

SAMOCHODY I SPOSÓB ICH WYKORZYSTANIA W OCHRONIE VIP

CARS USAGE IN VIP PROTECTION

ARTUR MALCZYK

Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „APEIRON”
w Krakowie

ABSTRACT

This paper describes basic way to use armored cars in VIP protection. It shows how it should look control and protection of the vehicle at a standstill, and recognizable for the presence of explosives. In addition, it shows the composition cavalcade and responsibilities sectors security agents.

Keywords: security agent, car, Very Important Person, security, sectors of responsibility, cavalcade.

ABSTRAKT

Niniejszy artykuł opisuje podstawowy sposób wykorzystania samochodów opancerzonych w ochronie VIP. Ukazuje jak powinna wyglądać kontrola oraz zabezpieczenie pojazdu podczas postoju, a także rozpoznanie go pod kątem obecności materiałów wybuchowych. Ponadto przedstawia skład kawalkady oraz sektory odpowiedzialności agentów ochrony.

Słowa kluczowe: agent ochrony, samochód, VIP, bezpieczeństwo, sektory odpowiedzialności, kawalkada.

Autor artykułu, podobnie jak Jarosław Kaczyński, zauważa, że „w ciągu ostatnich dziesięcioleci świat stał się bardzo niebezpieczny dla polityków

i znanych osobistości – są dziś obiektami regularnych ataków z przyczyn politycznych i wielu innych. Służby wywiadowcze informują o organizacjach terrorystycznych i przestępczych, w których są setki gotowych na wszystko zabójców. Jeśli dodamy do tego zagrożenie, jakie stanowią psychopatyczni mordercy, potrzeba ochrony staje się zrozumiała¹. Z dnia na dzień planowane są liczne zamachy i wdrażane zostają one do życia. Ochrona ludzi wysoko postawionych odbywa się nie tylko w formie zasłaniania ich własnym ciałem. W dobie postępu technicznego i technologicznego powstają samochody opancerzone, które w sposób odpowiednio zaprojektowany i wykorzystywany zwiększają poziom bezpieczeństwa osoby ochranianej. „Mówiąc o samochodach opancerzonych (przystosowanych dla VIP-ów) nasuwa się pytanie dlaczego zginął prezydent John Fitzgerald Kennedy, papież Jan Paweł II padł ofiarą zamachu, a dlaczego Jose Maria Aznar – premier Hiszpanii podczas zamachu przygotowanego przez ETA² żyje do dziś? Odpowiedź jest jedna: jechał samochodem opancerzonym³”.

Artykuł pozwala autorowi przybliżyć tematykę dotyczącą sposobu wykorzystania pojazdów opancerzonych. Ukazuje jak zapewniane jest bezpieczeństwo w czasie podróży i przed nią. Przedstawia czynności dokonywane podczas kontroli samochodu, sprawdzenia go pod kątem obecności materiałów wybuchowych, a także jego należytego zabezpieczenia w trakcie postoju. Zawarte są tu ponadto informacje odnośnie pojazdów wykorzystywanych w ochronie, kolumny jaką tworzą, gdy się przemieszczają oraz sposób wsiadania i wysiadania. Opisuje również sektory odpowiedzialności agentów podczas realizacji zadań.

Bezpieczeństwo VIP-a oraz całego konwoju podczas podróży i nie tylko stanowią bardzo ważny aspekt w ochronie. Jest to uwarunkowane tym, że gdy zginie ochroniarz nie dostanie on wówczas wynagrodzenia. Natomiast, gdy przez luki w ochronie dojdzie do śmierci VIP-a, wtedy nie będzie miał kto zapłacić za wykonywane działania. Peter’a Consterdine’a pisze, że „biorąc pod uwagę styl życia sławnych i bogatych, podróże stanowią regularny aspekt bytu większości VIP-ów. Najważniejszą cechą w ochronie jest przygotowanie i nigdzie nie będziesz miał tyle pracy przygotowawczej, jak przy podróży i wszystkim, z czym ona się wiąże, zwłaszcza je-

¹ J. Kaczyński, *Taktyka działań ochronnych, Ochrona osób*, wyd. GWP, Gdańsk 2009, s. 13.

² ETA (eu. Euskadi Ta Askatasuna) – Kraj Basków i Wolność, <http://sjp.pwn.pl/so/ETA;4432264.html> (data dostępu: 03.06.2016r.)

³ K. Chmielarz, *BODYGUARD*, Wyd. Skorpion, Tarnów 1999, s. 141.

żeli podróż będzie zagraniczna. Dobre przygotowanie pozwoli Ci działać z wyprzedzeniem oraz inicjatywą, a nie tylko reagować na sytuacje kryzysowe⁴. Autor trafnie określił życie jakie prowadzą osoby sławne czy bogate. Coraz więcej podróżują nie tylko zwiedzając świat, ale również w celu załatwiania spraw biznesowych. Każda taka planowana wyprawa musi być starannie przygotowana. Wówczas bezpieczeństwo podczas podróży może zostać utrzymane na wysokim poziomie. Jednak samo zaplanowanie trasy wiąże się z szeregiem innych czynności związanych z wykorzystaniem pojazdu. W zależności od tego czy podróż będzie odbywać się stosunkowo blisko, czy też za granicę planowanie i przygotowanie wyjazdu będzie rozciągać się w czasie. Wiąże się to z aspektami na trasie, które muszą być brane pod uwagę. W podróży zagranicznej będzie ich więcej, gdyż trasa przejazdu będzie dłuższa, a sam wyjazd zostanie zaplanowany z dużym wyprzedzeniem. Natomiast podróż codzienna obejmie swym zakresem działań mniejszy obszar, ale jest równie ważna. Wyjazdy codzienne wiążą się z rutyną i są najczęściej nieoczekiwane. Nieplanowane i spontaniczne podróże są jednak stosunkowo bezpieczne, gdyż zamachowcy nie mają dostatecznych danych i czasu na przygotowania. Zaś długie podróże pozwalają agresorom na zdobycie informacji i zaplanowanie ataku. Sprawia to, że taki wyjazd musi być skrupulatnie i dokładnie zaplanowany. Podczas przejazdu należy zapewnić VIP-owi maksymalne możliwe bezpieczeństwo i komfort podróży. W miarę możliwości należy zapewnić mu prywatność. W samochodzie nie ma jednak tego problemu. Ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa podróży jest również pilnowanie i zabezpieczenie bagażu. Powinien on być obserwowany na okrągło, a gdy to możliwe jeden z członków ochrony winien zajmować się cały czas jego pilnowaniem. Wszystko po to, aby bagaż w takim stanie jakim został zapakowany był cały czas, a osoby postronne nie miały do niego dostępu⁵. To jednak nie koniec. Samo sprawdzenie pojazdu VIP-a pod tym kątem nie jest wszystkim. Aby każdy szczegół był dopięty na ostatni guzik należy dokonać sprawdzenia całego konwoju i odpowiednio dobrać samochody. Pozwoli to na zniwelowanie ewentualnych niespodzianek podczas podróży.

