



S/3423

# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

AON Warszawa. 4932/97

Ppłk dypl. Andrzej JANICKI  
Mjr dypl. nawig. Jacek NOWAK  
Kpt. dypl. nawig. Eugeniusz CIESŁAK

## DOWODZENIE LOTNICTWEM SIŁ LĄDOWYCH WEDŁUG POGLĄDÓW NATO



49844

WARSZAWA

1997

# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

---

WYDZIAŁ WOJSK LOTNICZYCH I OBRONY POWIETRZNEJ  
KATEDRA WOJSK LOTNICZYCH

AON wewn. 4932/97



**Pplk dypl. Andrzej JANICKI**

**Mjr dypl. nawig. Jacek NOWAK**

**Kpt. dypl. nawig. Eugeniusz CIEŚLAK**

## DOWODZENIE LOTNICTWEM SIŁ LĄDOWYCH WEDŁUG POGLĄDÓW NATO

## Wstęp

Obraz współczesnego pola walki jest uwarunkowany rozwojem teorii sztuki wojennej oraz idącymi w ślad za nim zmianami w funkcjonowaniu tak całych sił zbrojnych, jak i poszczególnych ich komponentów. Zmiany te dotyczą zarówno tworzenia nowych pojęć z zakresu prowadzenia walki zbrojnej, jak i budowania nowych struktur wykonawczych dla osiągnięcia jej celów.

Jednym z najistotniejszych przykładów ilustrujących opisywane przemiany, zachodzące na przestrzeni ostatnich lat, jest niewątpliwie szerokie zastosowanie pojęcia „powietrzno - lądowego” wymiaru działań bojowych, które oznacza prowadzenie walki z przeciwnikiem powietrznym i naziemnym, realizowane przez siły i środki powietrzne oraz prowadzenie walki z przeciwnikiem powietrznym przez siły i środki naziemne.<sup>1</sup> Do działań prowadzonych w wymiarze powietrzno - lądowym zaliczane się także: przerzut drogą powietrzną naziemnych sił i środków walki oraz realizacja przedsięwzięć z zakresu dowodzenia, wsparcia i zabezpieczenia działań bojowych.

Lotnictwo wojsk lądowych stanowi integralną część wojsk lądowych, w skład której wchodzi siły i środki zdolne do działań w „trzecim wymiarze” i nazywane są siłami i środkami (lub elementami) powietrznymi. Tak więc, najogólniej ujmując, w skład wojsk lądowych wchodzi: siły i środki (elementy) naziemne oraz siły i środki (elementy) powietrzne.

Perspektywiczne kierunki rozwoju sił zbrojnych zakładają coraz większe nasycenie wojsk lądowych siłami i środkami powietrznymi, aż do utworzenia wojsk powietrzno-mechanizowanych oraz przeniesienie ciężaru działań bojowych w wymiar powietrzno - lądowy (50 - 70% zadań będzie realizowane w powietrzu i z powietrza).<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Koziej S., Teoria sztuki wojennej, Warszawa 1993 r.

<sup>2</sup> Koziej S., Teoria sztuki wojennej, Warszawa 1993 r.

Zmiany w teorii sztuki wojennej znajdowały i znajdują swoje odzwierciedlenie w funkcjonowaniu Sił Zbrojnych RP. Powodują one wpisywanie w codzienną działalność poszczególnych rodzajów sił zbrojnych i wojsk zupełnie nowych treści, wymuszają przewartościowanie podstawowych pojęć, metod i sposobów działania.

Jednym z rodzajów wojsk podlegających niewątpliwie największej ewolucji w trakcie tych zmian, jest lotnictwo wojsk lądowych (LWL).

W 1993 roku rozpoczęto tworzenie 25 Dywizji Kawalerii Powietrznej, posiadającej w swoim składzie organiczne jednostki śmigłowcowe, a 1995 roku 49 i 56 pułki śmigłowców bojowych zostały wyłączone ze składu Sił Powietrznych i weszły w skład wojsk lądowych, jako organiczne elementy ich struktury. Z tą chwilą można mówić o pojawieniu się w Siłach Zbrojnych RP nowego jakościowo rodzaju wojsk, którego możliwości oddziaływania na współczesnym polu walki niepomierne wzrosły.

W ślad za utworzeniem nowego rodzaju wojsk pojawiło się pytanie: jak nim dowodzić? W jaki sposób zapewnić efektywne kierowanie i jak w pełni wykorzystać wszystkie możliwości wynikające z użycia LWL? Pytanie jest istotne ze względu na to, iż Siły Zbrojne RP nie posiadają doświadczeń w dowodzeniu LWL jako organicznym elementem struktury wojsk lądowych. Dotychczas funkcjonujące rozwiązanie polegające na podporządkowaniu LWL wraz z jego własnym systemem dowodzenia wojskom lądowym na czas prowadzenia działań bojowych straciło rację bytu z chwilą zmiany doktryny militarnej oraz następującej w ślad za tym reorganizacji sił zbrojnych.

Stąd też właściwym wydaje się podjęcie próby znalezienia odpowiedzi na postawione wyżej pytanie poprzez ocenę rozwiązań stosowanych w siłach zbrojnych innych państw. Poznanie sposobów dowodzenia LWL stosowanych w innych państwach wydaje się być jednym z najszybszych i najbardziej efektywnych sposobów gromadzenia wiedzy dotyczącej opisywanej problematyki.

Uwzględniając uwarunkowania polityki bezpieczeństwa narodowego i dążenia naczelnych władz państwowych do włączenia Polski w zachodnioeuropejskie

struktury polityczne, gospodarcze oraz militarne, oczywistą jawi się konieczność dostosowania Sił Zbrojnych RP do wymagań, jakie muszą spełniać sojusznicze siły zbrojne NATO.

Oczywistym więc jest, iż poszukiwanie odpowiedzi na pytanie, jak dowodzić LWL w Siłach Zbrojnych RP, powinno być realizowane poprzez poznanie zasad dowodzenia lotnictwem sił lądowych (LSL) NATO pod kątem możliwości ich zastosowania przez własne siły zbrojne.

Celem niniejszego opracowania jest zaprezentowanie poglądów NATO dotyczących dowodzenia LSL w sojuszniczych siłach zbrojnych Paktu Północnoatlantyckiego: filozofii, ogólnych zasad, struktury LSL, realizacji procesu dowodzenia w działaniach bojowych wielonarodowych sił zbrojnych oraz niektórych szczegółowych ustaleń standaryzacyjnych, istotnych dla prowadzenia takich działań.

Badania były prowadzone w obszarze literatury dotyczącej dowodzenia LSL w wybranych armiach państw NATO, opracowań i dokumentów normatywnych regulujących problematykę wykorzystania LSL w sojuszniczych siłach zbrojnych Paktu Północnoatlantyckiego, opracowań wniosków z ćwiczeń dowódczo - sztabowych przeprowadzonych w ostatnich latach. Ponadto wykorzystane były osobiste doświadczenia wielu oficerów zajmujących się opisywaną problematyką, w tym oficerów różnych szczebli dowodzenia LWL SZ RP, kadry dydaktycznej Wydziału WLOP oraz Wydziału Wojsk Lądowych AON, a także oficerów SZ państw NATO (Niemiec, USA, Danii).

Opracowanie zostało ujęte w dwóch częściach, tworzących kolejne rozdziały. Część pierwsza zawiera treści dotyczące filozofii wykorzystania LSL w NATO, struktury organizacyjnej, na przykładzie LSL w Siłach Lądowych USA i RFN oraz ogólne uwarunkowania i zasady dowodzenia tym lotnictwem według poglądów obowiązujących w NATO.

Treścią drugiego rozdziału są najważniejsze problemy dowodzenia LSL w trakcie jego wykorzystania w działaniach bojowych. Rozdział obejmuje trzy podstawowe dziedziny: działania przeciwpancerne, powietrznoszurmowe oraz transport po-

wietrzny. Wybór tych właśnie obszarów działalności LSL został podyktowany faktem, iż są one uznane za zasadnicze, a ponadto do ich prowadzenia niezbędne jest (według poglądów NATO) wszechstronne zabezpieczenie, które obejmuje niemal wszystkie pozostałe sposoby działań LSL.

Problematyka poruszona w opracowaniu stanowi zaledwie małą część obszaru, który powinien być nadal badany, a wnioski z tych badań powinny znaleźć szerokie zastosowanie w funkcjonowaniu LWL. Tym bardziej, iż rola i znaczenie LWL na polu walki będą wzrastać wraz z rozwojem techniki lotniczej oraz sztuki wojennej.

Skrypt przeznaczony jest dla studentów kursów dyplomowych i podyplomowych Akademii Obrony Narodowej.

## 1. OGÓLNE ZASADY DOWODZENIA LOTNICTWEM SIŁ LĄDOWYCH

### 1.1. Przeznaczenie, zadania, struktura organizacyjna lotnictwa sił lądowych wybranych państw NATO

Według poglądów specjalistów NATO, przez pojęcie lotnictwo sił lądowych (LSL) należy rozumieć związki taktyczne, oddziały i pododdziały śmigłowców różnego przeznaczenia (jak również innych statków powietrznych) wraz z ich organicznym zabezpieczeniem, wchodzące w skład związków operacyjnych i taktycznych sił lądowych lub powietrznomanewrowych. LSL stanowi „powietrzny element” tych sił.<sup>3</sup>

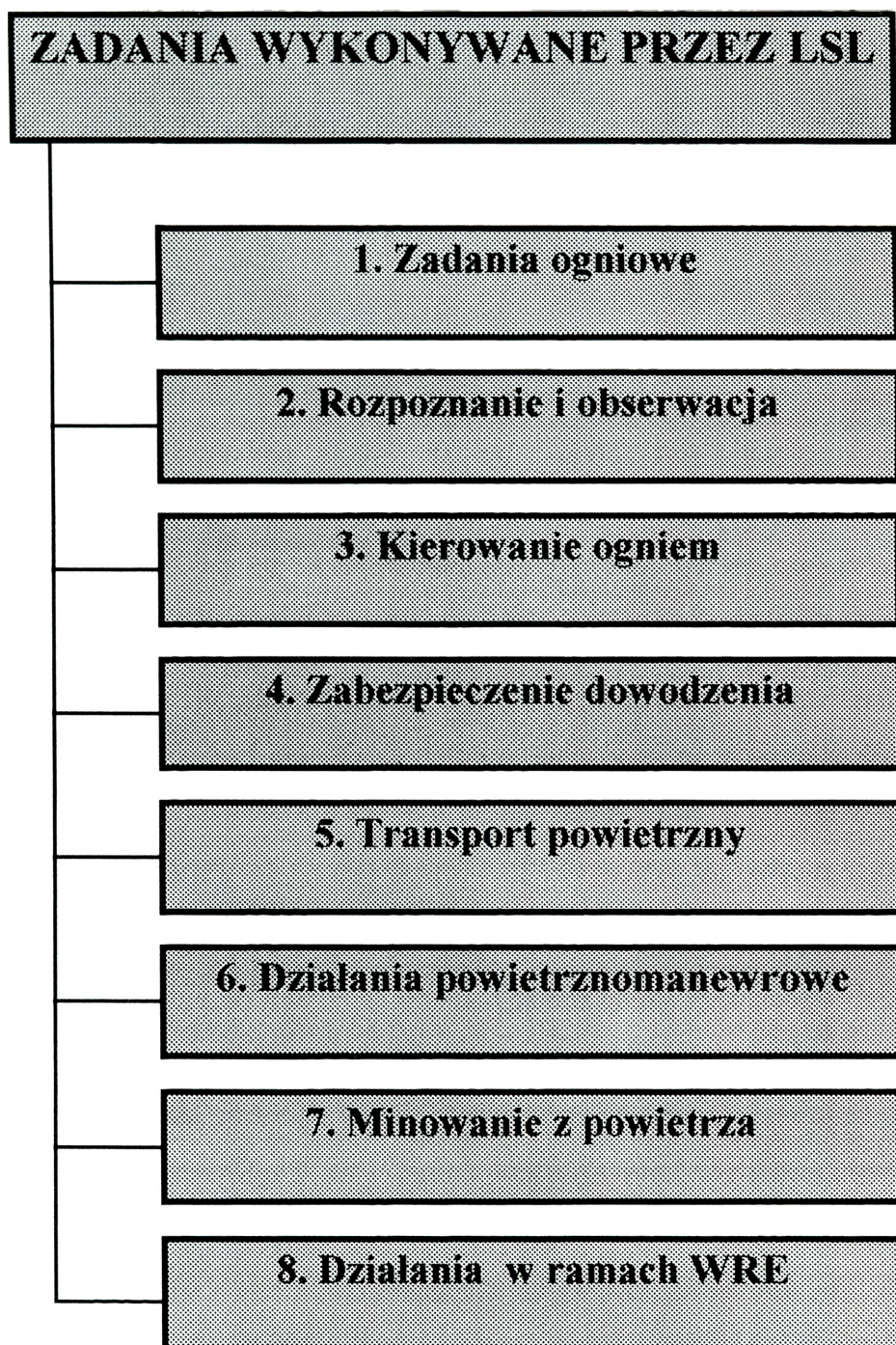
Podstawowym przeznaczeniem LSL jest wspieranie elementów naziemnych sił lądowych w trakcie prowadzenia wspólnych działań bojowych, w sposób umożliwiający osiągnięcie założonych celów działań lub realizację postawionych zadań. Ponadto lotnictwo sił lądowych jest przeznaczone do wsparcia działań innych rodzajów wojsk lub sił zbrojnych (np. sił powietrznych).<sup>4</sup>

Zadania wykonywane przez LSL wynikają z jego przeznaczenia oraz możliwości prowadzenia działań przez śmigłowce. Zakres zadań wykonywanych przez LSL jest bowiem uzależniony od możliwości, jakie posiadają śmigłowce wchodzące w skład poszczególnych kontyngentów narodowych. Zaprezentowany podział ma charakter ogólny, bowiem wraz z wprowadzeniem nowych, udoskonalonych generacji śmigłowców, zakładane jest wyznaczenie im wielorakich ról i wykonywanie przez nie różnorodnych zadań. Tym niemniej, obowiązujący podział zadań wykonywanych przez LSL odzwierciedla do pewnego stopnia rolę, jaką ma ono do odegrania we wspólnych działaniach.

---

<sup>3</sup> AAP-6, NATO Glossary of Terms and Definitions, STANAG 3680.

<sup>4</sup> AAP-6, NATO Glossary of Terms and Definitions, STANAG 3680.



Rys: Zadania wykonywane przez LSL.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> A1, Use of Helicopters in Land Operations, STANAG 2999.

**Wykonywanie zadań ogniowych** przez LSL (oryg. Armed Actions) jest rozumiane, jako użycie uzbrojonych śmigłowców zapewniających szybkie - nieograniczone warunkami terenowymi - wzmocnienie potencjału rażenia ogniowego wykorzystywanego w walce. Za najistotniejszą cechą wykonywania zadań ogniowych przez LSL uważana jest możliwość wykorzystania uzbrojenia pokładowego śmigłowców z maksymalnego zasięgu jego użycia, przekraczającego zasięg naziemnych środków ogniowych. Cecha ta wynika z braku wspomnianych wyżej ograniczeń terenowych, jak wzniesienia terenowe, obszary zalesione itp.

**Realizacja zadań rozpoznawczych** polega na zdobywaniu i przekazywaniu przez załogi śmigłowców potrzebnych informacji. Zakres gromadzonych informacji nie jest ograniczony tylko do działań przeciwnika lecz obejmuje określone obszary zainteresowania dowódców. Najczęściej stosowane rodzaje rozpoznania to:

- rozpoznanie wzrokowe prowadzone po określonej trasie lotu;
- rozpoznanie wzrokowe określonych stref lub obszarów;
- rozpoznanie fotograficzne;
- pomiary skażeń promieniotwórczych.

Dodatkowo LSL prowadzi rozpoznanie stanowisk ogniowych przeciwnika na polu walki, tras lotów śmigłowców przeciwnika, obszarów ostrzału artyleryjskiego itp.

Cechą charakterystyczną rozpoznania prowadzonego przez LSL jest to, iż z reguły nie jest ono połączone ze zwalczaniem celów wykrytych przez załogi śmigłowców. Tym niemniej, jeżeli sytuacja taktyczna tego wymaga, załogi uzbrojonych śmigłowców rozpoznawczych mogą wykonywać samodzielne poszukiwanie i zwalczanie celów.

**Wykonywanie zadań obserwacyjnych** przez LSL ma zwykle na celu utrzymanie kontroli nad określonymi obszarami w celu wykrycia, śledzenia i informowania o ruchach, ilości sił oraz kierunkach podejścia przeciwnika. Zaletą wykorzystania śmigłowców obserwacyjnych jest to, iż mogą one kontrolować obszary niedo-

stępne dla wojsk lądowych. Istnieje również pojęcie zaawansowanych zadań obserwacyjnych (oryg. Advanced Observation Tasks), które są realizowane w celu określenia obiektów rażenia dla jednostek sił lądowych oraz jednostek LSL wykonujących zadania ogniowe, jak również dla gromadzenia danych niezbędnych do prowadzenia działań innych rodzajów wojsk i sił zbrojnych.

**Kierowanie ogniem** przez załogi śmigłowców LSL obejmuje zarówno kierowanie ogniem artylerii i wojsk raketowych, jak i kierowanie ogniem samolotów wykonujących zadania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego. Odbywa się ono na ustalonych, jednolitych zasadach obowiązujących naziemne i powietrzne elementy kierowania wsparciem ogniowym. Za charakterystyczną cechę użycia śmigłowców w realizacji tego typu zadań, uznawane jest zwiększenie mobilności oraz powiększony (w stosunku do naziemnych elementów kierowania wsparciem ogniowym) obszar obserwacji. Istotna rola jest także przypisywana kierowaniu wsparciem ogniowym realizowanym przez inne komponenty LSL, na przykład śmigłowce przeciwpancerne. Kierowaniu wsparciem ogniowym jest generalnie przypisywana bardzo duża rola, a wykorzystanie śmigłowców do realizacji tego typu zadań jest zalecane w jak najszerszym zakresie.

Ocenia się, że realizacja procesu dowodzenia będzie dużo sprawniejsza, gdy dowódcy i ich sztaby będą mieli zapewnioną możliwość szybkiego przemieszczania się. Celem użycia śmigłowców w realizacji **zadań zabezpieczenia dowodzenia** jest zapewnienie wysokiego poziomu mobilności organów dowodzenia wojskami. Ponadto musi być zagwarantowane nieprzerwane sprawowanie dowodzenia przez dowódcę znajdującego się na pokładzie śmigłowca, poprzez możliwość wykorzystania pokładowych środków łączności. Część śmigłowców, wyposażona w dodatkowe radiostacje i systemy przekazywania informacji, może być wykorzystana jako powietrzne punkty dowodzenia. Ponadto śmigłowce z powodzeniem mogą w krótkim czasie dostarczyć rozkazy oraz wszystkie niezbędne informacje, których dystrybucja za pomocą innych środków jest niemożliwa. Ma to istotne znaczenie w sytuacji, gdy występują ograniczenia w wykorzystywaniu łączności radiowej lub nastąpiła

utrata łączności z podległymi wojskami. Śmigłowce LSL mogą także być wykorzystywane do kierowania ruchem w przestrzeni powietrznej.

Wykonywanie **zadań transportu powietrznego** obejmuje szeroki zakres wykorzystania śmigłowców transportowych. Począwszy od pełnego ich udziału w operacjach aeromobilnych, na pojedynczych wylotach skończywszy. Zadania transportowe są wykonywane zarówno dla potrzeb taktycznych (bojowych), jak i pomocniczych - administracyjnych. Generalny podział zadań w ramach transportu powietrznego przedstawia się następująco:

- transport drogą powietrzną wojsk wraz z ich sprzętem i uzbrojeniem;
- ewakuacja rannych i porażonych;
- przewozy ładunków (tak na pokładzie śmigłowców, jak i podwieszanych na zewnętrznie).

Podstawowa koncepcja **działań powietrznomanewrowych** zakłada użycie śmigłowców w celu zwiększenia mobilności naziemnych elementów sił lądowych. Dzięki zastosowaniu działań aeromobilnych dowódcy uzyskują możliwość szybkiego reagowania w całym obszarze ich sektorów działań bojowych. Charakterystyczne właściwości tych działań umożliwiają uzyskanie inicjatywy i taktycznej swobody w ich prowadzeniu. Za podstawowy sposób prowadzenia działań powietrznomanewrowych są uznawane działania powietrznoszurmowe.

Śmigłowce LSL mogą także być użyte do **stawiania zapór minowych**, szczególnie w terenie niedostępnym dla innych środków minujących. Minowanie z powietrza jest uznawane za szczególnie korzystne w aspekcie szybkości i elastyczności prowadzenia działań bojowych przez siły lądowe.

Wykonywanie **zadań w ramach WRE** polega na tym, że część śmigłowców wyposażona w specjalistyczną aparaturę może wykonywać zadania na korzyść sił lądowych jak również zabezpieczać działania innych grup LSL, a także działania innych rodzajów wojsk. Ponadto każdy śmigłowiec może posiadać na swoim wypo-

sażeniu urządzenia służące do samoobrony przed oddziaływaniem radioelektronicznym przeciwnika, co w znaczący sposób wpłynie na jego żywotność.

Zakres zadań wykonywanych przez LSL NATO ma charakter ogólny i (w porównaniu z LWL SZ RP) nie uwzględnia niektórych specyficznych zadań wykonywanych przez śmigłowce. Dla przykładu, prezentowane powyżej zadania nie zawierają rozpoznania skażeń chemicznych czy też stawiania zasłon dymnych. Tym niemniej zaprezentowany podział zadań wykonywanych przez LSL NATO ilustruje miejsce i rolę, jaką mają do spełnienia śmigłowce w działaniach sił lądowych. Należy przy tym uwzględnić fakt, iż w większości przypadków zadania będą wykonywane kompleksowo. Przykładem mogą być działania powietrznomanewrowe, które będą w praktyce zawierać w sobie wszystkie typowe zadania wykonywane przez śmigłowce w działaniach bojowych, a znaczenie każdego z nich dla uzyskania powodzenia będzie jednakowo ważne.

Struktura organizacyjna LSL w siłach zbrojnych NATO nie jest jednolita. Wynika ona bowiem z uwarunkowań funkcjonowania narodowych sił zbrojnych państw członkowskich paktu: liczebności sił zbrojnych, miejsca i roli LSL określonej przez narodowe doktryny militarne, możliwości finansowych każdego z krajów oraz wielu innych czynników. Tym niemniej ogólne zasady organizacji LSL państw NATO<sup>6</sup> zakładają istnienie jednostek lotniczych stanowiących organiczny element sił lądowych i dowodzonych przez dowódcę tych sił, posiadającego zakres kompetencji do dowodzenia nimi, zależny od szczebla dowodzenia. Problem kompetencji dowodzenia będzie szerzej wyjaśniony w dalszej części rozdziału.

Dla zilustrowania struktury organizacyjnej LSL użyte zostały dwa przykłady. Przykład Lotnictwa Sił Lądowych USA może być traktowany jako przykład modelowego, najbardziej zaawansowanego zastosowania śmigłowców w działaniach bojowych sił lądowych oraz przykład zastosowania powietrzno-lądowego wymiaru działań bojowych w najszerszym, spośród krajów należących do NATO, zakresie.

---

<sup>6</sup> Określone w dokumencie ATP-49 A, (STANAG 2999).

Doświadczenia zdobyte w wojnie z Irakiem zaowocowały zmianami w strukturach LSL USA. Główny wysiłek skierowano na zwiększenie możliwości wykonywania zadań przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów utrzymania tych sił.

