

# Kraina czterośladów

Data publikacji: 6.02.2017 11:15

Jeszcze tylko kilka miesięcy służby zostało skoczowskiemu policjantowi Arturowi Walczukowi na Czarnym Łądzie. W lipcu mija jego rozkaz o oddelegowaniu, ale też cała misja ONZ w Liberii powoli przygotowuje się do zakończenia swojej działalności. W grudniu 2016 r. Rada Bezpieczeństwa ONZ wydała rezolucję określającą tzw. nowy mandat misji. Określono nowe liczby personelu misji oraz wskazano, że w marcu 2018 nastąpi całkowite jej zamknięcie.

**- Zmiany są spore, ponieważ cała misja zostanie skoncentrowana w stolicy – w Monrowii. Wszystkie biura terenowe misji znajdujące się poza stolicą (wojsko mówi „w sektorach”, my mówimy „w leewardzie”) zostały już, lub będą wkrótce zamknięte. Tu duże pole do popisu ma nasza logistyka. Zamykanie komórek terenowych oznacza, że trzeba zwieźć do Monrowii sprzęt, który był gromadzony poza nią od 15 lat: samochody patrolowe, ciężarowe i specjalne, generatory, kontenery i całą masę wielkogabarytowego wyposażenia. Wszystko to przy bardzo ograniczonych możliwościach transportowych. Raz, że kompania transportowa Chińskiej Armii Narodowo-Wyzwoleńczej, która świadczyła tego typu usługi na rzecz misji została już wycofana do kraju macierzystego, a dwa, że infrastruktura drogowa jest uboga – mówi Walczuk.** Wyjaśnia, że Liberia posiada trzy porządne, asfaltowe drogi. Jedna wiedzie na lotnisko międzynarodowe, które znajduje się pod Monrowią. Druga do Buchananu - jednego z miasteczek znajdujących się na wybrzeżu. Trzecia ma około 180 km długości i ciągnie się z Monrowii poprzez Kakatę do Gbarngi na północy kraju. **- Reszta, to drogi gruntowe. Podczas pory suchej, która aktualnie panuje (ale nie jest zbyt sucha w tym roku) drogi gruntowe są w miarę przejezdne. Prowadzą one przez busz, są pełne dziur i jam, które spowalniają ruch pojazdów. Co charakterystyczne drogi mają kolor czerwony, ponieważ jest to kolor miejscowej ziemi. Podobno odcień ten bierze się z bogactwa rudy żelaza, która zalega w glebie. W każdym razie drogi są doskonale widoczne z powietrza.**

Transport odbywa się w zależności od aury. W porze suchej większość miejsc jest, z mniejszymi lub większymi problemami, osiągalna. Częste są zamknięcia niektórych dróg z powodów ich zablokowania (obsunięcia ziemi, bądź lokalne podtopienia). Natomiast podczas pory deszczowej gross komunikacji skupia się na komunikacji powietrznej. Liberia nie posiada własnego lotnictwa, więc opiera się na samolotach i helikopterach ONZ. **- Co do zasady nasze lotnictwo wykorzystujemy do własnych celów operacyjnych czy logistycznych. Jednakże w pewnych przypadkach udzielamy wsparcia rządowi Liberii: przewozimy członków rządu, czy którejsz z dwóch izb parlamentu. Nasze lotnictwo odgrywa też ważną rolę w procesie wsparcia wyborów w Liberii.**

Wspomniane lotnictwo, to dwa małe samoloty na może 12-14 pasażerów. Mają oznaczenia i załogi z Republiki Południowej Afryki. Są przystosowane do operowania z lotnisk polowych. Oprócz tego jest jeszcze Ukraiński Oddział Lotniczy dysponujący trzema helikopterami Mi-8 do przewozu osób.