Najważniejszym pojazdem bez wątpienia jest pojazd VIP-a. Jednak samochody ochrony także muszą być w nienagannym stanie. Sprawdzenie

⁴ P. Consterdine, *Poradnik współczesnego bodyguarda. Nowoczesna ochrona*, wyd. Bellona, Warszawa 2009, s. 125.

⁵ P. Consterdine, *Poradnik współczesnego bodyguarda ...*, op. cit., s. 125, 127.

konwoju pozwoli na bezpieczną podróż. Trzeba upewnić się, czy każda procedura została przeprowadzona przed odjazdem. Należy przeszukać każdy pojazd przed przystąpieniem do przejazdu. Sprawdzić je pod kątem możliwości umieszczenia w nich materiałów wybuchowych i innych substancji zagrażających życiu i zdrowiu. Pojazdy, aby zapewnić odpowiednią ochronę muszą być wzmocnione i należeć do pojazdów specjalistycznych przeznaczonych do tego typu działań. Pojazd VIP-a oraz pojazd wsparcia powinny charakteryzować się jak najbardziej zbliżonymi parametrami (moc, waga, przyspieszenie itp.). W zależności od warunków jakie panują na drodze oraz pory roku ważny jest dobór odpowiedniego samochodu. Zimą z napędem na cztery koła. Niekoniecznie musi to być pojazd terenowy, ale gdy panują warunki zimowe należy ponadto upewnić się czy samochód został wyposażony w zimowe opony. Natomiast w lecie samochody winny być wyposażone w klimatyzację. Zapewnia to komfort jazdy VIP-a, a przy tym sprawia, że pracownicy są w pełni sił do działań. Za kierowcą powinna zasiąść osoba, która w stopniu niemal perfekcyjnym zna prowadzony samochód. Wiedzieć jak się zachowuje w różnych sytuacjach. Ponadto musi być zaradna w sprawach mechanicznych w celu usunięcia drobnych usterek. Kierowca taki ma obowiązek posiadania odpowiednich przeszkoleń. W razie zagrożenia, by spełniać swoją rolę sprawdza ustawienia fotela, lusterek czy zapięcie pasów bezpieczeństwa. Pozwala mu to na prowadzenie pojazdu w pełni nad nim panując. Utrzymuje on czystość w samochodzie. Musi mieć wszystko pod ręką i upewnić się, że każda niezbędna mu rzecz działa jak należy. Przed odjazdem, dysponując dostatecznie czasem, sprawdza ogólny stan pojazdu. Powinien również poinstruować VIP-a w jaki sposób ma się zachować podczas zagrożenia. Natomiast osoba ochraniana, gdy zobaczy coś co wydaje się podejrzanego winna zawiadomić o tym kierowcę, bądź innego członka ochrony. To jednak nie koniec. Zanim pojazdy ruszą musi zostać sprawdzony szereg czynności. Silnik powinien osiągnąć temperaturę umożliwiającą jego pracę na maksymalnych osiągnięciach. Pozwala to na prowadzenia działań na możliwie najwyższym poziomie. Z kolei zespół musi upewnić się, że wszystkie wejścia do samochodu zostały zamknięte (drzwi, okna, szyber dach, bagażnik). Szczelnie zamknięty pojazd pozwala na wykorzystanie w pełni jego cech. Jednak niekiedy występują sytuacje, gdzie okna pojazdu otwarte są nieznacznie. Dochodzi do tego tylko w razie konieczności. Osoba ochraniana ma zajmować miejsce na tylnych siedzeniach. Patrzy ona na skos w stro-

nę kierowcy. Mając VIP-a w pojeździe należy liczyć się również z tym, że może zostać ranny podczas wsiadania do pojazdu. W związku z tym niezbędne jest by w przestrzeni pasażerskiej była apteczka. Nie w bagażniku, gdyż dostęp do niej jest wówczas utrudniony. W bagażniku z kolei powinny się znaleźć rzeczy, które są w każdym samochodzie (gaśnica, zapasowe żarówki, paski, a w razie niesprawnego akumulatora kable do odpalania). Ponadto w każdym samochodzie kolumny musi się znaleźć mapa trasy, z którą perfekcyjnie zaznajamia się kierowca. Kiedy dojdzie do ataku będzie musiał reagować, a nie czytać mapę. Podczas takiego zdarzenia niezbędne jest także zapewnienie odpowiedniej łączności między samochodami kolumny⁶. Niezbędne jest więc upewnienie się czy systemy odpowiedzialne za łączność działają poprawnie i nie są uszkodzone. W zależności od rodzaju pojazdów mogą pojawić się jeszcze inne rzeczy do sprawdzenia⁷. Podróż samochodem nie jest wszystkim. VIP nie spędza w nim całego swojego czasu. Przed przystąpieniem do działań, a także po dotarciu na miejsce osoba ochraniająca opuszcza pojazd. Ochrona podąża za nią. Wszystko po to, aby kolejne wejście do pojazdu było bezpieczne. Pomimo wyjścia VIP-a z pojazdu, pojazd powinien być pilnowany bez przerwy.

Zabezpieczenie pozostawionego pojazdu jest jednym z zadań jakie muszą być realizowane, aby zapewnić bezpieczeństwo VIP-a. „Prawdziwą głupotą byłoby opuścić rezydencję i wylecieć w powietrze w swoim własnym samochodzie. Pojazd powinien być zabezpieczony, a kiedy nie jest używany, powinien być schowany w garażu i pozostawiony pod nadzorem, nawet na terenie rezydencji”⁸. W zależności od stopnia zagrożenia samochód może zostać zabezpieczony w różny sposób. W czasie, gdy poziom ten jest podwyższony pojazd powinien być pilnowany dzień i noc na okrągło. Ponadto winien znajdować się w zamkniętym garażu i mieć włączony alarm. Wymaga to udziału wielu zaufanych ludzi. Jest to ciężkie do osiągnięcia właśnie ze względu na zasobność czynnika ludzkiego do zadań. Jednak celem takich działań jest dostosowanie poziomu zabezpieczeń do poziomu niebezpieczeństwa. Musi ono być na odpowiednim poziomie. Nawet samochód pozostawiony bez nadzoru na kilka sekund wymaga ponownego przeszukania i zabezpieczenia. Wszystko ze względów bezpieczeństwa. W ciągu kilku sekund można założyć ładunek. Ponowne przeszukanie

⁶ Cf. P. Consterdine, *Poradnik współczesnego bodyguarda ...*, op. cit., s. 178-179.

⁷ Ibidem, s. 178-179, 181.

