

Królewskie Siły Powietrzne Jordanii – przygotowani do walki



MARCO DIJKSHOORN
PATRICK ROEGIES

„Będziemy z nimi walczyć do ostatniego naboju”

W dniu 24 grudnia 2014 roku informacje o RJAF pojawiły się na pierwszych stronach gazet, kapitan Maaz al-Kassasbeh został zestrzelony podczas operacji lotniczego uderzenia na siły ISIS w pobliżu Rakki w Syrii. Jego zadanie było częścią wysiłku koalicji przeciwko Daesh (nazwa obecnie powszechnie wykorzystywana dla ISIS), który został nazwany Operation Inherent Resolve (OIR), która rozpoczęła się w dniu 15 października 2014 r. Kilka dni po katastrofie ISIS pokazało film propagandowy on-line

przedstawiający brutalną egzekucję kapitana al-Kasasbeh. To, co nastąpiło, drastycznie zmieniło sposób, w jaki Jordania będzie toczyć wojnę przeciw Daesh. Kiedy zdecydowaliśmy się pomścić barbarzyńską egzekucję naszego pilota, wysłaliśmy po dwadzieścia samolotów przez trzy kolejne dni, począwszy od dnia 4 lutego 2015 roku. W tym czasie zrzucaliśmy zarówno bomby odłamkowe, jak i bomby naprowadzane laserowo. Raport oceny szkód zademonstrował, że osiągnęliśmy trafienia w każdy pojedynczy cel – mówi wyraźnie podekscytowany Aljbour.

Największym sukcesem było wysokie morale pilotów. Kiedy nasz pilot został schwytny, odwiedziłem naszą bazę [Azraq] i każdy z lotników aż prosił się, by latać i być gotowy wyruszyć w każdej chwili do walki z tymi

ludźmi [Daesh]. Ani jeden pilot, niezależnie od jego doświadczenia lub jego rangi, nie odmawiał wykonywania swoich zadań.

Wszyscy naciskali na mnie codziennie by wysłać ich na misje. Naszym głównym celem jest przestrzeń nad Syrią i Irakiem, ponieważ głęboko wierzymy, że tam znajduje się zagrożenie. Dla nas, dla regionu i dla społeczności międzynarodowej. Ludzie ci [Daesh] będą przez nas zwalczani do samego końca, aż nie zostaną pokonani. Będą na naszych celownikach tak długo, jak będzie trzeba, będziemy z nimi walczyć do ostatniej kropli paliwa i do ostatniego naboju.

Jak dotąd wykonując zadania przeciw Daesh, lotnicy spędzili w powietrzu 1100 godzin. Obecnie codziennie wysyłana jest jedna złożona z dwóch samolotów misja.



Jordania – kraj wciśnięty pomiędzy Irak na północnym wschodzie, Arabię Saudyjską na wschodzie, Izrael na zachodzie oraz Syrię na północy, jest także w związku z tym zagrożony przez tzw. państwo islamskie, które pustoszy znaczne połacie Iraku i Syrii. Jest to dostateczny powód dla RJAF do kolejnych inwestycji, zarówno w ludzi, jak i w sprzęt. Inwestycji, które spowodowały, że siły powietrzne znajdują się na etapie gwałtownego rozwoju. Najwyższa pora przyjrzeć się im bliżej, co niniejszym czynią Marco Dijkshoorn i Patrick Roegies. W przeprowadzonym na wyłączność wywiadzie z dowódcą RJAF, generałem brygady Mansourem S. Aljobourem, głównymi omawianymi zagadnieniami jest bieżący rozwój jordańskiego lotnictwa oraz walka z ISIS.



Obszarem działań RJAF jest Syria i Irak, przy czym Jordania jest jedynym krajem arabskim mogącym wykonywać loty bojowe nad Irakiem. Nie ma tam żadnych ograniczeń, chociaż USA wykreśliły linie podziału pomiędzy Area of Operations (AOP). Air Tasking Orders (ATO – rozkazy zadań lotniczych) są wydawane przez Combined Air and Space Operations Center (COAC) w Al Udeid w Katarze, gdzie przebywa oficer łącznikowy RJAF, który pośredniczy między CAOC a Centrum Operacji Lotniczych w Jordanii. Samoloty RJAF operują głównie w rejonie Rakki w środkowej Syrii oraz Deir-ez-Zzor na wschodzie kraju. Są to silne ośrodki Daesh, które znajdują się na liście głównych celów. *Jest to jedna z najbardziej wymagających kampanii lotniczych w dziejach – mówi Aljoubour – w związku z dużymi odległościami do pokonania oraz ścisłymi ograniczeniami w celu nie powodowania dodatkowych szkód, długo krążymy nad celami zanim zostaną zaatakowane.*