3 lutego 1993 r. zatwierdzono Inicjatywę Restrukturyzacji Lotnictwa Sił Lądowych USA (Aviation Restructure Initiative - ARI)<sup>7</sup>. Jej realizacja pozwolić ma na osiągnięcie zakładanych celów, a mianowicie: zwiększenie możliwości bojowych LSL; redukcję wymagań logistycznych; obniżenie kosztów utrzymania LSL; wycofanie przestarzałego sprzętu.

Cele te mają być osiągnięte w ramach limitu personelu i obecnych planów modernizacji sprzętu lotniczego. Konwersja struktur do standardu określonego przez ARI ma nastąpić w większości jednostek między rokiem finansowym 1995 (FY 1995) a 1998 (FY 1998). Jednostki rezerwowe powinny zakończyć restrukturyzację do roku 2000<sup>8</sup>. Zakładana jest struktura przejściowa, która prawdopodobnie obowiązywać będzie dłużej niż przewidywano ze względu na opóźnienia w realizacji programu RAH-66<sup>9</sup>.

Ideą restrukturyzacji w oddziałach i pododdziałach lotnictwa sił lądowych jest:

- utworzenie jednolitych pod względem sprzętu pododdziałów;
- zastąpienie śmigłowców UH-1 i OH-58A/C zmodernizowanym śmigłowcem;
- zwiększenie personelu logistycznego w pododdziałach lotniczych do 100% potrzeb określonych przez kryteria potrzeb alokacji stanu osobowego ;
- zwiększenie załóg śmigłowców UH-60 o jednego członka - pomocnika dowódcy załogi (assistant crewchief);

---

<sup>7</sup> McMahon M., Aviation Restructure Initiative - corps aviation brigade, theater aviation, US Army Aviation Digest, March / April 1994 r.

<sup>8</sup> Robinson D., Army Aviation and future operations, Army Aviation, August / September 1993 r.

<sup>9</sup> RAH-66 Comanche jest zwycięzcą programu lekkiego śmigłowca rozpoznawczo - uderzeniowego i eskortowego LHX (light helicopter experimental).

- zwiększenie obsady etatowej sztabów w celu zapewnienia ciągłości prowadzenia działań przez 24 godziny na dobę i rozszerzenie dowodzenia.

Zmiany ukierunkowane są na zachowanie i rozszerzenie możliwości bojowych przy jednoczesnym eliminowaniu niepotrzebnych dowództw i struktur. Docelowe struktury organizacyjne przewidziane przez ARI nie zostały jeszcze osiągnięte. W 1996 roku istniały dwa rodzaje struktur w LSL USA, a mianowicie:

- struktury typu AOE wzór 1985 (Army of Excellence - armia doskonałości);
- struktury okresu przejściowego (INTERIM).

Lotnictwo Sił Lądowych USA obejmuje trzy rodzaje jednostek<sup>10</sup>: podporządkowania dywizyjnego, korpuśnego i centralnego (theater).

W jednostkach dywizyjnych śmigłowce wielozadaniowe zostały przeniesione z batalionu śmigłowców szturmowych do dywizyjnego batalionu lotniczego ogólnego wsparcia. Śmigłowce rozpoznawcze zastąpione zostały uderzeniowymi w okresie przejściowym (docelowo RAH-66). Struktura AOE przewidywała w batalionie śmigłowców szturmowych 34 - 37 śmigłowców trzech typów (AH-64 lub AH-1, OH-58, UH-60). ARI wprowadza standard 24 śmigłowców jednego typu (AH-64 - w dywizjach ciężkich, OH-58D lub AH-1 w dywizjach lekkich), w tym 9 do rozpoznania i 15 szturmowych w okresie przejściowym. Docelowym rozwiązaniem będzie zastąpienie śmigłowców do rozpoznania wyspecjalizowanym RAH-66 w dywizjach ciężkich i całkowite zastąpienie dotychczasowego wyposażenia przez wyżej wymienione śmigłowce w batalionie śmigłowców szturmowych w dywizjach lekkich.

Dywizjony kawalerii powietrznej ( w literaturze polskiej określane jako bataliony rozpoznawcze) do niedawna posiadały po dwie kompanie kawalerii powietrznej i kompanię dowodzenia - łącznie 21 śmigłowców trzech typów (12 OH-58A/C, 8 AH-1, UH-1 lub UH-60). Przejściowa struktura przewiduje 16 śmigłowców jednego

---

<sup>10</sup> Robinson J.D., The next forty years, Army Aviation, December 31, 1993 r.

typu (OH-58D lub AH-1). Docelowo dywizjon ma posiadać dwie kompanie po 12 śmigłowców, łącznie 24 śmigłowce RAH-66.

Śmigłowce wielozadaniowe zgrupowane są w batalionach lotniczych ogólnego wsparcia. W dywizjach ciężkich - trzy kompanie UH-60 po 8 śmigłowców, łącznie 24 śmigłowce.

Dywizje lekkie mają mieć batalion szturmowy w składzie 30 UH-60 (dwie kompanie po 15 śmigłowców) i lotniczą kompanię dowodzenia (8 śmigłowców UH-60).

Niewątpliwą nowością jest utworzenie dywizyjnego lotniczego batalionu wsparcia logistycznego w dywizjach ciężkich w celu zabezpieczenia działań brygady lotnictwa.

Zmiany w strukturach na szczeblu korpusu obejmują połączenie w jedną brygadę wszystkich śmigłowców szturmowych i wielozadaniowych pozostających w podporządkowaniu korpusnym. Brygada Lotnicza Korpusu Sił Lądowych<sup>11</sup> składać się będzie z dowództwa brygady lotniczej korpusu i podległych mu: pułku szturmowego oraz grupy lotniczej, co obrazuje rys. 2.

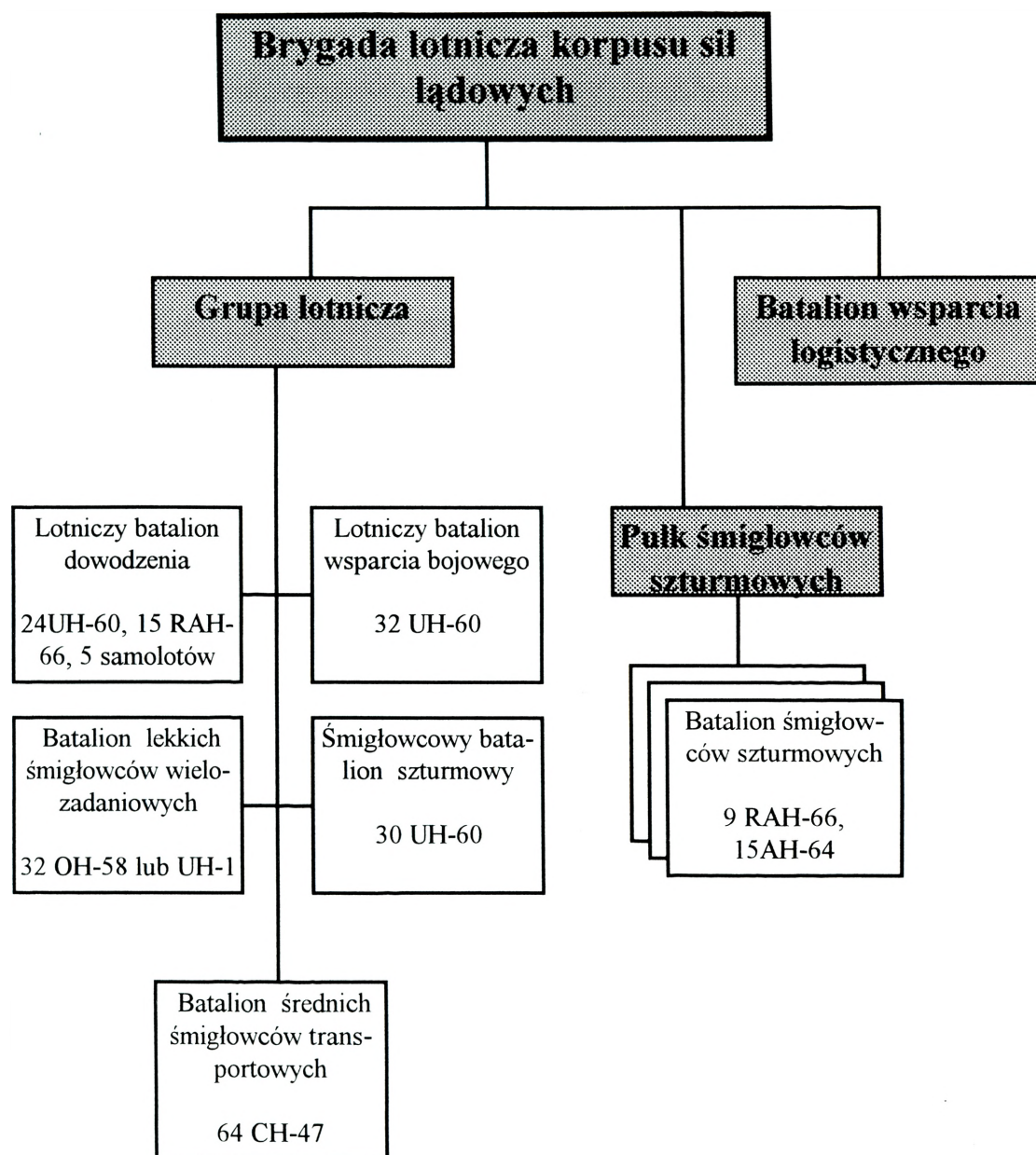
W wyniku inicjatywy restrukturyzacyjnej wyraźnie poszerza się zakres zadań stawianych tym dowództwom. Dowództwo brygady w składzie 97 osób (zwiększone o 16 w stosunku do struktury AOE) ma zapewnić zdolność do kierowania działaniami przez całą dobę, jak również organizować kontrolę i kierowanie ruchem w przestrzeni powietrznej korpusu (Army Airspace Command and Control A<sup>2</sup> C<sup>2</sup>).

Dowództwa pułku szturmowego i grupy lotniczej również zostały wzmocnione. Ideą restrukturyzacji było zapewnienie zdolności kierowania działaniami przez całą dobę, prowadzenia operacji logistycznych bez wzmocnienia personelem z podle-

---

<sup>11</sup> McMahon M., Aviation Restructure Initiative - corps aviation brigade, theater aviation, US Army Aviation Digest, March / April 1994 r.

głych jednostek<sup>12</sup>. W skład pułku szturmowego wchodzić będą trzy bataliony śmigłowców szturmowych o strukturach przejściowych i docelowych, jak w dywizjach ciężkich.



Rys.2. Planowana struktura brygady lotniczej korpusu US Army (wg ARI).

<sup>12</sup> Robinson J.D., Aviation Restructure Initiative (ARI): aviation in our future, Army Aviation, November 30, 1993 r.

W skład grupy lotniczej wchodzić będą natomiast:

- lotniczy batalion dowodzenia;
- lotniczy batalion wsparcia bojowego;
- batalion lekkich śmigłowców wielozadaniowych;
- korpuśny batalion szturmowy;
- batalion śmigłowców średnich.

Brygada posiada również batalion wsparcia logistycznego, podobny do występującego w brygadach lotniczych dywizji ciężkich.

Lotniczy batalion dowodzenia w dotychczasowych strukturach posiadał 5 samolotów w kompanii dowodzenia, dwie kompanie dowodzenia po 15 śmigłowców UH-1 lub UH-60 i kompanię rozpoznawczą wykrywania celów z 15 OH-58 oraz kompanię utrzymania sprzętu lotniczego. W okresie przejściowym i docelowo powstaną trzy kompanie dowodzenia po 8 UH-60. Kompania rozpoznawcza ma otrzymać w przyszłości 15 śmigłowców RAH-66.

Lotniczy batalion wsparcia bojowego docelowo i w okresie przejściowym ma posiadać 32 śmigłowce UH-60 w czterech kompaniach po 8.

Korpuśny batalion szturmowy nie zmienia struktur, zostaje jednak wzmocniony o 75 żołnierzy.

Batalion lekkich śmigłowców wielozadaniowych składający się z 4 kompanii po 8 śmigłowców UH-1 lub OH-58 przeznaczony jest do transportu dowódców i sztabów. Docelowy typ śmigłowca nie został określony.

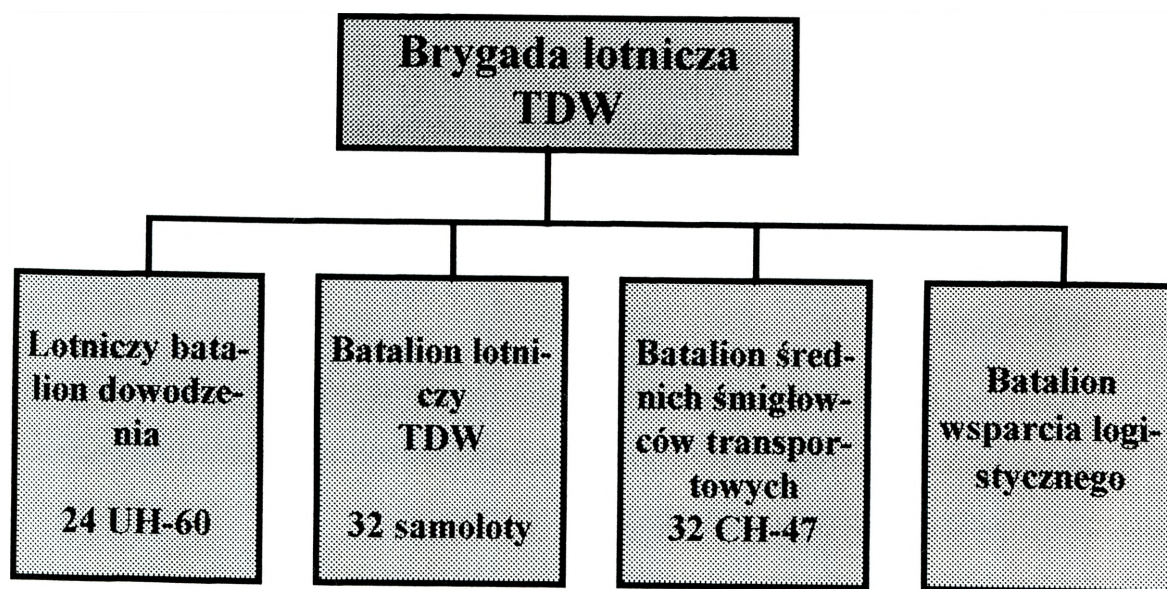
Największym batalionem jest batalion śmigłowców średnich, składający się z 4 kompanii CH-47 (po 16 śmigłowców każda). Zmiany nastąpią jedynie w obsadzie etatowej, która wzrośnie o 172 żołnierzy (do 1035 żołnierzy).

Również na szczeblu teatru działań wojennych występuje brygada lotnicza. Dowództwo tej brygady ma prawie identyczną strukturę, jak dowództwo korpuśnego pułku śmigłowców szturmowych. Jedynie sekcje ruchu lotniczego i

żywnościowa są bardziej rozbudowane. Brygada lotnicza posiada ponadto w swoim składzie:

- lotniczy batalion dowodzenia o identycznej jak w korpusie strukturze;
- batalion lotniczy TDW posiadający 32 samoloty typu C-12 i C-23 w czterech kompaniach (po 8 samolotów każda);
- batalion średnich śmigłowców transportowych (dwie kompanie po 16 śmigłowców CH-47).

Brak obecnie informacji o zmianach w strukturach lotnictwa w korpusnych pancernych pułkach rozpoznawczych, w 6 Brygadzie Śmigłowców Przeciwpancernych i w 101 Dywizji Powietrzno-Szturmowej. Należy przypuszczać, że także i tam restrukturyzacja będzie odbywać się według ram określonych w ARI.



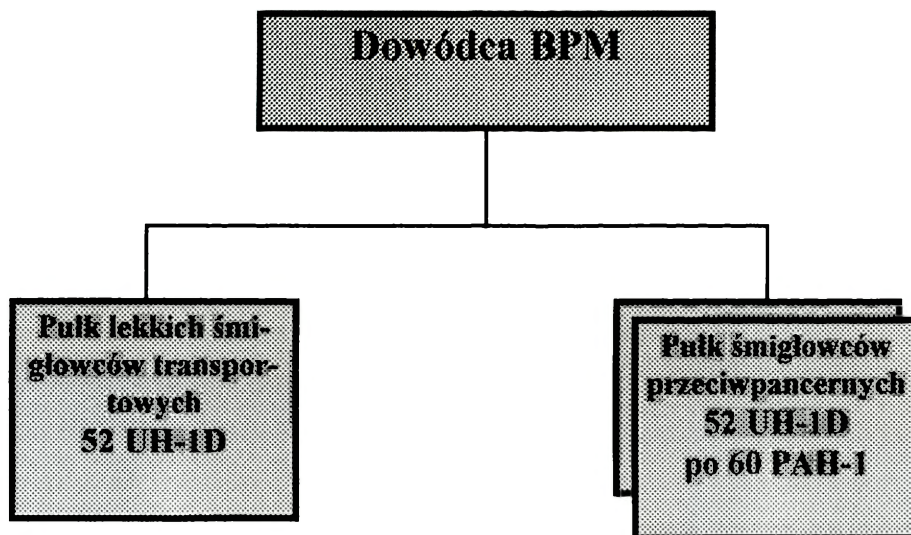
Rys.3. Planowana struktura brygady lotniczej TDW US Army (wg ARI) od 1998 r.

W siłach lądowych Republiki Federalnej Niemiec od marca 1996 roku wprowadzono zgodnie z założeniami organizacyjnymi nowe struktury „5”.

Większość sił LSL została podporządkowana bezpośrednio dowódcy sił lądowych, tylko jeden pułk śmigłowców przeciwpancernych pozostał w strukturach organizacyjnych 2 Korpusu Armijnego.

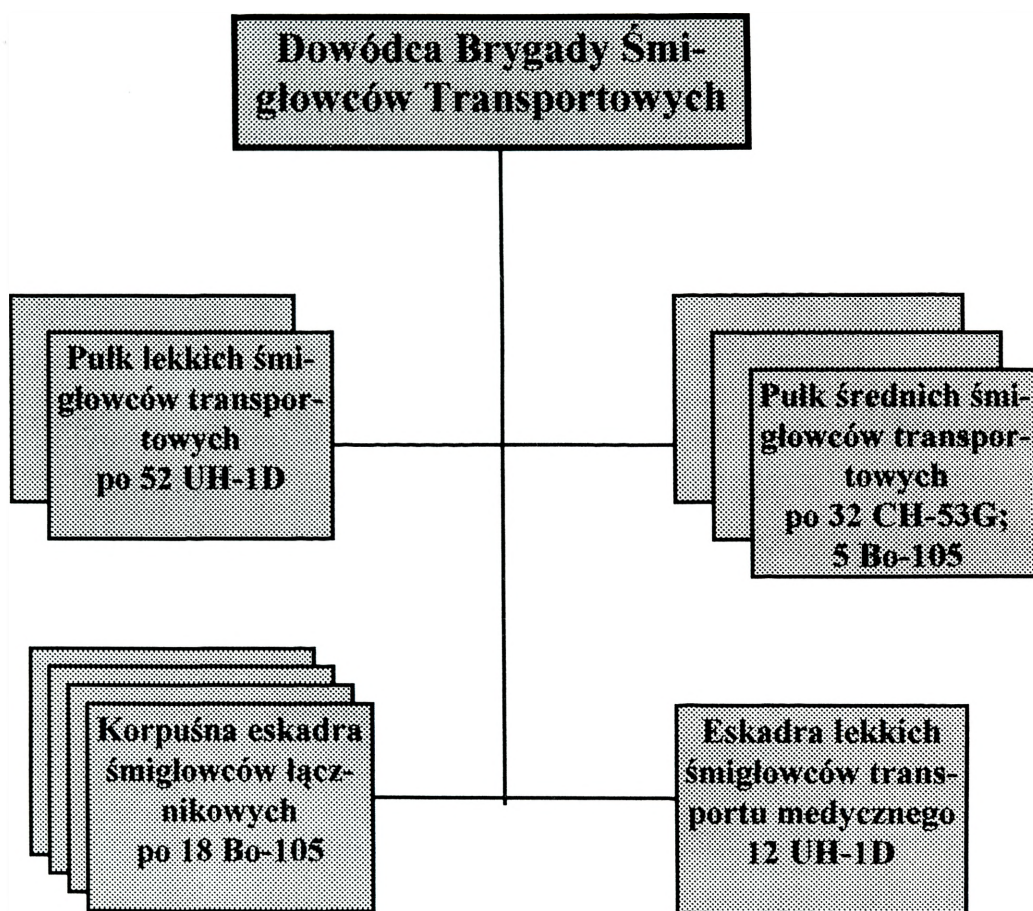
Zmienione uwarunkowania polityczno-militarne, a co za tym idzie, nowe zadania sił zbrojnych, w tym LSL, bezpośrednio wpłynęły na organizację tego rodzaju lotnictwa w Niemczech.

Utworzono 1 Brygadę Powietrznomanewrową, której komponent lotniczy składa się z dwóch pułków śmigłowców przeciwpancernych oraz pułku lekkich śmigłowców transportowych. W okresie przejściowym brygada wyposażona będzie w śmigłowce PAH-1 i UH-1D, ale docelowo ma otrzymać wyspecjalizowane śmigłowce uderzeniowe PAH-2 (TIGER) oraz transportowo - desantowe NH-90, co pozwoli na prowadzenie działań w głębi ugrupowania operacyjnego potencjalnego przeciwnika.



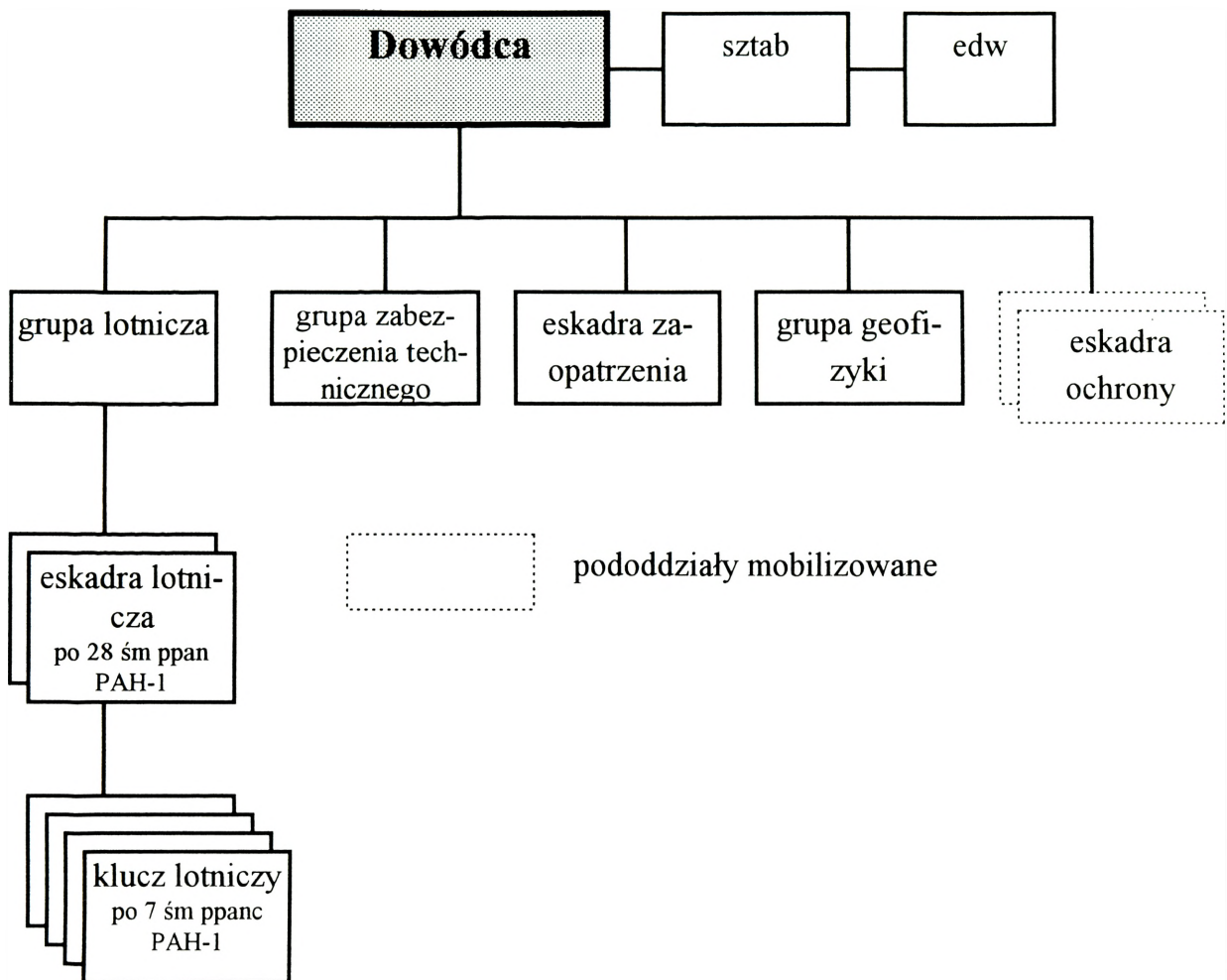
Rys. 4. Struktura organizacyjna 1 Brygady Powietrznomanewrowej - komponent lotniczy.

