcji Serce”, których celem jest szybki transport organów do przeszczepu, nierzadko ratujący ludzkie życie. Aspekt humanistyczny jest niezwykle ważny. Siły zbrojne, m.in. poprzez wykorzystanie lotnictwa transportowego, które szczególnie jest predestynowane do wykonywania zadań humanitarnych, już w okresie pokoju mogą wykazać swoją przydatność i udowodnić zasadność ponoszenia kosztów na ich utrzymanie, a także budować dobre relacje i więzi ze społeczeństwem, w tym międzynarodowym.

¹⁵ J. Rajchel, W. Gołębiowski, *Wykorzystanie lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego*, „Journal of Aeronautics Integra”, Politechnika Rzeszowska, nr 1/2010(7), s. 75–81.

Początki funkcjonowania polskiego lotnictwa transportowego sięgają końcowych miesięcy drugiej wojny światowej, ale zarówno w tym okresie, jak i w latach powojennych większość zadań sprowadzała się do typowych zadań wojskowych. Sporadycznie, obok zadań standardowych 13. spłt wykonywał zadania nietypowe, m.in. bombardowanie zatorów lodowych na Wiśle w lutym 1945 roku. Zadania transportu powietrznego w celu zabezpieczenia działalności Rządu i Naczelnego Dowództwa realizowała 6. Samodzielna Lotnicza Eskadra Transportowa Specjalnego Przeznaczenia wyposażona w samoloty Li-2 i C-47. Załogi tej eskadry wzięły również m.in. udział w zabezpieczeniu referendum w czerwcu 1946, przewożąc dokumentację głosowania, działaczy i funkcjonariuszy organizujących to przedsięwzięcie oraz zrzucając ulotki i inne materiały propagandowe (Koliński, s. 396). Kształtowanie się struktur polskiego lotnictwa transportowego oraz stopniowa zmiana parku samolotowego stanowiła katalizator przyszłych zadań. Od 1963 roku działalność polskiego lotnictwa transportowego opiera się na bazie 36. Samodzielnego Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego oraz 55. Pułku Lotnictwa Transportowego w Krakowie, przemianowanego wkrótce na 13 Pułk Lotnictwa Transportowego (jednostki te w innych strukturach organizacyjnych funkcjonują do dnia dzisiejszego).

Zadania wykonywane przez lotnictwo transportowe określały zmieniające się wraz z sytuacją polityczną dokumenty normatywne – doktryny, regulaminy i instrukcje, ale zawsze ograniczały posiadane samoloty. Dlatego działalność tego rodzaju lotnictwa można podzielić na trzy umowne okresy: 1963–1966 (samoloty Li-2, Il-14, An-2), 1966–1999 (samoloty An-12B, An-26, An-28), 1999 – obecnie (samoloty An-26, C-295M, M-28 Bryza, C-130 Hercules)¹⁶.

W pierwszym okresie główny wysiłek skupiono na szkoleniu lotniczym i zabezpieczeniu szkolenia desantowego 6. Dywizji Powietrznodesantowej. Ponadto wykonywano loty dyspozycyjne, w tym na fotografowanie terenu dla potrzeb Instytutu Geodezji i Kartografii. Wprowadzenie do służby we wrześniu 1966 roku dwóch nowych samolotów transportowych An-12B stworzyło nowe możliwości wykorzystania lotnictwa transportowego. W roku 1972 podpisano umowę o współpracy z polskim cywilnym przewoźnikiem lotniczym PLL LOT, co owocowało wykonywaniem lotów czarterowych po kraju i za granicą. Możliwości lotnictwa transportowego zwielokrotniają się po zakupie w tym samym roku 12 samolotów An-26. W 1973 roku załogi An-12B wykonały siedem lotów do stolicy Wietnamu Południowego – Sajgonu, przewożąc grupę polskich oficerów jako rozjemców Organizacji Narodów Zjednoczonych. Rok 1974 to również okres wzmożonej współpracy z PLL LOT i rozpoczęcie wykonywania lotów z pocztą. Załogi samolotów An-26 dostarczały do Warszawy pięć razy w tygodniu przesyłki

