



Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

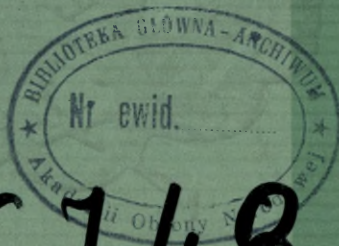


AKADEMIA
OBRONY
NARODOWEJ

AON 5570/2003

Wiesław KRZESZOWSKI

UDZIAŁ ORGANÓW ŁĄCZNIKOWYCH
SIŁ POWIETRZNYCH W PROCESIE
PLANOWANIA ZWIĄZKÓW TARTYCZNYCH
I ODDZIAŁÓW WOJSK LĄDOWYCH



56748

WARSZAWA

2003



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

**WYDZIAŁ WOJSK LĄDOWYCH
INSTYTUT DOWODZENIA**

AON 5570/03



Wiesław KRZESZOWSKI

**UDZIAŁ ORGANÓW ŁĄCZNIKOWYCH SIŁ
POWIETRZNYCH W PROCESIE PLANOWANIA
ZWIĄZKÓW TAKTYCZNYCH I ODDZIAŁÓW
WOJSK LĄDOWYCH**

Warszawa 2003

81732

SPIS TREŚCI

WSTĘP.....	5
WYKAZ SKRÓTÓW UŻYWANYCH W OPRACOWANIU.....	6
LOTNICZE WSPARCIE DZIAŁAŃ SIŁ LĄDOWYCH.....	7
1.1. ZADANIA LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH	7
1.2. ISTOTA LOTNICZEGO WSPARCIA OGNIOWEGO	10
2. ORGANY ŁĄCZNIKOWE SIŁ POWIETRZNYCH W ZWIĄZKACH TAKTYCZNYCH, ODDZIAŁACH I PODODDZIAŁACH SIŁ LĄDOWYCH.....	17
3. ZADANIA ORGANÓW ŁĄCZNIKOWYCH LOTNICTWA W CYKLU DECYZYJNYM PROCESU DOWODZENIA.....	24
3.1. ZADANIA OFICERÓW ŁĄCZNIKOWYCH LOTNICTWA W FAZIE USTALANIA POŁOŻENIA	24
3.2. ZADANIA OFICERÓW ŁĄCZNIKOWYCH LOTNICTWA W FAZIE PLANOWANIA	25
3.2.1. <i>Podczas oceny sytuacji</i>	25
3.2.2. <i>Podczas odprawy decyzyjnej</i>	29
3.2.3. <i>Podczas opracowywania planu operacji</i>	30
3.2.4. <i>Podczas opracowywania rozkazu operacyjnego</i>	31
3.3. ZADANIA OFICERÓW ŁĄCZNIKOWYCH LOTNICTWA W FAZIE STAWIANIA ZADAŃ.....	32
3.4. ZADANIA OFICERÓW ŁĄCZNIKOWYCH LOTNICTWA W FAZIE KONTROLI.....	32
3.5. DOKUMENTY OPRACOWYWANE PRZEZ ZESPÓŁ DOWODZENIA LOTNICTWEM.....	33
4. ZASADY PRZYDZIAŁU WYSIŁKU LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH DLA WOJSK LĄDOWYCH.....	35
ZAKOŃCZENIE	39
WYKAZ RYSUNKÓW.....	40
BIBLIOGRAFIA	41

WSTĘP

Siły powietrzne stanowią ważny komponent wszystkich nowoczesnych sił zbrojnych. Wykorzystanie bojowe różnego rodzaju aparatów powietrznych, przenoszących działania zbrojne w trzeci wymiar, wpływa na dynamikę i skuteczność działań sił zbrojnych, a tym samym w znacznym stopniu zwiększa ich możliwości bojowe.

W ostatnich latach, we wszystkich współczesnych konfliktach zbrojnych, udział lotnictwa taktycznego był bardzo duży. To właśnie to lotnictwo poprzez swoje działania w początkowym okresie konfliktu, doprowadzało zwykle do stworzenia dogodnej sytuacji do działań dla wojsk lądowych, zapewniając równocześnie ich relatywnie małe straty.

Aby jednak lotnictwo wspierające działania wojsk walczących na lądzie mogło być wystarczająco skutecznym narzędziem walki, niezbędne jest umiejętne planowanie jego użycia. Umiejętność ta uwarunkowana jest natomiast znajomością przez dowódców lądowych wielu aspektów funkcjonowania lotnictwa taktycznego, jak chociażby możliwości bojowych czy procedur planowania działań sił powietrznych. Dlatego też w strukturach stanowisk dowodzenia wojsk lądowych pojawili się oficerowie sił powietrznych, którzy dowódcy związku taktycznego, oddziału czy pododdziału służą swoją wiedzą i doświadczeniem.

Niestety, jakość współpracy specjalistów tych dwóch rodzajów sił zbrojnych bardzo często nie jest zadowalająca. Zauważa się dużo rozbieżności dotyczących oczekiwań i możliwości oficerów łącznikowych lotnictwa, zakresu posiadanych i przekazywanych przez nich informacji czy też przebiegu planowania użycia lotnictwa. Wynika to zazwyczaj z wzajemnej nieznajomości różnic w przebiegu cyklu decyzyjnego procesu dowodzenia, jakie występują pomiędzy wojskami lądowymi a siłami powietrznymi.

Niniejsze opracowanie stanowi próbę określenia miejsca i roli specjalistów dowodzenia lotnictwem w strukturach stanowisk dowodzenia związku taktycznego (oddziału). Zawiera podstawowe informacje dotyczące istoty lotniczego wsparcia działań na lądzie oraz zakresu kompetencji oficerów łącznikowych lotnictwa. Jego celem jest przybliżenie oficerom wojsk lądowych specyfiki pracy oficerów w stalowych mundurach, pojawiających się coraz częściej na różnych szczeblach stanowisk dowodzenia wojsk lądowych.

Kierowane jest do wszystkich odczuwających niedosyt wiedzy w tym zakresie.

WYKAZ SKRÓTÓW UŻYWANYCH W OPRACOWANIU

<i>ACO</i>	- <i>Airspace Control Order, (Rozkaz dot. kontroli obszaru powietrznego);</i>
<i>ALO</i>	- <i>Air Liason Officer, (Oficer łącznikowy lotnictwa);</i>
<i>AOCC</i>	- <i>Air Operations Coordination Center, (Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych);</i>
<i>AOD</i>	- <i>Air Operation Directive, (Dyrektywa Operacyjna Sił Powietrznych);</i>
<i>ASFAO</i>	- <i>Anti-Surface Force Air Operations, (Operacje przeciw siłom naziemnym);</i>
<i>ATM</i>	- <i>Air Task Message, (Zarządzenie bojowe dla lotnictwa)</i>
<i>ATO</i>	- <i>Air Task Order, (Rozkaz bojowy dla lotnictwa);</i>
<i>BAI</i>	- <i>Battlefield Air Interdiction, (Izolacja pola walki);</i>
<i>CAO</i>	- <i>Counter Air Operations, (Operacje przeciw siłom powietrznym);</i>
<i>CAOC</i>	- <i>Combined Air Operations Center, (Centrum Operacji Powietrznych);</i>
<i>CAS</i>	- <i>Close Air Support, (Bezpośrednie wsparcie lotnicze);</i>
<i>CKOP</i>	- <i>Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych</i>
<i>COMAO</i>	- <i>Composite Air Operations, (Połączona Operacja Powietrzna);</i>
<i>COP</i>	- <i>Centrum Operacji Powietrznych</i>
<i>D & G</i>	- <i>Directives and Guidance, (Wytyczne i wskazówki);</i>
<i>FAC</i>	- <i>Forward Attack Controller, (Wysunięty oficer naprowadzania);</i>
<i>FSCL</i>	- <i>Fire Support Coordination Line, (Linia Koordynacji Wsparcia Ogniwego);</i>
<i>INFREP</i>	- <i>Inflight Report, (Meldunek z powietrza);</i>
<i>JAAT</i>	- <i>Joint Air Attack Team, (Połączony Lotniczy Zespół Uderzeniowy);</i>
<i>MAO</i>	- <i>Maritime Air Operations, (Operacja Powietrzna na Morzu);</i>
<i>MISREP</i>	- <i>Mission Report, (Zbiorczy Meldunek Lotnictwa Wsparcia);</i>
<i>RIPL</i>	- <i>Reconnaissance and Interdiction Planning Line, (Linia Planowania Rozpoznania i Izolacji);</i>
<i>SAO</i>	- <i>Strategic Air Operations, (Strategiczna Operacja Powietrzna);</i>
<i>TAR</i>	- <i>Tactical Air Reconnaissance, (Taktyczne Rozpoznanie Powietrzne);</i>
<i>TARN</i>	- <i>Tactical Air Request Net, (Telekomunikacyjna Sieć Wzywania Lotnictwa Taktycznego)</i>

1. LOTNICZE WSPARCIE DZIAŁAŃ SIŁ LĄDOWYCH

Samolot wykorzystywany był przez siły zbrojne od początku swego istnienia. Po początkowym okresie użycia tego środka wyłącznie do celów rozpoznawczych, w ostatnich latach I wojny światowej rozpoczęto wykorzystywanie lotnictwa także do wsparcia ogniowego działań wojsk lądowych. Tworzone wówczas pierwsze jednostki lotnicze, od wiosny 1918 roku wykonywały zadania o charakterze bombowym i szturmowym¹. Kolejna wojna światowa i późniejsze liczne doświadczenia bojowe spowodowały bardzo intensywny rozwój lotnictwa wojskowego i znaczne rozszerzenie zakresu realizowanych przez nie zadań.

Na przestrzeni lat zadania lotnictwa wojskowego podlegały licznym przeobrażeniom, związanym z rosnącymi potrzebami pola walki i zwiększającymi się możliwościami taktyczno-technicznymi środków powietrznych. W efekcie tych przemian wyodrębniły się trzy główne rodzaje lotnictwa: lotnictwo wojsk lądowych, lotnictwo marynarki wojennej i lotnictwo sił powietrznych.