Pozostawiono Brygadę Śmigłowców Transportowych w nieznacznie zmienionym składzie. Obecnie, tj. od marca 1996 r. w brygadzie podporządkowania centralnego znajdują się średnie i lekkie śmigłowce transportowe (CH-53G i UH-1D) - rys. 5.



Rys. 5. Struktura organizacyjna brygady śmigłowców transportowych.

W strukturach organizacyjnych 2 Korpusu Armijnego pozostawiono pułk śmigłowców przeciwpancernych, wyposażony obecnie w śmigłowce PAH-1, docelowo PAH-2 TIGER. Struktura pułku przedstawiona jest na rysunku 6.



Razem w pśppanc - 61 śmigłowców w tym:

- 56 śmigłowców przeciwpancernych PAH-1;
- 5 śmigłowców rozpoznawczo-łącznikowych Bo-105 M.

Ponadto 15 armat plot Rh-202 20 mm

Rys. 6. Organizacja pułku śmigłowców przeciwpancernych KA Niemiec.

## 1.2. Właściwości dowodzenia lotnictwem sił lądowych

Według poglądów NATO, dowodzenie (oryg. Command) - w sensie prawnym - oznacza posiadanie przez dowódcę uprawnień (nadanych z racji stopnia lub funkcji) do sprawowania władzy nad podwładnymi.<sup>13</sup> Pojęcie to obejmuje swoim znaczeniem uprawnienia oraz odpowiedzialność dowódcy za efektywne wykorzystanie dostępnych mu środków, planowanie ich użycia, organizowanie, koordynowanie oraz kierowanie siłami militarnymi dla osiągnięcia nakazanych celów działań lub przydzielonych do wykonania zadań (misji). W pojęciu tym zawarta jest także odpowiedzialność dowódcy za stan zdrowia, zapewnienie potrzeb bytowych, morale i dyscyplinę podległego personelu.

Z kolei dowodzenie i kierowanie (oryg. Command & Control) oznacza wykorzystywanie uprawnień do dowodzenia posiadanych przez właściwego dowódcę w trakcie wykonywania zadania bojowego (wypełniania misji).<sup>14</sup> Jest ono realizowane poprzez odpowiednie uszykowanie personelu; wyposażenia; komunikowania; infrastruktury oraz procedur wykorzystywanych przez dowódcę w planowaniu, kierowaniu, koordynowaniu oraz kontrolowaniu sił i ich działań w trakcie wykonywania przez nie zadań.

W siłach zbrojnych NATO istnieją cztery zdefiniowane i obowiązujące wszystkie szczeble, zakresy kompetencji dowodzenia:<sup>15</sup>

- **Dowodzenie operacyjne (Operational Command /OPCOM/)**, oznaczające uprawnienia przyznane dowódcy, które umożliwiają mu przydzielanie misji i stawianie zadań do wykonania podległym dowódcom, przemieszczenie i rozmieszczenie w terenie podległych sił, zmianę podległości tych sił oraz utrzymanie we własnym ręku lub delegowanie do podległych mu szczebli dowodzenia

---

<sup>13</sup> Dictionary of Military & Associated Terms, Washington 1987 r.

<sup>14</sup> Tamże.

<sup>15</sup> AAP-6, NATO Glossary of Terms & Definitions.

kompetencji do kierowania operacyjnego (Operational Control /OPCON/), dowodzenia taktycznego (Tactical Command /TACOM/) i kierowania taktycznego (Tactical Control /TACON/), w sposób, jaki uważa za konieczny. Uprawnienia OPCOM nie obejmują kompetencji do administrowania jednostkami i ich zabezpieczenia logistycznego.

- **Kierowanie operacyjne (Operational Control /OPCON/)**, oznaczające posiadanie przez dowódcę, delegowanych mu przez przełożonego uprawnień do bezpośredniego kierowania siłami w celu wykonania określonego zadania (wypełnienia misji), które zazwyczaj są limitowane funkcjami, miejscem i czasem (co, gdzie oraz kiedy wykonać); przemieszczania i rozmieszczania podległych sił oraz do utrzymania lub delegowania uprawnień TACOM i TACON do podległych sobie dowódców. OPCON nie obejmuje uprawnień do osobnego wykorzystania komponentów składających się na podległe siły oraz uprawnień związanych z ich administrowaniem i zabezpieczeniem logistycznym.
- **Dowodzenie taktyczne (Tactical Command /TACOM/)**, które oznacza - uzyskane w ramach delegowania kompetencji - uprawnienia dowódcy do stawiania zadań podległym mu siłom, w celu osiągnięcia celów (wykonania zadań) nakazanych przez przełożonego.
- **Kierowanie taktyczne (Tactical Control /TACON/)**, oznaczające uprawnienia do szczegółowego i zazwyczaj lokalnego bezpośredniego dowodzenia i kierowania ruchami lub manewrami podległych sił w celu wykonania postawionego zadania.

Tak sformułowany zakres kompetencji pozwala na realizację - w procesie dowodzenia wojskami - ogólnej zasady dowodzenia obowiązującej w NATO. Jest to zasada scentralizowanego planowania i kontroli działań oraz zdecentralizowanej ich realizacji przez podległe siły i środki. Spełnienie tego wymogu w procesie do-

wodzenia jest uznawane za kluczowy czynnik zapewniający efektywność działania Sił Zbrojnych NATO.<sup>16</sup>

Realizacja procesu dowodzenia lotnictwem sił lądowych również uwzględnia wymogi narzucone przez opisane wyżej zakresy kompetencji dowodzenia. Wymagania te zostały sformułowane w ogólnych zasadach dotyczących organizacji LSL w strukturach dowodzenia Sił Zbrojnych NATO. Na podkreślenie zasługuje fakt, iż LSL było i jest rozpatrywane jako organiczny element sił lądowych, co znajduje swoje odzwierciedlenie w zakresach kompetencji do dowodzenia nim.

Generalnie, śmigłowce są zorganizowane w jednostki lotnicze, podporządkowane właściwym dowódcom sił lądowych. tak więc dowodzenie i kierowanie nimi jest realizowane w sposób analogiczny do innych jednostek wchodzących w skład formacji sił lądowych. Typowy podział kompetencji dowodzenia jednostkami LSL zakłada:<sup>17</sup>

- dowodzenie operacyjne (OPCOM) w stosunku do jednostek LSL stanowiących organiczny element korpusów sił lądowych;
- kierowanie operacyjne (OPCON) w stosunku do jednostek LSL wchodzących w skład dywizji;
- kierowanie taktyczne (TACON) w stosunku do jednostek LSL wchodzących w skład brygad;
- kierowanie taktyczne (TACON) , delegowane do szczebla jednostki, przy czym tylko na określony czas i dla wykonania konkretnego zadania.

Zamieszczona poniżej tabela ilustruje kompetencje poszczególnych szczebli do dowodzenia lotnictwem sił lądowych.

---

<sup>16</sup> Military Management, vol. V, Institute of Extended Studies, AFB Gunter, Alabama, USA, 1967 r.

<sup>17</sup> ATP-49 A, Use of Helicopters in Land Operations, STANAG 2999.

<b>DOWÓDCA KORPUSU</b>	<b>DOWÓDCA KORPUSU</b>	<b>DOWÓDCA KORPUSU; DOWÓDCA ZT</b>	<b>DOWÓDCA KORPUSU; DOWÓDCA ZT; DOWÓDCA JEDNOSTKI SIŁ LĄDOWYCH LUB LSL</b>
<b>OPCOM</b> Dowodzenie operacyjne	<b>OPCON</b> Kierowanie operacyjne	<b>TACOM</b> Dowodzenie taktyczne	<b>TACON</b> Kierowanie taktyczne
Przydzielanie (określanie) celów działań LSL	Bezpośrednie dowodzenie jednostkami LSL	Przydzielanie zadań jednostkom i pododdziałom LSL	Bezpośrednie, lokalne dowodzenie jednostkami i pododdziałami LSL
Przemieszczenie i rozmieszczenie jednostek LSL	Przemieszczenie i rozmieszczenie jednostek LSL		Kontrola ruchów (manewrów) jednostek i pododdziałów LSL
Zmiana podległości sił			
Utrzymanie lub delegowanie OPCOM (TACOM) TACON	Utrzymanie lub delegowanie TACOM/TACON	Utrzymanie lub delegowanie TACON	

Tabela 1. Zakres kompetencji dowodzenia lotnictwem sił lądowych.

Z analizy tabeli wynika, iż posiadanie przez dowódcę korpusu kompetencji OPCOM oznacza uprawnienia do dowodzenia podległymi mu LSL w następującym zakresie:

- określanie celów działania i stawianie zadań do wykonania;
- przebazowywania jednostek LSL w dowolny rejon działań bojowych korpusu;

- czasowego podporządkowania jednostek LSL (dla wykonania specjalistycznych zadań) związkom taktycznym lub jednostkom wchodzącym w skład korpusu - delegowania uprawnień do operacyjnego lub taktycznego kierowania (OPCON / TACON).

Na podkreślenie zasługuje fakt, iż posiadanie przez dowódcę korpusu uprawnień OPCOM, oznacza jednocześnie posiadanie przez niego wszystkich pozostałych uprawnień dowodzenia, tak więc możliwe jest także bezpośrednie dowodzenie przez niego (o ile istnieje taka potrzeba) jednostkami LSL wchodzącymi w skład podległych związków taktycznych.

Dowódcy dywizji, w stosunku do jednostek LSL wchodzących w skład ich związków taktycznych, posiadają delegowany przez dowódcę korpusu zakres kompetencji do kierowania operacyjnego (OPCON) i mają uprawnienia do dowodzenia nimi w sposób umożliwiający osiągnięcie nałożonych przez dowódcę korpusu celów działań lub wykonanie postawionych przez niego zadań.

Dowódcy niższych szczebli (dywizja, brygada, pułk), o ile są im przedzielone czasowo jednostki LSL, posiadają w stosunku do nich zakres kompetencji kierowania taktycznego (TACON), co oznacza uprawnienia do bezpośredniego kierowania nimi w ściśle określonym czasie i tylko w celu wykonania postawionego zadania.

Dowódcy jednostek tak sił lądowych, jak i LSL będą otrzymywać uprawnienia TACON w wyjątkowych sytuacjach.

Z dotychczasowych rozważań wynika, że szczeblem podejmującym decyzje o użyciu LSL oraz planującym jego działania jest dowództwo korpusu sił lądowych, w stosunku do podległych jednostek. Działania LSL podporządkowanego dowództwom związków taktycznych są planowane na ich stanowiskach dowodzenia, zgodnie z zamiarem dowódcy korpusu, o ile nie są one wykorzystywane według jego planu.

W przypadku podjęcia przez dowódcę korpusu decyzji o przydzieleniu wysiłku posiadanego LSL na korzyść określonego związku taktycznego (dywizja, bry-

gada), który nie posiada organicznego lotnictwa, wówczas planowanie działań realizowane jest w dwóch etapach. Planowanie ogólne w zakresie określenia wysiłku, celów działania, zadań do wykonania, jest realizowane w ramach planowania działania związku operacyjnego na stanowisku dowodzenia korpusu, z udziałem etatowych specjalistów lotniczych. Natomiast szczegółowe plany dotyczące użycia śmigłowców w działaniach bojowych, koordynowanie ich działań ze wspieranymi siłami lądowymi są sporządzane na stanowisku dowodzenia tego związku taktycznego, który otrzymał do dyspozycji określony wysiłek LSL. Planowanie to odbywa się z udziałem przedstawicieli dowództw jednostek LSL wyznaczonych do wspólnego wykonania zadań, a ich rolą jest doradzanie sztabom planistycznym związku taktycznego w zakresie wykorzystania możliwości śmigłowców i załóg. Spełnienie wymogu delegowania przedstawicieli jednostek byłoby niepotrzebne, gdyby stanowisko dowodzenia każdego związku taktycznego w korpusie posiadało etatowych przedstawicieli LSL. Jednakże tego typu rozwiązanie jest uznawane za niecelowe ze względów ekonomicznych. W zasadzie przyjmowana jest konieczność wyznaczania etatowych przedstawicieli LSL na stanowiska dowodzenia tych związków taktycznych, które posiadają organiczne jednostki lotnicze.

Dowództwa jednostek LSL są traktowane jako szczebel wykonawczy. Oprócz spełniania, opisaną powyżej funkcji doradczej, do podstawowych obowiązków dowództw jednostek LSL należy utrzymanie odpowiedniego poziomu wykształcenia załóg oraz odpowiedniego stopnia gotowości dla zapewnienia realizacji postawionych zadań. Każdy z dowódców ponosi także odpowiedzialność za wykonanie postawionych zadań. Tym niemniej jest również zakładana sytuacja, iż w wyjątkowych przypadkach dowódcy jednostek LSL mogą posiadać delegowane przez dowódcę korpusu lub dywizji uprawnienia TACON. Sytuacja taka może mieć miejsce, gdy na przykład pułk śmigłowców przeciwpancernych otrzyma zadanie prowadzenia obrony na samodzielnym kierunku, w celu opóźnienia tempa natarcia przeciwnika włamującego się lub wykonującego manewr oskrzydlenia.

Z przedstawionego przeznaczenia, zadań i struktury organizacyjnej LSL w siłach zbrojnych NATO oraz ustaleń dotyczących dowodzenia nimi wynika, że po-

mimo różnic istniejących w poszczególnych krajach członkowskich, wszystkie szczeble dowodzenia muszą respektować ogólne wymagania obowiązujące w obszarze paktu. Umożliwia to sprawne tworzenie formacji potrzebnych do prowadzenia działań i dowodzenia nimi w myśl jednej idei, bez względu na to, z jakich kontyngentów narodowych formacje te są budowane.

W trakcie realizacji procesu dowodzenia LSL, organy dowodzenia odpowiedzialne za planowanie i przebieg działań śmigłowców spełniają szereg funkcji. Funkcje te wynikają ze specyfiki prowadzenia działań w wymiarze powietrzno - lądowym, uwarunkowań funkcjonowania lotnictwa w strukturach sił lądowych oraz wymogów stawianych dowodzeniu.

Część funkcji realizowana w procesie dowodzenia LSL NATO została zdefiniowana w ramach sojuszniczych ustaleń, a ich spełnienie jest poddane określonym wymaganiom, znajdującym zastosowanie wewnątrz wielonarodowych struktur militarnych. Funkcje te wraz z ich charakterystykami zostały opisane poniżej.<sup>18</sup>

Za podstawową funkcję dowodzenia, wynikającą z faktu funkcjonowania LSL w strukturach sił lądowych, jest **połączone planowanie** (oryg. joint planning). W trakcie przygotowania do działań bojowych, decyzja o wykorzystaniu jednostek LSL może zostać podjęta na tym szczeblu dowodzenia, który posiada kontrolę nad naziemnymi i powietrznymi komponentami wojsk niezbędnych do wykonania określonego zadania. Na takim szczeblu dowodzenia dowódca powinien posiadać stosowny sztab, zapewniający koordynację działań podległych mu jednostek lotniczych. Na niższych szczeblach dowodzenia, gdzie jednostki LSL będą przydzielane czasowo i dla wykonania określonych zadań, dowództwa tych jednostek powinny być przygotowane do doradzania sztabom planistycznym w zakresie wykorzystania zdolności śmigłowców i załóg.

W trakcie planowania działań powinien być rozważony cały szereg czynników. Spośród nich wymienione jest dziesięć, które są uznane za najistotniejsze:

---

<sup>18</sup> Według ATP-49 A, Use of Helicopters in Land Operations, STANAG 2999.

- sytuacja przeciwnika i wojsk własnych;
- zadanie do wykonania;
- szczegółowe informacje dotyczące jednostek przewidzianych do użycia;
- plany oraz ustalenia dotyczące dowodzenia i kierowania w czasie przygotowania i prowadzenia działań;
- wymagania względem komunikowania;
- wymagania względem współdziałania;
- przedsięwzięcia wymagające koordynacji działań, czasu, sporządzenie wstępnych planów koordynacyjnych;
- warunki opóźnienia, zmiany lub odwołania zadania;<sup>19</sup>
- koordynacja w zakresie kontroli przestrzeni powietrznej;
- warunki atmosferyczne i oświetleniowe (w przypadku działań nocnych).

Wstępne informacje o planowanych działaniach<sup>20</sup> są przesłane przez właściwego dowódcę podległym mu jednostkom, natychmiast po zgromadzeniu niezbędnych informacji, umożliwiających podwładnym rozpoczęcie przygotowania do działań. Powinny tam być zawarte wszystkie, dotychczas znane dowódcy ustalenia czasowe, a także wytyczne dotyczące przeprowadzenia rekonesansu.

Przeprowadzenie rekonesansu uważane jest za istotny element planowania działań LSL. Zalecane jest przeprowadzenie wspólnego (z dowódcami sił ląd-

---

<sup>19</sup> Punkt dotyczący warunków opóźnienia, zmiany lub odwołania zadania jest rozważany w celu sporządzenia ewentualnych wariantów wykonania zadania, a także dostarczenia wszystkim zainteresowanym informacji o ustalonych, obowiązujących w czasie wykonania zadania, sygnałach. Możliwe jest na przykład, odwołanie operacji powietrznomanewrowej poprzez podanie drogą radiową ustalonego hasła lub (tą samą drogą) wskazanie jednego, spośród zaplanowanych kilku, rejonu działań powietrznoszturmowych. Taki sposób planowania działań jest zalecany ze względu na posiadanie przez dowódcę możliwości elastycznego reagowania w dynamicznie zmieniającej się sytuacji bojowej.

<sup>20</sup> Dokument zawierający te informacje nosi nazwę Warning Order.

wych) rekonesansu zawsze, gdy tylko istnieją ku temu stosowne okoliczności. Celem tego przedsięwzięcia jest ocena rejonu działań, rejonu rozmieszczenia i koncentracji wojsk, lądowisk wysuniętych itp. Obiekty podlegające kontroli wyszczególnia się w planie rekonesansu.

Kolejnym etapem planowania działań jest sporządzenie rozkazu wstępnego, zawierającego wszystkie dotychczas zebrane informacje oraz poczynione uzgodnienia (szczegółowe informacje o rozmieszczeniu w rejonie działań bojowych stref rozśrodkowania wojsk, rejonów bazowych oraz lądowisk wysuniętych, a także szczegółowe uzgodnienia czasowe dotyczące planowanych działań). Rozkaz taki, rozesłany do podległych jednostek, umożliwia dalsze planowanie działań, a jednocześnie zezwala na prowadzenie przygotowania do działań na szczeblach wykonawczych.

Końcowym etapem planowania jest wspólne, szczegółowe planowanie działań. W planowaniu szczegółowym biorą udział przedstawiciele (sztaby) lotnictwa i sił lądowych.

Za jedną z ważniejszych funkcji realizowanych w procesie dowodzenia LSL jest uważany **przydział środków i określonych priorytetów działań**, bowiem z założeń specjalistów NATO wynika, iż sytuacja, w której ilość śmigłowców pozostająca w dyspozycji dowództw będzie zaspokajać wszystkie potrzeby w zakresie ich użycia, należeć będzie do rzadkości. Stąd też oczywistą jest konieczność posiadania specjalistycznej komórki planistycznej, zajmującej się oceną potrzeb w zakresie wsparcia LSL, określeniem priorytetów oraz podejmowaniem decyzji o przydziale zadań do wykonania. Komórka taka musi integrować w sobie tak potrzeby strony sił lądowych, jak i możliwości LSL, stąd też w jej skład wchodzi przedstawiciele obu zainteresowanych stron. Ma to szczególne znaczenie w sytuacjach, gdy wsparcie lotnicze jest przydzielane wojskom nie znajdującym się pod bezpośrednim dowództwem szczebla dowodzącego jednostkami LSL (np. w trakcie wsparcia innych rodzajów wojsk lub sił zbrojnych). Podstawowe zasady, regulujące pracę tego typu komórek uwzględniają: koordynowanie planowania działań na każdym szczeblu dowodzenia; utrzymanie scentralizowanego kierowania operacyjnego (OPCON)

w stosunku do środków, których liczba jest niewystarczająca (tzw. środków krytycznych) oraz delegowanie kompetencji do kierowania taktycznego (TACON), niezbędnych dla wykonania postawionych zadań. Szczególna uwaga jest zwracana na właściwe wykorzystanie przydzielonego wysiłku LSL, co oznacza, że wysiłek ten nie będzie przydzielany w sytuacjach, w których zadania mogą być wykonane za pomocą bardziej ekonomicznych środków.

Wszystkie działania lotnictwa i sił lądowych muszą być zintegrowane na każdym etapie cyklu dowodzenia, od planowania począwszy, na wykonaniu zadań skończywszy. Stąd też istotnym problemem jest zapewnienie odpowiedniego do potrzeb **współdziałania pomiędzy powietrznymi i naziemnymi komponentami sił**. Ma to szczególne znaczenie w przypadku jednostek nie posiadających organicznych jednostek LSL. Także w sytuacjach, gdy jednostki sił lądowych i LSL są dowodzone przez wspólne dowództwo wyższego szczebla, problematyka współdziałania odgrywa istotną rolę. Każdorazowo, gdy plan użycia LSL jest integralną częścią ogólnego planu działań sił lądowych, specjaliści lotniczy są zatrudniani od samego początku procesu przygotowania do działań. Przykładem rozwiązania problemów współdziałania są wspomniane powyżej zintegrowane komórki, zajmujące się oceną potrzeb i przydziałem wysiłku śmigłowców.

Osobnym problemem współdziałania jest wykonywanie zadań przez LSL i kontrola przestrzeni powietrznej, w której wspólnie z LSL działają inne rodzaje lotnictwa oraz własne naziemne środki obrony powietrznej i obrony przeciwlotniczej, a także wojska raketowe i artyleria. Problematyka ta będzie szerzej opisana w dalszej części rozdziału.