**- Personel cywilny unika tych helikopterów, jak może. Raz, że ich wiek i wygląd nie budzą zaufania, a dwa, że lot nimi trwa dłużej niż samolotem i jest dość niekomfortowy. Ponadto jest jeszcze helikopter do przewozu towarów. Jest to również Mi-8, ale nieco nowszy. Posiada znaki rozpoznawcze i załogę z Federacji Rosyjskiej. Awaryjnie przewozi także pasażerów – wylicza Walczuk. I zauważa że już po samej flocie lotniczej widać, jak znacznie misja została zredukowana na przestrzeni lat. - Gdy byłem tu po raz pierwszy w latach 2009/2010, to raz, że sieć lotnisk polowych była o wiele gęstsza, a dwa, że flota lotnicza była o wiele bogatsza - wspomina. I dodaje jako ciekawostkę, że to właśnie w Liberii po raz pierwszy i jedyne miał okazję widzieć na żywo największy helikopter świata, czyli Mi-26. - W ludziach utarło się przekonanie, że największym helikopterem jest amerykański Chinook, który wygląda jak parówka z dwoma wirnikami. W rzeczywistości jest on maleństwem przy Mi-26, który wygląda, jak latający kolos.**

Są i plusy zmian. **- Dzięki znacznej redukcji misji przesiedliśmy się do nieco lepszych samochodów. Całą**

*misję można podzielić na dwie główne części: operacyjną i wspomagającą (logistykę). Mandat misji wykonuje część operacyjną, a wspomaga ją przy tym logistyka. To jak produkcja i biura w zakładzie pracy. I w misji podobnie, jak w życiu, kto jest kto i gdzie pracuje widać po pojeździe, którym się porusza. Cała część operacyjna ma najgorsze, najbardziej wyeksploatowane auta. Z uwagi na intensywność użycia oraz warunki, w jakich te auta są eksploatowane nie ma chyba w części operacyjnej ani jednego w pełni sprawnego pojazdu. Problemy z hamulcami, urwane linki hamulca ręcznego, ślizgające się sprzęgła, problemy z elektryką okien, centralnym zamkiem, czy niedomykające się drzwi, to codzienność. Prawdziwa tragedia, to uszkodzona klimatyzacja. Nie tylko warunki drogowe i styl jazdy, to egzamin dla pojazdów. Nawet sam klimat Liberii jest wyzwaniem! Część aut ma w środku bąbelkowe plastiki. Nie jest to jednak efekt pracy dizajnerów, a wynik działania słońca na plastik. Temperatury są tak wysokie, że potrafią nagrzać plastik aż zacznie się topić. W niektórych autach wyskakują tylko bąble na elementach plastikowych. To nie wygląda estetycznie, ale można z tym żyć. O wiele gorzej, bo były też serie produkcyjne, w których plastik zaczął spływać pod wpływem warunków atmosferycznych. W tych pojazdach całe podszybie jest klejące - nie można tam nic położyć, ani dotykać tych elementów. Roztopiony plastik przykleja się do wszystkiego - do rzeczy, rąk i ubrań. Wiek aut rozpoznajemy po dwóch początkowych cyfrach tablicy rejestracyjnej. Najstarsze, jakie widziałem, to 14, najnowsze - 18. To dotyczy się tylko Nissanów Patroli, bo Toyoty mają zazwyczaj system numeracyjny zaczynający się od 3. Tych ostatnich jest jednak dużo mniej - dla mnie symbolem operacji terenowych ONZ zostanie na zawsze Nissan Patrol. Podsumowując wątek pojazdów i rodzaju służby, w logistyce samochody 14 są w lepszym stanie niż 18 w operacyjnym. Jednakże w porównaniu z lokalnym taborem, to misja jeździ Mercedesami!*

*- Przy okazji redukcji, a tak naprawdę zamykania misji, mamy okazję prześledzić historię motoryzacji. Baza logistyczna, w której znajdują się biura mojego zespołu jest ogromna. I nagle któregoś dnia zauważyliśmy całe szeregi pojazdów misyjnych pospinyanych holami. Praktycznie same wraki w różnym stadium niszczenia. Niektóre stały tak długo, że zaczęły porastać mchem. Te pojazdy nie zasilą już żadnej misji, ani nie wrócą do bazy logistycznej ONZ we Włoszech. Jest to nieopłacalne. Samochody takie sprzedaje się na rynek lokalny, gdzie albo zostaną naprawione i jako tako przystosowane do jazdy, albo będą służyły za magazyny części zamiennych. Przez szereg następujących po sobie dni wywożono szeregi pick-upów, busów, autobusów i samochodów ciężarowych.*