1.1. Zadania lotnictwa sił powietrznych

Największa rola w zakresie wsparcia lotniczego działań na lądzie zwykle była i jest przypisywana lotnictwu sił lądowych, wchodzącemu organicznie w skład tego rodzaju sił zbrojnych. Jednak niektóre zadania w zakresie wsparcia realizują także samoloty pozostałych rodzajów lotnictwa. Lotnictwo morskie (marynarki wojennej), ze względu na swoją specyfikę², może wspierać działania sił lądowych jedynie w ograniczonym zakresie. Większe możliwości posiada natomiast lotnictwo taktyczne (sił powietrznych). Jego potencjał bojowy, zasięg, manewrowość, dyspozycyjność i uniwersalność wyposażenia umożliwiają realizację samodzielnych zadań strategicznych i operacyjnych, a także znaczący udział w operacjach połączonych.

Wojska lądowe, mimo poprawiającego się ich wyposażenia w środki powietrzne (śmigłowce), nadal nie są w stanie rozpoznawać i razić przeciwnika na całą głębokość jego ugrupowania. Konieczne jest więc wykorzystywanie do wsparcia działań tego

¹ Były to niemieckie eskadry lotnictwa szturmowego użyte na przełomie marca i kwietnia podczas ofensywy nad Sommą oraz francuska 1 Dywizja Lotnicza walcząca w lipcu w czasie bitwy nad Marną.

² Specyfika ta dotyczy bazowania prawie wyłącznie w rejonach nadmorskich oraz szkolenia załóg do działania nad dużymi akwenami wodnymi i w ich bezpośrednim otoczeniu.

rodzaju sił zbrojnych lotnictwa taktycznego. Nie trudno zauważyć, że już w początkowym okresie działań wojennych realizacja ogólnych zadań lądowych wojsk operacyjnych³ w istotny sposób uzależniona jest od skuteczności działań sił powietrznych. W fazie tej rola sił powietrznych jest niejako potrójna. Muszą one bowiem wypełnić swoistą lukę operacyjną między rozpoczęciem agresji a czasem pełnego rozwinięcia wojsk, a przez to zapewnić:

- możliwość natychmiastowej reakcji na agresję przeciwnika;
- wsparcie i osłonę sił szybkiego reagowania;
- osłonę rozwinięcia głównych zgrupowań obronnych wojsk lądowych.

Zadania te, jak również inne, realizowane w późniejszym okresie działań wojennych, wykonywane są w ramach następujących połączonych operacji powietrznych⁴ (Rys. 1.):

- działania przeciw siłom powietrznym (*Counter Air Operations – CAO*), których celem jest wywalczenie i utrzymywanie przewagi w powietrzu;
- działania przeciw siłom naziemnym (*Anti-Surface Force Air Operations – ASFAO*), mające na celu niszczenie lub neutralizowanie sił lądowych albo opóźnianie ich działań;
- operacje powietrzne na morzu (*Maritime Air Operations – MAO*), polegające na obezwładnianiu i niszczeniu sił morskich przeciwnika oraz obronie własnych sił na morzu;
- strategiczne operacje powietrzne (*Strategic Air Operations – SAO*), których istotą są uderzenia na ważne obiekty administracyjno-gospodarczo-komunikacyjne o znaczeniu strategicznym lub inne kluczowe obiekty dowodzenia lub zaopatrywania;
- wspierające operacje powietrzne (*Supporting Air Operations*), obejmujące:
 - * walkę radioelektroniczną (*Electronic Warfare – EW*);
 - * obserwację powietrzną i rozpoznanie (*Air Surveillance and Reconnaissance*);
 - * powietrzne dowodzenie i kontrolę (*Airborn Command and Control*);

³ Takich jak: przygotowanie lądowej i powietrznej obrony najważniejszych kierunków i rejonów, szybki manewr na kierunki zagrożenia, przejście na nich do obrony oraz wykonanie przeciwwuderzeń na wojska i obiekty przeciwnika.

⁴ według: *DOKTRYNA NARODOWA OPERACJE POŁĄCZONE OP/01*, Szkol. 800/2002, s. 6-6

RODZAJE POŁĄCZONYCH OPERACJI POWIETRZNYCH

STRATEGICZNE OPERACJE
POWIETRZNE (*SAO*)

DZIAŁANIA PRZECIW
SIŁOM POWIETRZNYM
(*CAO*)

DZIAŁANIA PRZECIW
SIŁOM NAZIEMNYM
(*ASFAO*)

OPERACJE POWIETRZNE NA
MORZU (*MAO*)

WSPIERAJĄCE OPERACJE
POWIETRZNE

Rys. 1. Klasyfikacja połączonych operacji powietrznych

(źródło: opr. własne na podst. DOKTRYNA NARODOWA OPERACJE POŁĄCZONE OP/01)

- * tankowanie w powietrzu (*Air-to-Air Refuelling – AAR*);
- * transport powietrzny (*Air Transport*);
- * poszukiwanie i ratownictwo oraz bojowe poszukiwanie i ratownictwo (*Search and Rescue – SAR* i *Combat Search and Rescue – CSAR*);
- * specjalne działania powietrzne (*Special Air Operations*).

Należy jednak pamiętać, że wymienione wyżej zadania są zadaniami potencjalnymi, możliwymi do wykonania bardzo często jedynie w określonych warunkach meteorologicznych i bojowych. Dlatego też ich realizacja, a więc i rezultaty, zależą od przyjętych zasad i możliwych sposobów działania lotnictwa.

1.2. Istota lotniczego wsparcia ogniowego

W Regulaminie Działań Wojsk Lądowych wymienionych jest pięć zadań realizowanych przez siły powietrzne w ramach lotniczego wsparcia działań sił lądowych⁵:

- wywalczenie i utrzymanie pożądanego stopnia przewagi w powietrzu;
- obserwacja i rozpoznanie powietrzne;
- ofensywne wsparcie lotnicze;
- izolacja lotnicza;
- taktyczny transport powietrzny.

Najważniejszą rolę we wsparciu działań sił lądowych odgrywa ofensywne wsparcie lotnicze obejmujące⁶:

- Bezpośrednie wsparcie lotnicze (*CAS – Close Air Support*) – skierowane przeciwko siłom i obiektom przeciwnika znajdującym się w styczności z wojskami własnymi, przed linią koordynacji wsparcia ogniowego (*FSCL – Fire Support Coordination Line*).
- Izolacje pola walki (*BAI – Battlefield Air Interdiction*) – prowadzone w celu zwalczania tych sił i środków wojsk lądowych przeciwnika, które nie zostały jeszcze wprowadzone do walki, a które znajdują się przed lub za linią koordynacji

⁵ Regulamin Działań Wojsk Lądowych, DWLąd 16/99, s. 16

⁶ Tamże, s. 17

wsparcia ogniowego (*FSCL*) i mają bezpośrednie znaczenie dla osiągnięcia celów operacji prowadzonej przez własne wojska;

- **Taktyczne rozpoznanie powietrzne** (*TAR – Tactical Air Reconnaissance*) – mające na celu zdobycie informacji rozpoznawczej, prowadzone ze statków powietrznych poprzez obserwację wzrokową lub stosowanie aparatury rozpoznawczej na głębokość ugrupowania bojowego związku operacyjnego przeciwnika;

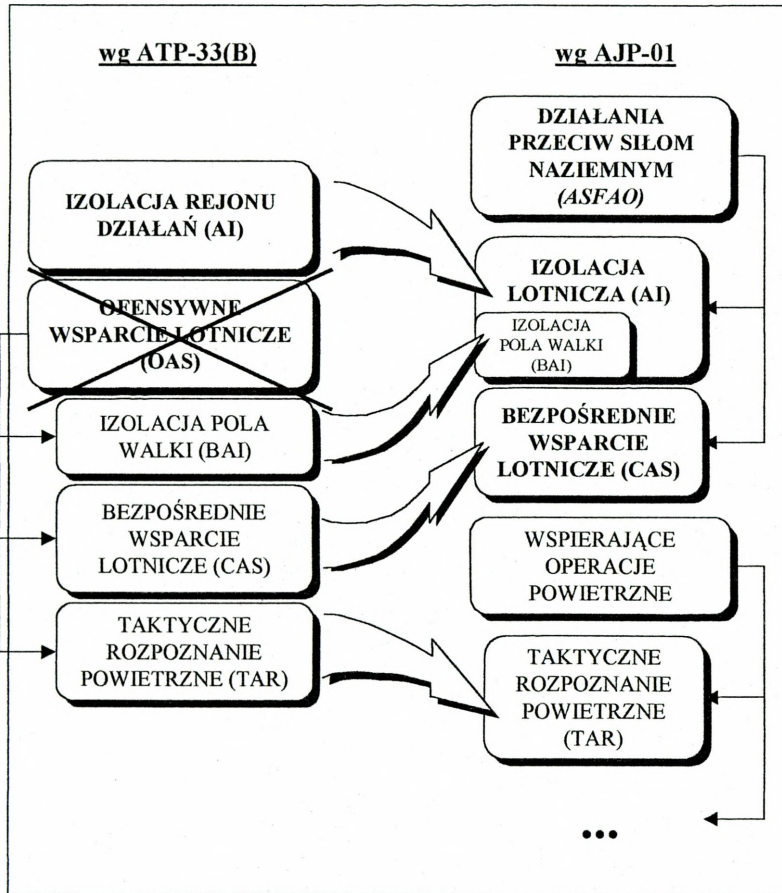
Powyższy podział jest pochodną treści zawartych w publikacji *ATP – 33(B) NATO Tactical Air Doctrine*. Jednak w obowiązującej obecnie sojuszniczej publikacji *AJP-01*, zaprezentowana została nieco odmienna klasyfikacja działań lotniczych przeciw siłom naziemnym (Rys. 2.). Zrezygnowano w niej z terminu ofensywne wsparcie lotnicze, taktyczne rozpoznanie powietrzne (*TAR*) włączono do wspierających operacji powietrznych, a izolację pola walki (*BAI*) włączono w zakres izolacji lotniczej (*AI*). W efekcie otrzymano dwie grupy działań w zakresie lotniczego wsparcia ogniowego działań sił lądowych: izolację lotniczą (*AI*) i bezpośrednie wsparcie lotnicze (*CAS*).