Lotnictwo frontowe

W skład RJAF wchodzi obecnie 43 maszyny F-16AM/BM, które wkrótce uzupełnione zostaną przez 15 dodatkowych F-16 z Królewskich Holenderskich Sił Powietrznych (RNLAf). Przed dostawą do Jordanii zostaną one zmodyfikowane w ramach programu Mid-Life Update (MLU), a który składa się Operational Flight Program (OFP w wersji 6.5), czyli najnowocześniejszego oprogramowania dostępnego w Europie. W ramach pierwotnej umowy Kongres USA zaaprobował dostawę OFP w wersji 5.0. W związku z problemami z instalacją tej wersji w holenderskich samolotach, w Kongresie trwa teraz procedura udzielenia zgody na dostawę wersji 6.5. Dostawy samolotów planowane są pomiędzy końcem roku 2015 a początkiem 2017. Wówczas RJAF planuje odsprzedaż niektórych z posiadanych dotąd samolotów. Zainteresowanie maszynami wyraził Pakistan, jeden z krajów europejskich oraz trzeci nieznaną potencjalny kontrahent. Odsprzedane zostaną zapewne pochodzące z US Na-

Struktura RJAF w grudniu 2015 roku	
Baza OJAM ("Sweet Home") – King Abdullah – Amman-Marka	
3. eskadra	M28 (1), C-130H (4), C-130E (6), C295 (2)
7. eskadra	AS332M-1 (10)
8. eskadra	UH-1H (~4), S-70A/UH-60A (16)
14. eskadra	EC635T1 (~8)
15. eskadra	Ce208B-ISR (6, będą przeniesione do KA2)
25. eskadra	AT-802 (2, będą przeniesione KA2)
EMS	AW139 (2)
Eskadra Królewska	AW139 (1), S-70A-11 (~5)
Skrzydło Bezpieczeństwa Publicznego	EC635T2i (4)
Baza OJKA King Abdullah II (KA2)	
10. eskadra	AH-1F (~18)
12. eskadra	AH-1F (~18)
Skrzydło ISR Prince Hussein II	
9. eskadra	BSL Falco (4), BSL S-100 Camcopter (10)
25. eskadra	AT-802 (4 + 4)
SOCOM – Prince Hashim Bin Abdullah II Royal Aviation Brigade (część Wojsk Lądowych)	
28. eskadra	MD530F (8)
30. eskadra	UH-60L (8)
31. eskadra	An-32B (1, spisany ze stanu, na sprzedaż)
32. eskadra	AC235 (2), AC295 (2)
Baza OJMF („Bright Star”) King Hussein Air College – Mafrak	
4. eskadra	T-67M-260 (16)
5. eskadra	R44 (8)
11. eskadra	C101CC (~10), PC-9M (9, zamówione)
Kurs pilotów-instruktorów	AS350B3 (6), T-67M-260 (8)
Baza OJMS („Salt Pan”) Shaheed Muwaffaq Al-Salti – al-Azraq	
1. eskadra	F-16AM/BM (~15)
2. eskadra	F-16BM (~15, zadania OCU)
6. eskadra	F-16AM/BM (~15)
Baza OJHF („Swan Lake”) – Prince Hassan – H5	
17. eskadra	Hawk Mk.63 (13)
Baza OJHR Rweished – H4	
10/12. eskadra (część)	AH-15 Cobra (~6)
15. eskadra (część)	Ce208B-ISR (~1)
Baza OJKF („Moon Light”) King Feisal bin Abdul Aziz – Al Dzafr	
Baza zapasowa. Nie stacjonują tam obecnie żadne samoloty. Jedna eskadra F-16 została przesunięta stąd do Azraq, skąd prowadzi działania przeciw Daesh.	