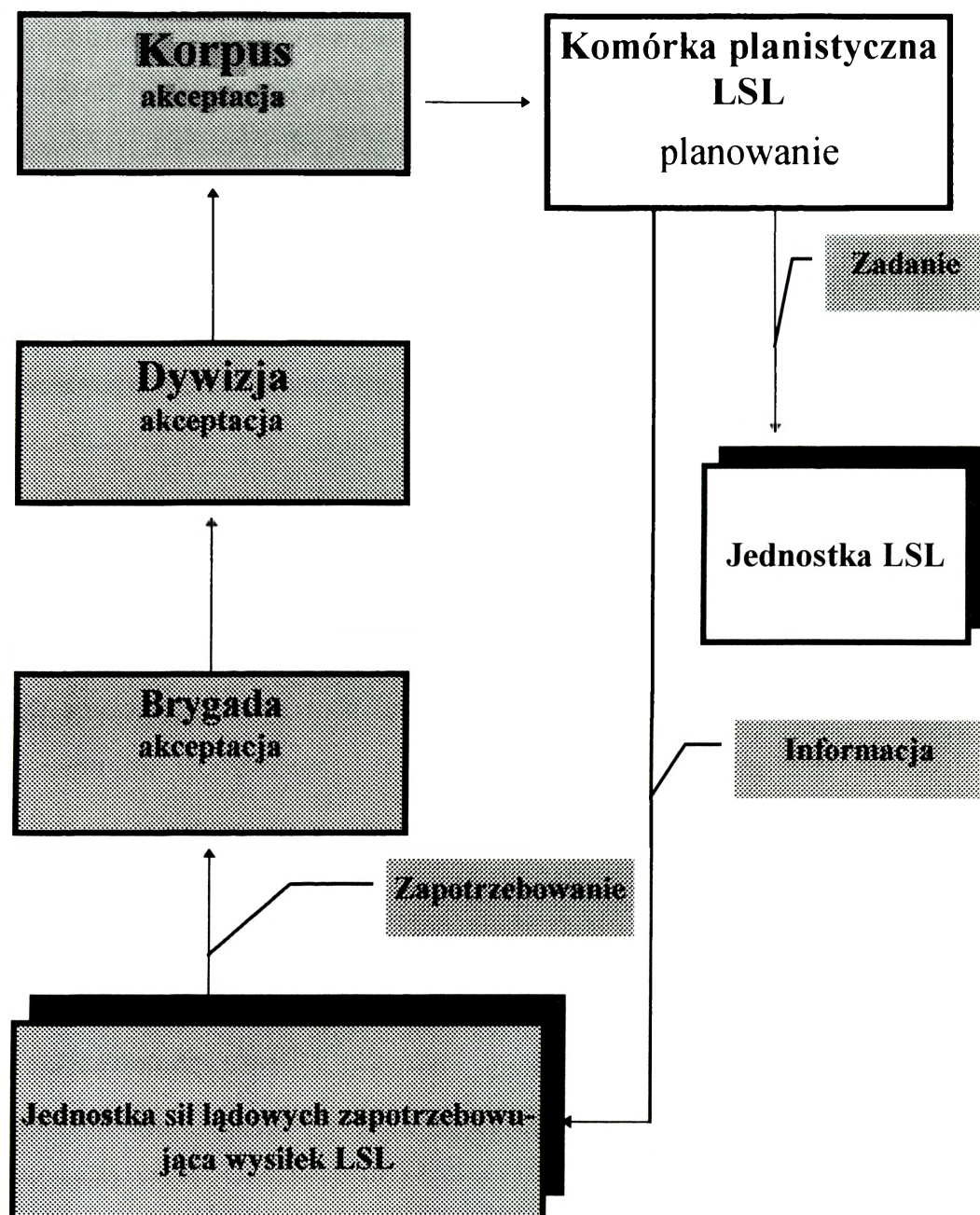
Także zapotrzebowanie na wysiłek LSL oraz stawianie zadań są uważane za istotną funkcję dowodzenia. W sytuacji, gdy śmigłowce są w pełni zintegrowane z elementami naziemnymi sił lądowych na szczeblu wykonawczym, problemy składowania zapotrzebowań dotyczących przydzielenia wysiłku LSL oraz stawiania zadań do wykonania nie utrudniają w znaczący sposób przygotowania i prowadzenia działań, zwłaszcza gdy LSL wykonuje zadania według jednolitego planu wspólnego dowództwa. Jednakże, kiedy dowodzenie śmigłowcami jest scentralizowane na

wyższym szczeblu dowodzenia lub gdy są one przewidziane do działań poza „macierzystą” strukturą, wówczas pojawia się konieczność ustalenia jednolitych procedur składania zapotrzebowań i stawiania zadań do wykonania. Obowiązująca zasadą w NATO jest, iż zapotrzebowanie na wysiłek śmigłowców, zainicjowane na dowolnym szczeblu, powinno przejść przez kolejne szczeble dowodzenia, które będą potwierdzać, bądź negować potrzebę jego przydzielenia i dotrzeć do tego szczebla dowodzenia, który posiada kompetencje do przyznania lub odmowy przydzielenia wysiłku śmigłowców. Tam też zostanie podjęta ostateczna decyzja i stamtąd będzie postawione zadanie jednostce LSL wyznaczonej do jego wykonania.

Zamieszczony schemat (rys. 7) ilustruje obieg informacji w procesie składania zapotrzebowania i stawiania zadań jednostkom LSL. Jest to rozwiązanie stosowane tak w przypadku składania zapotrzebowania na wysiłek zawczasu zaplanowany (w formie odpowiednich dokumentów), jak i wezwania z pola walki składanego droga radiową.

Dowodzenie LSL jest procesem skomplikowanym z racji realizacji w procesie dowodzenia szeregu funkcji. Usytuowanie LSL w strukturach sił lądowych powoduje istnienie wielu nowych czynników oraz rozszerzenie ilości funkcji realizowanych w procesie dowodzenia w stosunku do dowodzenia „naziemną strukturą”, a także określa nową jakość. W procesie dowodzenia istotne jest uwzględnienie zasad prowadzenia wspólnych działań, odmiennych struktur organizacyjnych o znacznie rozszerzonych możliwościach bojowych.

Ważnym czynnikiem jest również wzrost wymagań w zakresie opracowywania i dystrybucji informacji, a w tym konieczność dokonywania analiz i ocen w szerokim zakresie.



Ry 7. Obieg informacji przy składaniu zapotrzebowań i przydzielaniu wysiłku lotnictwa sił lądowych.

Zapewnienie nieprzerwanego przepływu informacji pomiędzy wszystkimi uczestnikami procesu dowodzenia stanowi podstawowy czynnik warunkujący powodzenie działań. Rola tego procesu jest na tyle istotna, iż w siłach zbrojnych NATO został on wydzielony, jako osobna funkcja cyklu dowodzenia, nazywana koordynowaniem. Rysunek 7 ilustruje cykl dowodzenia w siłach zbrojnych NATO oraz miejsce koordynowania w tym cyklu.

Koordynowanie oznacza proces komunikowania pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi organizacjami i agencjami, realizowany w celu zapewnienia współdziałania (kooperacji) pomiędzy nimi.<sup>21</sup>

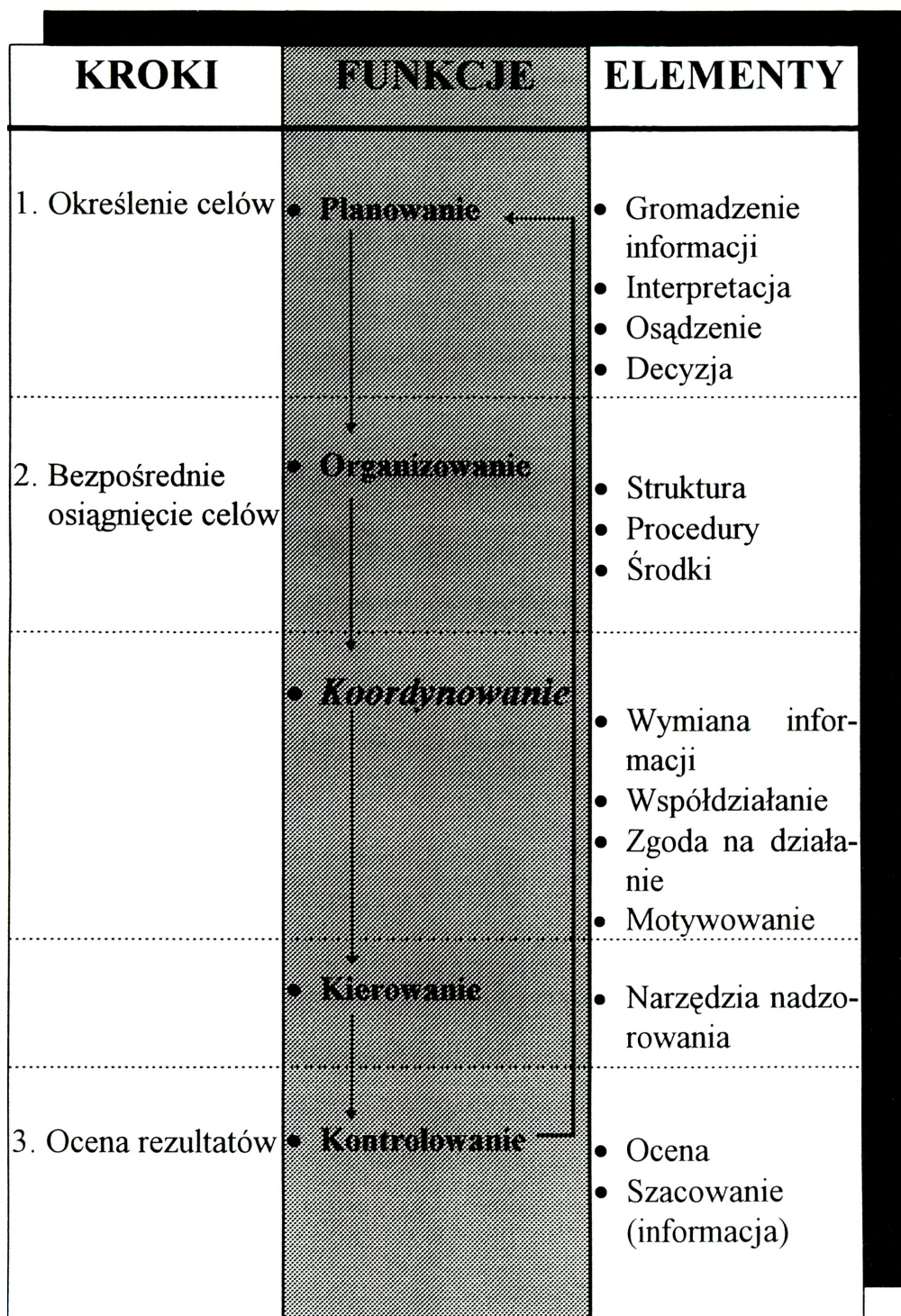
Rozróżniane są dwa podstawowe rodzaje koordynowania:

- koordynowanie wewnętrzne - realizowane wewnątrz pojedynczej, autonomicznej struktury dowodzenia (komórki organizacyjnej);
- koordynowanie zewnętrzne - rozumiane jako proces komunikowania pomiędzy różnymi strukturami dowodzenia (poziomymi i pionowymi), lub innymi organizacjami i agencjami.

Struktura dowodzenia sił zbrojnych NATO jest wieloszczeblowa. Tym niemniej każdy szczebel dowodzenia charakteryzuje się wysokim stopniem autonomiczności, co pozwala na traktowanie go, jako oddzielnego komponentu i stosunkowo łatwe dopasowanie każdego z nich do potrzeb planowanych działań. Uwzględniając przy tym zasadę nakazującą budowanie jak najprostszych struktur wykonawczych, z pominięciem tych szczebli dowodzenia, które odgrywają tylko rolę „przekaznika informacji”, można zauważyć, jak ważne w procesie przygotowania do działań i ich realizacji jest zapewnienie nieprzerwanej wymiany informacji.

---

<sup>21</sup> Military Managenet, vol. V, Institute of Extended Studies, AFB Gunter, Alabama, USA, 1967.



Ryś. Cykl dowodzenia w siłach zbrojnych NATO.

Jak wynika z treści schematu, za elementy koordynowania są również uważane motywowanie oraz zgoda na działanie. Jakkolwiek problematyka ta wykracza poza zakres tematyczny opracowania, tym niemniej na podkreślenie zasługuje fakt, iż według poglądów NATO istotnym czynnikiem, bezpośrednio wpływającym na powodzenie działań, jest odpowiedni poziom zaangażowania personelu. Stąd element nazwany zgodą na działanie oznacza akceptację podwładnych i ich utożsamianie się z planowanymi przez dowódcę działaniami. Jest to przykład podmiotowego traktowania wykonawców w procesie dowodzenia siłami zbrojnymi NATO.

Obowiązujące w NATO formalne zasady komunikowania zapewniające wymianę informacji w trakcie realizacji cyklu dowodzenia LSL obejmują trzy następujące sposoby komunikowania.<sup>22</sup>

**1. Komunikowanie naziemne (łączność ziemia - ziemia), wykorzystywane i wymagane dla:**

- dowodzenia (kierowania), a w tym składania zapotrzebowań i stawiania zadań;
- koordynowania działań pomiędzy jednostkami lotniczymi i lądowymi;
- współdziałania pomiędzy zainteresowanymi jednostkami, a innymi uczestnikami wspólnych przedsięwzięć (np. jednostkami wsparcia lotniczego, naziemnego wsparcia ogniowego, czy też organami kontroli przestrzeni powietrznej);
- wsparcia logistycznego.

**2. Komunikowanie z powietrza (łączność powietrze - ziemia), kiedy w trakcie wykonywania przez śmigłowce zadań w powietrzu, jest wymagane utrzymywanie przez nie łączności z następującymi organami dowodzenia i elementami naziemnymi:**

- jednostkami sił lądowych wykonującymi wspólne zadania;
- macierzystymi i współdziałającymi jednostkami lotniczymi;

---

<sup>22</sup> Według ATP-49 A, Use of Helicopters in Land Operations, STANAG 2999.

- specjalistycznymi organami dowodzenia i kierowania lotnictwem, jak na przykład: naziemne elementy naprowadzania i wskazywania celów, obsługa lądowisk wysuniętych, sekcje ładunkowe i inne;
- naziemnymi bazami (stanowiskami dowodzenia) innych jednostek wykorzystujących w działaniach przestrzeń powietrzną, takich jak: obrona powietrzna i przeciwlotnicza, jednostki artylerii i wojsk raketowych;
- jednostkami wsparcia logistycznego: wysuniętymi punktami tankowania i ładowania uzbrojenia, ośrodkami medycznymi i ratownictwa.

**3. Komunikowanie w powietrzu (łącność powietrze - powietrze), gdy w trakcie wykonywania przez śmigłowce zadań w powietrzu, konieczne jest utrzymywanie przez nie łączności w następujących okolicznościach:**

- pomiędzy śmigłowcami wykonującymi zadanie, wliczając w to również zapewnienie wzajemnej łączności pomiędzy dowództwami elementów ugrupowania sił lądowych znajdującymi się na pokładach śmigłowców;
- pomiędzy śmigłowcami, a innymi statkami powietrznymi wspierającymi ich działania (np. samolotami WRE, osłoną myśliwską, lotnictwem sił powietrznych wykonującym bezpośrednie wsparcie lotnicze w rejonie działań LSL);
- pomiędzy załogami śmigłowców, a dowódcami elementów ugrupowania sił lądowych znajdującymi się na pokładach śmigłowców;
- pomiędzy śmigłowcami, a powietrznymi stanowiskami dowodzenia i kierowania ogniem.

Istotnym problemem, zwłaszcza w trakcie wykonywania zadań przez LSL, będzie zapewnienie nieprzerwanej łączności radiowej. Jest to jedyny dostępny sposób komunikowania pomiędzy śmigłowcami w powietrzu, a naziemnymi elementami dowodzenia. Ze względu na to, iż najczęstszym sposobem wykonywania lotów przez LSL będą loty na bardzo małych wysokościach lub loty maskujące „z nosem przy ziemi”, zasięg łączności radiowej będzie znacznie zmniejszony. Stąd też w

planowaniu i realizacji zadań LSL należy uwzględnić konieczność wydzielenia powietrznych retranslatorów łączności radiowej.

Równie ważnym problemem z zakresu wymiany informacji pomiędzy wszystkimi uczestnikami działań bojowych jest identyfikacja, czyli określenie przynależności do własnej, bądź przeciwnej strony, a także właściwe rozpoznanie celu (obiektu działań). Niewłaściwa identyfikacja przeciwnika wielokrotnie była źródłem tragicznych pomyłek, które owocowały nie tylko rażeniem własnych wojsk, ale przede wszystkim niewykonaniem właściwego zadania. Nawet wszechstronnie zrealizowany proces przygotowania do działań spełnie na niczym, jeżeli to własne wojska, zamiast przeciwnika zostaną zaatakowane lub gdy środki obrony przeciwlotniczej sił lądowych zestrzelą śmigłowce mające udzielić im wsparcia.

Problem ten musi być dokładnie rozważony w trakcie przygotowania do działań, a w ślad za tym konieczne jest podejmowanie stosownych przedsięwzięć. O ile problem wyposażenia w odpowiednie systemy elektronicznej identyfikacji śmigłowców (IFF) jest rozwiązywany na najwyższych szczeblach i obejmuje całe siły zbrojne, o tyle w planowaniu wspólnych z siłami lądowymi działań należy opracować procedury i sygnały identyfikacyjne, a informacje o nich muszą być bezwzględnie doprowadzone do obydwu stron.

Podobna do opisaney powyżej zasada dotyczy działań LSL w warunkach braku łączności lub jej zakłócenia przez środki WRE przeciwnika. W trakcie planowania działań te problemy także muszą zostać wspólnie rozważone i rozwiązane. Tak siły lądowe, jak i LSL muszą znać i stosować jednolite sygnały wzrokowego dowodzenia.

Ponadto śmigłowce LSL powinny być wyposażone w odpowiednie wyposażenie radionawigacyjne. Ma to istotne znaczenie dla zwiększenia zakresu możliwości działania LSL, zwłaszcza w warunkach ograniczonej widzialności (trudnych warunkach atmosferycznych - TWA) i w nocy. W trakcie przygotowania do działań ważnym elementem musi być jak najwcześniejsze określenie dostępnych naziemnych (ew. powietrznych lub satelitarnych) środków pomocy nawigacyjnej i przeka-

zanie odpowiednich danych wykonawcom. Powinny one zawierać informacje o lokalizacji, częstotliwościach, kryptonimach oraz czasach aktywności środków.

W trakcie prowadzenia działań bojowych, charakterystycznym zjawiskiem będzie obecność ogromnej ilości użytkowników przestrzeni powietrznej oraz ich środków, działających w ograniczonej przestrzeni. Nietrudno wyobrazić sobie rejon działań bojowych, gdzie jednocześnie będzie prowadzony ogień artyleryjski i raketowy, wspierany uderzeniami lotnictwa taktycznego oraz śmigłowców, gdzie będą rozmieszczone naziemne środki obrony powietrznej i przeciwlotniczej, gdzie za pomocą samolotów, śmigłowców oraz bezpilotowych aparatów latających będzie prowadzone rozpoznanie powietrzne, gdzie w końcu będzie można spodziewać się takich samych działań ze strony przeciwnika. Stąd też jednym z najistotniejszych problemów współdziałania, który musi być uwzględniony we wszystkich etapach przygotowania i prowadzenia działań, a w tym działań prowadzonych przez LSL, jest kontrola przestrzeni powietrznej.

W określeniu kontrola przestrzeni powietrznej zawiera się szereg przedsięwzięć - obejmujących w sobie procedury i środki - podjęte w celu umożliwienia siłom zbrojnym prowadzenia walki z przeciwnikiem oraz minimalizujące stopień zagrożenia własnych użytkowników przestrzeni powietrznej.<sup>23</sup>

Istniejący w NATO system kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control System - ACS) zawiera w sobie strukturę organizacyjną, personel, ustalone zasady oraz procedury działania, a także wyposażenie niezbędne do sprawowania funkcji kontroli przestrzeni powietrznej. System ten funkcjonuje w określonym obszarze (najbliższy Polsce jest ACS Europy Centralnej) i posiada swego dowódcę (Airspace Control Authority - ACA), podlegającego bezpośrednio dowódcy sił zbrojnych NATO na danym obszarze. W obszarze Europy Centralnej jest nim Dowódca Połączonych Sił Powietrznych NATO (AIRCENT).

---

<sup>23</sup> ATP-40, Doctrine & Procedures for Airspace Control in the Combat Zone, STANAG 3805 TA.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa przelotów własnego lotnictwa system wykorzystuje sieć tras i korytarzy przelotowych, a także określone obszary i strefy zastrzeżone. Dla zmniejszenia ryzyka kolizji i zapewnienia wzrokowej identyfikacji statków powietrznych, w określonych obszarach mogą także zostać ustalone ograniczenia dotyczące maksymalnych prędkości oraz wysokości lotu, a także maksymalnej liczby samolotów, mogących znajdować się w jednym ugrupowaniu.

Trasy, korytarze przelotowe, strefy i obszary zastrzeżone, a także pozostałe ograniczenia noszą nazwę środków kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control Means - ACM).

Dowódca systemu kontroli przestrzeni powietrznej (ACA) jest odpowiedzialny za sporządzanie planu kontroli przestrzeni powietrznej, w którym zawarte są informacje dotyczące systemu (ACS) oraz przekazane szczegółowe informacje dotyczące wszystkich zaplanowanych środków kontroli przestrzeni powietrznej. Wydawany rozkaz dotyczący kontroli przestrzeni powietrznej (Airspace Control Order - ACO) zawiera w sobie informacje o środkach i czasach ich uaktywnienia.

Spośród szerokiej gamy środków kontroli przestrzeni powietrznej, LSL w trakcie prowadzenia swoich działań, najczęściej będzie miało do czynienia z następującymi:<sup>24</sup>

- **Zastrzeżona strefa działań** (Restricted Operations Zone - ROZ), to część przestrzeni powietrznej zarezerwowana dla specjalnych działań. Statki powietrzne, które nie są przewidziane do prowadzenia działań wewnątrz ROZ, muszą je omijać. Typowym przykładem ROZ może być obszar prowadzenia działań powietrznoszurmowych na własnym terytorium, czy też obszar wysadzania desantu morskiego.;
- **Strefa wolnego użycia środków OP i OPL** (Weapons Free Zone - WFZ), jest to część przestrzeni powietrznej wyznaczona wokół ważnych ośrodków, urządzeń, czy instalacji (innych niż bazy lotnicze), wymagających szczególnej osłony ze

---

<sup>24</sup> Według ATP-49 A, Use of Helicopters in Land Operations, STANAG 2999.

strony naziemnych środków OP i OPL. Dla wykorzystania ich maksymalnej efektywności, przeloty własnego lotnictwa przez WFZ są wykluczone. Jeżeli jednak jakikolwiek statek powietrzny jest wyznaczony do działań wewnątrz WFZ, musi to zostać wcześniej uzgodnione pomiędzy szczeblem dowodzenia planującym użycie lotnictwa, a dowództwem odpowiedzialnym za obronę strefy;

- **Strefa działań OP i OPL baz lotniczych** (Base Defence Zone - BDZ), jest to część przestrzeni powietrznej wyznaczona wokół baz lotniczych, w której działają naziemne środki OP i OPL, osłaniające bazę przed uderzeniami z powietrza. Rozmiar każdej strefy jest określony możliwościami środków OP i OPL prowadzących obronę punktową (SHORAD). W strefie tej muszą zostać ustalone i obowiązywać specjalne procedury dotyczące startów i lądowań samolotów korzystających z bazy lotniczej;
- **Strefa wzmożonej kontroli przestrzeni powietrznej** (High Density Airspace Control Zone - HIDACZ), jest to określonych rozmiarów wycinek przestrzeni powietrznej, nad rejonem, gdzie są prowadzone działania powietrznotładowe. Jest to przestrzeń, gdzie występuje koncentracja wielu systemów uzbrojenia oraz użytkowników przestrzeni powietrznej. Strefy takie są wyznaczane w przedniej strefie działań bojowych, a ich granice są określane przez łatwe do rozpoznania w terenie obiekty liniowe (rzeki, drogi itp.). Planowanie użycia własnego lotnictwa wewnątrz HIDACZ powinno być ograniczone do takiego, które ma znaczenie dla prowadzonych działań (wsparcia wojsk lądowych). HIDACZ jest podstawową strefą działań bojowych LSL. Użycie LSL w tej strefie jest obwarowane ustalonymi zasadami.