*W Liberii dominują auta produkcji japońskiej. Szczególnym uznaniem cieszy się Nissan. Głównie ta marka występuje wśród aut osobowych. Jest też bardzo dużo aut terenowych. Wzorem amerykańskim taksówki są pomalowane na żółto. - Choć w Liberii ciężko rozstrzygnąć, co NIE jest taksówką! Praktycznie większość aut jest utrzymywana w celach zarobkowych i zatrzyma się na kiwnięcie ręką, aby za opłatą kogoś gdzieś podwieźć. Generalnie istnieje obowiązek rejestracji pojazdów, ale odnoszę wrażenie, że nie zawsze jest on możliwy do wyegzekwowania. Choć przyznać trzeba, że zdecydowana większość aut posiada tablice rejestracyjne. Obowiązek ubezpieczenia auta nie istnieje. Nie ma też obowiązku rejestrowania motocykli i trójkołowców (nie chodzi o odmiany quadów, ale o małe, trójkołowe taksówki). Stan techniczny pojazdów generalnie jest opłakany. Gdyby zastosować polskie normy do kontroli technicznej pojazdu, to liberyjskie drogi by opustoszały.auta często są niekompletne. Występuje też dużo tzw. czteroślądów, czyli aut o uszkodzonej, przesuniętej ramie. Pojazd taki jadąc sprawia wrażenie, że porusza się niejako bokiem, a na ziemi pozostawia cztery linie. Zły stan pojazdów pogłębiany jest przez stan nawierzchni dróg i kulturę jazdy oraz pomyślunek (lub raczej jego brak) miejscowych kierowców. O ile sama jezdnia może być w miarę płaska, to pobocze to istny księżycowy krajobraz. Są tam jamy i doliny, w których z całą pewnością dokonałyby żywota francuskie, włoskie i część niemieckich aut. W niektórych miejscach tworzą się dość spore korki. Są one efektem punktów kontrolnych miejscowej policji, braku kultury jazdy kierowców, kompletnego ignorowania logiki i przepisów przez taksówkarzy oraz straganów, które „wychodzą” na jezdnię.*

*Oprócz sprzętu zaczynają powoli znikać też członkowie misji. Komponent wojskowy został znacznie zredukowany. - My, czyli policyjni eksperci straciliśmy ponad połowę składu. Wycofanie zostanie również jeden z naszych oddziałów zwartych policji międzynarodowej.*

*Nowy mandat misji przewiduje, że ostateczne zamknięcie misji nastąpi w marcu 2018 r., czyli po niezwykle ważnych wyborach prezydenckich.*

*- Wspominałem już, że w naszej bazie logistycznej mamy pomnik z nazwiskami wszystkich ponad 250*

**członków personelu misji, którzy zginęli i zmarli w trakcie jej trwania.** (pisaliśmy o tym: [Fakty na temat misji i operacji pokojowych](#)). Jak było widać na zdjęciach, na naszym obelisku skończyło się miejsce dla wszystkich, którzy odeszli po 2015 r. Postanowiono ten pomnik rozbudować, aby upamiętnić tych, którzy nas opuścili w roku zeszłym. Po rozbudowie pomnika zauważyliśmy, że nasi przełożeni oprócz dołożenia tablicy za 2016 r. zostawili miejsce na jeszcze kilka nazwisk. Czekamy na okres wyborów i to wolne miejsce nie pozostawia nam złudzeń, że będzie to gorący czas – całkiem nieoptymistycznie kończy swą opowieść o pokojowej misji na Czarnym Łądzie Walczuk.

(beti)