⁸ Ibidem, s. 138.

ma na celu wykrycie podłożonego ewentualnie ładunku wybuchowego. Może ono odbywać się w różnym stosunku czasowym. Wszystko jest uzależnione od poziomu zagrożenia. Jeżeli mamy do czynienia z zagrożeniem nieznacznym lub nie ma przesłanek, że może zaistnieć, wówczas sprawdzenie ograniczy się do pobieżnego przeglądu pojazdu. Natomiast, gdy dochodzi do przesłanek świadczących o wysokim niebezpieczeństwie, to samochód może być sprawdzany godzinami. Krok po kroku z dużą dokładnością. Ten typ przeszukania najczęściej może zaistnieć np. w zespołach ochrony rządowej. Jest to jednak rzadkością, ponieważ sprawniejszą czynnością będzie zabranie innego samochodu⁹. Strzeżony pojazd będzie bezpieczniejszy, gdy będzie zależało VIP-owi na czasie. Kiedy samochód nie jest pod stałą obserwacją staje się łatwym punktem terrorystów. W zależności od dysponowanego czasu, są oni w stanie podłożyć bombę w różnym miejscu. Dzięki specjalnym urządzeniom ochrona jest w stanie ujawnić taki ładunek. Jednak czasami, gdy zostanie on umiejscowiony w trudno dostępnym miejscu to powierzchowne sprawdzenie może okazać się nieskuteczne. Nie wykryje materiału wybuchowego. Wybuch może zniszczyć nie tylko wyznaczony cel, ale również strefę w odległości na jaką zadziała podłożony ładunek. Terrorysty w dzisiejszych czasach są coraz bardziej pomysłowi. Podkładany ładunek może być widoczny gołym okiem. Jednak należy zwracać uwagę także na przedmioty codziennego użytku, które nie mają wyglądu bomby. Może ona zostać ukryta wewnątrz różnych opakowań np. w kartonie po soku, czy opakowaniu po płatkach śniadaniowych. Terrorysty nie są zazwyczaj amatorami. Wiedzą co robią, dlatego ważne jest, aby zabezpieczenie pojazdu było na wysokim poziomie i nie odbywało się w sposób rutynowy. Ochrona VIP-a musi zwracać uwagę na wszystko aby zapewnić należyty poziom bezpieczeństwa. Nawet podczas pozostawienia samochodu na terenie rezydencji podlegającej ochronie, kierowca powinien codziennie sprawdzić pojazd. Sposób sprawdzenia uwarunkowany jest od poziomu występującego zagrożenia. Natomiast podczas prac serwisowych któryś z pracowników ochrony zostaje wyznaczony do doglądania pracy serwisantów. Aczkolwiek, gdy jest to samochód nowo zakupiony to powinna zostać przeprowadzona całościowa kontrola i przeszukanie pojazdu. Podłożenie niewielkiego ładunku z wykorzystaniem magnezu zajmuje bardzo krótki okres czasu. Odwrócenie się ochrony na ułamek sekundy może dać potencjalnym zamachowcom

⁹ Cf. Ibidem, s. 138.

szanse na jego podłożenie. Należy zawsze zabezpieczać pojazd przed osobami trzecimi. Jednak nie zawsze jest to możliwe. Wówczas, gdy na dodatek istnieją przesłanki zagrożenia, należy dokonać rozpoznania pojazdu pod kątem obecności materiałów wybuchowych¹⁰.

„Przeszukanie [...] środków transportu pod względem obecności materiałów wybuchowych i urządzeń eksplodujących powinno być prowadzone przez specjalnie przygotowane i wyposażone do tego celu zespoły agentów pirotechników. Zakres szkolenia specjalistów pirotechników obejmuje przede wszystkim tematykę związaną z działaniem materiałów wybuchowych i urządzeń eksplodujących, rozpoznaniem ich oraz typowaniem miejsc, w których mogą być podkładane. Wykonywanie tego typu zadań przez ludzi i zespoły bez odpowiedniego przygotowania stanowi zagrożenie dla tych osób i nie gwarantuje, że urządzenia eksplodujące zostaną odnalezione”¹¹. Jak stwierdza Jarosław Kaczyński, przeszukania takiego muszą dokonać osoby przeszkolone. Jest to oczywiste z tego względu, iż osoba niemająca o tym pojęcia nie dokona takiej czynności w sposób prawidłowy. Może ona pominąć istotne elementy pojazdu do sprawdzenia i tym samym doprowadzić do tego, że VIP wsiądzie do samochodu, w którym znajduje się materiał wybuchowy. Efekt tego może być tragiczny w skutkach.

Podłożenie ładunku wybuchowego w samochodzie określonej osoby jest zamachem na jej życie. Wiąże się to z tym, że rozpoznania takiego samochodu muszą dokonywać przeszkolone osoby. Podczas takich działań zobowiązują się zachować maksymalne bezpieczeństwo. Materiały takie są niebezpieczne i w zależności od sposobu zapłonu mogą eksplodować w każdym momencie. Ładunki mogą zostać umieszczone w różny sposób i w różnorodnych miejscach np.: ładunek może zostać podpięty do kabli zapłonowych (uruchomienie silnika zainicjuje wybuch ładunku), umieszczony blisko silnika lub układu wydechowego (detonacja następuje na skutek wytwarzanej przez pojazd temperatury), umiejscowiony w luźnym miejscu w okolicach deski rozdzielczej, pod maską pojazdu, w siedzeniu (detonacja pod naciskiem), w drzwiach (detonacja na skutek otwarcia drzwi) albo w bagażniku¹². Tak naprawdę w każdym miejscu może znaleźć się ładunek, a jego detonacja może odbyć się drogą radiową. Zważając na to, należy do każdego pojazdu i każdego rozpoznania pod-

¹⁰ Ibidem, s. 138-140.

¹¹ J. Kaczyński, *Taktyka działań ochronnych ...*, op. cit., s.185-186.

¹² Cf. Ibidem, s. 195.

chodzić indywidualnie i nie poddawać się rutynie. Przystępując do tego typu czynności (przeszukania i rozpoznania) należy najpierw sprawdzić otoczenie pojazdu. „Podczas sprawdzania otoczenia samochodu członkowie ochrony osobistej szukają śladów, znaków manipulowania przy samochodzie lub przedmiotów niewiadomego pochodzenia”¹³. Zwraca się wówczas uwagę na ewentualne ślady jakie mógł zostawić potencjalny zamachowiec (np.: ślady butów, ślady opon, ślady ukazujące wchodzenie do samochodu itp.). Następnie dokonuje się oględzin samochodu zwracając uwagę m.in. na: odciski palców na karoserii czy widoczne ślady prób otwierania poszczególnych elementów samochodu. Należy również zwrócić uwagę na podwozie samochodu. Dogłębnie sprawdzając wszelkie odkryte części i innych, gdzie tylko istnieje taka możliwość. Sprawdzanie takie powinno dokonywać się bez dotykania pojazdu za pomocą lusterka inspekcyjnego. Gdy wszystko jest w porządku na tym etapie przystępuje się do sprawdzenia komory silnika oraz otwarcia drzwi. Nie odbywa się to szybko. Do otwarcia drzwi i maski dochodzi na odległość wykorzystując przy tym linkę. Pozwoli to na sprawdzenie czy otwarcie tych elementów nie doprowadzi do wybuchu. Po sprawdzeniu komory silnika oraz rozpoznaniu samochodu z zewnątrz, przechodzi się do przestrzeni pasażerskiej oraz bagażnika. Tu przeszkoleni agenci zaczynają od elementów obicia drzwi i mat podłogowych. Podczas każdej z wykonywanej czynności zwraca się uwagę na ślady czy doszło do naruszenie jakiegoś elementu przez osobę z zewnątrz. Kolejnym sprawdzanym elementem powinny być siedzenia, podłokietniki, schowki, obudowy świateł wewnętrznych, popielniczka z przodu i gdy samochód został wyposażony to i z tyłu. Elementy pojazdu nie są jednak wszystkim. W pojeździe zespół sprawdzający może także znaleźć jakieś nieznanne mu pakunki czy przedmioty. Wówczas traktują je oni jako potencjalny ładunek, który może wybuchnąć w każdej chwili. Przechodząc w tylną część samochodu przeszkoleni agenci sprawdzają bagażnik. Otwierany jest on podobnie jak drzwi i maska – na odległość. Po bezpiecznym otwarciu bagażnika należy sprawdzić całe jego wyposażenie wraz z matą podłogową oraz światłami. Cały proces trwa stosunkowo długo. Ma to jednak na celu zweryfikowanie bezpieczeństwa jakie samochód da VIP-owi. Jest to więc niezbędna czynność, która musi zostać przeprowadzona skrupulatnie i szczegółowo. Przeszukanie takie daje pewność, że wszystko jest w porządku. Jednak może się zdarzyć, że zostanie