Izolacja lotnicza zdefiniowana została jako: *działalność lotnictwa obejmująca zwalczanie drugich rzutów i odwodów operacyjnych przeciwnika (przed użyciem ich na polu bitwy), jego środków transportu oraz infrastruktury komunikacyjnej i logistycznej w celu stworzenia dogodnych warunków do prowadzenia działań przez własne pierwszorzutowe związki operacyjne*. Działalność ta wymaga obowiązkowej koordynacji podczas wspólnego z siłami lądowymi planowania, ale niekoniecznie w trakcie realizacji zadań. Natomiast **bezpośrednie wsparcie lotnicze**, według definicji zawartej w publikacji *AJP – 3.3.2.1 Tactics, Techniques and Procedures for Close Air Support*, to: *działania lotnictwa przeciw siłom, środkom i obiektom przeciwnika, które znajdują się w bezpośredniej bliskości sił własnych i których zwalczanie wymaga szczególowej integracji realizacji każdego zadania bojowego lotnictwa z ogniem i ruchem tych sił*. Z zapisu tego wynika, że bezpośrednie wsparcie lotnicze nie jest ograniczone do konkretnych rejonów, ale może być realizowane wszędzie tam, gdzie siły własne znajdują się w bezpośredniej bliskości sił przeciwnika: w głębi ugrupowania przeciwnika, w styczności czy w strefie tyłowej, a etatowe środki ogniowe sił lądowych nie zapewniają im możliwości wykonania postawionego

zadania. Jest to pewnego rodzaju nowość wynikająca z przewartościowań w koncepcjach prowadzenia operacji połączonych przez NATO. Do niedawna bowiem *FSCL*, określająca granice bezpośredniego wsparcia lotniczego, określana była jako linia leżąca około 15 – 30 km od przedniego skraju (*FLOT*). Poza tą linią wspierające elementy mogły atakować obiekty bez uprzedniej koordynacji z dowódcą lądowym (Rys. 3.). Obecnie, zgodnie z zapisem zawartym w *AJP-01*, *FSCL* definiowana jest jako linia ustanowiona przez dowódcę wojsk lądowych (morskich, specjalnych, amfibijnych) w celu określenia wymagań w zakresie koordynowania oddziaływania ogniowego sił i środków innych komponentów, mogących wywierać wpływ na działania aktualnie prowadzone przez te siły (Rys. 4.). Usytuowanie linii *FSCL* wymaga znalezienia kompromisu pomiędzy dowódcami komponentów lądowego i powietrznego, aby z jednej strony zapewnić swobodę manewru wojsk lądowych na obszarze prowadzenia operacji, a z drugiej możliwość efektywnych działań sił powietrznych. Zbytnie wysunięcie *FSCL* do przodu znacznie ogranicza możliwości bojowe lotnictwa, zaś przesadne jej cofnięcie może w istotnym stopniu ograniczyć możliwości manewrowe własnych wojsk lądowych. Dlatego też naczelną zasadą w takich przypadkach będzie zawsze maksymalizacja ryzyka przeciwnika przy jednoczesnym minimalizowaniu ograniczeń swobody działań własnych wojsk.

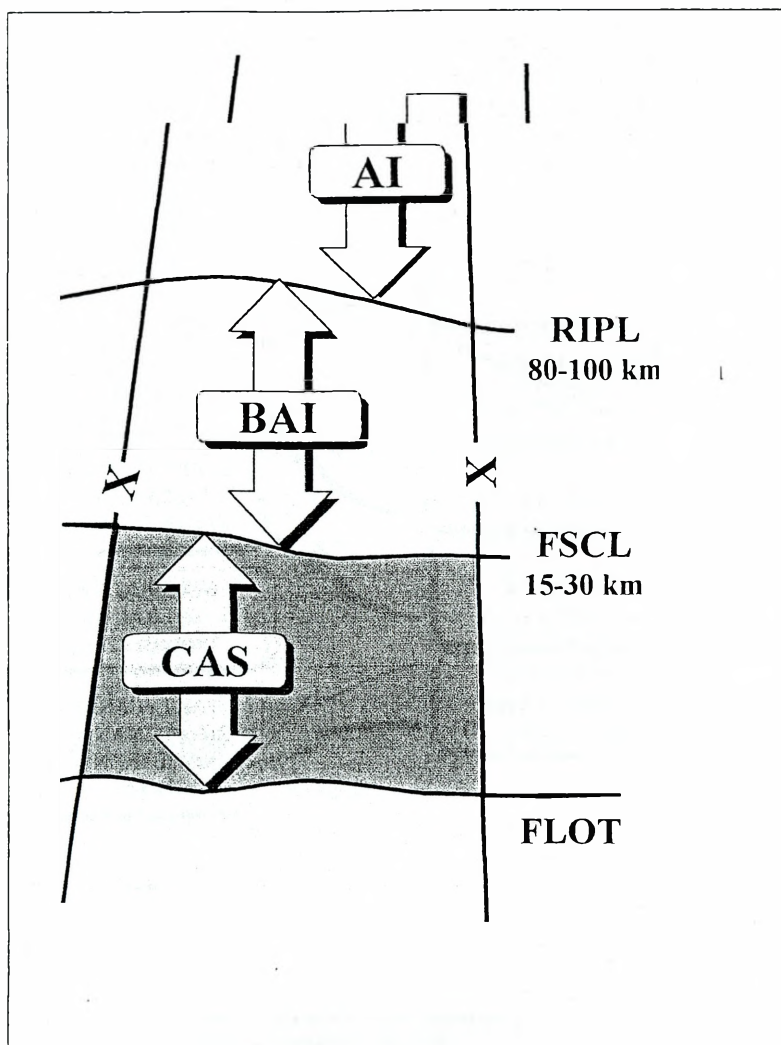
Konieczność poszukiwania rozwiązań korzystnych zarówno dla sił wspieranych, jak i wspierających nie zmienia sytuacji, że określenie czasu i odległości od własnych sił, w których konieczne jest szczegółowe koordynowanie działań, pozostaje w zakresie kompetencji dowódcy wspieranego. W razie pojawienia się sytuacji konfliktowych, ostateczną decyzję dotyczącą przebiegu *FSCL* powinien podjąć przełożony obydwóch dowódców.

Zadania lotniczego wsparcia ogniowego działań sił lądowych mogą być realizowane zarówno przez śmigłowce lotnictwa wojsk lądowych, jak i w formie połączonych działań powietrznych (*COMAO – Composite Air Operations*) przez samoloty lotnictwa sił powietrznych. Możliwe jest także realizowanie bezpośredniego wsparcia lotniczego przez połączone lotnicze zespoły uderzeniowe (*JAAT – Joint Air Attack Team*), grupujące obydwa wymienione wyżej rodzaje statków powietrznych.



Rys. 2. Różnica w usytuowaniu zadań wsparcia lotniczego wojsk lądowych w ATP - 33(B) i AJP - 01

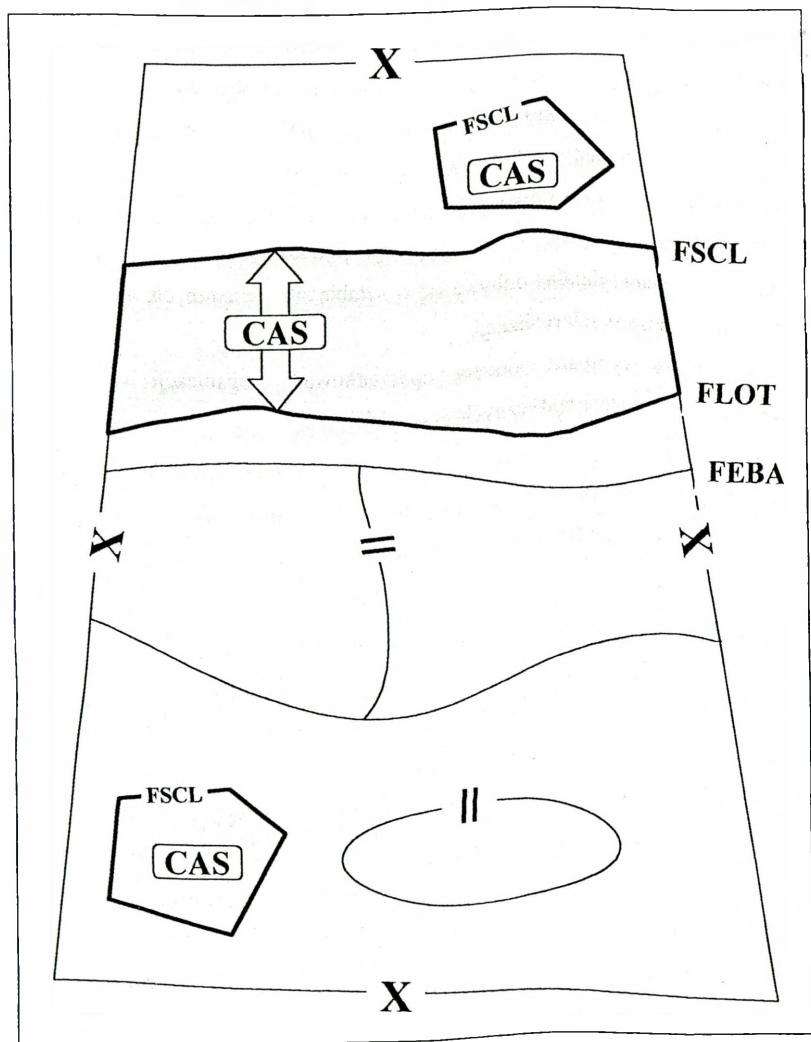
(źródło: opr. własne)



Rys. 3. Uwanie rejonu bezpośredniego wsparcia lotniczego (CAS) wg A'

TP- 33(B)

(źródło: opr. własne)



Rys. 4. Usytuowanie rejonu bezpośredniego wsparcia lotniczego (CAS) wg AJP - 01
(źródło: opr. własne)

Warto zauważyć, że w przypadku połączonych działań powietrznych i połączonych lotniczych zespołów uderzeniowych, niezbędne jest bardzo ściśle koordynowanie działań komponentu powietrznego i lądowego odpowiedniego szczebla. Dlatego też w procesie planowania tych działań wymagany jest udział zarówno przedstawicieli komponentu lądowego, jak i powietrznego. Podstawowa różnica polega natomiast na tym, że działania połączonych zespołów lotniczych (*JAAT*) są planowane przez dowódcę sił lądowych i wspierane przez siły podlegające dowódcy sił powietrznych, a w przypadku połączonych działań powietrznych (*COMAO*) planowanie działań odbywa się w sztabie sił powietrznych, ale siły lądowe aktywnie uczestniczą w ich realizacji.