tional Guard samoloty w wersji Peace Falcon II, które dostarczane były Jordanii od 2003 roku. W międzyczasie rozpocznie się modyfikacja do standardu MLU 6.5 posiadanych obecnie F-16AM/BM pochodzących z Belgii oraz z zasobów RNLAf. *Podpisaliśmy także list intencyjny dotyczący zakupu bomb JDAM oraz 15 zasobników Sniper, które znacznie zwiększą możliwości naszych samolotów – mówi generał Aljoubour.*

Siły specjalne

Królewska Brygada Powietrzna Księcia Haszema Bin Abdullaha II, stacjonująca na terenie bazy lotniczej Króla Abdullaha II (KA2), jest częścią Królewskich Wojsk Łą-

dowych Jordanii, ma bardzo ścisłe związki z RJAF. Personel naziemny pochodzi z RJAF, a piloci szkoleni są w Koleżu Lotniczym Króla Husseina. Należące do niej maszyny MD53 oraz MH-60L Black Hawk, a także „latające baterie artyleryjskie” AC235 używane są przez trzy eskadry, które zajmują osobną platformę startową, położoną blisko wieży kontrolnej, z której rozpościera się widok na całą bazę KA2.

Nowy „zły dzieciak” w okolicy, czyli air tractor

W celu wsparcia RJAF w działaniach przeciw Daesh rząd Zjednoczonych Emiratów Arabskich przy wsparciu USA dostarczył Jordanii





sześć turbośmigłowych lekkich samolotów szturmowych IOMAX AT802. Miało to miejsce w roku 2013. Wchodzą one w skład 25. eskadry, której maszyny stacjonują w bazach KA2 oraz Amman-Marka. Docelowo mają one być skoncentrowane w KA2, gdy tylko znajdzie się dla nich miejsce w bazie.

Mamy sześć samolotów Air Tractor Block 1 i otrzymamy jeszcze kolejne cztery. Zostaną one zmodyfikowane do standardu Block 3, analogicznie do IOMAX Archangel (maszyna oparta na płatowcu Thrush S2R-660). Cztery niedostarczone jeszcze maszyny są nadal w USA, ale spodziewamy się ich w czerwcu 2016 roku. Pierwotnie miały być one przekazane nieodpłatnie przez ZEA Jemenowi, lecz wobec niestabilnej sytuacji w tym kraju zostaną one dostarczone Jordanii. Dwie maszyny były widziane w Waco w Teksasie z białym „Spraylat” na kadłubie i noszące jeszcze jemeńskie znaki rozpoznawcze. Po rocznej służbie w Jordanii te cztery maszyny zostaną także zmodyfikowane do standardu Block 3. Trwa właśnie proces instalacji wieżyczki z czujnikami L3 Wescam MX15Di i wówczas samoloty będą mogły wystrzeliwać ppk Hellfire oraz kierowane laserowo bomby GBU-58 Paveway oraz GBU-12 Paveway II.



Środki bezzałogowe

Obecnie RJAF posiada 10 BSL Schiebel Camcopter S-100 (dostarczono 12, dwa zostały utracone) oraz cztery Finnmeccanica Falco, natomiast nowe BSL tej serii – Falco EVO są obecnie testowane. RJAF wspólnie z Włoskimi Siłami Powietrznymi prowadzą teraz dwustronny projekt, którego celem jest wprowadzenie do jordańskiej służby uzbrojonych BSL Falco EVO. Raporty o zadanych w wyniku misji RJAF stratach są obecnie dostarczane za pośrednictwem środków Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (ISR – maszyny wywiadowczo-obszerniczo-rozpoznawcze) będących w dyspozycji sił koalicji. *Jordania poszukuje własnych*

środków ISR, których rola ma być jednak podwójna, zarówno wywiadowcza, jak i bojowa. Zainteresowani jesteśmy każdym BSL mającym obydwie te zdolności. Złożyliśmy zapytanie w sprawie Predatorów, lecz wątpię, by USA zdecydowały się na przekazanie tej technologii do Jordanii. Wyraziły one chęć eksportu Predatorów XP jako maszyn rozpoznawczych, lecz my chcemy otrzymać środki posiadające także zdolności uderzeniowe. Niedawno RJAF otrzymały uzbrojone BSL CASC Rainbow (Cai Hong = CH) CH48, które wchodzi do służby od stycznia 2016 roku. Mają one możliwość naprowadzania przez satelitę, a więc z miejsca odległego o tysiące kilometrów. W sierpniu 2015 roku





media izraelskie podały, że Izrael dostarczy Jordanii 12 BSL Heron TB oraz Skylark. Nie jest jednak pewne, czy kontrakt ten zostanie zrealizowany.