¹⁶ Okres ten wytycza przede wszystkim data wstąpienia Polski do NATO i z tym związane m.in. nowe wyzwanie dla lotnictwa transportowego, ale również modernizacja wyposażenia nawigacyjnego i radiowego samolotów An-26, która została wymuszona koniecznością dostosowania naszych samolotów do standardów NATO.

pocztowe z pięciu baz: Kraków, Wrocław, Gdańsk, Szczecin i Poznań. Zadania te realizowano w godzinach nocnych. W 1980 roku rozpoczęto realizację zadań na korzyść Narodowego Banku Polskiego, przewożąc pieniądze z banku centralnego do wyznaczonych punktów (lotnisk) na terenie kraju.

Pierwszy lot z pomocą humanitarną wykonano w noc sylwestrową 1975 roku po katastrofie w kopalni węgla w Indiach. Dwoma samolotami An-12B przetransportowano do Kalkuty grupę ratowników górniczych ze specjalistycznym sprzętem. Po tragicznym trzęsieniu ziemi w Jugosławii, w dniach 23–25 stycznia 1979 roku załogi 13. płt dostarczyły ponad 100 ton lekarstw, odzieży, namiotów¹⁷. Również po trzęsieniu ziemi w Armenii w grudniu 1988 roku utworzono specjalny most powietrzny, w ramach którego przez kilkanaście dni (10–22 grudnia) dostarczano dary polskiego społeczeństwa, które jako jedno z pierwszych odpowiedziało na apel o pomoc. Zadanie to utrudniało słabe wyposażenie i infrastruktura lotniska w Erewaniu, położonego w kotlinie otoczonej przez wysokie góry i przygotowanego tylko do zabezpieczenia kilku operacji dziennie. W tym gorącym okresie – z uwagi na wysyłaną pomoc z całego świata – liczba operacji z wielokrotnością się ponad dziesięciokrotnie, co skutkowało wieloma utrudnieniami w realizacji misji humanitarnej. Po wylądowaniu załogi napotykały wielkie trudności z rozładowaniem samolotów, a czas oczekiwania na tankowanie wynosił kilka godzin. Dlatego lot z Krakowa do Erewania i powrotem trwał średnio 3–4 doby. W sumie załogi wylatały 347 godzin¹⁸. Bardzo szczególnym zadaniem były loty z pomocą humanitarną w grudniu 1989 roku do ogarniętej wojną domową Rumunii. W ramach dostarczonej pomocy przewieziono w kilku rejsach przede wszystkim środki medyczne, a w drodze powrotnej ewakuowano polskich obywateli. Od tego czasu załogi lotnictwa transportowego wielokrotnie brały udział w międzynarodowych akcjach humanitarnych (w sumie ok. 30 krajów zostało objętych pomocą humanitarną). Samolotów z biało-czerwoną szachownicą nie zabrakło m.in. po trzęsieniu ziemi w Algierii, Iranie i Pakistanie. Dostarczyły pomoc również po tragedii w Biesłanie w Osetii i po ogromnej powodzi spowodowanej falą tsunami w południowo-wschodniej Azji¹⁹. Wykonanie lotów z pomocą humanitarną wymaga szczególnej organizacji i znajomości specyfiki takich zadań. Czas gotowości do startu determinuje przede wszystkim uzyskanie zgód dyplomatycznych na przelot nad terytorium obcych państw (*Diplomatic Clearance*) oraz zgody na lądowanie na lotnisku docelowym (*Prior Permission Required*, PPR), zgody na pełną lub ograniczoną obsługę samolotu, a dopiero w dalszej kolejności czas potrzebny na przygotowanie samolotu (lub samolotów), załóg i ładunku. W 1987 roku rozpoczęto loty na rzecz Kliniki Kardiochirurgii Śląskiej Akademii Medycznej w Zabrze i następnie Kliniki Kardiochirurgii Collegium Medicum Uniwersytetu

¹⁷ Praca zbiorowa, *Lotnicze tradycje Krakowa*, Acta Aeronautica, Kraków 2003, s. 91.

¹⁸ *Ibidem*, s. 95.

¹⁹ Samolot Tu 154M z 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego dostarczył pomoc humanitarną na Sri Lankę.