Sytuacja ta wymusza potrzebę uporządkowania organizacji współdziałania związków operacyjnych i taktycznych oraz oddziałów i pododdziałów sił lądowych z lotnictwem wspierającym ich działania bojowe. Celowi temu służyć mają powoływane zespoły oficerów łącznikowych sił powietrznych i wojsk lądowych, kierowane do stanowisk dowodzenia współdziałających wojsk.

2. ORGANY ŁĄCZNIKOWE SIŁ POWIETRZNYCH W ZWIĄZKACH TAKTYCZNYCH, ODDZIAŁACH I PODODDZIAŁACH SIŁ LĄDOWYCH

Zasadniczym organem łącznikowym lotnictwa taktycznego w siłach lądowych jest Centrum Koordynacji Operacji Powietrznych (*CKOP, ang. AOCC – Air Operations Coordination Center*), rozwijany przy stanowisku dowodzenia związku operacyjnego wojsk lądowych (Rys. 5.). Jego podstawowym przeznaczeniem jest połączone planowanie, zapotrzebowywanie, koordynowanie i dowodzenie wysiłkiem lotnictwa, przydzielonego do wsparcia działań podległych sił. Na niższe szczeble dowodzenia, do wybranych, zwykle pierwszorzutowych, związków taktycznych i oddziałów, delegowani są natomiast oficerowie łącznikowi lotnictwa (*ALO – Air Liason Officer*). W wyjątkowych sytuacjach, gdy nie ma analogicznych specjalistów z lotnictwa wojsk lądowych, do pierwszorzutowych pododdziałów mogą być delegowani także wysunięci oficerowie naprowadzania (*FAC – Forward Attack Controler*), wraz z niezbędnym personelem pomocniczym oraz sprzętem zabezpieczenia i łączności.

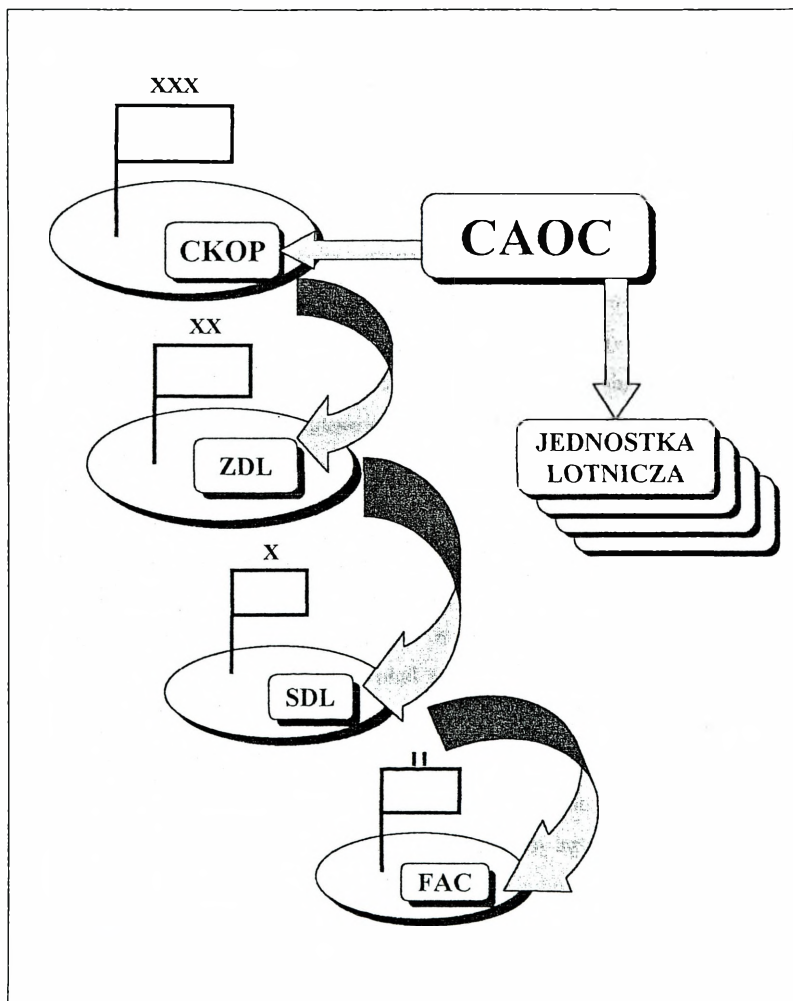
Oficerowie łącznikowi lotnictwa, kierowani na stanowiska dowodzenia wojsk lądowych szczebla dywizji i brygady, włączani są do Zespołów (Sekcji) Dowodzenia Lotnictwem⁷ (Rys. 6.), tworzonych w strukturach Centrum Operacyjnego⁸ przez specjalistów z jednostek lotnictwa wojsk lądowych lub oficerów sztabu, zajmujących się problematyką planowania i użycia lotnictwa w działaniach wojsk lądowych. Natomiast ewentualni oficerowie naprowadzania przydzielani są do Zespołu Dowodzenia stanowiska dowodzenia batalionu.

Należy więc zauważyć jednoznaczną odrębność dwóch sekcji: lotnictwa wojsk lądowych i lotnictwa sił powietrznych. Organy te na poszczególnych szczeblach dowodzenia (na konkretnych stanowiskach dowodzenia jednostek lądowych) funkcjonują niekiedy w ramach jednej komórki organizacyjnej i ściśle ze sobą

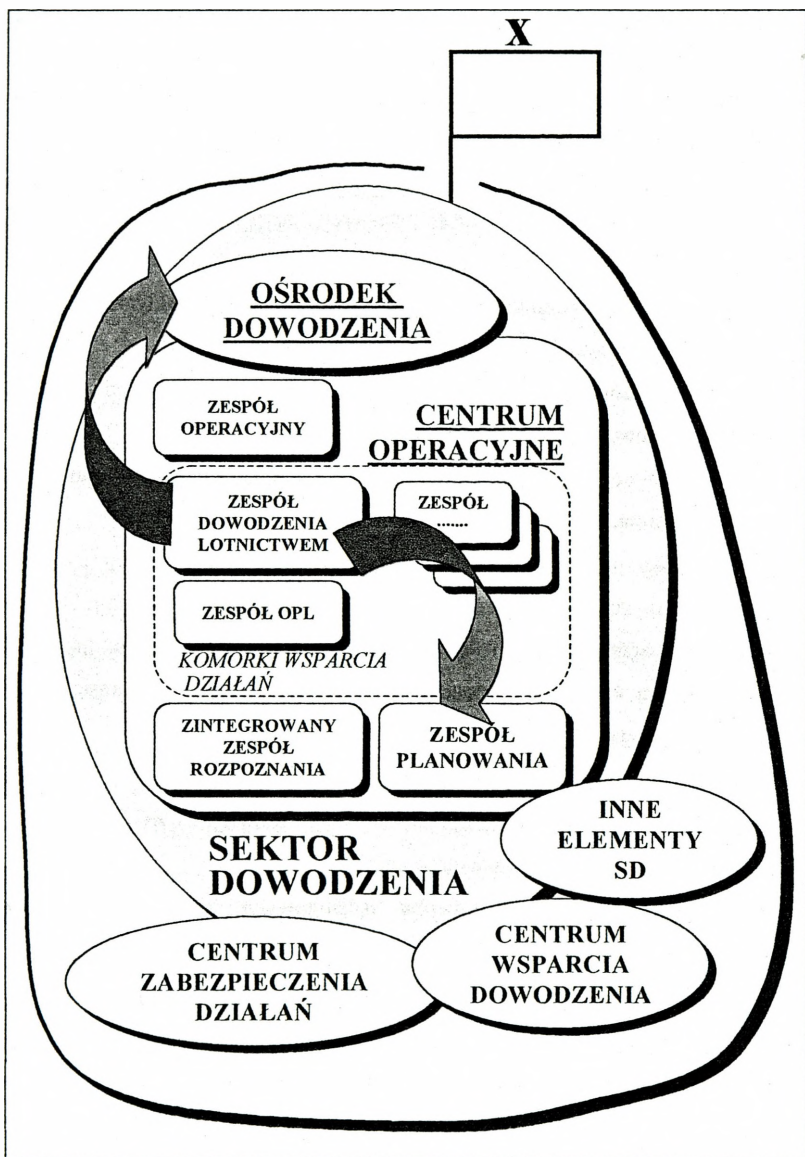
⁷ W literaturze spotkać można także nazwę *Taktyczne Zespoły Kontroli Obszaru Powietrznego (TZKOP)* lub z ang. *TACP (Tactical Air Coordination Party)*. Jednak nazwa tej komórki powinna być ujednoczona z nazwami innych komórek funkcjonujących w ramach stanowiska dowodzenia i dlatego korzystniejsze byłoby używanie nazwy: Zespół (Sekcja) Dowodzenia Lotnictwem.

⁸ Struktura stanowiska dowodzenia przyjęta została zgodnie z koncepcją przedstawioną przez płk. dr. hab. Józefa W. Michnia w opracowaniu „*Stanowiska dowodzenia w wojskach lądowych*” (AON, Warszawa 2003, s. 28)

współpracują, ale nie są tożsame. Mimo realizacji zbieżnych (a czasem nawet uzupełniających się) zadań, zachowują podporządkowanie w ramach różnych komponentów.



Rys. 5. Organizacja organów łącznikowych sił powietrznych w wojskach lądowych
(źródło: opr. własne)



Rys. 6. Usytuowanie Zespołu Dowodzenia Lotnictwem na Głównym Stanowisku Dowodzenia szczebla brygady
 (źródło: opr. własne na podst. J.W. Michniak „Stanowiska dowodzenia w wojskach lądowych”)

Zgodnie z zapisem zawartym w *ATP – 27(C) Air Interdiction and Close Air Support*, Zespoły Dowodzenia Lotnictwem odpowiedzialne są za:

- specjalistyczną pomoc dowódcy wspieranego związku taktycznego (oddziału) w zakresie planowania i koordynacji wsparcia lotniczego;
- koordynację zadań lotniczego wsparcia związku taktycznego (oddziału) zgodnie z ustaleniami rozkazów o kontroli przestrzeni powietrznej (*ACO – Airspace Control Order*);
- monitorowanie telekomunikacyjnej sieci wzywania lotnictwa taktycznego (*TARN – Tactical Air Request Net*);
- dostarczanie informacji o warunkach meteorologicznych w rejonie rubieży styczności bojowej wojsk;
- przejmowanie od ustalonych rubieży dowodzenia samolotami wykonującymi zadania wsparcia;
- naprowadzanie (poprzez oficerów naprowadzania) na obiekty uderzeń samolotów wykonujących zadania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego (*CAS*).