Siły szybkiego reagowania

Obecnie głównym zadaniem skrzydła śmigłowcowego stacjonującego w Amman-Marka jest transport taktyczny oraz VIP. Sytuacja ta ma ulec zmianie w przyszłości w związku z utworzeniem Sił Szybkiego Reagowania. Planuje się w tym celu zakup 24 śmigłowców Black Hawk. Dotychczas zamówiono 16, a pierwsze dostawy miały miejsce niedawno. *Black Hawki znajdują się już na naszym wyposażeniu i mamy z nimi dobre doświadczenia. Maszyny te będą także używane do kontroli naszych granic, a nasze siły specjalne są już mocno zaangażowane w tworzenie Sił Szybkiego Reagowania.* Nowe Black Hawki będą prawdopodobnie wyposażone w ten sam zestaw sensorów, co posiadane dotąd UH-60L współpracujące z Dowództwem Operacji Specjalnych (SOCOM), a wchodzące w skład skrzydła stacjonującego w Amman-Marka. Będą one zastępowały niewielką pozostałą liczbę maszyn UH-1H oraz EC635, wchodzących w skład eskadr 8. i 14, które zostaną roz-





wiązane. EC635 nie cieszą się dobrą opinią w RJAF i zostaną one sprzedane, jak tylko pojawi się nabywca.

Śmigłowiec szturmowy

Na przestrzeni lat Jordania otrzymała znaczną ilość śmigłowców Cobra. Pierwsze z nich to 24 AH-1S Stage 3 (zmodernizowane), wyprodukowane dla armii amerykańskiej i opatrzone numerami z roku budżetowego 1982. Te standardowe AH-1 zostały następnie oznaczone AH-1F i były przekazywane Jordanii począwszy od roku 1985. Zostały one następnie uzupełnione o kolejne 18 maszyn (w dwóch transzach po 9) w ramach Military Assistance Program, a dostarczano je od roku 2001. Kolejne 16 byłych izraelskich AH-1E/F zostało wyremontowanych i przekazanych Jordanii w roku 2014 przy akceptacji USA. Przynajmniej 8 AH-1F zostało przekazanych Pakistanowi w 2013 roku. *Mamy obecnie 36 maszyn tego typu. Nawiązaliśmy kontakt z Science and Engineering Services (SES) z Huntsville w Alabamie w celu ich modernizacji. Śmigłowce są wyposażane w „glass cockpit”, a dzięki modernizacji będą miały możliwość wyrzucania ppk Hellfire oraz innych pocisków kierowanych. Pierwszych dwóch zmodyfikowanych ma-*





szyn oczekujemy w czerwcu/lipcu 2016 roku. Obecnie w USA znajduje się 6 śmigłowców. Obecna wersja śmigłowców może wystrzeliwać ppk BGM-71A TOW, a także rakiety niekierowane kal. 70 mm. Z przodu kadłuba znajduje się stanowisko dla 20 mm działka M197 Gatling.

Dowodzenie i kontrola

Jordańskie wyposażenie związane z ochroną granic czyni z tego kraju jednego z najsilniejszych pod tym względem graczy na Bliskim Wschodzie. Jordańczycy posiadają w tym celu zbiór rozmaitych statków powietrznych, na który składają się: sześć

maszyn Cessna C208B-ISR Grand Caravan C3ISR (Command, Control, Communications, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance), samoloty AT-802, śmigłowce Cobra, dwie „latające baterie artyleryjskie” Airbus AC235 oraz dwa BSL S-100 Camcopter. Cessny prowadzą pełnowymiarową ochronę obszarów granicznych. W pobliżu granicy z Irakiem w bazie Rweished AB (H4) znajduje się na stałe jeden samolot Ce208B-ISR oraz 6 śmigłowców AH-1F Cobra. W odniesieniu do zagadnień dowodzenia i kontroli, dotychczas pracowaliśmy w standardzie C2, który jednak podnieśliśmy do C3I (Command, Control, Communications and Intelligence), więc mamy w tej chwili bardzo dobrą świadomość sytuacyjną – dodaje generał Aljoubour. System C3ISR jest zintegrowany z systemami plot Hawk oraz samolotami AC235. F-16 pracują w standardzie Link 16 i wszystko to razem zapewnia RJAF w pełni zintegrowany system obrony powietrznej. Zakupiono dwa samoloty CASA 295 a pomiędzy Airbusem, a jeszcze jedną firmą trwa rywalizacja o zdobycie kontraktu na modernizację