¹³ K. Chmielarz, *BODYGUARD...*, op. cit., s. 237.

wykryty materiał wybuchowy. W takim wypadku należy zabezpieczyć samochód poprzez odgrodzenie go w bezpiecznej odległości oraz dopilnowanie by nikt się nie zbliżał do oznaczonego pojazdu. Przeszkolony zespół neutralizuje ładunek. Po usunięciu go z pojazdu kontynuuje się przeszukiwanie doprowadzając do jego końca. Prawidłowe rozpoznanie daje gwarancję, że pojazd VIP-a jest bezpieczny¹⁴. Kiedy jednak czas w życiu osoby ochranianej odgrywa bardzo ważną rolę wykorzystany może zostać inny sprawdzony już wcześniej pojazd o podobnej klasie i standardzie, a który wchodzi w skład kawalkady.

Podczas ochrony VIP-a używa się kilku samochodów. Najważniejszy jest ten, w którym podróżuje osoba ochraniana. Jest to pojazd główny. Prócz niego w szyku podczas przejazdu uczestniczą samochody ochrony oraz samochód zapasowy, który zazwyczaj spełnia rolę pojazdu ochrony. Pojazd główny jest w samym środku pierścienia zabezpieczającego. Stanowi bowiem centralny pierścień ochronny¹⁵. W samochodzie tym prócz VIP-a musi znaleźć się kierowca, a po jego prawej stronie, na miejscu pasażera zasiąść winien agent ochrony bezpośredniej. Obie te osoby są zobowiązane posiadać dużą wiedzę i doświadczenie związane z prowadzeniem pojazdu w sposób uwzględniający szyki ochronne. Dzięki takim umiejętnością w razie zagrożenia mogą oni w sposób skuteczny reagować. Do ochrony VIP-a za pomocą samochodu używa się pojazdów, które nie wyróżniają się znakami szczególnymi. Nie są w żaden sposób oznakowane. Pojazd taki musi być zamknięty, co zapewnia mu ochronę przed pociskami lub innymi przedmiotami zmierzającymi w jego stronę, zgodnie z normami wyznaczonymi przez producenta samochodu. Zasunięte szyby również dają dużą ochronę w szczególności jeżeli są przyciemnione. Wówczas nie widać kto, ani czy w ogóle ktoś siedzi w samochodzie. Identyfikacja celu zostaje utrudniona. Silniki pojazdów głównych wyposażone są w wysoko konne jednostki. Pozwala to na jak najszybszą ucieczkę podczas zaistnienia zagrożenia i wykonywania przez kierowcę szyków ochronnych w jak najkrótszym czasie. Wnętrze musi być przestronne i dawać swobodę nie tylko pasażerom, ale również kierowcy. Odpowiednia ilość miejsca pozwala mu na wykonywanie manewrów bez utrudnień. Z kolei hamulce tarczowe pozwolą na skuteczniejsze hamowanie. Ważne dla samochodu głównego jest również to aby był wyposażony w system, który sam pompuje koła. Gdy

¹⁴ J. Kaczyński, *Taktyka działań ochronnych ...*, op. cit., s. 195-197, 202-204, 208.

¹⁵ Cf. *Ibidem*, s. 96.

dojdzie do przebicia opony, a samochód znajdzie się pod ostrzałem należy ewakuować się z takiego miejsca. Opona bez powietrza utrudni tę możliwość, a dzięki takiemu systemowi będzie można odjechać. Ponadto, żeby wspomóc pracę kierowcy samochód powinien zostać wyposażony również w GPS¹⁶. Ułatwi mu to orientację w terenie, a osobą kierującym akcją pozwoli zlokalizować położenie pojazdu. Dobrze jest także, gdy fotel pasażera jest obrotowy. Dzięki temu podczas ostrzału agent ochrony bezpośredniej może w sposób szybki zasłonić VIP-a swoim ciałem. Z pojazdu powinna być dobra widoczność umożliwiająca obserwację, co dzieje się z każdej jego strony. Ponadto powinien on zostać wyposażony w sprzęt umożliwiający działania podczas ataku środkami silnie toksycznymi. Samochody takie należą do samochodów specjalistycznych. Nie posiadają one seryjnego wyposażenia, które można znaleźć w każdym z tego typu samochodów. Są one dodatkowo wyposażane w systemy specjalnych zabezpieczeń. W skład takich systemów zwiększających bezpieczeństwo w razie ataku mogą wchodzić np.: kulo odporne szyby, wzmocniona, cięższa konstrukcja, opancerzenie drzwi dachu i innych niezbędnych elementów¹⁷. Jak opisuje Jarosław Kaczyński „standardowe opancerzenie samochodu polega na umieszczeniu we wszystkich drzwiach, za oparciem siedzeń i na podłodze stalowych lub ceramicznych płyt zapewniających dodatkową ochronę kierowcy i osoby ochranianej. Płyty stalowe mają jednak wiele wad: przede wszystkim znacznie zwiększają ciężar pojazdu, co osłabia jego konstrukcję oraz utrudnia manewrowanie. Trzeba wówczas wzmocnić jednostkę napędową i zawieszenie samochodu, wzmacniając amortyzatory, resory, sprężyny i opony. [...] Optymalnym rozwiązaniem jest więc zamontowanie w drzwiach, dachu i w fotelu kierowcy płyt ceramicznych, które są lżejsze i nie zwiększają tak bardzo ciężaru pojazdu, a ponadto zatrzymują pociski o kalibrze 7,62 milimetra. Bezpieczeństwo zwiększają również szklane lub plastikowe szyby kulo odporne. Wzmocnienia konstrukcyjne samochodu montuje się w miejscach szczególnie narażonych na uderzenia, takich jak misa olejowa, zbiornik paliwa, zderzaki, chłodnica. Do tego celu używa się prętów stalowych, blach, kształtek i tym podobnych”¹⁸. Samochód główny w takim wyposażeniu i tak przystosowany daje dużo większą szansę na za-

¹⁶ GPS (ang. Global Positioning System) – system nawigacji satelitarnej <http://sjp.pwn.pl/so/GPS;4438487.html> (data dostępu: 31.05.2016 r.)

¹⁷ J. Kaczyński, *Taktyka działań ochronnych ...*, op. cit., s. 96-98.