Jagiellońskiego w Krakowie. W pierwszym roku współpracy wykonano pięć wylotów. W kolejnych latach załogi 13. plt i 36. splt w ramach „Akcji Serce” wykonały znacznie więcej, średnio około 30 lotów rocznie. Typowe zadanie polega na przewiezieniu zespołu medycznego – jeżeli wykorzystujemy samolot transportowy to wraz z sanitarką – na lotnisko położone w rejonie znajdowania się dawcy serca. Załogi transportowe wsparły również powodzian w południowo-zachodniej Polsce w lipcu 1997 roku. Drogą powietrzną na lotnisko we Wrocławiu Strachowicach dostarczano najbardziej potrzebne artykuły do życia oraz worki na piasek, które w tamtym okresie były na wagę złota. W sumie wykonano kilkadziesiąt lotów w czasie 98 godzin²⁰.

Lotnictwo transportowe wspierało również naszych żołnierzy biorących udział w misjach pokojowych na Bałkanach. W okresie do 1999 roku były to zadania incydentalne o charakterze interwencyjnym, mające na celu przewóz środków pierwszej potrzeby np. środki higieniczne, lekarstwa, szczepionki oraz uzbrojenie. Nowym i ważnym zadaniem lotnictwa transportowego, które pojawiło się w latach 90., była deportacja obcokrajowców nielegalnie przebywających na terenie Polski. Loty te realizowano we współpracy ze Strażą Graniczną. Dzisiaj oprócz krajów europejskich, zwłaszcza Rumunii i Bułgarii, zadania te wykonywane są m.in. do Pakistanu oraz w roku 2005 również we współpracy z Bundes Polizei do Konakry w Gwinei.

Nowy rozdział w działaniach polskiego lotnictwa transportowego otworzyło wejście Polski do NATO. Swoistego rodzaju „szkołą ognia” był udział załóg 13. plt w operacji „Eagle Eye” i „Allied Harbour” w Kosowie w 1999 roku. Polska w okresie od 12 kwietnia do 30 grudnia 1999 roku wydzieliła jeden samolot A-26 do realizacji zadań transportowych na potrzeby sił NATO, zaangażowanych w operację pokojową na Bałkanach. Załogi samolotu An-26 wykonywały loty (misje) z lotniska bazowania Capodichino w Neapolu, przewożąc pasażerów i ładunki na lotniska Sarajewo, Skopie, Cristina i Tirana dla jednostek Sił Zbrojnych państw NATO. Ponadto wykonano loty dodatkowe i specjalne (dziewięć lotów), m.in. ze sprzętem i wyposażeniem dla Polskiego Kontyngentu na Bałkanach oraz z pomocą humanitarną do Istambułu po trzęsieniu ziemi w Turcji. W czasie tej operacji załogi samolotu An-26 wykonały 115 lotów, z czego 65 w strefie bezpośrednich działań bojowych, współpracując również z systemem AWACS²¹. Ważnym przedsięwzięciem na drodze do osiągnięcia interoperacyjności naszego lotnictwa transportowego z NATO był udział w ćwiczeniach międzynarodowych, w ramach programu „Partnerstwo dla Pokoju” – Cooperative Bear, Cooperative Banners, Cooperative Jaguar, Kozacki Step, trójstronnej współpracy pomiędzy Francją, Niemcami i Polską – „Trójkąt Weimarski”, współpracy polsko-amerykańskiej – Commando Dragon, w ćwiczeniach NATO – Elite, NATO Air Meet, Clean Hunter,

²⁰ Kronika 13. Pułku Lotnictwa Transportowego.

²¹ Sprawozdanie z misji wykonywanych przez załogi samolotów An-26 13. plt w ramach operacji pk. „Eagle Eye” i „Allied Harbour” na Bałkanach w dniach 11.04–30.12.1999 roku.