samolotów AC295. Jeden z nich znajduje się obecnie w Arabii Saudyjskiej, uczestnicząc w misjach nad Jemenem, w których jak dotąd sprawdza się doskonale. *Był to bardzo udany projekt i zachęcamy inne państwa, by do nas dołączyły lub nas naśladowały.* Do działań nad Jemenem skierowano także cztery F-16. AC235 spełnia rolę maszyny bliskiego wsparcia. *Pomimo skierowania sił powietrznych do walk na Jemenem priorytetem pozostaje dla nas Syria i walka przeciwko ISIS – mówi Aljoubour.*

Flota transportowa

W marcu 2016 roku RJAF zamierza wziąć udział w przetargu na samoloty C-130J z zasobów RAF. Niemniej wydany w ubiegłym roku dokument pod nazwą National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review proponuje zatrzymać w linii posiadaną flotę Herculesów C4 i C5. Badana jest zasadność modernizacji posiadanych C-130H oraz C-130E. Alternatywą ma być zakup maszyn eksbrytyjskich. Dla realizacji strategicznych zadań transportowych RJAF

dysponuje dwoma samolotami Iliuszyn Ił-76MF, które mogą przewozić ładunek do 60 ton każdy.

Uniwersyteckie szkolenie lotników

1 grudnia ubiegłego roku Koledż Lotniczy Króla Husseina (KHAC) w Mafrak otrzymał status „Uniwersytetu Lotniczego”. Uczelnia będzie mogła kształcić także specjalistów z zakresu kontroli ruchu powietrznego, nawigacji czy meteorologii. W ramach uczelni działają trzy eskadry szkolne oraz kurs pi-





lotów-instruktorów. Zapytany, jak przedstawia się perspektywa następnych dziesięciu lat dla RJAF, generał odpowiada: *Wszystko zaczyna się od zasobów ludzkich, nasi żołnierze muszą być gotowi na wszystko, co czeka ich w przyszłości. Pierwszą zmianą, którą wprowadziłem, było szkolenie. Otrzymamy 9 maszyn Pilatus PC-9M, kontrakt jest już podpisany, a szwajcarskie samoloty zastąpią maszyny CASA 101.* Od roku 1987 CASA-y

wykorzystywane są przez 11. eskadrę w charakterze maszyn szkolenia zaawansowanego.

Szkolenie podstawowe odbywa się obecnie na samolotach Slingsby T-67M-260 Firefly, których 16 dostarczanych było od 2002 roku. Będą one uzupełnione w tym roku przez pochodzące z zasobów RAF (Defence Elementary Flying Training School – DEFTS) kolejne T-67M-260. Maszyny Firefly nadal noszą brytyjską cywilną rejestrację „G-...”

i są używane wyłącznie na kursie pilotów-instruktorów. Jest to rozwiązanie tymczasowe do chwili otrzymania nowych samolotów szkolenia podstawowego. *Jesteśmy w trakcie zakupu nowych maszyn szkolenia podstawowego* – mówi generał Aljobour. Jedną z branych pod uwagę maszyn był Grob 109TP, ale za wcześnie jeszcze na podjęcie decyzji, bo także pozostali konkurencji powinni mieć szansę zaprezentowania swojej



oferty. Wycofaliśmy śmigłowce Hughes, ponieważ zarówno H500D jak i H500D były już przestarzałe. Zastąpiliśmy je maszynami Robinson R44 Raven II. Używa ich 5. eskadra jako śmigłowców szkolenia podstawowego. Śmigłowce te osiągnęły pełną gotowość operacyjną w kwietniu 2015 roku, a zastąpiły one H500 pod koniec roku 2014. W skład 5. eskadry wchodziły także maszyny AS350B3 Squirrel, lecz obecnie wykorzystywane są jedynie podczas kursów pilotów-instruktorów. Maszyn H500 zostały wystawione na sprzedaż i oczekują na nabywcę w hangarze w Mafrak.