#### **Podstawowe zasady użycia LSL w HIDACZ:<sup>25</sup>**

1. Wszelkie obowiązujące ustalenia powinny być ujmowane w stałych instrukcjach aby zmniejszyć do minimum potrzebę szczegółowej i czasochłonnej koordynacji działań oraz nadmiernego wykorzystywania łączności radiowej.

---

<sup>25</sup> Według ATP-49 A, Use of Helicopters in Land Operations, STANAG 2999.

2. Wszędzie tam, gdzie jest to konieczne, powinny być zorganizowane lub wydzielane na czas działań organy kontroli ruchu lotniczego.
3. Za właściwe wykorzystanie wsparcia lotniczego i zapewnienie bezpieczeństwa odpowiedzialny jest dowódca sił lądowych, na którego korzyść jest udzielane wsparcie lotnicze.
4. Działanie LSL w HIDACZ powinno być oparte o sporządzony wcześniej plan współdziałania, dzięki czemu uniezależni się ono od łączności i zmniejszone zostanie ryzyko wystąpienia wzajemnych zagrożeń

**Poziom koordynacyjny** (Coordination level - CL), jest to przedział wysokości ustalony w celu odseparowania statków powietrznych, latających z różnymi prędkościami. CL jest obowiązujący na całym obszarze działań bojowych, wliczając w to również trasy prowadzące nad terytorium przeciwnika i powrotne, a także zastrzeżone strefy działań. Typowy CL zakłada wykonywanie przez śmigłowce lotów na wysokości do 50 m. (150 ft) w przedniej strefie działań bojowych oraz do 165 m. (500 ft) w tylnej. Samoloty latające z większymi prędkościami (odrzutowe) wykonują lot powyżej tych wysokości. Tym niemniej wszystkie załogi wykonujące loty we wspólnych strefach są odpowiedzialne za podejmowanie działań wykluczających wzajemne zbliżenia i kolizje.

**Trasa lotu na małej wysokości** (Low Level Transit Route - LLTR), jest to dwukierunkowa trasa lotu, wyznaczona w przedniej strefie działań bojowych w celu zmniejszenia ryzyka ostrzelania własnych statków powietrznych przez naziemne środki OP i OPL oraz wojska lądowe. Planowane trasy lotów na małej wysokości LLTRs powinny omijać WFZs i BDZs.

**Tymczasowa trasa zmniejszonego ryzyka** (Temporary Minimum Risk Route - TMRR), jest to specjalna trasa przeznaczona tylko dla statków powietrznych wykonujących zadania bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych. TMRR łączy LLTR (lub tylną granicę przedniej strefy działań bojowych) ze strefą działań bojowych lotnictwa. W przypadku LSL może ona łączyć lądowiska wysunięte śmigłow-

ców z rejonami ich działań, prowadzonych w ramach wsparcia sił lądowych. Loty w TMRR mogą wykonywać tylko wyznaczone samoloty i śmigłowce.

**Specjalny korytarz przelotowy** (Special Corridor - SC), jest to specjalnie wydzielona - dla potrzeb dużych grup lotnictwa lub wykonania specjalnych zadań - część przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach. SC jest utworzony w formie dwukierunkowego korytarza i w przygotowaniu oraz prowadzeniu działań bojowych posiada priorytet w stosunku do innych stref (HIDACZ, WFZ, ROZ oraz BDZ). LSL będzie mogło mieć przydzielony S.C. w trakcie prowadzenia działań powietrznoszturmowych.

**Ośrodek koordynacji wsparcia ogniowego** (Fire Support Coordination Centre - FSCC), jest to pomocniczy organ planistyczno - kierowniczy, utworzony w celu ułatwienia dowódcy i sztabowi połączonego planowania działań oraz koordynowania zamierzonego wykorzystania przestrzeni powietrznej. Ośrodek ten powinien dysponować odpowiednimi możliwościami w zakresie komunikowania oraz posiadać w swoim składzie przedstawicieli wojsk lądowych oraz przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej (w tej liczbie przedstawicieli LSL).

**Status użycia uzbrojenia** (Weapon Control Order - WCO). Naziemne jednostki obrony powietrznej utrzymują swoje środki w określonej gotowości do zwalczania celów powietrznych. Uprawnienia do użycia uzbrojenia są określone przez WCO, który wyróżnia następujące statusy:

1. Weapons Free - oznacza uprawnienia do otwarcia ognia do każdego celu powietrznego, za wyjątkiem tych, które zostały jednoznacznie rozpoznane jako własne.
2. Weapons Tight - oznacza uprawnienia do otwarcia ognia tylko do tych celów powietrznych, które zostały jednoznacznie rozpoznane jako wrogie.
3. Weapons Hold - oznacza uprawnienia do otwarcia ognia tylko w celu samoobrony przed atakami powietrza lub na wyraźny rozkaz przełożonego.

4. Weapons Unlimited - bardzo rzadko i w wyjątkowych sytuacjach udzielane uprawnienia do nieograniczonego użycia uzbrojenia w stosunku do każdego celu powietrznego, znajdującego się w zasięgu rażenia.

Kontrola przestrzeni powietrznej ma istotne znaczenie i bezpośrednio wpływa na efektywność oraz bezpieczeństwo działania LSL. Stąd też w trakcie przygotowania i prowadzenia działań należy poświęcić jej stosowną uwagę.

Obowiązkiem dowódcy jest zapewnienie wszystkim śmigłowcom odpowiedniego wyposażenia, dostarczenie wszystkich niezbędnych informacji o wykorzystywanych przez nie środkach kontroli przestrzeni powietrznej oraz sprawowanie kontroli w taki sposób aby mogły one efektywnie i bezpiecznie wykonywać swoje zadania.

Spośród całego zakresu problemów kontroli przestrzeni powietrznej, za najważniejsze z punktu widzenia LSL, wymagające poświęcenia im stosownej uwagi, są uważane następujące:<sup>26</sup>

- działania śmigłowców wewnątrz HIDACZ, w trakcie których załogi śmigłowców muszą być poinformowane o rozmieszczeniu naziemnych środków OP i OPL oraz o rejonach rozmieszczenia środków artyleryjskich i raketowych. Konieczne jest także zapewnienie koordynacji działań LSL z działaniami innych użytkowników przestrzeni powietrznej;
- ustalenie i przestrzeganie poziomów koordynacyjnych, dzięki czemu zmniejszone jest ryzyko wystąpienia kolizji z innymi statkami powietrznymi. Dodatkowym problemem występującym w tym miejscu jest konieczność wyposażenia śmigłowców w środki umożliwiające im wykonywanie lotów na małych i bardzo małych wysokościach w warunkach ograniczonej widzialności;
- identyfikacja śmigłowców, której ogólne zasady są ustalone ogólnie i muszą być przestrzegane przez wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej.

---

<sup>26</sup> Według ATP-49, Use of Helicopters in Land Operations, STANAG 2999 oraz ATP-41, Airmobile Operations, STANAG 2904 HIS.

Istotnym problemem jest doprowadzenie do załóg wszystkich, obowiązujących w czasie działań ustaleń. Osobą odpowiedzialną za to jest dowódca planujący użycie LSL. Ponadto, jeżeli planowane jest użycie śmigłowców nie posiadających odpowiedniego wyposażenia, konieczne jest - w czasie przygotowania do działań - ustalenie odpowiednich procedur identyfikacyjnych (sygnałów współdziałania) i doprowadzenie informacji o nich do wszystkich zainteresowanych. Należy to do obowiązków tego szczebla dowodzenia, który jest w stanie kontrolować zarówno jednostki LSL, jak i jednostki sił lądowych. Schemat ilustrujący środki kontroli przestrzeni powietrznej w obszarze działań korpusu sił lądowych stanowi treść załącznika 2.

### **Podsumowanie**

W niniejszym rozdziale opisane zostały: przeznaczenie, zadania, struktura organizacyjna, podstawowe zasady oraz wybrane właściwości dowodzenia LSL wybranych państw NATO.

Dla pełnego przyswojenia problematyki opisanej w niniejszym opracowaniu, konieczne jest uświadomienie faktu, iż siły zbrojne NATO nie posiadają jednolitej struktury organizacyjnej lotnictwa sił lądowych. Każde z państw członkowskich posiada swoje własne ustalenia w tym zakresie. Tym niemniej zostały określone ogólne zasady funkcjonowania LSL i są one obowiązujące w narodowych kontyngentach militarnych wszystkich państw członkowskich Sojuszu. Ustalenia te zostały zawarte w dokumentach normatywnych NATO, takich jak: ATP-49 Użycie śmigłowców w działaniach lądowych; ATP-41 Działania powietrznomanewrowe oraz wielu innych. Celem wprowadzenia jednolitych ustaleń było i jest zapewnienie interoperacyjności czyli możliwości prowadzenia działań sił składających się z wielonarodowych komponentów. Bowiem jednym z podstawowych założeń użycia sił zbrojnych NATO jest posiadanie przez nie zdolności do działań wewnątrz sojuszniczej, a nie narodowych struktur dowodzenia.

W przypadku sił zbrojnych RP nie można wykluczyć potrzeby wydzielenia kontyngentu LWL na potrzebny ćwiczeń lub operacji w ramach programu „Partnerstwo dla Pokoju”, czy też w następnej kolejności dla potrzeb działań w ramach Paktu. Stąd też postulat poznania i wdrożenia w codzienną działalność zasad obowiązujących w sojuszniczych siłach zbrojnych, a w tej liczbie zasad zawartych we wspomnianych powyżej dokumentach dotyczących LSL wydaje się być zasadny.

Spośród rozlicznych problemów, które muszą być rozwiązane w procesie dostosowywania LWL sił zbrojnych RP do wymogów określonych przez NATO problematykę dowodzenia należałoby uznać za najważniejszą ze względu na to, że tylko przez właściwą realizację cyklu dowodzenia można wykorzystać wszystkie możliwości posiadane przez wykonawców oraz ich wyposażenie. Stąd też za konieczne należy uznać poznanie i zastosowanie zasad dowodzenia obowiązujących w siłach zbrojnych NATO, jako podstawowy warunek umożliwiający efektywną współpracę w przyszłości, być może już niedalekiej.

Wśród aspektów wpływających na dowodzenie LSL opisanych w niniejszym rozdziale, jednym z istotniejszych, niedocenianych do tej pory w siłach zbrojnych RP, jest kontrola przestrzeni powietrznej. Ujmowanie tego problemu w NATO w znaczący sposób odbiega od dotychczasowych rozwiązań stosowanych w naszych siłach zbrojnych. O ile kompleksowe rozwiązanie tego problemu nie leży w gestii organów dowódczych LWL sił zbrojnych RP, tym niemniej muszą one znać zagadnienia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa oraz efektywności działań w przestrzeni powietrznej. Z definicji kontroli przestrzeni powietrznej wynika, iż nie tylko dotyczy ona efektywnego użycia środków bojowych w działaniach lecz również (a być może przede wszystkim) zapewnienia bezpieczeństwa wykonawcom. Czyli może być traktowana jako przykład podmiotowego traktowania czynnika ludzkiego, co nie zawsze znajduje odzwierciedlenie w świadomości wszystkich dowódców oraz dokumentach normatywnych i rozkazodawczych w siłach zbrojnych RP.

## 2. DOWODZENIE LOTNICTWEM SIŁ LĄDOWYCH PODCZAS PROWADZENIA DZIAŁAŃ

### 2.1. Dowodzenie LSL podczas działań przeciwpancernych

Zwalczanie celów pancernych i opancerzonych przez śmigłowce LSL, z racji posiadanych przez nie możliwości manewrowych i ogniowych jest uważane za jeden z najbardziej efektywnych sposobów wsparcia działań naziemnych elementów sił lądowych NATO.

Podobnie jak w przypadku prowadzenia innych działań LSL w siłach zbrojnych NATO, jednostki śmigłowców przeciwpancernych wykorzystują zasady działania i dowodzenia wynikające z takich uwarunkowań, jak: doktryna narodowa sił zbrojnych, struktura oraz miejsce i rola LSL w strukturze sił zbrojnych itp.

Tym niemniej w NATO zostały ustalone i obowiązują ogólne zasady wykorzystania LSL i dowodzenia nim w działaniach przeciwpancernych. Ustalenia te zostały poczynione w celu ujednoczenia procedur i stworzenia możliwości prowadzenia wspólnych działań przez wielonarodowe siły zbrojne<sup>27</sup>.

Generalnie prowadzenie działań przeciwpancernych przez śmigłowce LSL może być realizowane trzema zasadniczymi sposobami:

- **atak ciągły**, polegający na nieprzerwanym oddziaływaniu na cele pancerne i opancerzone przeciwnika w określonym czasie. W tym celu zgrupowanie śmigłowców przeciwpancernych jest podzielone na trzy części: jedna zwalcza cele z wybranych stanowisk ogniowych, druga grupa znajduje się w drodze do rejonu działań i zastępuje grupę pierwszą z chwilą zakończenia przez nią walki, a trzecia grupa odtwarza gotowość do działań na lądowisku. Sposób ten umożliwia ciągłe oddziaływanie na przeciwnika w stosunkowo długim czasie.

---

<sup>27</sup> ATP-49 A, Use of Helicopters in Land Operations, STANAG 2999, cz.13.

- **atak etapowy**, który jest pewną modyfikacją ataku ciągłego. Zgrupowanie także jest podzielone na trzy części, przy czym zadaniem pierwszej grupy, rozpoczynającej walkę jest wymuszenie reakcji przeciwnika (zmiana ugrupowania, ogień przeciwlotniczy itp.). Druga grupa zajmująca pozycje ogniowe rozpoczyna swoje działania z chwilą rozpoznania celów i obie grupy wspólnie kontynuują walkę. W zależności od reakcji sił przeciwnika i zużycia amunicji przez śmigłowce, trzecia grupa, wchodząc w późniejszym czasie do walki, będzie wspierać pierwszą lub drugą grupę własnych śmigłowców. Po odtworzeniu gotowości przez śmigłowce, atak może być powtórzony w taki sam sposób lub dowódca może zdecydować o innym sposobie prowadzenia działań przeciwpancernych.
- **atak jednoczesny**, który wymaga użycia wszystkich dostępnych śmigłowców przeciwpancernych do jednoczesnego zwalczania celów pancernych i opancerzonych. Rażenie celów będzie odbywało się z kilku pozycji ogniowych. W porównaniu z poprzednimi sposobami, kierowanie atakiem jednoczesnym jest utrudnione, tym niemniej - ze względu na możliwość zaskoczenia przeciwnika oraz skupienie dużego potencjału rażenia ogniowego - możliwe jest uzyskanie dużej efektywności działań śmigłowców przeciwpancernych w krótkim czasie.

Podstawową zasadą wykorzystania LSL do działań przeciwpancernych obowiązującą w siłach zbrojnych NATO jest pełna integracja jednostek ze strukturami dowodzenia elementów naziemnych oraz wykorzystanie wspólnych procedur i kanałów informacyjnych obowiązujących wszystkie jednostki pozostające pod jednolitym dowództwem.

W siłach zbrojnych NATO jednostki LSL wykorzystywane do działań przeciwpancernych są z reguły zorganizowane w samodzielne jednostki o strukturze dwu lub trzyeskadrowych pułków, pozostających z reguły pod dowództwem szczebla korpusu lub dywizji. Ponadto jednostki śmigłowców przeciwpancernych wchodziły w skład powietrznomanewrowych związków taktycznych<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Na przykład 1 Brygada Powietrzno - Zmechanizowana RFN.

Przy czym dowodzenie siłami powietrznomanewrowymi w czasie prowadzenia działań będzie odbywało się według zasad obowiązujących te siły, stąd też treść tego podrozdziału dotyczyć będzie tylko prowadzenia „samodzielnych” działań przeciwpancernych przez śmigłowce.

Jednostki wchodzące w skład ogólnowojskowych związków operacyjnych i taktycznych mogą być także czasowo podporządkowane szczeblowi brygady lub równorzędnemu. Zasadą jest, iż brygada jest najniższym szczeblem, jakiemu dla wykonania określonych zadań, mogą być czasowo podporządkowane jednostki LSL. W określonych sytuacjach, takich jak konieczność prowadzenia długotrwałych działań przez wydzielone zgrupowania bojowe, możliwe jest włączenie jednostek śmigłowców przeciwpancernych w skład określonych związków taktycznych zgrupowania, jako organicznej ich części. Przy czym ze względu na problemy zabezpieczenia logistycznego nie powinien być to szczebel niższy, niż dywizja.

Dowódcy korpusów w stosunku do podległych jednostek LSL posiadają kompetencje do dowodzenia operacyjnego (OPCOM). Dowódcy dywizji - do kierowania operacyjnego (OPCON). Także dowódcy brygad - o ile będą im przydzielone jednostki śmigłowców przeciwpancernych - będą posiadać delegowane uprawnienia do kierowania operacyjnego (OPCON) lecz tylko na czas prowadzenia działań i w zakresie umożliwiającym wykonywanie postawionych zadań.

Ze względu na integrację struktur dowodzenia sił lądowych planowanie użycia LSL do działań przeciwpancernych odbywa się w ramach ogólnego procesu planowania, a sporządzony w jego wyniku plan użycia śmigłowców jest integralną częścią ogólnego planu. W przypadku szczebla dowodzenia posiadającego organiczne elementy dowodzenia LSL ich zadaniem jest zaplanowanie działań, koordynacja przedsięwzięć LSL ze wszystkimi współdziałającymi elementami (wojska rakietowe i artyleria, siły powietrzne działające w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego, kontrola przestrzeni powietrznej itp.), postawienie zadań podległym jednostkom oraz kontrola ich realizacji. Zadaniem dowódców jednostek śmigłowców przeciwpancernych jest zorganizowanie działań podległych sił i wykonanie postawionych zadań.

W sytuacji gdy jednostka LSL zostanie czasowo podporządkowana niższemu szczeblowi (brygadzie), który nie posiada etatowych organów kierowania LSL, wówczas proces planowania będzie miał nieco inny przebieg. Na szczeblu decydującym o przydzieleniu wysiłku podjęta będzie decyzja o wielkości wysiłku, jego przeznaczeniu (celu działań) oraz zapewniona będzie koordynacja przedsięwzięć przekraczających kompetencje szczebla podrzędnego (np. przeloty śmigłowców z rejonów bazowych do lądowisk wysuniętych w rejonie działań bojowych brygady, współdziałanie z OPL korpusu, współdziałanie z siłami powietrznymi działającymi w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego, zabezpieczenie logistyczne na lądowiskach wysuniętych itp.). Natomiast szczegółowe planowanie działań, wybór stanowisk ogniowych, sposób wykonania ataków, koordynacja działań śmigłowców z siłami lądowymi będą realizowane na szczeblu brygady. Planowanie odbywać się będzie z udziałem dowódcy jednostki LSL, obecnego na stanowisku dowodzenia brygady, a do jego podstawowych obowiązków będzie należało dostarczanie informacji niezbędnych do szczegółowego zaplanowania działań LSL. Będzie on pełnił w tym czasie rolę szefa doraźnie utworzonej komórki LSL. Podjęcie decyzji o sposobie użycia LSL oraz stawianie zadań jednostce odbywa się według zasad obowiązujących wszystkie jednostki podległe określönemu dowódcy sił lądowych. Zadania dla jednostek LSL zamieszczone są w rozkazie operacyjnym i przekazywane normalnymi kanałami dowodzenia. W czasie prowadzenia działań, dowódca jednostki LSL pozostaje na stanowisku dowodzenia brygady i kontroluje działania śmigłowców, informując dowódcę sił lądowych o ich przebiegu oraz udzielając porad w zakresie możliwości wykorzystania śmigłowców w miarę rozwoju sytuacji.

Jednym z najistotniejszych problemów w czasie planowania działań przeciwpancernych jest koordynacja działań śmigłowców z przedsięwzięciami mającymi zapewnić wspólne z innymi elementami bojowymi prowadzenie działań oraz koordynacja działań śmigłowców z przedsięwzięciami służącymi ich zabezpieczeniu. Z zasady koordynowanie rozpoczyna się z chwilą rozpoczęcia procesu planowania, a kończy z chwilą zakończenia oceny ich rezultatów. Zakres przedsięwzięć koordynacyjnych ilustruje załącznik 3, zawierający listę informacji, które muszą być zgroma-

dzone i przekazane jednostce śmigłowców przeciwpancernych wyznaczonej do prowadzenia działań. Za zebranie i dostarczenie tych informacji właściwym odbiorcom odpowiedzialny jest szef komórki LSL właściwego szczebla dowodzenia.

Zakres informacji przedstawiony w załączniku określa jedynie granice obszarów zainteresowania dowódców odpowiedzialnych za planowanie działań przeciwpancernych. Stopień uszczegółowienia koordynacji uzależniony jest bowiem od wielu czynników. O ile planowane jest użycie śmigłowców do prowadzenia samodzielnych działań opóźniających przemieszczanie się kolumn pancernych przeciwnika na samodzielnym kierunku, wówczas koordynowaniu podlegać będzie mniejszy zakres przedsięwzięć, niż w przypadku prowadzenia działań w ramach systemu rażenia ogniowego korpusy na głównym kierunku działań. Inna będzie koordynacja zwalczania celów pancernych i opancerzonych przez małe grupy śmigłowców z kolejnych rubieży, inna w przypadku prowadzenia głębokich działań przeciwko zgrupowaniom pancernym przeciwnika w ramach połączonej operacji, wspólnej z siłami powietrznymi działającymi w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego.

W przypadku planowania walki z użyciem w sposób zmasowany wszystkich dostępnych dowódcy środków ogniowych, konieczne jest sprecyzowanie rejonu działań i określenie pozycji bojowych umożliwiających użycie uzbrojenia z maksymalnego zasięgu i prowadzenie nieprzerwanej obserwacji celu. Konieczne jest określenie linii rozgraniczeń, umożliwiających kierowanie ogniem. W przypadku działań LSL istotne jest aby linie te pokrywały się z liniami rozgraniczeń sił lądowych oraz były łatwe do rozpoznania przez załogi z powietrza.

Najistotniejszym problemem w dowodzeniu jest zapewnienie wymiany informacji niezbędnych do prowadzenia działań i dostarczenie ich do wszystkich zainteresowanych. Załącznik 4 zawiera wariant treści rozkazu, w którym jednostkom LSL wyznaczonym do działań przeciwpancernych są przekazywane informacje o zadaniach.

Z reguły dowodzenie grupami śmigłowców wykonujących zadania przeciwpancerne będzie się odbywało przez oficerów realizujących funkcje naprowadzania z naziemnych lub powietrznych stanowisk kierowania, znajdujących się w przedniej

części rejonu działań bojowych lub wręcz na wysuniętych pozycjach bojowych. Zakres dowodzenia zwykle będzie ograniczony do przekazania informacji o sytuacji w rejonie działań i wskazania celu. Istotne jest aby procedury wskazywania celów były ustalone podczas planowania działań, a informacje o nich dotarły do wszystkich zainteresowanych. Obowiązujący w NATO sformalizowany sposób wskazywania celów został opracowany w celu uniknięcia pomyłek podczas przekazywania informacji z punktów kierowania, a tym samym uniknięcia zagrożenia rażenia własnych wojsk z jednej strony oraz efektywnego wykorzystania śmigłowców przeciwpancernych, z drugiej.