Szczegółowe zadania oficerów łącznikowych lotnictwa (*ALO*) obejmują:

- specjalistyczne wsparcie informacyjne dowódcy lądowego w zakresie działań wsparcia lotniczego;
- aktywny udział w koordynacji ognia artylerii i działań lotnictwa;
- przyjmowanie, koordynowanie i przekazywanie informacji z *CKOP* dotyczących przelotów i uderzeń lotnictwa taktycznego;
- nadzór nad działalnością oficerów łącznikowych lotnictwa i oficerów naprowadzania, znajdujących się na niższych szczeblach dowodzenia;
- uzgadnianie wykorzystania przestrzeni powietrznej z odpowiednimi organami;
- współpraca z dowódcą lądowym w planowaniu, organizowaniu i prowadzeniu przedsięwzięć walki elektronicznej i obezwładniania środków obrony przeciwlotniczej.

Przydzielony do pierwszorzutowych pododdziałów oficer naprowadzania lotnictwa kieruje przelotami statków powietrznych, wykonującymi uderzenia w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego. Do jego zadań należy:

- fachowa pomoc dowódcy pododdziału wojsk lądowych w zakresie wsparcia lotniczego;
- koordynacja działań naprowadzanych samolotów (śmigłowców) z działaniami wspieranego pododdziału;
- udział w identyfikacji (wyznaczeniu w terenie) i oznaczaniu położenia przedniego skraju własnych wojsk (*FLOT*);
- naprowadzanie samolotów na obiekty uderzeń;
- przekazywanie odbieranych z naprowadzanego samolotu informacji (tzw. *INFREP - Inflight Report*) i przekazywanie ich do odbiorców;
- meldowanie o wynikach uderzeń środków powietrznych, przekazywanie zbiorczych meldunków o wykonaniu zadania (tzw. *MISREP – Mission Report*) sporządzonych i przesłanych przez oficera rozpoznania wspierającej jednostki lotniczej;
- odbieranie i dystrybucja informacji o pogodzie w rejonie rubieży styczności bojowej wojsk;
- udział w podejmowaniu przez dowódcę pierwszorzutowej jednostki wojsk lądowych decyzji o potrzebie użycia lotnictwa i składanie zapotrzebowań do zespołu dowodzenia lotnictwem.
- koordynowanie działalności podległego personelu specjalistycznego.

W innym dokumencie sojuszniczym, *AJP – 3.3.2.1 (ATP – 63)*, zawarte są bardziej szczegółowe informacje dotyczące zakresu obowiązków oficerów naprowadzania. Pogrupowane są tam one w trzy obszary, związane funkcjonalnie z:

- obiektami uderzeń;
- bezpieczeństwem wspieranych wojsk;
- bezpieczeństwem statków powietrznych, wykonujących uderzenia w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego.

W odniesieniu do **obiektów uderzeń** do zadań oficera naprowadzania należy:

- przekazywanie załogom jak najbardziej szczegółowych informacji o obiektach uderzeń, ich położeniu i otoczeniu;
- wykonywanie obliczeń nawigacyjnych niezbędnych do wykonania ataku;

- oznaczanie obiektów uderzeń lub – jeśli jest to niemożliwe – punktów odniesienia;
- naprowadzanie załóg statków powietrznych na obiekty uderzeń i ewentualnie kontynuowanie naprowadzania w trakcie ataku w celu wyprowadzenia statku w punkcie zrzutu (odpalenia) środków bojowych;

W zakresie zapewnienia bezpieczeństwa własnym wojskom:

- określanie położenia własnych wojsk i przekazywanie tej informacji załogom samolotów;
- odpowiedni wybór kierunku ataku, aby w przypadku niecelnego zrzutu (odpalenia) środków bojowych nie stwarzać zagrożenia własnym wojskom;
- natychmiastowe przerwanie ataku w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa własnych wojsk przez załogi samolotów wykonujących uderzenia;

W zakresie zapewnienia bezpieczeństwa załogom samolotów wykonujących uderzenia oficer naprowadzania powinien:

- planować trasy dolotu do rażonych obiektów poza sektorami działań naziemnych środków wsparcia ogniowego;
- przekazywać załogom statków powietrznych wszelkie informacje o niebezpiecznych obiektach i przeszkodach terenowych znajdujących się w rejonie celów i na trasach dolotu;
- informować załogi o innych obiektach powietrznych znajdujących się w rejonie celu;
- przekazywać informacje o aktualnych i przewidywanych warunkach atmosferycznych w rejonie celu;
- wydawać zezwolenie na wykonanie ataku;
- sugerować kierunki wyjścia z ataku;
- informować załogi o zaobserwowaniu oddziaływania środków OPL przeciwnika.

Należy zauważyć, że w sytuacji, gdy przy stanowisku dowodzenia danego szczebla nie jest organizowana komórka dowodzenia lotnictwem, oficer naprowadzania lotnictwa pełni funkcję oficera łącznikowego lotnictwa i wykonuje wszystkie związane z tym zadania, również w zakresie planowania działań.

Zasady organizowania i funkcjonowania Zespołu Dowodzenia Lotnictwem w związkach taktycznych i oddziałach wojsk lądowych nie są wystarczająco jasno i ostatecznie określone. Podstawowa trudność w sprecyzowaniu tych zasad wynika z faktu, że lotnicze wsparcie działań sił lądowych realizowane jest przez dwa elementy, mające różną podległość: lotnictwo wojsk lądowych, podlegające Dowódcy Komponentu Lądowego i lotnictwo sił powietrznych, dowodzone przez Dowódcę Komponentu Powietrznego. Taka sytuacja wymaga jednoznacznego podziału kompetencji i zakresu obowiązków.

Analiza dostępnej literatury oraz wnioski wynikające z przeprowadzonych w ostatnim czasie w Akademii Obrony Narodowej ćwiczeń wskazują, że najlepszym rozwiązaniem byłoby oparcie organizacji organów łącznikowych lotnictwa w siłach lądowych na trzech zasadach:

- zespoły dowodzenia lotnictwem organizowane i dowodzone są przez specjalistów lotnictwa wojsk lądowych (wchodzących w skład sztabu związku taktycznego lub oddziału albo delegowanych z jednostki lotniczej) i w razie potrzeby uzupełniane przez oficerów łącznikowych lotnictwa (*ALO*) kierowanych z *CKOP* i odpowiedzialnych za koordynowanie działań lotnictwa taktycznego;
- zespoły te organizowane są zawsze, ale obsadzone są tylko wówczas, gdy przewidziane jest wsparcie lotnicze działań danego związku taktycznego lub oddziału⁹;
- do pierwszorzutowych pododdziałów kierowani są oficerowie naprowadzania (oczywiście wraz z niezbędnym zespołem i wyposażeniem), pochodzący najczęściej ze składu lotnictwa sił lądowych, ale wykonujący zadania na rzecz obu rodzajów lotnictwa (taktycznego i sił lądowych).

Stosowanie tych zasad, wynikających z potrzeb zachowania jednolitości i ciągłości dowodzenia wsparciem lotniczym, wydaje się być konieczne do uzyskania zakładanej skuteczności wsparcia, a określone w ten sposób ogólne ramy współpracy w zespole, w dużej mierze umożliwiają – w razie zaistnienia takiej potrzeby – płynne przejmowanie kompetencji.

⁹ Oznacza to, że podczas organizowania stanowiska dowodzenia konieczne jest przewidzenie wyposażonych miejsc pracy dla funkcyjnych Sekcji Dowodzenia Lotnictwem, nawet jeśli w danym etapie działań stanowiska te nie będą obsadzone.

3. ZADANIA ORGANÓW ŁĄCZNIKOWYCH LOTNICTWA W CYKLU DECYZYJNYM PROCESU DOWODZENIA

Oficerowie łącznikowi lotnictwa (oficerowie naprowadzania) stanowią bardzo ważne ogniwo w cyklu decyzyjnym procesu dowodzenia, realizowanym w związkach taktycznych, oddziałach i pododdziałach wojsk lądowych. Są oni odpowiednio wykwalifikowani¹⁰ i wyposażeni w aktualną informację o składzie i możliwościach bojowych jednostek lotnictwa taktycznego wspierającego działania sił lądowych. Stanowią podstawowy organ doradczy dowódcy lądowego w zakresie lotniczego wsparcia działań bojowych. Biorą aktywny udział we wszystkich przedsięwzięciach planowania działań bojowych i kierowania ich przebiegiem.

3.1. Zadania oficerów łącznikowych lotnictwa w fazie ustalania położenia

Przedsięwzięcia wchodzące w zakres ustalania położenia realizowane są przez oficerów łącznikowych w sposób ciągły, przez cały czas trwania cyklu decyzyjnego, i obejmują:

- gromadzenie, systematyczne zobrazowywanie i w razie potrzeby przekazywanie informacji dotyczących:
 - sytuacji powietrznej w rejonie prowadzonych lub planowanych działań bojowych;
 - warunków atmosferycznych w rejonie działań;
 - bazowania, składu i możliwości bojowych sił wyznaczonych do realizacji wsparcia lotniczego;
 - położenia własnych wojsk i przebiegu rubieży styczności bojowej wojsk;
- prowadzenie własnej¹¹ mapy sytuacyjnej;
- niezależną od Zespołu Rozpoznania ocenę położenia przeciwnika (przede wszystkim lotnictwa i obrony przeciwlotniczej), jego możliwości bojowych i prawdopodobnych działań;

¹⁰ Najczęściej są to oficerowie o specjalnościach nawigatorów naprowadzania lub kontrolerów ruchu lotniczego.

¹¹ Niekiedy, ze względu na różnego rodzaju ograniczenia, oficer łącznikowy sił powietrznych prowadzi mapę sytuacyjną wspólną z innymi komórkami stanowiska dowodzenia (np. z oficerem łącznikowym LWL, sekcją OPL).