Embow X i Battle Griffin. W 1999 roku w bazie 13. płt zorganizowano międzynarodowe ćwiczenia lotnictwa transportowego pk. „Cooperative Bear”, w których wzięły udział załogi z 18 państw. Scenariusz ćwiczeń zakładał apolityczny, cywilny charakter klęski żywiołowej – powodzi spowodowanej długotrwałymi opadami deszczu, które nawiedziły wykreowane państwo Wetland. W rejonie powodzi ogłoszono stan wyjątkowy, a rząd Wetlandu zwrócił się do Organizacji Narodów Zjednoczonych z apelem o pomoc humanitarną dla odciętej od świata ludności, w drodze jedynie możliwych w tym przypadku działań z powietrza. ONZ skierował prośbę do NATO o kierowanie tą akcją wspólnie z Organizacją Partnerstwa dla Pokoju. Zadaniem sił niosących pomoc było zapewnienie bezpieczeństwa ludności dotkniętej klęską powodzi oraz przygotowanie przez spadochroniarzy rejonu lądowania statków powietrznych. Ponadto ewakuacja rannych przy wykorzystaniu specjalistycznego wyposażenia medycznego oraz zrzut zaopatrzenia dla rejonów odciętych przez powódź.

Integracja z NATO wymusiła również zmianę poglądów na zasady użycia lotnictwa transportowego. Wyposażenie w 2003 roku Sił Powietrznych w nowoczesne, w pełni odpowiadające standardom NATO, samoloty transportowe CASA C-295M pozwoliło na realizację znacznie wzrastającego zapotrzebowania na transport powietrzny, związanego m.in. z udziałem naszych wojsk w operacjach reagowania kryzysowego w Iraku, Afganistanie i na Bałkanach. Po roku 2000 lotnictwo transportowe SP systematycznie wspierało polskie kontyngenty wojskowe w Bośni i Hercegowinie oraz w Kosowie. W listopadzie 2001 roku przetrzucono na Bałkany siły specjalne w ramach operacji „Amber Fox”. Od czerwca do września 2005 roku załogi 13. Eskadry Lotnictwa Transportowego wykonały 12 zadań (50 lotów) w czasie 152 godz. 58 min, transportując ładunki i żołnierzy NATO do państw byłej Jugosławii w ramach operacji „NATO Channel Flight”. Samoloty transportowe z SP wykorzystywane są do rotacji polskich kontyngentów wojskowych na Bałkanach, a także w Afganistanie²². Drogą powietrzną wymieniono załogę okrętu ORP Ksawery Czernicki i kontyngent policyjny w Amanie (Jordania). Załogi 13. eltr wykonują również loty z zaopatrzeniem dla naszych żołnierzy, biorących udział w misjach pokojowych ONZ w Libanie – UNIFIL, i na Wzgórzach Golan – UNDOF. Priorytetowe znaczenie miały loty z rannymi i chorymi żołnierzami, służącymi poza granicami kraju. Wraz ze zwiększeniem polskiego zaangażowania na arenie międzynarodowej, liczba takich zadań stopniowo wzrastała, co – można przyjąć – jest rzeczą naturalną. Lotnictwo transportowe wykonuje zadania ewakuacji medycznej również na korzyść społeczeństwa polskiego. W listopadzie 2003 roku załoga samolotu C-295M ewakuowała z Egiptu 28 polskich turystów poszkodowanych w wypadku autokarowym (w tym 18 rannych transportowano na noszach).

²² Pierwsze loty z polskimi żołnierzami do Afganistanu wykonały załogi samolotu Tu-154M z 36. splt.

Dużym wyzwaniem dla lotnictwa transportowego było wsparcie PKW w Afganistanie i Iraku, w ramach operacji „Enduring Freedom” i „Iraqi Freedom”. Zadania wsparcia ww. kontyngentów są typowe dla lotnictwa transportowego i obejmują przewóz wojsk, ładunków różnego typu i rodzaju oraz ewakuację medyczną. Ponadto załogi samolotów transportowych wykonują misje specjalne, takie jak transport ważnych osób, np. delegacji rządowych i parlamentarnych, uwolnionych zakładników czy zwłok poległych żołnierzy.