Przepływ informacji niezbędnych do prowadzenia działań przeciwpancernych zostaje zainicjowany przesłaniem do jednostek LSL tzw. Warning Order, w którym są zawarte wstępne informacje o planowanych działaniach. Następnie w rozkazie operacyjnym są przekazywane zadania dla jednostek. Zakres i treść informacji przekazywanych w rozkazie jest zawarty we wspomnianym już załączniku nr 3. Podczas wykonywania zadań załogi śmigłowców LSL utrzymują łączność ze specjalnie wydzielonymi stanowiskami kierowania współdziałających jednostek (Rendezvous Points / Brief Points). Zadaniem tych stanowisk jest dostarczenie aktualnych informacji o sytuacji w rejonie działań śmigłowców, przekazywanie sygnałów o kontynuacji lub odwołaniu zadania, rekomendowanie sposobu wykonywania zadania lub zajęcia konkretnego stanowiska (rubieży) ataku. Ma to istotne znaczenie w sytuacji, gdy śmigłowce przeciwpancerne stanowią odwód i wchodzą do działań na wezwanie z pola walki.

Po dolicie do rejonu działań załogi śmigłowców nawiązują łączność z oficerami naprowadzania, znajdującymi się w naziemnych lub powietrznych stanowiskach kierowania i otrzymują od nich informacje niezbędne do prowadzenia działań. Dodatkowo - o ile jest to przewidziane w planie - załogi mogą także kontaktować się z wysuniętymi stanowiskami kierowania wsparciem artyleryjskim, w celu koordynacji własnych działań z artyleria. Sformalizowany sposób komunikowania się załóg śmigłowców przeciwpancernych ze stanowiskami kierowania w rejonie działań jest zawarty w załączniku 5.

W przypadku, kiedy Brief Point nie został zorganizowany lub kiedy w trakcie oczekiwania śmigłowców w strefach krótkotrwałego wyczekiwania nastąpiła zmiana sytuacji, mogąca wpłynąć na działania śmigłowców, wówczas zadaniem oficerów naprowadzania będzie powiadamiać załogi o tych zmianach. Informacje te będą przekazywane według wzoru zawartego w pierwszej części załącznika 5.

Podczas prowadzenia działań przeciwpancernych przez LSL konieczne będzie szczegółowe rozpatrzenie problemów współdziałania.

Podstawowym wymogiem prowadzenia działań przeciwpancernych przez śmigłowce LSL jest pełna integracja tych działań z działaniami prowadzonymi przez siły lądowe i wspierające je inne rodzaje wojsk sił zbrojnych.

W czasie prowadzenia działań - gdy grupy śmigłowców wlatują w sektory sił lądowych - nawiązanie łączności z odpowiednimi stanowiskami kierowania jest wymogiem koniecznym i niezbędnym. Z drugiej zaś strony narzucone są ograniczenia w wykorzystaniu łączności radiowej. Są one spowodowane zarówno ograniczeniami wynikającymi z oddziaływania radioelektronicznego na polu walki, jak i koniecznością przestrzegania dyscypliny łączności aby nie demaskować własnych działań i położenia nadajników radiowych. Stąd też wymagane jest aby w trakcie planowania działań uwzględniane były takie sposoby komunikowania się, które zminimalizują konieczność wykorzystywania łączności radiowej (sygnały współdziałania i wzrokowego dowodzenia, dymy dla oznaczenia wojsk własnych, amunicja smugowa do wskazywania celów itp.), a w przypadku stosowania łączności radiowej bezwzględnie należy przestrzegać zasad zachowania tajemnicy, co oznacza wykorzystywanie transmisji zakodowanych i kryptonimów w jak najszerszym zakresie.

Istotnym problemem jest także identyfikacja przynależności. Problem ten dotyczy zarówno śmigłowców LSL, jak i jednostek sił lądowych. Stąd też oprócz wykorzystania wyposażenia rozpoznania elektronicznego (IFF System), konieczne jest wykorzystywanie wzrokowych sygnałów identyfikacyjnych, łatwych do rozpoznania z powietrza.

Problemy kontroli przestrzeni powietrznej w czasie prowadzenia działań przeciwpancernych nie odbiegają w znaczący sposób od problemów występujących w przypadku prowadzenia przez LSL innych działań. Istotną rzeczą jest tylko to, iż trasy dolotów śmigłowców do rejonu działań, zwłaszcza działających na wezwanie z pola walki będą koordynowane na szczeblu korpusu, a informacja o nich (ze względu na brak czasu) nie będzie zamieszczana w rozkazie kontroli przestrzeni powietrznej. Tym niemniej, ze względu na fakt, iż obowiązywać będzie poziom koordynacyjny (śmigłowce wykonują lot na wysokości 65 m w przedniej strefie działań bojowych i 150 m w tylnej), ryzyko kolizji z samolotami działającymi w ramach ofensywnego wsparcia lotniczego będzie zmniejszone. Działania śmigłowców w rejonie działań bojowych odbywać się będą wewnątrz strefy wzmożonej kontroli przestrzeni powietrznej (HIDACZ), według ustaleń obowiązujących dla tego typu stref. Jednakże w trakcie planowania działań problematyce tej musi być poświęcona należna uwaga, a wszystkie przedsięwzięcia, zwłaszcza w zakresie współdziałania z OPL, muszą być skoordynowane pomiędzy właściwymi komórkami.

Koordynowanie działań pomiędzy jednostkami LSL prowadzącymi działania przeciwpancerne, a jednostkami sił lądowych rozmieszczonymi w rejonach działań śmigłowców będzie realizowane poprzez oficerów łącznikowych LSL, wydzielonych do sztabów tych jednostek. Ich zadaniem będzie dokonywanie wszelkich niezbędnych uzgodnień w zakresie współdziałania podczas prowadzenia działań przez śmigłowce i zapewnienie bezpieczeństwa tak siłom lądowym jak i śmigłowcom.

## **2.2. Dowodzenie LSL podczas działań powietrznomanewrowych**

Według poglądów NATO działania powietrznomanewrowe są uznawane za jedno z podstawowych zadań LSL. Są to działania, w czasie których elementy naziemne wraz z ich wyposażeniem są przemieszczane nad polem walki za pomocą śmigłowców. Cechą charakterystyczną działań powietrznomanewrowych jest to, iż są one kierowane (dowodzone) przez dowódcę sił lądowych i realizowane na ko-

rzyć tych sił<sup>29</sup>. Działania te obejmują przewozy drogą powietrzną elementów naziemnych sił lądowych, gotowych do natychmiastowego użycia oraz wsparcia działań tych sił udzielone przez inne śmigłowce (na przykład uzbrojenie, rozpoznawcze, minowania, czy zabezpieczenia dowodzenia). Prowadzenie działań powietrznomanewrowych jest zdecydowanie odmienne od innych zadań wykonywanych przez LSL, takich jak przewóz wojsk i materiałów, czy też wykonywanie zadań ogniowych, jakkolwiek zawiera w sobie elementy każdego z nich. Tym niemniej wymagania względem realizacji transportu powietrznego oraz zadań ogniowych w aspekcie potrzeb działań powietrznomanewrowych utworzyły jakościowo odmienne pojęcie wymagające oddzielnego sklasyfikowania.

Podstawowym warunkiem efektywnego prowadzenia działań powietrznomanewrowych jest pełna integracja śmigłowców z elementami naziemnymi, to znaczy: połączone planowanie działań według jednolitej doktryny, określenie i utrzymanie ścisłych relacji w dowodzeniu oraz stosowanie sprawdzonych (w czasie ćwiczeń i treningów) sposobów wykonywania zadań.

Działania powietrznomanewrowe mogą przybierać różnorodne formy. Wynikają one z celu, jaki ma zostać osiągnięty poprzez ich realizację. Według poglądów NATO działania powietrznomanewrowe są realizowane w formie:<sup>30</sup>

- działań rekonesansowych prowadzonych w celu określenia rozmieszczenia, kierunków przemieszczania sił przeciwnika podchodzących z głębi jego terytorium. Ten rodzaj działań łączy w sobie gromadzenie informacji rozpoznawczych przez śmigłowce obserwacyjne z działaniami naziemnych patroli rozpoznawczych, przierzucanych drogą powietrzną;
- zwalczania środków pancernych i opancerzonych z wykorzystaniem śmigłowców różnych typów (obserwacyjnych, uzbrojonych), a także naziemnych grup

---

<sup>29</sup> Dictionary of Military & Associated Terms, Washington 1987

<sup>30</sup> Według ATP-41, Airmobile Operations, STANAG 2904 HIS.

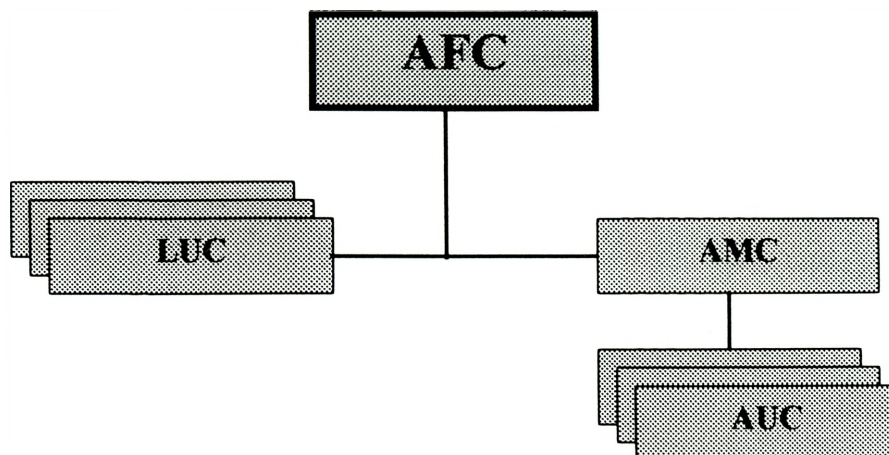
(zespołów) przeciwpancernych przemieszczających się i zaopatrywanych z wykorzystaniem środków transportu powietrznego;

- działań przeciwdesantowych, przeciwpowietrznomanewrowych oraz przeciwpartyzanckich;
- zwalczania, blokowania oraz powstrzymywania sił przeciwnika w określonych miejscach (rejonach)<sup>31</sup>;
- zajęcia i utrzymania na określony czas kluczowych pozycji na terytorium przeciwnika;
- działań okrążających i obejść sił przeciwnika;
- działań rajdowych;
- patroli bojowych dalekiego zasięgu;
- pozoracji i działań demonstracyjnych.

Do prowadzenia wymienionych form działań powietrznomanewrowych są wydzielone odpowiednie siły. Tworzą one zgrupowanie powietrznomanewrowe, a jego skład oraz szczegółowa struktura organizacyjna są determinowane potrzebami wykonywanego zadania i celów przewidzianych do osiągnięcia. LSL podobnie jak inne środki może stanowić organiczną część sił lądowych wyznaczoną do prowadzenia działań powietrznomanewrowych. Ponadto może być im przydzielone na czas wykonywania zadania. Typową strukturę organizacyjną zgrupowania przeznaczonego do prowadzenia działań powietrznomanewrowych ilustruje rysunek 9.

---

<sup>31</sup> Uznawane za jedną z priorytetowych form działań powietrznomanewrowych.



- AFC (Airmobile Force Commander) - dowódca ugrupowania sił powietrznomanewrowych;
- AMC (Aviation Mission Controller) - dowódca (kierujący) LSL;
- AUC (Aviation Unit Commanders) - dowódcy jednostek LSL;
- LUC (Lifted Unit Commanders) - dowódcy jednostek sił lądowych (transportowanych).

Rys. 9. Struktura organizacyjna zgrupowania przeznaczonego do prowadzenia działań powietrznomanewrowych.

Proces dowodzenia w działaniach powietrznomanewrowych jest skomplikowany ze względu na różnorodny skład sił, różnorodność podejmowanych w ich trakcie przedsięwzięć, obszar działań oraz ich dynamikę. Stąd też jednym z podstawowych czynników warunkujących ich sukces jest -wspominana wcześniej - pełna integracja na każdym etapie działań. Sformułowany i obowiązujący w siłach zbrojnych NATO zakres obowiązków dowódców zgrupowania powietrznomanewrowego ma umożliwić spełnienie tego postulatu. Zakres obowiązków w procesie dowodzenia w działaniach powietrznomanewrowych przedstawia się następująco.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Według ATP-41, Airmobile Operations, STANAG 2904 HIS

Dowódca sił powietrznomanewrowych, którym jest z zasady dowódca sił lądowych, ponosi odpowiedzialność za przygotowanie i realizację działań. W zakres jego podstawowych obowiązków wchodzi :

- przygotowanie planów i wydawanie niezbędnych rozkazów;
- kierowanie elementami naziemnymi i powietrznymi podległego ugrupowania sił powietrznomanewrowych;
- podejmowanie w czasie prowadzenia działań decyzji taktycznych, dotyczących podległych mu sił ;
- określenie priorytetów dotyczących wsparcia walczących sił (wprowadzenie odwodów, manewr sił , wsparcie lotnicze itp.);
- zapewnienie ochrony jednostek LSL (śmigłowców), bazujących w strefie działań bojowych;
- zapewnienie koordynacji i współdziałania podległych sił z elementami obrony powietrznej, systemu kontroli przestrzeni powietrznej oraz taktycznego wsparcia lotniczego.

Dowódca (kierujący) LSL, podlega bezpośrednio dowódcy sił powietrznomanewrowych i jest jego doradcą w zakresie użycia LSL w trakcie działań. Do jego podstawowych obowiązków należy:

- bezpośrednie dowodzenie powietrznymi elementami zgrupowania;
- zapewnienie współdziałania pomiędzy jednostkami LSL i transportowanymi jednostkami sił lądowych ;
- współdziałanie w procesie planowania działań i sporządzaniu rozkazów;
- dostarczanie danych technicznych (zasięgi, możliwości transportowe, ogniowe, itp.) śmigłowców LSL dla potrzeb planowania działań powietrznomanewrowych;
- koordynowanie przedsięwzięć wykrywania i wskazywania celów (obiektów ) rażenia ogniowego;

- koordynowanie (wspólnie z dowódcą sił powietrznomanewrowych) przedsięwzięć zabezpieczenia logistycznego jednostek LSL.

Dowódcy jednostek sił lądowych (transportowanych) podlegają bezpośrednio dowódcy sił powietrznomanewrowych. Zwykle nie posiadają oni uprawnień do dowodzenia (kierowania) wspierających ich elementów LSL, jednakże - według uznania dowódcy sił - mogą mieć tymczasowo przydzielone kompetencje do kierowania taktycznego (TACON) określonymi grupami śmigłowców.

Dowódcy jednostek LSL są podporządkowani dowódcy (kierującemu) LSL i dowodzą podległymi sobie jednostkami według ustalonych i obowiązujących zasad.

Planowanie działań powietrznomanewrowych jest procesem skomplikowanym, bowiem musi być w nim rozważony i uwzględniony szereg czynników wpływających na ich przebieg. Z tego względu ustalony został jednolity sposób planowania działań i jest on obowiązujący dla wszystkich szczebli dowodzenia odpowiedzialnych za przygotowanie i prowadzenie działań powietrznomanewrowych, bez względu na ich skalę i rozmach.<sup>33</sup>

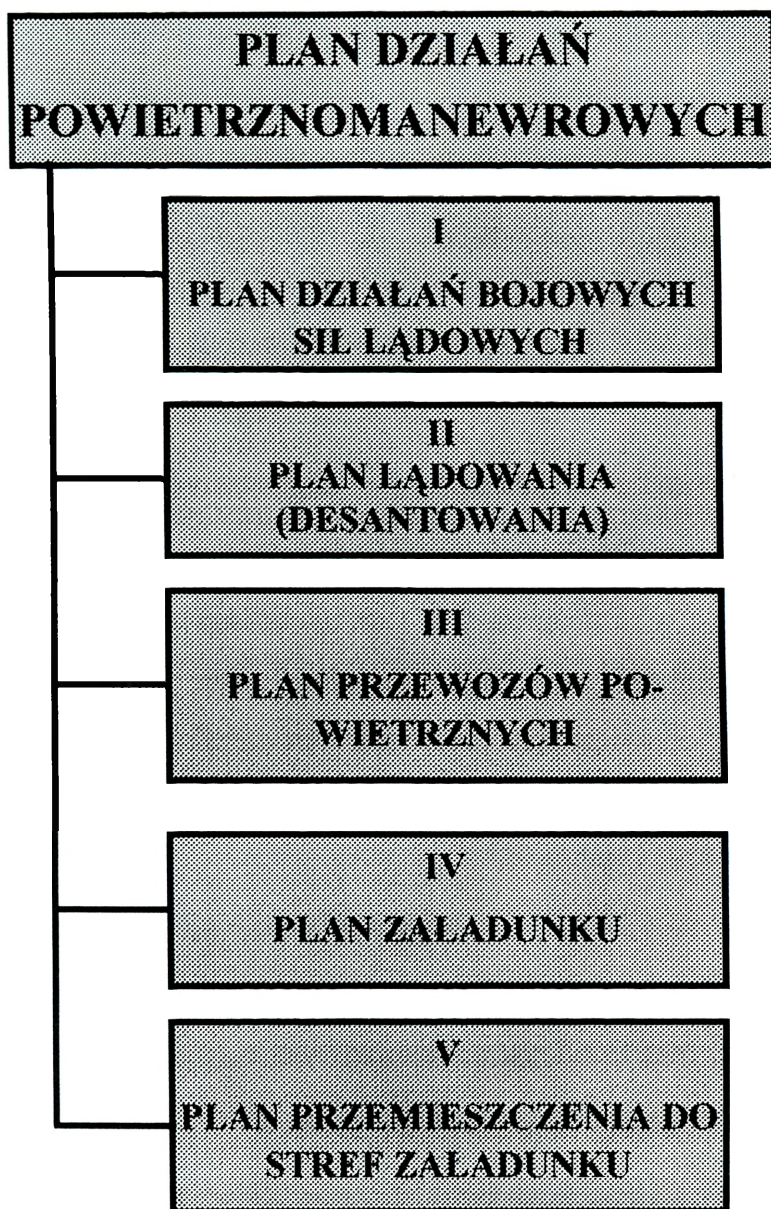
Planowanie działań powietrznomanewrowych jest pięcioetapowe i z tyłu właśnie części składa się sporządzony w jego trakcie plan. Rysunek 10 przedstawia schemat planu działań powietrznomanewrowych.

- **Część I - Plan działań bojowych sił lądowych.**

Jest to plan dotyczący działań sił uderzeniowych i wsparcia (w tym lotniczego) od chwili ich lądowania w rejonie działań do wykonania postawionego zadania.

---

<sup>33</sup> Według ATP-41, Airmobile Operations, STANAG 2904 HIS.



Rys. 10. Schemat planu działań powietrznomanewrowych.

- **Część II - Plan lądowania (desantowania).**

Obejmuje fazę wprowadzania sił powietrznomanewrowych do rejonu działań i wysadzania elementów naziemnych we właściwym miejscu oraz czasie, umożliwiającym prowadzenie przyszłych - zgodnych z planem - działań bojowych. Naj-

ważniejszymi elementami tego planu są : wybór stref lądowania (miejsc desantowania) sił lądowych oraz rozmieszczenie i możliwości przeciwnika w tym rejonie.

- **Część III - Plan przewozów powietrznych.**

Planowanie przewozów powietrznych odbywa się pod kątem potrzeb planu lądowania i taktycznych działań sił lądowych. Zawiera on rozliczenia czasowe przewozu poszczególnych grup, wyposażenia i zaopatrzenia do stref lądowania oraz dane koordynacyjne dotyczące tras dolotu i procedur kontroli przestrzeni powietrznej. Ponadto plan przewozów powietrznych zawiera dane dotyczące warunków atmosferycznych, warunków oświetleniowych (w działaniach nocnych), zdolności ładunkowych, koordynacji działań LSL z obrona powietrzną i lotnictwem taktycznym udzielającym wsparcia. Informacje zawarte w planie są zebrane i przekazywane w formie tabel.

- **Część IV - Plan załadunku.**

W planie tym określone są strefy załadunku, wytyczne dotyczące zasad jego przeprowadzenia oraz priorytety i kolejność przebazowania żołnierzy, sprzętu i zaopatrzenia do stref załadunku. Konieczne jest zaplanowanie załadunku w taki sposób aby umożliwić poszczególnym elementom ugrupowania bojowego jak najszerszą autonomię w rejonie działań bojowych. Plan załadunku musi być komplementarny w stosunku do planu przewozów powietrznych. Stanowi on także podstawę planowania przemieszczania do stref załadunku.

- **Część V - Plan przemieszczenia do stref załadunku.**

Zawiera on ustaloną kolejność przebazowania elementów naziemnych i śmigłowców do stref załadunku oraz harmonogram czasowy załadunku śmigłowców. Zawiera on także ustalenia dotyczące organizacji stref załadunku, trasy dolotu śmigłowców LSL z ich lądowisk oraz procedury i zasady dowodzenia śmigłowcami w strefach.

Charakterystyczną cechą planowania działań powietrznomanewrowych jest to, iż są one planowane niejako w odwrotnej kolejności. Ten sposób ujmowania problemu jest korzystny ze względu na podporządkowanie kolejnych etapów działań

jego najwyższym celem, stąd też umożliwia on skuteczne zaplanowanie i wykorzystanie sił i środków wyznaczonych do prowadzenia działań powietrznomanewrowych, a w tym siły i środki LSL.

W trakcie prowadzenia działań powietrznomanewrowych występować będzie cały szereg problemów wynikających z konieczności koordynowania działań pomiędzy naziemnymi i powietrznymi elementami sił (tak ze składu zgrupowania, jak i sąsiadujących), rozmieszczonych na dużym obszarze i działających w dynamicznej sytuacji. Stąd też problematyce tej musi być poświęcona stosowna uwaga.

Jeżeli strefa działań powietrznomanewrowych znajduje się na własnym terytorium lub w bezpośredniej bliskości własnych wojsk - dla zapewnienia wzajemnego bezpieczeństwa - w planowaniu działań muszą być uwzględnione potrzeby oraz specyfika zadań wykonywanych tak przez własne siły powietrznomanewrowe, jak i sąsiadujące jednostki wojsk własnych. Stąd też koniecznością będzie ustalenie sposobów współdziałania pomiędzy nimi.

Zakres przedsięwzięć koordynacyjnych pomiędzy jednostkami sił powietrznomanewrowych, a sąsiadującymi jednostkami sił lądowych musi obejmować:<sup>34</sup>

- wzajemną wymianę informacji, a w tym danych rozpoznawczych;
- sporządzanie wspólnego planu wsparcia ogniowego;
- określenie przejrzystych linii rozgraniczenia ognia i sygnałów kierowania ogniem;
- ustaleniu wspólnych procedur dotyczących prowadzenia rozpoznania.

W praktyce współdziałanie będzie realizowane przez oficerów łącznikowych sił powietrznomanewrowych, oddelegowanych do sąsiadujących jednostek sił lądowych.

Kolejnym ważnym problemem jest współdziałanie wewnętrzne, pomiędzy poszczególnymi elementami ugrupowania sił powietrznomanewrowych wysadzonych i

---

<sup>34</sup> Według ATP-41 Airmobile Operations, STANG 2904 HIS.

działających w różnych miejscach rejonu działań bojowych. Problem ten musi być uwzględniony w procesie przygotowania do działań i być rozwiązywany przez stworzenie i utrzymywanie w czasie działań odpowiedniej struktury dowodzenia i kanałów komunikacyjnych w celu utrzymania ciągłości dowodzenia i zapewnienia odpowiedniego poziomu koordynacji pomiędzy poszczególnymi elementami ugrupowania powietrznomanewrowego w rejonie działań bojowych.