- utrzymywanie stałej łączności z przełożonymi i podwładnymi organami łącznikowymi sił powietrznych;

Po otrzymaniu zadania oficerowie łącznikowi powinni ponadto:

- uaktualnić posiadane informacje dotyczące sytuacji wspieranych jednostek wojsk lądowych i wspierających sił powietrznych;
- sprecyzować wiadomości dotyczące przebiegu przedniego skraju własnych wojsk;
- dokonać analizy rejonu planowanych działań (ukształtowania i pokrycia terenu) w zakresie możliwości wsparcia lotniczego i ewentualnego rozmieszczenia stanowisk oficerów naprowadzania;

3.2. Zadania oficerów łącznikowych lotnictwa w fazie planowania

W fazie planowania oficerowie łącznikowi doradzają dowódcy wspieranej jednostki sił lądowych w zakresie wszelkich działań dotyczących ofensywnego wsparcia lotniczego. Są tymi specjalistami, którzy potrafią wskazać dowódcy sposób wykorzystania przydzielonego wysiłku lotnictwa i określić możliwe do uzyskania efekty działalności lotnictwa taktycznego

Ważną grupą zadań oficerów łącznikowych lotnictwa w fazie planowania (ale nie tylko w tej fazie) jest także współpraca w sporządzaniu dokumentów dowodzenia. Oficerowie ci, podobnie jak i inni specjaliści, są zobligowani do opracowywania i przekazania tzw. *wstawek*¹² do opracowywanych i wydawanych dokumentów.

3.2.1. Podczas oceny sytuacji

Ocena sytuacji jest pierwszym etapem fazy planowania, podczas którego we wszystkich komórkach stanowiska dowodzenia realizowane są przedsięwzięcia mające na celu stworzenie dowódcy odpowiednich warunków informacyjnych do podjęcia decyzji dotyczącej sposobu wykonania postawionego zadania. W tym etapie rola oficerów – specjalistów, w tym także oficerów łącznikowych lotnictwa, jest niejako podwójna. Z jednej bowiem strony muszą oni samodzielnie analizować postawione

¹² Są to treści związane bezpośrednio z określoną specjalnością (w tym przypadku z działalnością lotnictwa), ujęte w odpowiedniej formie edytorskiej przewidzianej dla odpowiednich części dokumentu bojowego, które bez istotniejszych zmian wpisywane są do opracowywanych dokumentów.

zadanie i poszukiwać najlepszych możliwości wsparcia lub zabezpieczenia jego realizacji, ale jednocześnie ich propozycje muszą być ściśle związane z koncepcją wykonania zadania wskazaną przez dowódcę i rozwiniętą przez oficerów Zespołu Planowania. Oznacza to, że spośród wielu możliwości realizacji wsparcia lotniczego, jakie mogłyby być zrealizowane przez przydzielone siły lub w ramach przyznanego wysiłku, cała uwaga oficerów łącznikowych lotnictwa skupiona powinna być na tych zadaniach, które w największym stopniu służą przyjętym i opracowywanym wariantom wykonania zadania.

Podczas analizy zadania oficerowie Zespołu Dowodzenia Lotnictwem dokonują szczegółowej analizy postawionego związkowi taktycznemu (oddziałowi) zadania, w tym szczególnie rodzaju i zakresu przewidzianego wsparcia lotniczego. Podobnie jak inni oficerowie biorący bezpośredni udział w planowaniu działań, powinni w trakcie analizy zadania odpowiedzieć na wiele pytań, wśród których w zakresie wsparcia lotniczego mogą być np. takie:

- Jakie zadanie otrzymał wspierany związek taktyczny (oddział) i jaka jest rola lotnictwa w realizacji tego zadania?
- Jakie wsparcie lotnicze przewidział przełożony do realizacji postawionego zadania?
- Jakie zadania mogą być zrealizowane w ramach przydzielonego wysiłku lotnictwa?
- Jakie korzyści dla wspieranego związku taktycznego (oddziału) mogą przynieść efekty działalności lotnictwa wynikające z realizacji innych jego zadań (nie związanych bezpośrednio ze wsparciem sił lądowych)?
- Czy istnieją (a jeśli tak, to jakie) ograniczenia możliwości użycia lotnictwa do wsparcia działań na lądzie?
- Czy od momentu podpisania rozkazu przez przełożonego nastąpiły znaczące zmiany sytuacji, mogące mieć wpływ na treść zadania, a tym samym na rodzaj oczekiwanego wsparcia lotniczego?

W czasie analizy zadania należy także przygotować się do ewentualnego krótkiego wystąpienia podczas informowania operacyjnego. Podczas tej odprawy

oficer łącznikowy lotnictwa może zostać zobowiązany do przedstawienia ogólnej informacji dotyczącej:

- sytuacji sił powietrznych w rejonie działań bojowych, w tym szczególnie sił przewidzianych do wsparcia realizacji zadania (ich rodzaju, składu, bazowania, wyposażenia i możliwości bojowych);
- wielkości przyznanego wysiłku lotniczego oraz zarysu sposobu jego wykorzystania i możliwości do uzyskania rezultatów;
- w miarę posiadanych informacji i potrzeb może także wskazać potencjalne obiekty uderzeń lotnictwa, znajdujące się w przewidzianym rejonie działań¹³.

Podczas opracowywania prawdopodobnych wariantów działania przeciwnika oficerowie Zespołu Dowodzenia Lotnictwem mogą być proszeni o uzupełnienie posiadanych przez zespół rozpoznania informacji o przeciwniku powietrznym i jego prawdopodobnym działaniu w planowanym rejonie. Powinni także w tym zakresie współpracować z przedstawicielami innych zespołów wsparcia działań, zwłaszcza zespołem OPL.

Podczas kolejnego przedsięwzięcia etapu oceny sytuacji, oceny czynników wpływających na wykonanie zadania i opracowywania własnych wariantów, oficerowie łącznikowi lotnictwa razem z przedstawicielami innych komórek dokonują wieloaspektowej oceny warunków mogących wpływać na realizację otrzymanego zadania. W tym zakresie oceniają oni znaczenie sytuacji w rejonie planowanego działania na możliwość i ewentualny zakres użycia lotnictwa sił powietrznych do wsparcia działań na lądzie. Określają oni także wstępnie możliwe w istniejących warunkach sposoby wykorzystania przydzielonego wysiłku oraz szacują prawdopodobne rezultaty uderzeń.

Po przedstawieniu przez oficerów Zespołu Planowania przygotowanych wariantów, oficerowie łącznikowi przystępują do konkretnej pracy nad opracowaniem specjalistycznych propozycji lotniczego wsparcia ogniowego działań związku taktycznego (oddziału) zgodnie z wariantami. Wymagana jest w tym zakresie ścisła współpraca z innymi specjalistami odpowiadającymi za wsparcie ogniowe, zwłaszcza

¹³ Informacje te zawarte są w części dyrektywy operacyjnej lotnictwa dotyczącej obiektów uderzeń.

z odpowiedzialnym za tę problematykę oficerem Zespołu Wsparcia Ogniewego. Ustalenia przyjęte podczas takiej nieformalnej odprawy, mające charakter zbiorczej propozycji wsparcia ogniowego działań w poszczególnych etapach walki, nie są oczywiście wiążące (decyzję zawsze podejmuje osobiście dowódca). Powinny one być jednak poprzedzone dogłębną analizą pozwalającą na opracowanie takich koncepcji wsparcia ogniowego (w tym także lotniczego), które umożliwiłyby maksymalne wykorzystanie posiadanych możliwości i osiągnięcie najlepszych efektów.

Rezultaty pracy grupy specjalistów wsparcia ogniowego poddawane są wstępnej weryfikacji podczas kolejnej odprawy koordynacyjnej, mającej na celu rozważenia wariantów. Podczas tego spotkania ustalane są słabe i silne strony poszczególnych wariantów wykonania zadania w konfrontacji z prawdopodobnym sposobem (lub sposobami) działania przeciwnika. Cel ten osiąga się poprzez określenie zdarzeń jakie mogą mieć miejsce podczas realizacji danego wariantu działania, od jego rozpoczęcia aż do wykonania zadania. Najczęściej stosowaną techniką jest symulacja przyszłych działań zgodnie z przyjętymi wariantami, będąca próbą określenia przyszłych zdarzeń zgodnie z zasadą: *akcja – reakcja – przeciwnoakcja*. Na tym etapie prac planistycznych realizowana jest ona jednak tylko w warunkach wystarczającej ilości czasu, jest to bowiem przedsięwzięcie dość pracochłonne. Z punktu widzenia oficerów łącznikowych symulacja ma duże znaczenie, gdyż pozwala ona ustalić przebieg linii koordynacji wsparcia ogniowego, niezbędnych do skutecznego planowania i bezpiecznego kierowania działaniami lotnictwa.

Następnym przedsięwzięciem, kończącym etap oceny sytuacji, jest porównanie wariantów. Podczas poświęconej temu problemowi odprawy poszczególni oficerowie, biorący udział w opracowywaniu wariantów działań, wypowiadają się oceniając jakość poszczególnych wariantów w odniesieniu do specjalności, którą reprezentują. Punkt widzenia specjalistów wsparcia ogniowego przedstawiany jest zwykle jako całość przez oficera koordynującego tego rodzaju wsparcie. Czasem jednak, gdy przydzielony wysiłek lotnictwa jest znaczny albo gdy w rejonie działań związku taktycznego (oddziału) ma miejsce intensywne działanie sił powietrznych, może zaistnieć potrzeba wysłuchania indywidualnej opinii specjalisty lotnictwa sił powietrznych. W takiej sytuacji prezentować on będzie możliwości lotniczego

wsparcia działań prowadzonych według proponowanych wariantów oraz prawdopodobne rezultaty uderzeń lotnictwa, a następnie powinien wskazać wariant korzystniejszy z punktu widzenia możliwości i efektywności wsparcia lotniczego.

Wskazania poszczególnych osób funkcyjnych odpowiednio policzone¹⁴ pozwalają na jednoznaczne uznanie jednego z wariantów za najlepszy, to znaczy zapewniający osiągnięcie najlepszych rezultatów działań. Dokonanie przez oficerów planujących działania wyboru wariantu rekomendowanego kończy etap oceny sytuacji.

Wariant ten będzie później rekomendowany dowódcy i, jeśli zostanie przez niego zaakceptowany, stanowić będzie podstawę ostatecznego, szczegółowego planowania działań. Ponieważ na tę końcową część planowania pozostaje zwykle niewiele czasu, bezpośrednio po odprawie dotyczącej porównania wariantów oficerowie łącznikowi lotnictwa przygotowują wstępne dane do koordynacji działań i zabezpieczenia przelotu samolotów do rejonu planowanych uderzeń. Konieczne jest także przygotowanie się do ewentualnego wystąpienia podczas odprawy decyzyjnej.