Podsumowanie

Podsumowując doświadczenia z użycia lotnictwa transportowego, dochodzi się do wniosku, że transport powietrzny znajduje zastosowanie we wszystkich kategoriach działań militarnych, tzn. podczas wojny i operacji reagowania kryzysowego, a w operacjach humanitarnych nader często bywa jedynym sposobem dostarczenia pomocy w rejonie konfliktu lub klęski żywiołowej. Lotnictwo transportowe służy przede wszystkim do przewozu ludzi i różnego rodzaju ładunków, którzy i które w rejonie operacji mogą być dostarczone metodą lądującą lub desantową. Zapewnia ewakuację ludności, wojsk czy sprzętu z rejonów zagrożonych. Transport powietrzny jest również najszybszym sposobem ewakuacji medycznej rannych i chorych. Bywa również narzędziem budowania zaufania pomiędzy zwaśnionymi stronami. Załogi samolotów transportowych przewożą ważne osoby, delegacje, które uczestniczą w rozwiązywaniu konfliktów. Często zadania transportowe realizowane są w środowisku niepewnym i wrogim. Głównym zagrożeniem są przenośne, raketowe zestawy przeciwlotnicze i małokalibrowa broń ręczna. Samoloty transportowe, aby móc działać w takich warunkach, muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenia zwiększające ich bezpieczeństwo. Dzisiaj montuje się dodatkowo opancerzenie kabiny załogi i wyposaża samoloty w detektory wykrywania promieniowania podczerwonego i elektromagnetycznego wraz z urządzeniami ostrzegającymi oraz systemy przeciwdziałania, tj. wyrzutnie flar i dipoli lub laserowe wypromienniki do niszczenia głowic rakiet przeciwlotniczych, naprowadzanych na podczerwień.

Wymagania prowadzenia operacji reagowania kryzysowego w różnych rejonach świata i w różnych środowiskach, począwszy od bezpiecznego aż do wrogiego, nakładają nowe wymagania odnośnie szkolenia lotniczego. Załogi muszą być przygotowane do wykonywania lotów zgodnie z przepisami międzynarodowego prawa lotniczego i ponadto muszą posiadać wiedzę oraz umiejętności taktyczne, pozwalające bezpiecznie wykonywać loty w środowisku nieprzyjaznym. Konieczność prowadzenia operacji w rejonach o podwyższonym ryzyku powoduje, że cywilni przewoźnicy rezygnują z wykonywania takich misji i wojskowe lotnictwo transportowe stało się praktycznie jedynym środkiem realizacji transportu powietrznego w rejonach niebezpiecznych.

BIBLIOGRAFIA

- [1] „Air Force Magazine”, grudzień 2005.
- [2] BARTOSZCZE J., KOWALSKI Z., *Wybrane uwarunkowania i czynniki wpływające na zmiany w doktrynie użycia sił powietrznych*, „Myśl Wojskowa”, nr 1, 2006.
- [3] COBANA N.C., *Total mobility Flow: A Post-Kosovo Role for the DIRMObFOR*, Air & Space Power Chronicles, 20 September 2000, <http://www.airpower/maxwell.af.mil/airchronicles/htm>.
- [4] FRICANO M., *The Evolution of Airlift Doctrine and Organisation*, Air War College, Air University Maxwell, 1996.
- [5] GOTOWAŁA J., *Siły Powietrzne w operacjach innych jak wojna*, „Myśl Wojskowa”, nr 3, 2003.
- [6] *Global Security*, http://www.globalsecurity.org/military/ops/Berlin_airlift.htm.
- [7] HUXSOLL D., *C-17 proves its worth in Allied Force*, *Air Force News*, 2.07.1999, Instrukcja, Połączone operacje powietrzne DD-3.3(b), Bydgoszcz 2014.
- [8] JANICKI A., *Zarys użycia lotnictwa transportowego*, AON, Warszawa 1996.
- [9] MARSZAŁEK M., ZDRODOWSKI B., *Operacje pozawojenne sił powietrznych*, Warszawa 2002.
- [10] RAJCHEL J., GOŁĘBIOWSKI W., *Wykorzystanie lotnictwa transportowego w operacjach reagowania kryzysowego*, „Journal of Aeronautica Integra”, Politechnika Rzeszowska, nr 1/2010(7), s. 75–81.
- [11] Praca zbiorowa, *Lotnicze tradycje Krakowa*, „Acta Aeronautica”, Kraków 2003.
- [12] Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony.
- [13] Ustawa z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej.
- [14] Ustawa z dnia 17 lipca 1997 r. o Policji.