W czasie prowadzenia działań powietrznomanewrowych jednym z najistotniejszych problemów dla LSL będzie kontrola przestrzeni powietrznej . Zapewnienie współdziałania i koordynacji z odpowiednimi elementami systemu kontroli powietrznej jest uznawane za jeden z priorytetów , czego dowodem może być fakt , iż odpowiedzialność za realizację tej funkcji ponosi dowódca zgrupowania powietrznomanewrowego.<sup>35</sup>

Wsparcie działań powietrznomanewrowych przez lotnictwo taktyczne jest uznawane za jeden z podstawowych czynników warunkujących ich powodzenie . Szczególne znaczenie posiadać będzie wsparcie lotnicze działań prowadzonych w głębi terytorium przeciwnika . Lotnictwo taktyczne będzie udzielać wsparcia w ramach działań zaczepnych oraz ofensywnego wsparcia lotniczego.<sup>36</sup> Ponadto lotnictwo transportowe sił powietrznych może realizować zadania wsparcia logistycznego sił powietrznomanewrowych poprzez dowóz zaopatrzenia materiałowego .

Szczególne uwagi w trakcie prowadzenia działań powietrznomanewrowych musi także być poświęcona zapewnieniu przepływu informacji, bowiem system komunikowania łączy wszystkie elementy sił i ich działań w jeden organizm. Stąd też musi on zapewnić odpowiedni i niezakłócony przepływ informacji pomiędzy stanowiskiem dowodzenia, a działającymi elementami sił powietrznomanewrowych. Charakterystyczną cechą tych działań jest ich prowadzenie przez siły rozmieszczone na rozległym obszarze, stąd zapewnienie łączności pomiędzy nimi stanowić będzie

---

<sup>35</sup> Problematyka kontroli przestrzeni powietrznej szerzej została opisana w poprzednim rozdziale . Zawarta jest w dokumencie NATO: ATP-40, STANAG 3805 TA

<sup>36</sup> Scheffel B. Taktyczne operacje sił powietrznych , cz. III, AON 1996 r.

duży problem. Z reguły działania powietrznomanewrowe dowodzone są z powietrznych stanowisk dowodzenia (zwykle ze śmigłowców PPD). Dlatego też w czasie planowania i prowadzenia działań należy uwzględnić ograniczoną ilość i możliwości środków łączności na nich zamontowanych oraz ograniczenia wynikające z przeciwdziałania radioelektronicznego przeciwnika.

### 2.3. Dowodzenie LSL podczas działań transportowych

Transport powietrzny realizowany przez śmigłowce LSL obejmuje dwie główne grupy zadań:<sup>37</sup>

1. Przewóz wojsk śmigłowcami, a w tym:

- przewóz wojsk wraz z ich wyposażeniem (załącznik 6);
- ewakuacja rannych i chorych.

2. Przewóz ładunków , a w tym:

- przewóz ładunków na pokładzie śmigłowców;
- przewóz ładunków podwieszanych pod śmigłowcami.

Do wykonania zadań transportowych mogą być użyte samodzielne jednostki śmigłowców transportowych wchodzących w skład korpusu sił lądowych lub też mogą je wykonywać oddziały lub pododdziały śmigłowców transportowych wchodzących w skład sił powietrznomanewrowych. Zakres kompetencji dowodzenia tymi jednostkami nie odbiega od zakresów kompetencji dowodzenia LSL w innych działaniach, opisanych wcześniej.

Dla zabezpieczenia planowania użycia śmigłowców do zadań transportowych, w komórce dowodzenia LSL znajdującej się na odpowiednim szczeblu dowodzenia (korpus, dywizja lub doraźnie utworzona na szczeblu brygady) pracuje zespół zaj-

---

<sup>37</sup> Według ATP-49, Use of Helicopters in Land Operations, STANAG 2999.

mujący się planowaniem działań śmigłowców transportowych. Jego zadaniem jest przyjmowanie zapotrzebowań na transport powietrzny, podejmowanie decyzji o jego przydzieleniu lub odmowie, koordynowanie przedsięwzięć pomiędzy siłami lądowymi i LSL oraz stawianie zadań jednostkom śmigłowców transportowych.

Koordynacja przedsięwzięć wymaga wymiany informacji pomiędzy poszczególnymi komórkami stanowiska dowodzenia. Zakres informacji podlegających uzgodnieniu zawiera załącznik 7.

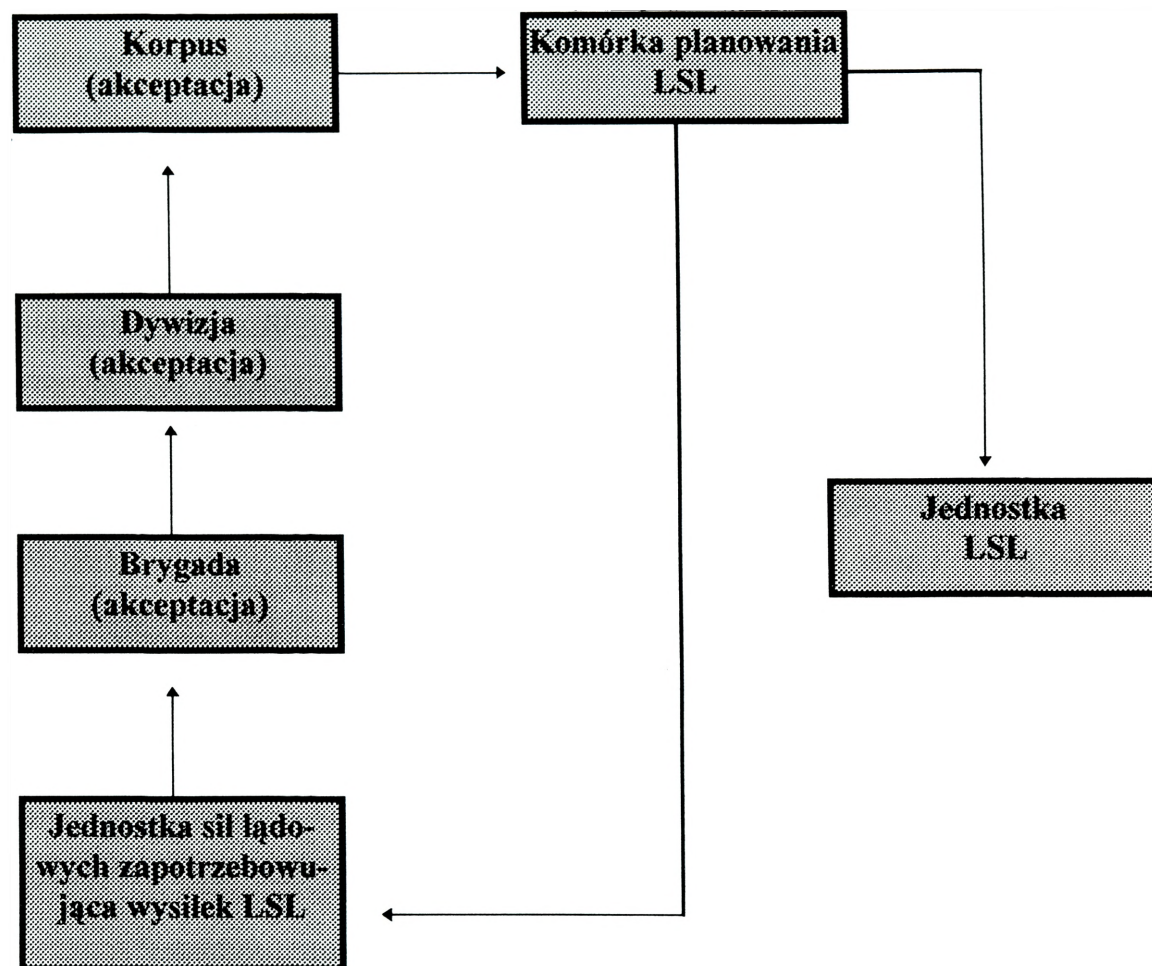
Składanie zapotrzebowania na transport, przydział wysiłku oraz stawianie zadań odbywa się w sposób sformalizowany. Zamieszczony schemat (będący odwzorowaniem schematu zamieszczonego w rozdziale drugim) ilustruje obieg informacji przy składaniu zapotrzebowań i przydzielaniu wysiłku LSL w przewozach powietrznych. Forma i sposób wypełniania dokumentów HELQUEST, HELTASK oraz HELACK zawarta jest w załącznikach 8, 9 i 10.

W planowaniu transportu powietrznego ładunków największą rolę odgrywa ścisła koordynacja działań lotnictwa ze służbami wsparcia logistycznego. One bowiem są odpowiedzialne za rozmieszczenie i wyposażenie miejsc za i wyładunku, a także za dystrybucję dostarczonego zaopatrzenia.

Dystrybucja zaopatrzenia generalnie odbywa się dwoma sposobami:

- przez podział ładunków na śmigłowce i dostarczanie ich bezpośrednio do odbiorców;
- przez dostarczanie ładunków do wysuniętych składnic zbiorczych i dalszy ich transport środkami kołowymi.

Problemy te muszą być uwzględniane w trakcie planowania użycia LSL do zadań transportowych.



Rys. 11. Obieg informacji przy składaniu zapotrzebowań i przydzielaniu wysiłku LSL w przewozach powietrznych.

## Podsumowanie

Prowadzenie działań przeciwpancernych przez śmigłowce LSL wymaga pełnej ich integracji z siłami lądowymi zarówno na etapie przygotowania, jak i prowadzenia działań. Wymaga to wspólnego planowania działań, a sporządzany w jego wyniku plan musi być częścią ogólną planu działań sił w określonym rejonie.

Stąd też podstawowym wymogiem dotyczącym planowania jest możliwe jak największy poziom koordynacji pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi komórkami.

Kierowanie działaniami przeciwpancernymi śmigłowców wymaga rozwinięcia systemu wskazywania i naprowadzania na cele, zwłaszcza w sytuacji, gdy śmigłowce są używane jako odwód wspierający zagrożone kierunki. Zastosowanie ujednoliczonego sposobu wskazywania celów umożliwia precyzyjne określenie celów do zwalczania i zmniejsza ryzyko rażenia własnych wojsk pozostających w bezpośredniej styczności z przeciwnikiem.

W trakcie komunikowania się z jednostkami sił lądowych w rejonie działań śmigłowców mogą wystąpić utrudnienia w nawiązywaniu łączności radiowej, stąd też koniecznym jest ustalenie i stosowanie w czasie działań jednolitych sygnałów współdziałania i wzrokowego dowodzenia, zapewniających bezpieczeństwo. Zasada powinno być stosowanie uzgodnionych wcześniej, możliwie jak najprostszymi sygnałów.

Pomimo tego, iż jednostki przeciwpancerne LSL pozostają zwykle pod dowództwem szczebla korpusu i tam jest podejmowana decyzja o ich użyciu - dla zapewnienia spełnienia zasady scentralizowanego planowania i zdecentralizowanego wykonania - zalecane jest i szeroko stosowane podczas ćwiczeń NATO podporządkowywanie (OPCOM) jednostek przeciwpancernych LSL dowódcom związków taktycznych prowadzących działania na głównych kierunkach i wykorzystanie wysiłku śmigłowców według ich planów.

Działania powietrznomanewrowe są jednym z podstawowych zadań realizowanych przez LSL w trakcie prowadzenia przez nie działań bojowych. Łączą one w sobie niemal wszystkie sposoby działań i zadań realizowanych przez śmigłowce na polu walki.

Stąd też wymagania względem dowodzenia w działaniach powietrznomanewrowych są wyższe, niż w innych działaniach LSL. Bardzo dużą rolę do odegrania ma w nich dowódca (kierujący) zgrupowania powietrznomanewrowego. Bowiem od jakości jego pracy zależeć będzie efektywne użycie śmigłowców i wykorzystanie wszystkich posiadanych przez nie możliwości.

Obowiązujący w NATO pięcioetapowy proces planowania działań powietrznomanewrowych wydaje się uwzględniać wymogi dowodzenia, stąd też słusznym byłby postulat wdrożenia takiego sposobu planowania w siłach zbrojnych RP.

Przepisy i obowiązujące ustalenia dotyczące transportu powietrznego przez LSL zawarte są w wielu oficjalnych dokumentach NATO<sup>38</sup> i obowiązują w siłach zbrojnych wszystkich państw sojusznicych. Przy czym na podkreślenie zasługuje fakt, iż w większości zawierają one konkretne ustalenia i przepisy dotyczące wykonawców, a w tym przepisy bezpieczeństwa, sygnały komunikowania pomiędzy załogami i obsługą lądowisk itp. Stąd też powinny one być wprowadzone do użytku i znaleźć szerokie zastosowanie na szczeblach wykonawczych sił zbrojnych RP. Problemowi temu powinno poświęcić się stosowną uwagę, bowiem szereg wymagań ustalonych w ramach uzgodnień standaryzacyjnych dotyczy nie tylko jednostek LWL ale także (a może nawet przede wszystkim) jednostek sił lądowych. Nie można bowiem wykluczyć, iż w najbliższej przyszłości, w trakcie operacji realizowanych w ramach programu „Partnerstwo dla Pokoju”, a w następnej kolejności w ramach wspólnych ćwiczeń jednostki wojsk lądowych SZ RP będą musiały korzystać z transportu powietrznego innego państwa.

---

<sup>38</sup> STANAG 2087 MED., STANAG 3204 AMD, STANAG 3542 HIS, STANAG 2403 HIS, STANAG 2949 HIS, STANAG 3854 TN, STANAG 2315 AMMO, STANAG 2321 AMMO, ICAO DOC 9284

## Zakończenie

Przedstawiona w opracowaniu problematyka dowodzenia LSL w siłach zbrojnych NATO z całą pewnością odbiega od rozwiązań stosowanych w siłach zbrojnych RP. Tym niemniej za słuszny należałoby uznać postulat konieczności bliskiego zapoznania się z nią w celu znalezienia takich sposobów dowodzenia LWL, które będą spełniały wymagania obowiązujące w Pakcie.

Pierwszym krokiem na drodze zastosowania sojusznicznych metod i sposobów dowodzenia LSL, jest ich poznanie. Korzystnym czynnikiem jest to, iż rozwiązania sojuszniczne zakładają istnienie różnic wynikających z narodowych doktryn militarnych oraz innych uwarunkowań funkcjonowania narodowych sił zbrojnych NATO.

Pomimo tego istnieją pewne ogólne zasady, których przestrzeganie jest obowiązkiem każdego z państw członkowskich. Zostały one ustalone i są realizowane w celu zapewnienia wysokiej efektywności wspólnie prowadzonych działań oraz bezpieczeństwa ich uczestników.

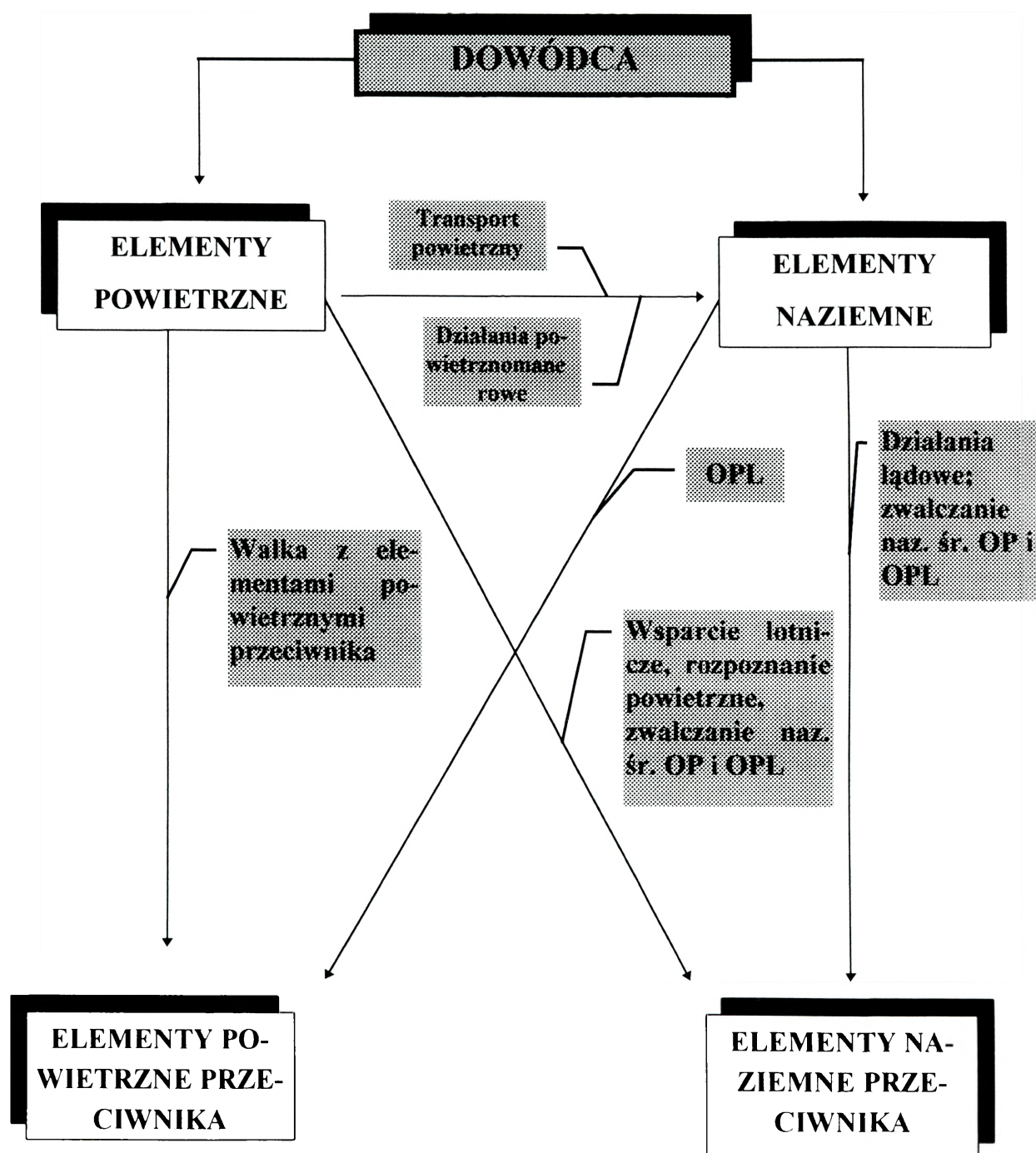
## Bibliografia

1. AAP-6, NATO Glossary of Terms & Definitions, STANAG 3680 MIS.
2. ATP-40, Doctrine & Procedures for Airspace Control in the Combat Zone, STANAG 3805 TA.
3. ATP-41, Airmobile Operations, STANAG 2904 HIS.
4. ATP-49A, Use of Helicopter in Land Operations, STANAG 2999.
5. Biuletyn informacyjny oddziału rozpoznania i WRE, WOW o pracy dowództw i sztabów ZT SZ NATO nad wypracowaniem decyzji i przygotowaniem jej realizacji. Warszawa 02/1995 r.
6. Bołociuch E., Zasady użycia dywizji kawalerii powietrznej w działaniach bojowych, Warszawa 1995 r.
7. Ciężki B., Użycie lotnictwa w obronie manewrowej wojsk lądowych , praca dyplomowa, AON 1992 r.
8. Gajewski J., Organizacja, uzbrojenie, wyposażenie oraz zasady użycia SZ Niemiec, praca studyjna, AON 1994r.
9. Gościłło W., Rola i zadania wojsk powietrznodesantowych i powietrznomanewrowych w wojnach lokalnych i konfliktach po II wojnie światowej, praca studyjna, AON 1994 r.
10. Informator Centralnego Ośrodka Naukowej Informacji Wojskowej, nr 2/1992 r.
11. Informator o siłach zbrojnych państw sąsiadujących z Polską, Szt. Gen. 1413/93.
12. Jankowski W., Organizacja i funkcjonowanie sił natychmiastowego reagowania NATO, praca studyjna, AON 1994 r.
13. Koziej S., Teoria sztuki wojennej, Warszawa 1993 r.
14. Lotnictwo sił lądowych państw NATO, Szt. Gen. 1314/87.

15. Łukaszewicz P., Dowodzenie lotnictwem sił lądowych według poNATO, praca dyplomowa, AON 1996r.
16. Marcinkiewicz T., Użycie pułku śmigłowców transportowych w ach desantowoszturmowych, praca dyplomowa, AON 1991 r.
17. Ruszel A., Użycie taktycznego desantu śmigłowcowego w obrzeizji do walki z desantami przeciwnika, praca dyplomowa, AON 1992r.

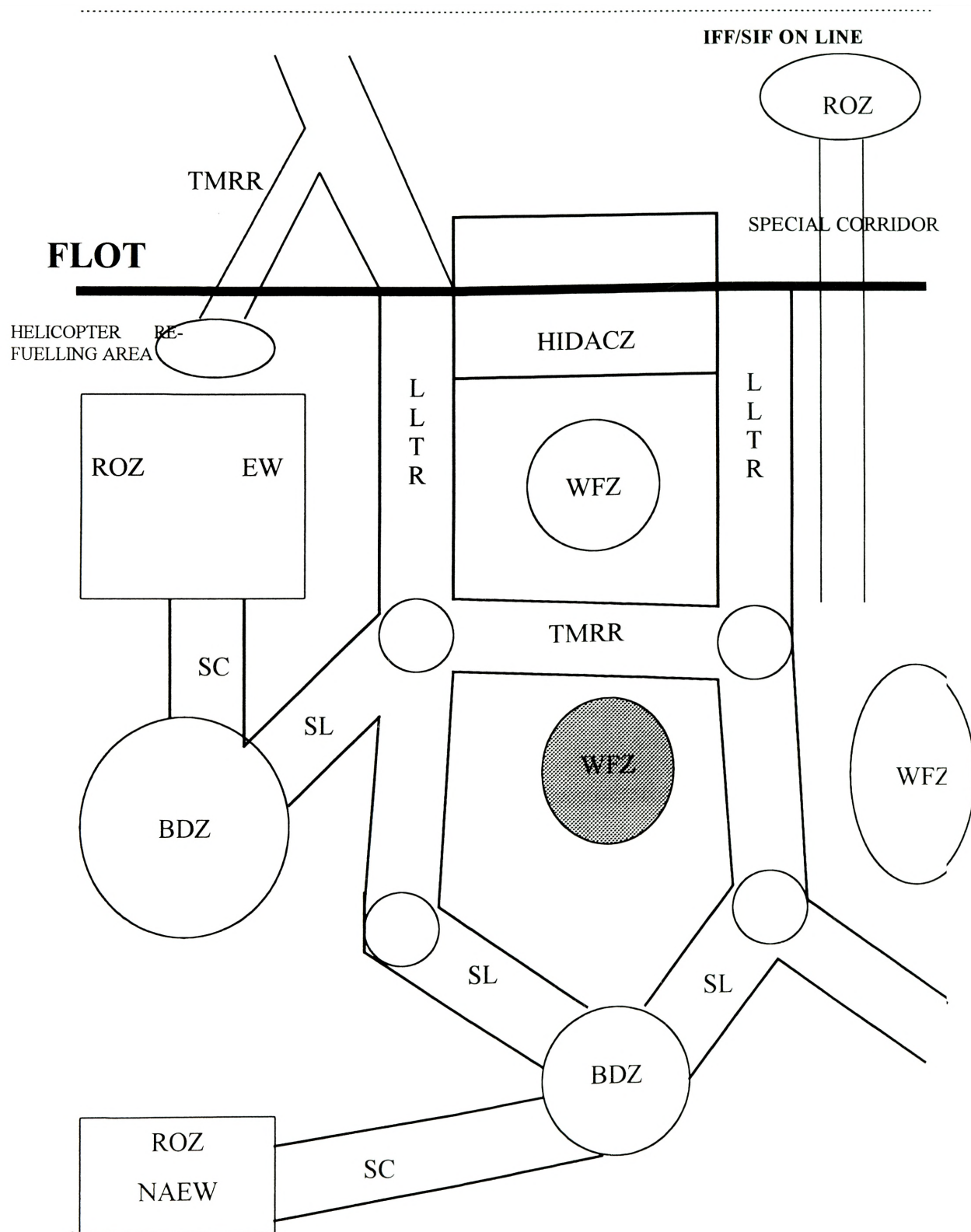
## Załącznik 1

Wzajemne relacje pomiędzy powietrznymi i naziemnymi elementami wojsk lądowych w czasie prowadzenia działań bojowych



## Załącznik 2

## Przykład organizacji przestrzeni powietrznej w strefie działań bojowych



### Załącznik 3

#### Zakres informacji podlegający koordynowaniu na etapie planowania działań przeciwpancernych i przekazywanych jednostkom LSL

##### 1. Sytuacja przeciwnika.

- a) Położenie sił przeciwnika (stan, rozmieszenie, kierunek przemieszczania).
- b) Prawdopodobne działania przeciwnika.
- c) Stan sił i środków OP i OPL, zagrożenia uderzeniami z powietrza, w tym zagrożenia ze strony śmigłowców przeciwnika.
- d) Główne kierunki działań przeciwnika.