3.2.2. Podczas odprawy decyzyjnej

Typowa odprawa decyzyjna składa się z dwóch części. Pierwsza z nich ma charakter informacyjny i pozwala dowódcy na zapoznanie się z przebiegiem prac nad konstruowaniem, rozważaniem i porównaniem wariantów. Kończy się wystąpieniem szefa sztabu prezentującego wariant wybrany przez oficerów biorących udział w planowaniu. Uczestniczący w odprawie specjalista lotnictwa zwykle nie zabiera głosu, jednak nie jest wykluczone, że zmuszony będzie fachowo odpowiedzieć na pytania dowódcy. W chwili bezpośrednio poprzedzającej podjęcie przez dowódcę decyzji najistotniejsze wydaje się być umiejętne doradzenie dowódcy w zakresie odpowiedniego wykorzystania przydzielonego wysiłku lotnictwa. Głos fachowca, znającego dobrze problematykę wsparcia lotniczego, jest zazwyczaj dla dowódcy bardzo istotny. Nabiera to szczególnego znaczenia w sytuacji, gdy doświadczenie dowódcy lądowego w problematyce działań bojowych lotnictwa sił powietrznych nie jest duże. Dobrze jest też, gdy specjalista lotnictwa będzie w stanie poprzeć swoje

¹⁴ Sposoby porównania wariantów przedstawione są m.in. w publikacji M. Strzody „Porównanie wariantów działania” (AON, Warszawa 2002)

opinie odpowiednimi wyliczeniami, zwiększającymi wiarygodność prezentowanych poglądów.

3.2.3. Podczas opracowywania planu operacji

Opracowanie planu operacji jest dla oficerów łącznikowych lotnictwa etapem bardzo ważnym i bardzo pracochłonnym. W tym bowiem czasie realizują oni wiele przedsięwzięć, związanych ze szczegółowym planowaniem lotniczego wsparcia ogniowego działań zgodnie z podjętą przez dowódcę decyzją. Priorytetowe znaczenie w tym czasie mają dwie grupy zadań. Pierwsza z nich związana jest z opracowaniem zbiorczego zapotrzebowania na lotnicze wsparcie ogniowe w ramach przydzielonego wysiłku, druga natomiast dotyczy szczegółowej koordynacji działań z pozostałymi uczestnikami działań bojowych. W zakresie opracowywania zapotrzebowania na wsparcie lotnicze konieczne jest:

- odebranie ze stanowisk dowodzenia podległych sił zapotrzebowań na wykonanie planowych wylotów, skoordynowanie i określenie priorytetów tych zapotrzebowań oraz przekazanie zapotrzebowania zbiorczego (tzw. *preplanned request*) do nadrzędnego szczebla dowodzenia sił lądowych;
- określenie wielkości wysiłku wydzielonego do działań na wezwanie z pola walki oraz przedziałów czasowych (tzw. „*bramek czasowych*”) jego wykorzystania¹⁵;
- udział w koordynowaniu wykorzystania przestrzeni powietrznej zgodnie z rozkazem o kontroli przestrzeni powietrznej (*ACO – Airspace Control Order*);

W ramach koordynowania działań oficerowie łącznikowi gromadzą informacje o usytuowaniu wszystkich linii koordynacji wsparcia ogniowego (*FSCL*). W szczególnych sytuacjach, gdy położenie tych linii utrudnia lub nawet uniemożliwia wsparcie lotnicze, konieczne jest negocjowanie ich przebiegu w celu osiągnięcia kompromisu, pozwalającego na niezakłóconą realizację wszystkich zadań wsparcia.

Należy zauważyć, że działalność oficerów łącznikowych lotnictwa w tym etapie planowania w dużej mierze uzależniona jest od szybkości i jakości pracy specjalistów planujących wsparcie lotnicze na pozostałych szczeblach dowodzenia. Z jednej

¹⁵ Sytuacja taka może mieć miejsce wówczas, gdy nie będzie możliwe jednoznaczne wskazanie obiektów przewidzianych do rażenia w ramach wsparcia lotniczego, a przełożony nie przewidział dodatkowego wysiłku lotnictwa do działań na wezwanie z pola walki.

bowiem strony muszą oni otrzymać z podległych stanowisk dowodzenia zapotrzebowania na oczekiwane przez te szczeble wsparcie lotnicze, z drugiej natomiast konieczne jest późniejsze otrzymanie ze szczebla nadrzędnego informacji zwrotnej dotyczącej zaakceptowania bądź odrzucenia zapotrzebowań na poszczególne zadania. Taka informacja stanowi dopiero podstawę do ujęcia przedsięwzięć lotniczego wsparcia ogniowego w dokumentach bojowych. Świadomość tej sytuacji obliuguje oficerów łącznikowych lotnictwa na wszystkich szczeblach dowodzenia wojsk lądowych do bardzo intensywnej pracy.

Końcowym efektem pracy oficerów łącznikowych lotnictwa w tym etapie planowania powinien być opracowany przez nich plan lotniczego wsparcia ogniowego¹⁶. W tym pomocniczym dokumencie znaleźć się powinny:

- zestawienie przewidzianych do wykonania zadań wsparcia lotniczego, wraz z czasem ich realizacji i opisem tras przelotu samolotów;
- wyszczególnienie wszystkich ustaleń koordynacyjnych (w tym przede wszystkim sygnałów i położenia wszystkich linii koordynacyjnych), mających wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa załogom samolotów i własnym wojskom.

3.2.4. Podczas opracowywania rozkazu operacyjnego

Podczas opracowywania rozkazu operacyjnego (lub, jeśli zajdzie taka potrzeba, wstępnego zarządzenia operacyjnego), rola specjalistów wsparcia lotniczego sprowadza się zazwyczaj do opracowania i przekazania niektórych treści, umieszczonych później w odpowiednich miejscach bojowego dokumentu dowodzenia. Będą to przede wszystkim informacje o lotniczym wsparciu ogniowym zawarte w aneksie dotyczącym wsparcia ogniowego oraz niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa wsparcia lotniczego wytyczne koordynujące dopisane do ostatniego podpunktu (*Wytyczne koordynujące*) punktu 3 (*Zadania*) rozkazu operacyjnego (wstępnego zarządzenia operacyjnego). Niekiedy od tych oficerów łącznikowych oczekiwać się będzie również treści dotyczących sytuacji wybranych jednostek

¹⁶ Plan ten nie jest dokumentem oficjalnym i jako taki nie ma ustalonej formy. Jego wykonanie nie jest też więc obowiązkowe. Z uwagi jednak na dużą przydatność takiego dokumentu w trakcie kierowania działaniami, wskazane jest jego posiadanie, przy czym forma powinna być dopasowana do indywidualnych potrzeb specjalisty kierującego użyciem lotnictwa wsparcia.

własnych sił powietrznych oraz informacji o położeniu i przewidywanym działaniu lotnictwa przeciwnika.

Bardzo istotne, chociaż czasem pomijane, jest sprawdzenie w ostatecznej wersji każdego dokumentu poprawności zapisu wszystkich przekazanych treści.

3.3. Zadania oficerów łącznikowych lotnictwa w fazie stawiania zadań

Podczas stawiania zadań rola oficerów łącznikowych lotnictwa jest zwykle niewielka. Z reguły w czasie tej odprawy koordynacyjnej nie zabierają oni głosu, a nawet w niej nie uczestniczą. Może się jednak zdarzyć taka sytuacja, że będą zobligowani do udzielenia odpowiedzi na zadawane przez podwładnych pytania i wyjaśnienia pojawiających się wątpliwości dotyczących działalności lotnictwa sił powietrznych i koordynacji wsparcia ogniowego.

3.4. Zadania oficerów łącznikowych lotnictwa w fazie kontroli

W fazie kontroli oficerowie łącznikowi aktywnie uczestniczą w działaniach Ośrodka Dowodzenia poprzez:

- ciągłą analizę możliwości użycia lotnictwa taktycznego do realizacji konkretnych zadań wsparcia;
- nadzorowanie działań podległych zespołów (grup) dowodzenia lotnictwem taktycznym i oficerów naprowadzania lotnictwa (*FAC*);
- przyjmowanie, koordynację i dystrybucję informacji z *CKOP* dotyczących czasu oraz miejsca przelotów i uderzeń samolotów lotnictwa taktycznego;
- monitorowanie sieci wzywania lotnictwa taktycznego i akceptacja (lub nie) zapotrzebowań na wykonanie natychmiastowych wylotów bojowych (tzw. *immediate request*) składanych przez podległe stanowiska dowodzenia¹⁷;
- sporządzanie na wniosek dowódcy niezależnych zapotrzebowań na wykonanie natychmiastowych wylotów bojowych i przekazywanie ich do *CKOP*;

¹⁷ W przypadku wzywania lotnictwa z pola walki, zapotrzebowania na wykonanie zadań przesyłane są bezpośrednio do *CKOP* przez jednostkę potrzebującą wsparcia z pominięciem pośrednich dowodzenia. Szczegółowe pominięte wyrażają swoją akceptację przez zachowanie ciszy radiowej. W przypadku zapotrzebowań kolidujących z innymi, włączają się i określają priorytet w tym zakresie.

- monitorowanie realizacji ustaleń koordynacyjnych, a w razie potrzeby doraźna koordynacja działania wzywanych lotnictwa z działaniami innych środków rażenia ogniowego;
- informowanie dowódcy o rezultatach działania lotnictwa taktycznego na korzyść własnego związku taktycznego (oddziału);
- odbieranie meldunków składanych przez załogi samolotów z powietrza (tzw. *INFREP – Inflight Report*);
- odbieranie i przekazywanie dowódcy zbiorczych meldunków o wykonaniu zadania (tzw. *MISREP – Mission Report*), przesyłanych przez oficera rozpoznania wspierającej jednostki lotniczej;
- dostarczanie informacji o pogodzie w rejonie działań.

Istotnym aspektem działalności Zespołu Dowodzenia Lotnictwem w fazie kontroli jest umiętny podział zadań oficerów zespołu, gdyż w tym samym czasie oprócz kierowania działaniami bieżącymi prowadzone jest planowanie działań (kolejnych lub alternatywnych). Nie można więc oczekiwać, że cały skład osobowy zespołu zaangażowany będzie wyłącznie do pracy w zespole kierowania działaniami i w związku z tym zaakceptować należy także mogące się pojawić nieciągłości w pracy komórki.