¹⁸ Ibidem, s. 98-99.

pewnienie bezpieczeństwa VIP-owi w porównaniu ze zwykłym samochodem z salonu. Pojazd główny nie jest jednak wszystkim. Towarzyszą mu pojazdy ochrony oraz pojazd zapasowy.

Samochody, którymi porusza się dodatkowa ochrona stanowią swoistą barierę w przedostaniu się potencjalnych zamachowców do pojazdu głównego. Kierowca pojazdu ochrony musi mieć takie samo doświadczenie i wiedzę na temat pojazdów i zastosowania ich w ochronie jak i kierowca pojazdu VIP-a. W jego wnętrzu powinni się poruszać dwoje lub więcej agentów wykonujących działania ochronne. Natomiast sam pojazd ochrony winien znajdować się za pojazdem głównym. Podróżując za nim pozwala to kierowcy ochrony zabezpieczać i blokować ewentualne zagrożenie z tyłu, a gdy dojdzie do awarii pojazdu głównego zastępuje on jego rolę. Przechwytuje VIP-a i kontynuuje ochronę. Samochód ochrony jest wyposażony podobnie jak pojazd główny. Musi on mieć zbliżone osiągi jak pojazd VIP-a, aby nie odstawać od niego podczas ucieczki. Powinien być niemalże bezawaryjny i wyposażony w hamulce tarczowe dla lepszego panowania nad nim. Posiadać system łączności wykorzystywany do porozumiewania się z członkami zespołu oraz centralą. We wnętrzu pojazdu fotele obrotowe jak i w pojeździe głównym. Są one wskazane, gdyż ułatwiają i przyspieszają zmianę położenia w pojeździe. Czasami sekundy mogą zaważyć o czyimś życiu. Ponadto muszą się znajdować w ich wnętrzu maski gazowe odpowiadające ilości osób poruszających się nim. Gdy dojdzie do ataku środkami toksycznymi, nie można przerwać działań. Ochrona musi przebiegać cały czas. Pojazdy ochrony muszą również zostać wzmocnione, aby mogły towarzyszyć i ochraniać pojazd główny podczas całej jego drogi. Wzmocnienia pozwolą również ochronie taranować ewentualne blokady jakie zostaną stworzone przez napastników. Da to możliwość na przebicie się przez taką barierę z dużym prawdopodobieństwem, że pojazd taranujący po uderzeniu będzie mógł normalnie kontynuować ochronę w szyku samochodowym. Prócz pojazdu ochrony w kolumnie ochronnej powinien znajdować się pojazd zapasowy spełniający także funkcję eskortową¹⁹. W skład obsady tego pojazdu „wchodzi: kierowca i od 2 do 4 pracowników ochrony. Samochód ten jedzie za samochodem osoby ochraniaanej i jest wysunięty o pół szerokości auta w lewo. Takie jego usytuowanie umożliwia dobrą widoczność przed samochodem eskortowanym i zmusza nadjeżdżające pojazdy do „odbicia” w prawo, a wyprzedzające – do zataczania większego łuku”²⁰. Prócz funkcji

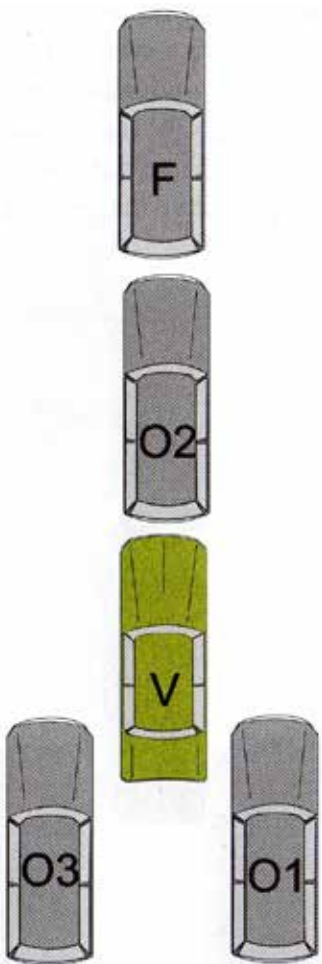
¹⁹ Cf. *Ibidem*, s. 101.

²⁰ J. Karabin, *Ochrona osób*, wyd. KARAT, Warszawa 2000, s. 67.

eskortowej, w razie potrzeby staje się on pojazdem zapasowym. Zastępuje inny pojazd w razie jego awarii lub gdy z przyczyn innych nie jest w stanie kontynuować przejazdu. Bardzo często się zdarza, że taki pojazd spełnia rolę pojazdu ochrony. Kiedy coś się stanie staje się on wówczas pojazdem zapasowym. Samochód zapasowy w razie awarii pojazdu głównego musi spełniać takie same standardy. Musi być równie dobrze wyposażony i wzmocniony. Przejmie on VIP-a i ma zagwarantować mu bezpieczeństwo. Dopuszczalne jest, aby jego minimalne standardy były na poziomie pojazdu ochrony. Jednak, aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo należy dostosować pojazd zapasowy do standardów pojazdu głównego²¹. Wszystkie te pojazdy poruszają się wspólnie. Przejazd dokonywany jest w różnych formacjach w ochronnej kolumnie samochodowej. Kolumna samochodów poruszająca się w umówionym szyku wraz z samochodem VIP-a stanowi swoistą jego osłonę. Jest to szyk poruszających się w ustalonej konfiguracji położenia i odległości między sobą pojazdów. Odpowiednio dobrana kolumna samochodów w stosunku do przewożonej osoby i aktualnie istniejącego zagrożenia pozawala na zapewnienie maksymalnego poziomu bezpieczeństwa. Szyki w takich formacjach mogą być różne. Uwarunkowane jest to od ilości wykorzystanych samochodów, a także od panującej sytuacji. Idąc od samego początku, gdzie zagrożenie bezpieczeństwa jest znikome, wykorzystuje się jeden pojazd. Jest nim samochód główny, we wnętrzu którego znajduje się VIP, kierowca oraz agent ochrony. Wykonywanie takiej ochrony odbywa się tylko, gdy niebezpieczeństwo oscyluje w granicach minimum. Nie jest to zalecana ochrona ze względu na to, że pojedynczy pojazd jest stosunkowo prostym celem. Takie sytuacje się jednak zdarzają. Najczęściej dochodzi do nich na trasach krótkich i wówczas ochrona podczas niebezpieczeństwa jest w zakresie kierowcy i agenta bezpośredniego. Dzięki wzmocnionemu samochodowi i dysponowanymi umiejętnościami są oni w stanie skutecznie odpierać ataki i prowadzić ucieczkę do miejsca bezpiecznego. Jednak koncentrując się na zagwarantowaniu bezpieczeństwa, z wykorzystaniem samochodów opancerzonych, należy rozpatrzyć sytuację, gdzie niebezpieczeństwo jest wysokie, a osoba ochraniana jest wysoka rangą. Należy wtedy dołożyć wszelkich starań i środków, aby zapewnić jej bezpieczeństwo. Nie jest to łatwe lecz w pełni wymagane, aby VIP był bezpieczny²². Przykładową ochroną w szyku z wykorzystaniem pojazdów opancerzonych można zobaczyć na rysunku (rys.1).