##### 2. Sytuacja wojsk własnych.

- a) Aktualne położenie wszystkich jednostek wojsk własnych w rejonie działań LSL.
- b) Planowane manewry własnych jednostek.
- c) Częstotliwości i kryptonimy wywoławcze stanowisk oraz punktów dowodzenia i kierowania.
- d) Plan rażenia ogniowego wraz ze środkami kontroli ognia.
- e) Wykorzystanie bezpośredniego wsparcia lotniczego (CAS).
- f) Plan zapór i pól minowych.
- g) Rozmieszczenie sił i środków OPL oraz obowiązujące zasady użycia uzbrojenia.
- h) Środki kontroli przestrzeni powietrznej.

##### 3. Wykorzystanie śmigłowców.

- a) Zadanie (misja) jednostki LSL.
- b) Koordynacja działań LSL z siłami lądowymi.

#### 4. Załączniki.

- a) Mapy i szkice sytuacyjne.
- b) Kryptonimy wywoławcze i częstotliwości radiowe SD podległych jednostek.
- c) Środki zapewniające bezpieczeństwo jednostkom sił lądowych.
- d) Zabezpieczenie logistyczne (o ile te informacje są wymagane).
- e) Aktualne warunki meteorologiczne i prognoza na okres działań, w tym informacje o warunkach oświetleniowych w przypadku planowania działań nocnych.

**UWAGA:** *Ponadto do jednostek sił lądowych muszą być doprowadzone informacje o położeniu jednostek LSL i wszelkie niezbędne dane koordynacyjne. Wstępne współdziałanie pomiędzy jednostką LSL, a jednostką sił lądowych powinno być zainicjowane przez dowódcę jednostki LSL lub wyznaczonego przez niego oficera łącznikowego.*

## Informacje przekazywane jednostkom LSL wyznaczonym do działań przeciwpancernych (Mission Briefing)

### 1. Sytuacja

#### a) *Przeciwnik.*

- sytuacja ogólna przeciwnika;
- OP i OPL przeciwnika, w tym zagrożenia uderzeniami z powietrza i ze rony śmigłowców przeciwnika;
- ostatnie znane rozmieszczenie sił przeciwnika i kierunek jego przemieszani
- prawdopodobne sposoby działania przeciwnika.

#### b) *Wojska własne.*

- rozmieszczenie wojsk własnych;
- położenie rubieży styczności bojowej (FLOT);
- planowane bezpośrednie wsparcie lotnicze;
- środki kontroli przestrzeni powietrznej i OPL.

### 2. Zadanie (misja).

(Rozpoznanie, zasłona, osłona sił, siły reagowania, działania głębokie itp.)

### 3. Sposób wykonania zadania.

#### a) *Koncepcja prowadzenia działań.*

- schemat manewrów;
- wsparcie ogniowe;
- środki kontroli.

#### b) *Zadania dla jednostek LSL (osobno dla każdej jednostki).*

c) .....

d) .....

e) *Instrukcje koordynacyjne.*

4. **Zabezpieczenie logistyczne.**

5. **Dowodzenie i łączność.**

a) *Częstotliwości i kryptonimy wywoławcze.*

b) *Kody i hasła.*

c) *Punkty spotkań nadrzędnych i podległych jednostek.*

d) *Ograniczenia w zakresie wykorzystania łączności radiowej.*

6. **Informacje dodatkowe.**

a) *Godzina wschodu i zachodu słońca, wschodu księżyca, warunki oświetleniowe.*

b) *Aktualne warunki atmosferyczne oraz prognoza na okres działań, w tym kierunek i prędkość wiatru.*

c) *Kody identyfikacyjne IFF.*

Zakres informacji przekazywanych śmigłowcom przeciwpancernym przez stanowiska kierowania w rejonie działań bojowych

Przekazywane informacje	Przykład
<b>Informacja o zadaniu przekazywana przez Brief Point</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sygnał wywoławczy</li> <li>2. Obiekt , położenie, kierunek ruchu, czas wykrycia</li> <li>3. Inne działania przeciwnika w rejonie mogące mieć wpływ na zadanie śmigłowców</li> <li>4. Położenie i działania własnych wojsk w rejonie</li> <li>5. Wsparcie ogniowe własnej artylerii, kryptonim i częstotliwość stanowiska kierowania</li> <li>6. Instrukcje koordynacyjne               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Czas działań</li> <li>b) Rekomendowana pozycja i kierunek ataku</li> <li>c) Działania po ataku</li> <li>d) Częstotliwości i kryptonimy podwładnych jednostek</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 455 Tu KARO 37</li> <li>2. W kwadracie 3767 10 czołgów przemieszczających się w kierunku płd-zach po drodze Kleczew - Brusa, wykryte o godz. 0830</li> <li>3. W kwadracie 3767 o godz. 0800zauważono patrole rozpoznawcze przemieszczające się na południe</li> <li>4. Na pozycji bojowej nr 4 dwa plutony czołgów w obronie</li> <li>5. KRATA 26 dostosuje swój ogień do twoich działań. Kontakt na kanale 17</li> <li>6. Zameldować zajęcie pozycji do ataku. Rekomendowana pozycja 18. Atak po gotowości. Po ataku odejście na południe. W rejonie kontakt z KARO 371 na tym samym kanale</li> </ol>
<b>Informacje przekazywane przez wysunięte stanowisko kierowania i wskazywania celów (ONL)</b>	
<p style="text-align: center;"><b>Informacje obowiązkowe</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sygnał wywoławczy</li> <li>2. Cel (typ, liczba, działania)</li> <li>3. Położenie celu</li> </ol> <p style="text-align: center;"><b>Informacje dodatkowe</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Sposób ataku</li> <li>5. Komenda wykonania ataku</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 435 tu KARO 371</li> <li>2. Kompania czołgów przemieszczająca się na zachód, dwa ZSU-23-4 w tylnej części ugrupowania</li> <li>3. Kwadrat LB 6235, skrzyżowanie, 2 km od wieży kościoła</li> <li>4. Na moją komendę atak dwoma pociskami z pozycji nr 1, następnie na pozycję nr 6, atak po gotowości</li> <li>5. Atak! (lub odkryj się)</li> </ol>

## Załącznik 6

**Zakres uzgodnień dokonywany pomiędzy poszczególnymi komórkami planistycznymi dla potrzeb przewozów powietrznych wojsk z wyposażeniem**

1. Czas załadunku.
2. Ogólna liczba przewożonych żołnierzy.
3. Miejsce (punkt) załadunku.
4. Miejsce przeznaczenia (wyładunku).
5. Wymagania dotyczące przewozu w drodze powrotnej.
6. Dane operacyjne, jak punkty odniesienia na mapach, organizacja i oznaczenie miejsc za i wyładunku, zasady komunikowania, harmonogram czasowy (wraz z planem alternatywnym), wyposażenie ratownicze, tankowanie i zabezpieczenie logistyczne śmigłowców.
7. Dane rozpoznawcze, położenie przeciwnika itp.
8. Wymagania jednostki transportowej LSL w zakresie personelu pomocniczego w miejscu za i wyładunku.
9. Zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze, eskortę śmigłowców, wsparcie ogniowe, powietrzne środki dowodzenia itp.
10. Działania na wypadek lądowania awaryjnego.
11. Liczba i typy możliwych do wykorzystania śmigłowców oraz ich możliwości załadowcze.
12. Sposób wykonania przewozu.
13. Środki kontroli przestrzeni powietrznej.
14. Wymagania w zakresie oświetlenia w działaniach nocnych.
15. Diagramy lub szkice rozmieszczenia pasażerów w śmigłowcach.
16. Warunki na lądowiskach w miejscu wyładunku (zapylenie, grząskość, pokrycie itp.).

**Załącznik 7**

**Zakres uzgodnień pomiędzy poszczególnymi komórkami planistycznymi dla potrzeb przewozów ładunków przez śmigłowce transportowe**

*Dla potrzeb przewozów towarowych, oprócz uzgodnień wymienionych w załączniku nr 6 (za wyjątkiem punktu 2 ) potrzebne jest także ustalenie i doprowadzenie do zainteresowanych następujących danych.*

1. Możliwa do wykorzystania liczba śmigłowców.
2. Możliwości załadowcze śmigłowców.
3. Specjalne instrukcje dotyczące podziału ładunków na przewożone na pokładzie i podwieszane.
4. Wybór i przygotowanie punktów załadunku i wyładowania.
5. Instrukcje bezpieczeństwa i ochrony.
6. Procedury zapewniające właściwe zabezpieczenie ładunków podczas transportu powietrznego.
7. Zapewnienie dostarczenia przez jednostki LSL odpowiedniego wyposażenia nie pozostającego na wyposażeniu wspieranych jednostek (taśmy i sznury do mocowania ładunków na pokładzie śmigłowców, urządzenia do podwieszania ładunków pod śmigłowcami oraz inne wyposażenie wymagane w przewozach towarowych, pozostające na wyposażeniu jednostek LSL).
8. Zapewnienie odpowiedniego nadzoru technicznego we wspieranych jednostkach w czasie za i wyładunku przewożonych towarów .

**Załącz8****Przykład sformalizowanego wzoru zapotrzebowania na przydzielenie wu  
LSL (HELICOPTER REQUEST MESSAGE /HELQUEST/)**

1. PREPLANNED //
2. FROM: 12 BZ / IMPORTANT //
3. TO: 1KZ //
4. INFO: RESTRICTED //
5. HELQUEST //
6. 12 BZ / 14 / 062230ZJUN96 //
7. A. 2 Mi-8 //
8. B. TROOP LIFT //
9. C. 542830N174530E //
- 10.D. 531510N185540E //
- 11.E. 070630ZJUN96 //
- 12.F. 070730ZJUN96 //
- 13.G. 2 HR 30 MIN //
- 14.H. 34 //
- 15.I. NIL //
16. J. 29 ON 124,0 //
- 17.K. 46 ON 122,7 //
- 18.L. 01 ON 129,4 //
- 19.M. NIL //
- 20.N. ENEMY TO NORTH OF PUP APPROACH FROM SOUTH EAST //

## 21.O. LOW WIRES WEST OF PUP //

**UWAGA:** Kolejne cyfry zamieszczone w kolumnie po lewej stronie stanowią numery odnośników i nie są zamieszczane w dokumencie. Wyjaśnienia według numerów odnośników poniżej. Dokument musi być wypełniony w całości. W punktach, w których nie nanosi się informacji, należy używać słowa *NIL*.

1. Rodzaj zapotrzebowania IMMEDIATE - natychmiastowe, PREPLANNED - planowane.
2. Jednostka wystawiająca zapotrzebowanie . W tej samej linii należy wpisać stopień ważności i zapotrzebowania IMPORTANT - ważne, VERY IMPORTANT - bardzo ważne.
3. Adresat zapotrzebowania (organ podejmujący decyzję o przydzieleniu limitu LWL).
4. Dodatkowe informacje, w tym o stopniu tajności zapotrzebowania. Przyjęte jest używanie poufne i wyższe, przy czym w sytuacjach wyjątkowych dopuszczalne jest użycie tekstu otwartego.
5. Nazwa dokumentu.
6. Identyfikator nadawcy, podawany w celu uniknięcia dublowania składanych zapotrzebowań. Zawiera: numer (nazwę) jednostki, kolejny numer zapotrzebowania, datę i godzinę sporządzenia. Data i czas zapisywany w sposób obowiązujący w NATO (/062230ZJUN 96/ szósty dzień miesiąca, godzina dwudziesta druga trzydzieści, strefa czasowa ZULU /Europy Centralne/, angielski skrót nazwy miesiąca czerwca /JUNE/, 1996 rok).
7. Liczba i typ śmigłowców.

8. Przewidywane zadanie (np. TROOP LIFT - przewóz żołnierzy, CASUALTY EVACUATION - ewakuacja rannych, CARGO TRANSPORT - przewóz ładunków).
9. Położenie punktu załadunku. Możliwe jest jego określenie poprzez: współrzędne geograficzne, siatkę współrzędnych GRID (stosowana w NATO), użycie przyjętej nazwy lub kryptonimu. Istotne jest określenie punktu załadunku w sposób precyzyjny i wykluczający jakiegokolwiek pomyłki.
10. Położenie punktu docelowego (celu działań np. rejonu rozpoznania). Sposób określenia położenia, jak wyżej.
11. Godzina przybycia śmigłowców do punktu załadunku lub nad cel. Sposób zapisu czasu, jak w pkt. 6.
12. Ostateczny czas przybycia do punktu załadunku lub nad cel (NLT / NOT LATER THAN/ - nie później niż). Sposób zapisu, jak w pkt. 6.
13. Przewidywana długość zadania wykonywanego przez śmigłowce w godzinach i minutach.
14. Szczegóły dotyczące przewożonych pasażerów. Liczba wraz ze stopniami wojskowymi. W przypadku ewakuacji rannych należy określić rodzaj zranień (ciężkie, średnie, lekkie) oraz liczbę rannych transportowanych w pozycji siedzącej i leżącej.
15. Specyfikacja ładunku przewidzianego do transportu. Waga w kilogramach, rodzaj ładunku. Określenie sposobu przewozu (wewnątrz śmigłowca, czy podwieszony), przybliżone rozmiary.
16. Kryptonim wywoławczy i częstotliwość (lub ustalony numer kanału) łączności radiowej w punkcie załadunku. 29 ON 124, 0 oznacza: kryptonim 29 na (ang. on) częstotliwości 124,0 MHz.
17. Kryptonim wywoławczy i częstotliwość łączności radiowej w punkcie docelowym.

18. Kryptonim wywoławczy i częstotliwość łączności radiowej punktu kierowania w rejonie załadunku (Briefing).
19. Kryptonim wywoławczy i częstotliwość łączności radiowej punktu meldunkowego (Debriefing).
20. Dane z rozpoznania, dotyczące sytuacji po trasie dolotu i w rejonie punktu załadunku. Przykład: PRZECIWNIK ZNAJDUJE SIĘ NA PÓŁNOC OD PUNKTU ZAŁADUNKU. DOLOT ŚMIGŁOWCÓW I LĄDOWANIE Z KIERUNKU POŁUDNIOWO - WSCHODNIEGO.
21. Dodatkowe informacje, które nie zostały zawarte w punktach od A do N. W tym miejscu należy także zamieścić wszystkie uzgodnienia w zakresie współdziałania oraz zabezpieczenia logistycznego oraz podział pasażerów i ładunku na grupy w kolejności ich załadowania itp. Przykład: LINIA WYSOKIEGO NAPIĘCIA NA ZACHÓD OD PUNKTU ZAŁADUNKU. (ang. PUP / PICK-UP POINT/).

**Załącznik 9****Przykład sformalizowanego wzoru zadania dla jednostki LSL (HELICOPTER TASKING MESSAGE /HELTASK/)**

PREPLANNED //

FROM: 1KZ /IMPORTANT //

INFO: RESTRICTED //

HELTASK //

1KZ /275 / 062345ZJUN96 //

A. 4 W-3 LONG //

B. TROOP LIFT //

C. 542830N174530E //

D. 531510N185540E //

E. 070630ZJUN96 //

F. 070730ZJUN96 //

G. 2 HR 15 MIN //

H. 34 //

I. NIL //

J. 29 ON 124,0 //

K. 46 ON 122,7 //

L. 01 ON 129,4 //

M. NIL //

N. ROUTE ACPS 06, 09, 15, 21 /ENEMY TO NORTH OF PUP / APPROACH  
FROM SOUTH EAST //

O. LOW WIRES WEST OF PUP //

**IA:** *Dokument musi być wypełniony w całości. W punktach, w których nie nanosi się informacji, należy używać słowa NIL.*

*HELTASK zawiera większość informacji zamieszczonych w HELQU-EST. W punkcie N zawarte są dodatkowo informacje o trasie lotu (nazwy PZK, ich koordynaty lub przyjęte numery).*

## Załącznik 10

**Przykład sformalizowanego wzoru potwierdzenia zapotrzebowania  
(ACKNOWLEDGEMENT TO HELICOPTER REQUEST MESSAGE  
/HELACK/)**

IMMEDIATE //

FROM: 1KZ / IMPORTANT //

TO: 12 BZ //

INFO: RESTRICTED //

HELACK //

1. 12 BZ / 14 / 062230ZJUN96 //
2. A. ACCEPTED //
3. B. 4 W-3 LONG //
4. C. MISSION 01 //
5. D. 07615ZJUN96 //
6. E. NIL //
7. F. MUST COMPLETE BY 070900Z. HELICOPTERS REQUIRED FOR ANOTHER TASK //

**UWAGA:** *Dokument musi być wypełniony w całości. W punktach, w których nie nanosi się informacji, należy używać słowa NIL.*

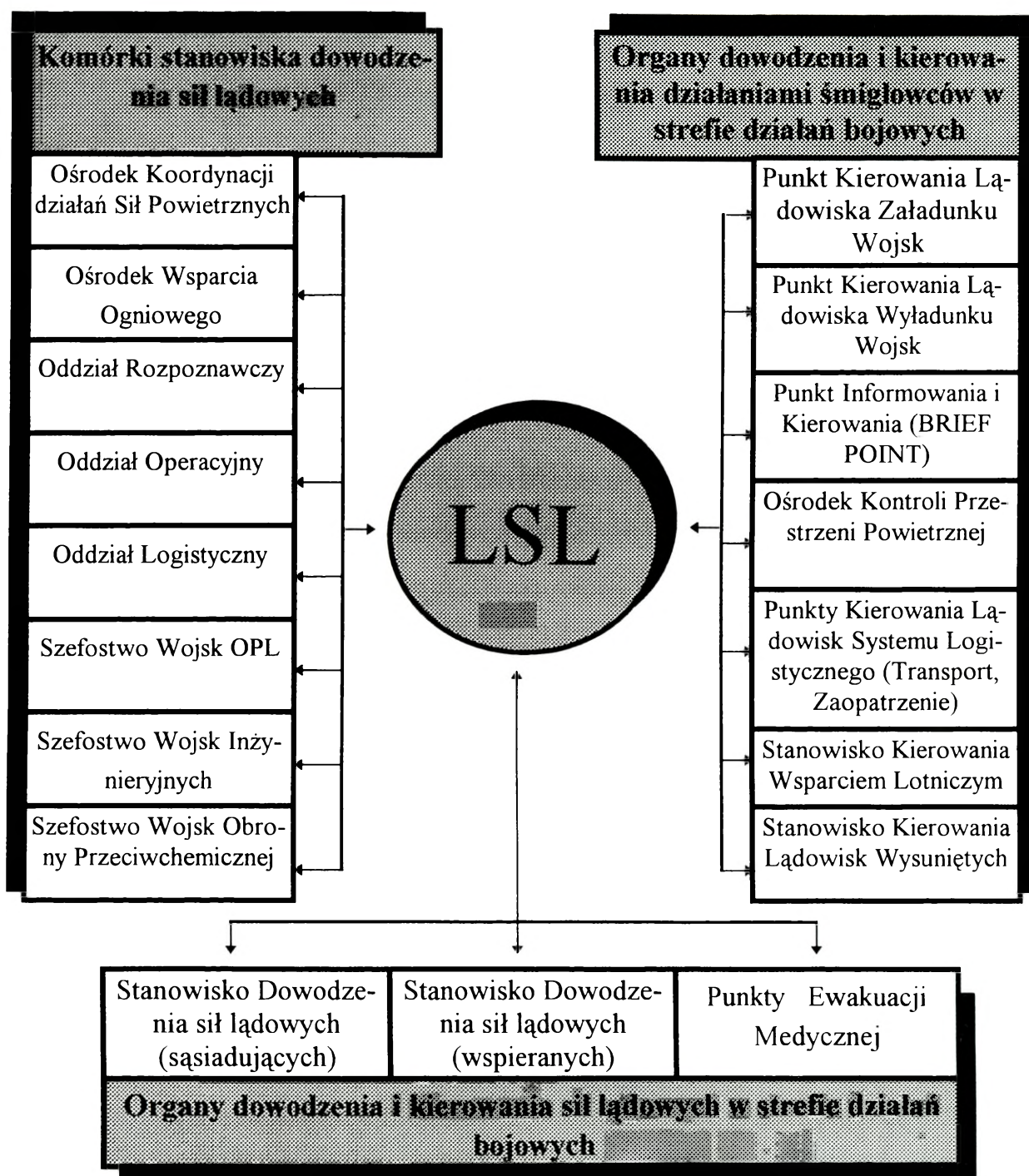
*Cyfry w lewej kolumnie stanowią numery wyjaśnionych poniżej odnośników.*

1. Identyfikator jednostki do której jest adresowane potwierdzenie (składającej zapotrzebowanie).

2. Decyzja dotycząca zapotrzebowania: ACCEPTED - przydzielono, DELAYED - opóźniono, REFUSED - odmówiono.
3. Liczba i typ przydzielonych śmigłowców.
4. Kryptonim (kod wywoławczy) misji.
5. Czas gotowości do załadunku w punkcie załadowania.
6. Powody odmowy lub opóźnienia przydzielenia wysiłku.
7. Dodatkowe informacje. Jeżeli jest to konieczne, podział pasażerów lub ładunków dla konkretnych śmigłowców wraz z kolejnością załadowania. Przykład z wzoru:  
ZADANIE MUSI BYĆ WYKONANE DO GODZ. 09.00. ŚMIGŁOWCE SĄ WYZNACZONE DO INNEGO ZADANIA.

## Załącznik 11

Wymiana informacji pomiędzy LSL, a organami systemu dowodzenia sił lądowych w trakcie realizacji procesu dowodzenia



## SPIS TREŚCI

	strona
<b>Wstęp .....</b>	<b>3</b>
<b>1. OGÓLNE ZASADY DOWODZENIA LOTNICTWEM SIŁ LĄDOWYCH .....</b>	<b>7</b>
1.1. Przeznaczenie, zadania, struktura organizacyjna lotnictwa sił lądowych wybranych państw NATO .....	7
1.2. Właściwości dowodzenia lotnictwem sił lądowych .....	22
<b>2. DOWODZENIE LOTNICTWEM SIŁ LĄDOWYCH PODCZAS PROWADZENIA DZIAŁAŃ .....</b>	<b>47</b>
2.1. Dowodzenie LSL podczas działań przeciwpancernych .....	47
2.2. Dowodzenie LSL podczas działań powietrznomanewrowych .....	54
2.3. Dowodzenie LSL podczas działań transportowych .....	64
<b>Zakończenie .....</b>	<b>69</b>
<b>Bibliografia .....</b>	<b>70</b>
<b>Załączniki .....</b>	<b>72</b>