Żegnaj F-5 – witaj Hawk

W roli samolotu Lead-in Fighter Trainer (LIFT) używano maszyn F-5, które jednak zostały w zeszłym roku, a część z nich zostanie odsprzedana do Tactical Air Support „TacAir” z Reno w Nevadzie. Planowano ich przekazanie na koniec 2015 tego roku. Zatrzymujemy dwa samoloty F-5 jako swego rodzaju pamiątkę. Nie będą jednak już brały udziału w aktywnych operacjach – stwierdza generał Aljoubour. Następcami wycofanych maszyn będą pozyskane z Dowództwa Sił Powietrznych Zjednoczonych Emiratów Arabskich samoloty BAE Hawk Mk.63 w liczbie 13 sztuk. RJAF zamierza zakupić kolejne maszyny tego typu w przyszłości, co pozwoli na wyposażenie więcej niż jednej eskadry dla szkolenia poprzedzającego przejście pilotów na F-16. W planach jest wyposażenie Hawków w nowocześniejszą awionikę, zwiększając ich przydatność jako maszyn LIFT przed siedzeniem za sterami F-16.





Niesustanny rozwój – uczestnictwo w „Red Flag”

Są umiejętności, które można doskonalić tylko podczas takich ćwiczeń. Dostaliśmy na nie zaproszenie, które zostało przez nas przyjęte – mówi Aljobour. RJAF uczestniczył w ćwiczeniach Red Flag 15-4, wystawiając cztery samoloty F-16AM i jeden F-16BM. W drodze do bazy Nellis w Nevadzie jordańskie samoloty odbyły tankowania w powietrzu z samolotów izraelskich. Po powrocie nasi piloci byli bardzo zadowoleni z doświadczeń nabytych podczas RF. Umiejętności jakie zyskali pozostaną z nimi na długo. Uczestnicy ćwiczeń Red Flag twierdzą, że scenariusze, które były rozgrywane, pasowały dokładnie do zagrożeń, przed którymi stoi Jordania. Ćwiczenia Red Flag znajdują się wysoko na liście priorytetów naczelnego dowództwa i RJAF będzie chciał wziąć udział w tegorocznej edycji. Jeśli okaże się to niemożliwe, na pewno w roku 2017 – dodaje Aljobour z entuzjazmem. Piloci RJAF ciągle zwiększają swoje umiejętności, a RJAF uczestniczy w programach wymiany z najbliższymi sojusznikami – USA, Pakistanem, Turcją i Wielką Brytanią, w których jordańscy piloci uczestniczą na podstawie porozumień dwustronnych.

RJAF to relatywnie niewielkie, lecz bardzo efektywne lotnictwo wojskowe, jego piloci prezentują wszechstronność i wytrwałość. Wyposażeni w doskonałe centrum szkolenia, jakim jest Uniwersytet Lotniczy, adepci lotnictwa otrzymują bardzo dobre podstawy funkcjonowania w nowoczesnej, sprawnej strukturze. Pomimo czynnika, który mógłby obniżyć morale w postaci publicznej egzekucji kolegi pilota, stało się dokładnie odwrotnie – lotnicy są jeszcze bardziej zmotywowani, by zwalczać przeciwnika. Dowodem na wszechstronność jest wprowadzenie do służby w ostatnich latach nowych typów maszyn. Te, które się nie sprawdziły, zostają zastępowane przez lepsze maszyny. Jak długo walka przeciw ISIS nie jest zakończona, Jordania, z racji położenia geograficznego, będzie państwem frontowym. Z wsparcie zaprzyjaźnionych arabskich nie arabskich państw regionu pozostanie silnym elementem koalicji, posiadającym wyjątkowe zdolności wspierania międzynarodowych wysiłków w walce z Daesh.

AUTORZY PRAGNĄ PODZIĘKOWAĆ BIURU PRASOWEMU RJAF, WSZYSTKIM OFICEROM, Z KTÓRYMI TAK OTWARCIE ROZMAWIALIŚMY, W SZCZEGÓLNOŚCI GENERALOWI BRIGADY MANSOUROWI S. ALJOBOUROWI ZA PRZYJĘCIE, OTWARTOŚĆ I GOŚCINNOŚĆ PODCZAS NASZEJ WIZYTY.