²¹ Cf. J. Kaczyński, *Taktyka działań ochronnych ...*, op. cit., s. 100-101.

²² Ibidem, s.101-102.



Legenda:

F- samochód poprzedzający

O1- samochód eskortujący

O2- samochód prowadzący

O3- samochód eskortujący

V- samochód główny (VIP)

Rys.1. Osłona dwoma samochodami eskortującymi oraz samochodami prowadzącym i poprzedzającym źródło: J. Kaczyński, *Taktyka działań ochronnych, Ochrona osób*, wyd. GWP, Gdańsk 2009, s. 106.

Jak można zauważyć kolumna ta składa się z pięciu pojazdów. W skład ten wchodzi pojazd główny (V), samochody eskortujące (O3,O1), samo-

chód prowadzący (O2) oraz pojazd poprzedzający (F). Każdy pojazd odpowiedzialny jest za swój sektor położenia i wykonywane zadania podczas przejazdu. Głównym, a przy tym priorytetowym zadaniem całej grupy jest zapewnienie bezpieczeństwa pojazdowi głównemu. Jednak każdy z pojazdów z osobna ma także swoje oddzielne zadania. Samochody eskortujące (O3, O1) znajdujące się na samym końcu kolumny zabezpieczają ją od tyłu. Samochód eskortujący powinien być wysunięty połową maski na wysokość tyłu samochodu głównego. Takie ustawienie jest najbardziej opcjonalne i nie pozwala nikomu wcisnąć się w kolumnę. Ich zadaniem jest uniemożliwienie innym pojazdom zbliżania się do pojazdu osoby ochranianej. Blokują one pojazdy wyprzedzające, takie które chcą się zrównać z kolumną czy dostać pomiędzy samochody tej kolumny. Ustawienie pojazdów w ten sposób wykorzystywane jest podczas dużego zagrożenia. Zabezpieczony zostaje wówczas dojazd do samochodu głównego z obu pasów ruchu. Ponadto w razie ataku nieprzyjaciela jeden z samochodów eskortujących w tej formacji może nawiązywać ogień z napastnikami. Skupiać w ten sposób uwagę na sobie, a odciągając od pojazdu głównego. Natomiast drugi pojazd eskortujący nadal zabezpiecza dostęp do kolumny od tyłu i nie pozwala się nikomu zbliżyć. Nie można jednak zapominać, że prowadzenie ognia z nieprzyjacielem nie sprawia, że przestaje wykonywać on swoje pierwotne zadania. Nadal blokuje i nie dopuszcza nikogo do pojazdu jednocześnie odpierając ataki i skupiając siłę ognia na swoim pojeździe. Dlatego ważne jest, aby samochód ochrony był równie należycie wzmocniony, a kierowca potrafił zareagować na zachowania innych agresywnie i stanowczo prowadząc taktyki defensywne i ofensywne. Mimo, że podczas przejazdu zobowiązany jest zachować bezpieczeństwo. Przed pojazdem VIP, porusza się pojazd prowadzący (O2). Jak sama nazwa wskazuje odpowiedzialny on jest za prowadzenie kolumny ochronnej. Ponadto będąc na przedzie kolumny jego zadaniem jest blokowanie pojazdów nadjeżdżających z przodu oraz wyznaczanie stałej i zmiennej prędkości dla kolumny. Kierowca tego pojazdu prowadzi ją przez cały czas przez co musi uprzedzać pozostałych członków odnośnie każdego manewru. Sygnalizuje on wszystko za pomocą kierunkowskazów. Ponadto jego zadaniem jest również zwracanie uwagi na płynność kolumny i zmiany prędkości jazdy. Nie mogą robić się luki między kolumną. Mogłoby to dać szansę do ataku z zewnątrz. Kolumna taka porusza się płynnie i ma kontakt łącznościowy. Jednak, aby zapewnić bezpieczeństwo na wyższym poziomie, pojazdowi prowadzącemu przewodzi pojazd poprzedzający (F). Jego zadania są jasno sprecyzowane. Podążając kilkanaście metrów przed cało-

ścią obserwuje otoczenie. Porusza się z niezmienną prędkością w stosunku do całej kolumny. W niektórych przypadkach odległość ta może być mierzona w wyprzedzeniu czasowym. W razie dostrzeżenia nieprawidłowości występujących na trasie przejazdu pojazd ten informuje resztę konwoju. Dzięki temu są oni przygotowani na ewentualne problemy lub zagrożenia²³. Mogło by się wydawać, że pięć pojazdów w kolumnie, wliczając w to pojazd VIP-a to dużo. Jednak niekiedy, gdy zagrożenie jest wysokie i wiąże się to z ochroną osoby wysoko postanowionej, kolumna ta zwiększa ilość uczestniczącej w niej pojazdów i ludzi.

W skład pełnej kolumny wchodzi:

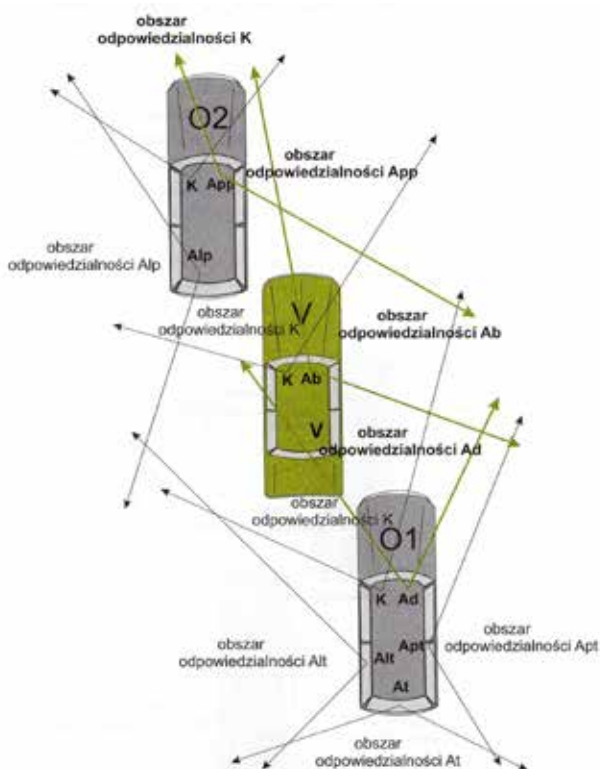
1. Pierwszy samochód poprzedzający – wyprzedza kolumnę o 2-5 minut, aby sprawdzić
2. warunki bezpieczeństwa i ruchu na trasie; powinno w nim jechać co najmniej dwóch agentów ochrony;
3. Drugi samochód poprzedzający – kontroluje ruch na trasie, dokonuje przeglądu trasy i miejsc przed przybyciem kolumny;
4. Samochód stanowiący ruchome stanowisko dowodzenia;
5. Samochód prowadzący;
6. Samochód główny;
7. Dwa samochody eskortujące;
8. Samochód wspierający – przewozi sekcję wsparcia taktycznego;
9. Karetka pogotowia;
10. Samochód zapasowy (rezerwowy) – na wypadek niesprawności lub niezdatności do użycia samochodu głównego;
11. Samochód personelu – przeznaczone do przewożenia doradców osoby ochranianej lub innych dygnitarzy;
12. Oznakowany samochód zamykający – zamyka kolumnę i kontroluje ruch z tyłu kolumny²⁴.

Kolumna samochodowa złożona w taki sposób, wykorzystując samochody opancerzone jest w stanie zagwarantować podwyższone bezpieczeństwo osoby przewożonej. Kolumna może zostać ponadto jeszcze uzupełniona o eskortę motocyklową co zwiększy jeszcze bardziej jej skuteczność. Maksymalizowanie bezpieczeństwa jest bardzo ważne. Im więcej pojazdów i ludzi tym poczucie bezpieczeństwa rośnie.

²³ Ibidem, s. 102-103, 105-107.

²⁴ Ibidem, s. 107.

**RYS.2. ROZMIESZCZENIE AGENTÓW – OSŁONA SAMOCHODAMI
ESKORTUJĄCYM I PROWADZĄCYM**



źródło: J. Kaczyński, *Taktyka działań ochronnych, Ochrona osób*, wyd. GWP, Gdańsk 2009, s. 110.

Legenda:

O2 – samochód prowadzący

V – samochód główny (VIP)

O1 – samochód eskortujący

K – Kierowca

App – Agent prawy przód

lp – Agent lewy przód

Ab – Agent bezpośredni

v – VIP

Ad – Agent dowodzący

Apt – Agent prawy tył

Alt – Agent lewy tył

At – Agent tył

Podczas całego przejazdu kolumny ochronnej zwraca się uwagę na wszystko, co dzieje się w jej otoczeniu. Cały czas od samego rozpoczęcia ochrony do jej zakończenia każdy z agentów ma wyznaczone zadania. W ich skład wchodzi między innymi odpowiedzialność za dany sektor. „Sektor obserwacji, to strefa bezpieczeństwa, która jest przydzielana każdemu pracownikowi ochrony oraz kierowcy. Odpowiedzialność za strefy musi być konsekwentnie przestrzegana [...]. Przy wyznaczaniu sektorów stosuje się metodę zegarową przyjmując, że kierunek jazdy znajduje się na godzinie dwunastej”²⁵. Odpowiedzialność ta odbywa się zarówno podczas przejazdu, jak i po opuszczeniu samochodu celem wypuszczenia VIP-a lub podczas wsiadania do pojazdu. Sektory odpowiedzialności wynoszą od 75% – 90%. Agent ochrony powinien mieć zawsze przypisany obszar obserwacji, za który jest odpowiedzialny. Natomiast po opuszczeniu pojazdu powinien mieć wyznaczone stałe miejsce zabezpieczenia pojazdu z VIP-em²⁶. Na rysunku (rys.2) opracowanym przez Jarosława Kaczyńskiego na podstawie jego doświadczenia życiowego doskonale można zauważyć jak wygląda odpowiedzialność poszczególnych członków ochrony z wykorzystaniem dwóch pojazdów.

Analizując powyższy rysunek (rys.2) można dostrzec bardzo ważną rzecz. Nie ma obszaru pozostawionego bez nadzoru. Każdy obszar jednego z agentów zazębia się z obszarem obserwacji drugiego agenta co sprawia, że wszystko na około jest pod stałą obserwacją. Pozwala to na wychwytywanie wszystkich nieprawidłowości i odstępstw od norm, które mogłyby zagrazić VIP-owi. Pod najmniejszym kątem patrzą kierowcy. Jest on zbliżony do około 90 stopni. Wynika to z tego, że prowadzą pojazd i muszą skupiać się na jeździe. Z kolei reszta agentów ochrony obserwuje swoje sektory pod kątem 120 stopni. Pozwala to na graniczne obserwowanie tego samego obszaru z innym agentem. Jak łatwo można dostrzec w pojeździe głównym (V) brak jest agenta siedzącego z tyłu. Dlatego obszar obserwacji agenta (Alp) z pojazdu prowadzącego zazębia się dopiero z obszarem obserwacji agenta (Alt) z pojazdu eskortującego. Obszar obserwacji zamykany jest przez agenta siedzącego w ostatnim pojeździe. Obserwuje on pojazdy jadące za konwojem. Obserwacja z samochodu opancerzonego jest bezpieczniejsza. Dzięki wykorzystaniu odpowiednich materiałów w ich budowie podczas obserwa-

²⁵ J. Karabin, *Ochrona osób*, wyd. KARAT, Warszawa 2000, s. 67-68.

²⁶ Cf. J. Kaczyński, *Taktyka działań ochronnych, Ochrona osób*, wyd. GWP, Gdańsk 2009, s.109.

cji przy zamkniętych drzwiach i oknach ich bezpieczeństwo jest na podwyższonym poziomie. Pojazdy chronią ich przed atakami z zewnątrz, pozwalając przy tym na wyszukiwanie napastnika nadal obserwując otoczenie bez ukrywania się przed nieskutecznymi atakami.

Jednak pojazdy nie są zawsze w ruchu. Kolumna ochronna nie porusza się bez ograniczeń czasowych. Po pewnym czasie (w zależności od trasy) całość konwoju dociera do miejsca docelowego. Dojeżdżając do celu zapewniają VIP-owi osłonę podczas wysiadania. Wówczas dochodzi do rozmieszczenia się agentów celem zabezpieczenia terenu, a w kolejnym etapie VIP opuszcza samochód. Całości procesu wsiadania i wysiadania towarzyszą odpowiednio rozmieszczeni agenci ochrony. Odpowiedzialni oni są za swoje sektory po wyjściu z samochodu. Obserwują otoczenie i sprawdzają czy nie istnieją przeciwwskazania, aby VIP mógł opuścić pojazd. Proces wsiadania i wysiadania jest dla zamachowców doskonałym momentem na atak. VIP wysiadając z samochodu traci osłonę jaką podczas przejazdu był opancerzony pojazd. Narażony wówczas jest na zagrożenie w stopniu większym niż podczas przejazdu. Jednak wyszkoleni pracownicy mają zapewnić mu ochronę i w tym zakresie. Gdy dochodzi do ataku, najczęściej VIP jest eskortowany z powrotem do samochodu i cała kolumna odjeżdża. Jednak nie zawsze jest to możliwe. Dlatego do czasu zaistnienia możliwości ewakuacji, samochody opancerzone mogą zostać użyte jako tarcza i umożliwić bezpieczne wejście do pojazdu. Kiedy w trakcie prowadzenia takich działań dojdzie do wymiany ognia i zabicia zamachowców, agenci ochrony nie ponoszą odpowiedzialności karnej z tego tytułu, ponieważ dopuszczają się oni obrony koniecznej. „Istotą tej instytucji jest zasada, że nie popełnia przestępstwa, kto w obronie koniecznej odpiera bezpośredni i równocześnie bezprawny zamach na jakiegokolwiek dobro chronione prawem”²⁷. Aby zminimalizować ryzyko zaistnienia takiego zamachu na osobę ochranianą należy trzymać się pewnych zasad. Jedną z naczelnych jest zachowanie spokoju. Jest to ciężkie, dlatego praca ta nie jest dla wszystkich. Cały zespół powinien poruszać się stosunkowo blisko siebie, aby zasłaniać VIP-a. Natomiast w czasie samego już zatrzymania pojazdy powinny stać blisko siebie i w miarę możliwości najbliższej wejścia do budynku. Muszą być też gotowe do nagłej ewakuacji. Kierowcy winni bacznie obserwować otoczenie i w razie ataku być przygotowani

²⁷ W. Kotowski, *Ochrona osób i mieni, poradnik pracownika ochrony*, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 2000, s. 86.

na działanie. Nie opuszczają oni pozycji za kierownicą. Samochód na biegu i z kołami ustawionymi do wyjazdu. Silnik cały czas włączony, a hamulec ręczny opuszczony. Kierowca cały czas gotowy do nagłego ruszenia trzymając pojazd poprzez wciśnięty hamulec nożny. Drzwi pojazdu głównego cały czas otwarte. Zamykane dopiero, gdy VIP znajdzie się w budynku. Wszystko po to, aby skrócić maksymalnie czas ewentualnej ewakuacji do minimum. Podczas wsiadania i wysiadania powinno się ponadto zawsze stosować metodę zwana „plecy pierwsze”. Wykorzystywana głównie do wsiadania. Pozwala ona w ten sposób na jak najdłuższe obserwowanie tego co dzieje się poza drzwiami samochodu i ewentualnie reagować na sytuacje jakie zaistnieją. Jak wszyscy znajdują się w samochodzie należy upewnić się, że drzwi są zaryglowane, a okna zasunięte. Wtedy można odjechać. Ważne z punktu bezpieczeństwa jest również to, aby przejście odbyło się stosunkowo szybko. Osobę chronioną dużo łatwiej zabezpieczyć w budynku czy samochodzie niż na otwartym terenie. W przypadku wysiadania VIP wychodzi z pojazdu ostatni. Natomiast przy wsiadaniu wchodzi pierwszy do samochodu. Wieloletnia praca z tą samą osobą pozwala na pełne przewidywanie zachowania VIP-a. Niezmiennosc zespołu również ma znaczenie. Nowy członek zespołu może nie zawsze w pełni pojąć zachowanie osoby ochranianej. Zespół, który wie jak w razie zagrożenia zachowa się VIP, wie również jakie środki będą odpowiednie do danej sytuacji. Wsiadanie i wysiadanie z pojazdu dzielone jest na dwie kategorie. Pierwsza z nich jest to forma klasyczna. Polega ona na tym, że VIP wysiadając z samochodu zmierza prosto do wejścia budynku. Nie musi ona obchodzić niepotrzebnie samochodu czy też przechodzić przez ruchliwą ulicę. Pozwala to na szybkie i mniej problemowe przemieszczanie się osoby ochranianej niżeli w drugiej formie jaką jest forma nieklasyczna. Forma nieklasyczna, jest formą gdzie VIP musi w celu przedostania się do punktu docelowego pokonać jakąś trudność. Mimo, iż będzie pod stałą ochroną, to na otwartym terenie jest bardziej narażony na niebezpieczeństwo. Ważne jest, aby przed przyjazdem na miejsce wiedzieć jakie jest rozmieszczenie wejść w budynku. Wtedy można ustalić, od której strony VIP będzie najbardziej bezpieczny²⁸. Pojazdy w tym aspekcie są bardzo ważne. Dają możliwość schronienia i zasłony, a ponadto szanse na szybką ewakuację z miejsca zagrożenia.

²⁸ P. Consterdine, *Poradnik współczesnego bodyguarda...*, op. cit., s. 151-153.

Zagrożenia bezpieczeństwa przyjmujące formę zamachów pojawiały się, pojawiają się i należy spodziewać się, że będą pojawiać się nadal. Jednak można przeciwdziałać im, minimalizując tym samym negatywne skutki, jakie mogą stworzyć. Dobierając odpowiedni sprzęt, rozwijający się z postępowaniem cywilizacyjnym, wyszkolonych pracowników ochrony, a także odpowiednio wyposażone i wzmocnione pojazdy, można zwiększyć poczucie bezpieczeństwa VIP-a. Wszystkie te czynniki mogą przyczynić się w czasie ataku do uratowania bezcennego ludzkiego życia.

Na świecie istnieją niezliczone ilości formacji ochronnych zajmujących się ochroną osób. Stale się rozwijają i dążą do jak najbardziej efektywnego wykonywania swoich codziennych zawodowych czynności. Nie jest to wcale zadanie proste. Praca tego typu jest specyficzna i wymaga specjalnych predyspozycji w sytuacjach granicznych i ponadprzeciętnego poświęcenia od agenta ochrony. Rozmyślając nad przekazem jaki autor zawarł w tej pracy dochodzi się do wniosku, że „bycie agentem ochrony to znalezienie się w odpowiedniej chwili między tym, kogo się ochrania, a zagrożeniem. Poświęcenie życia dla drugiej osoby, to nie tyle kwestia filozofii czy nastawienia psychicznego, co odpowiedniego treningu. W wojsku żołnierz, który usłyszy strzał, natychmiast pada na ziemię, natomiast w ochronie osobistej jest dokładnie na odwrót. Agent ochrony stoi wyprostowany, by zasłonić osobę, którą chroni. [Profesjonalnie działający], dobry agent przez cały czas musi bardzo uważnie obserwować otoczenie podmiotu bezpieczeństwa, który jest przezeń chroniony. Należy obserwować tłum, rozumieć niewerbalne zachowanie ludzi, umieć zapobiec zagrożeniu, jeszcze zanim nadejdzie i rozwinie się w sposób trudny do opanowania. [W przypadku], gdy nastąpi atak, agent ochrony staje się żywą tarczą [postawioną] między osobą ochranianą a lecącymi pociskami”²⁹.

Należy jednak podkreślić, że współczesne pojazdy opancerzone znacznie ułatwiają w te czynności. Dzięki ich zastosowaniu cały zespół ochrony wraz z VIP-em znajdują się w hermetycznym obiekcie jakim jest samochód. Pojazd specjalny chroni przed pociskami i wykorzystany w odpowiedni sposób zapewnia możliwość szybkiej, a przy tym bezpiecznej ewakuacji z miejsca zagrożenia. Siedzący za kierownicą agent ochrony, będąc odpowiednio wyszkolonym jest w stanie ewakuować chronione osoby i zachować przy życiu cały zespół i klienta.

²⁹ J. Kaczyński, *Taktyka działań ochronnych ...*, op. cit., s. 318.

BIBLIOGRAFIA

1. Chmielarz K., *Bodyguard*, Wyd. Skorpion, Tarnów 1999.
2. Consterdine P., *Poradnik współczesnego bodyguarda. Nowoczesna ochrona*, wyd. Bellona, Warszawa 2009.
3. Kaczyński J., *Taktyka działań ochronnych, Ochrona osób*, wyd. GWP, Gdańsk 2009.
4. Karabin J., *Ochrona osób*, wyd. KARAT, Warszawa 2000.
5. Korzeniowski L.F., *Podstawy nauk o bezpieczeństwie, zarządzanie bezpieczeństwem*, wyd. Difin, Warszawa 2012.
6. Kotowski W., *Ochrona osób i mieni, poradnik pracownika ochrony*, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 2000.