3.5. Dokumenty opracowywane przez Zespół Dowodzenia Lotnictwem

Oficerowie zespołu w trakcie swojej pracy w ramach stanowiska dowodzenia związku taktycznego (oddziału) opracowują różne dokumenty, które – przyjmując za kryterium ich odbiorcę – można sklasyfikować następująco:

- dokumenty wewnętrzne zespołu;
- dokumenty przekazywane do elementów dowodzenia sił powietrznych;
- dokumenty przekazywane do elementów dowodzenia sił lądowych (macierzystego, nadrzędnego i podległych stanowisk dowodzenia).

Uwzględniając założenia niniejszego opracowania, sprecyzowania wymagają jedynie te dokumenty (lub ich fragmenty), które wykorzystywane są w cyklu decyzyjnym procesu dowodzenia realizowanym na stanowisku dowodzenia w związku taktycznym (oddziale) wojsk lądowych. Można więc stwierdzić, że oficerowie

planujący działania na stanowisku dowodzenia mogą od Zespołu Dowodzenia Lotnictwem oczekiwać:

- wstawek do dokumentów dowodzenia dotyczących działalności lotnictwa własnych sił powietrznych, w tym szczególnie jednostek lotniczych przewidzianych do wsparcia działań sił lądowych;
- wytycznych koordynujących, pozwalających bezpośrednio na zapewnienie bezpieczeństwa działań lotnictwa wspierającego działania;
- treści punktu 3b.¹⁸ aneksu „*Wsparcie ogniowe*” odnoszących się do wsparcia powietrznego;

Oficerowie Zespołu Dowodzenia Lotnictwem powinni ponadto udostępnić oficerom innych zespołów takie informacje, jak:

- bieżącą informację o warunkach meteorologicznych w rejonie działań oraz prognozę pogody na najbliższą dobę walki;
- informację o bazowaniu, wyposażeniu i działalności (dotychczasowej i przewidywanej) przeciwnika powietrznego;
- aktualne dane o skutkach uderzeń lotniczych na obiekty położone w pasie (rejonie) odpowiedzialności i zainteresowania.

Informacje te, jak również inne tu nie wymienione, ale będące w posiadaniu Zespołu Dowodzenia Lotnictwem, przekazywane są najczęściej w sposób nieformalny, w czasie odpraw koordynacyjnych i innych doraźnych spotkań.

¹⁸ Wg: „*Zasady przygotowania i opracowania zasadniczych dokumentów rozkazodawczych*”. Szt. Gen. 1541/2002

4. ZASADY PRZYDZIAŁU WYSIŁKU LOTNICTWA SIŁ POWIETRZNYCH DLA WOJSK LĄDOWYCH

Procedura planowania wsparcia lotniczego sił lądowych inicjowana jest na szczeblu operacyjnym, przez wydanie przez dowódcę tego szczebla (np. *CINNORTH*) wytycznych (*D&G – Directives and Guidance*) dla dowódców komponentów: powietrznego (np. *COMAIRNORTH*) i lądowego (np. *COMJSRC*). Otrzymane wytyczne są następnie odrębnie analizowane w dowództwach obu komponentów.

Analiza wytycznych w komponencie lądowym powinna doprowadzić do wstępnego określenia potrzeb w zakresie lotniczego wsparcia podległych związków operacyjnych oraz wytypowania celów przewidzianych do ewentualnego rażenia z powietrza, wraz z określeniem pożądanych efektów tego oddziaływania.

W komponencie powietrznym analizowane są natomiast w tym czasie wytyczne w celu oszacowania wielkości wysiłku (w samolotolotach), jaki może być wydzielony do wsparcia działań sił lądowych. Dowódca komponentu powietrznego (*COMAIRNORTH*) planuje działania podległych mu sił w ramach operacji (kampanii) powietrznej ogólnie na 5 – 7 dni i szczegółowo na kolejne 24 godziny. W cyklu dobowym opracowuje i przesyła podległym dowódcom Centrów Operacji Powietrznych (*COP, ang. CAOC – Combined Air Operations Center*) Powietrzną Dyrektywę Operacyjną (*AOD - Air Operation Directive*).

Powietrzna Dyrektywa Operacyjna opracowywana jest w trakcie wspólnej konferencji dowódców komponentów. Dowódca komponentu lądowego (*JSRC*) biorąc aktywny udział w planowaniu użycia lotnictwa w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego (*CAS*) i izolacji rejonu działań (*AI*), określa hierarchię obiektów zwalczanych w ramach poszczególnych rodzajów działań lotnictwa na rzecz sił lądowych, a także ostatecznie ustala wielkość wysiłku (w samolotolotach) wydzielanego do działań na korzyść poszczególnych związków operacyjnych wojsk lądowych. Określa także procentowy podział tej liczby na działania w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego i izolowania pola walki. Wszystkie te informacje zawarte są w *AOD*, w aneksie *CAS* dotyczącym wsparcia lotniczego.

Informacje o przydzielonym wysiłku dla poszczególnych korpusów zawierane są także w dyrektywie operacyjnej dowódcy komponentu lądowego. Dyrektywa ta

przesyłana jest do podwładnych, trafia więc także do rozwijanego przy korpusie Centrum Koordynacji Działań Powietrznych (*CKOP*, ang. *AOCC – Air Operations Coordination Center*). Jednocześnie do *CKOP* przesyłane są też systematycznie zapotrzebowania na wsparcie lotnicze z podległych związków taktycznych. Na podstawie tych danych specjaliści działań ofensywnych *CKOP* opracowują propozycję zadań dla lotnictwa w ramach wsparcia działań własnych wojsk na następną dobę walki, tzn. na okres obowiązywania kolejnego rozkazu dla lotnictwa (*ATO – Air Task Order*). Równocześnie, w porozumieniu z dowództwem związku operacyjnego, dokonywany jest podział przydzielonego wysiłku lotnictwa między poszczególne, podległe korpusowi, związki taktyczne. Informacja o tym podziale umieszczana jest następnie w rozkazie operacyjnym dowódcy związku operacyjnego i stanowi podstawę do podobnego podziału wysiłku pomiędzy podległe brygady. Procedura ta zostanie powtórzona jeszcze raz, podczas podziału przydzielonego brygadom wysiłku między ich bataliony. W ten sposób przydzielony wojskom lądowym wysiłek wsparcia lotniczego jest dzielony ostatecznie pomiędzy poszczególne pododdziały.

Oczywiście, wysiłek ten przydzielany jest według odpowiednich zasad, przy uwzględnieniu szeregu kryteriów. Najważniejszymi z nich będą niewątpliwie:

- wielkość wysiłku lotnictwa przewidzianego do wsparcia działań sił lądowych;
- miejsce związku operacyjnego (związku taktycznego, oddziału, pododdziału) w ugrupowaniu bojowym;
- charakter wykonywanych zadań;
- przewidywana długotrwałość działań;
- operacyjno-taktyczna sytuacja w rejonie działań bojowych związku operacyjnego (związku taktycznego, oddziału, pododdziału).

Przydzielony dla pododdziału wysiłek lotnictwa jest następnie analizowany przy bardzo aktywnym udziale wysuniętego oficera naprowadzania (*FAC*). Opracowane zostają propozycje celów do ewentualnego rażenia przez siły powietrzne, zawierające opis danego obiektu, jego położenie oraz oczekiwany czas i skutek wykonywanych uderzeń. Propozycje te przekazywane są później do Zespołu Dowodzenia Lotnictwem wyższego szczebla, gdzie są powtórnie analizowane, korelowane z zapotrzebowaniami innych pododdziałów i akceptowane bądź odrzucane. Przygotowane zbiorcze

zestawienie potrzeb przesyłane jest dalej do Zespołu Dowodzenia Lotnictwem szczebla nadrzędnego, gdzie realizowane są podobne czynności. Ostatecznie zapotrzebowanie na wsparcie lotnicze całego związku operacyjnego koncentrowane jest w *CKOP*, gdzie jest ostatecznie akceptowane i przesyłane do Centrum Operacji Powietrznych (*COP*).

W *COP*, po kolejnej analizie dotyczącej możliwości zrealizowania zapotrzebowanych uderzeń, sporządzona zostaje ostateczna, oficjalna lista obiektów uderzeń lotnictwa w zakresie wsparcia lotniczego działań wojsk lądowych, która stanowić będzie podstawę do sporządzenia odpowiednich aneksów do rozkazu *ATO*. Do *CKOP* przesyłana jest natomiast informacja zwrotna o akceptacji lub odrzuceniu zapotrzebowań. Wyciągi z tej informacji przekazywane są później przez *CKOP* do podwładnych, aż do najniższego szczebla składającego zapotrzebowanie.

Bardzo istotne jest, aby zapotrzebowania na wsparcie lotnicze na następną dzień dotarły do *CAOC* nie później, niż do godziny ok. 12.30. W przeciwnym bowiem razie nie będzie możliwości włączenia określonych w zapotrzebowaniach zadań do rozkazu dla lotnictwa na następną dobę (obowiązującego przez 24 godziny począwszy od godz. 6.00 następnego dnia). Zastrzeżenie to nabiera szczególnego znaczenia w przypadku planowania działań w pierwszym dniu walki. Konieczne jest wówczas doprowadzenie zadań (informacji o przydzielonym wysiłku wsparcia lotniczego) do najniższych szczebli w takim czasie, aby możliwe było przeanalizowanie zadania i ewentualne opracowanie zapotrzebowań na rażenie z powietrza na pierwszą dobę walki do godzin południowych.

Zaakceptowane zadania w zakresie bezpośredniego wsparcia lotniczego powinny być w następnej kolejności uszczegółowione poprzez bezpośredni (telefoniczny) kontakt, jednak powinno to być wykonane najpóźniej do ok. godz. 18.00.

Przyjęte do realizacji zadania są wpisywane do odpowiednich aneksów rozkazu dla jednostek sił powietrznych, wydawanym przez *COP* codziennie o godz. 20.00 na następną dobę działań bojowych.

Przedstawiony powyżej cykl planistyczny dotyczy bezpośredniego wsparcia lotniczego **planowanego uprzednio** (*Preplanned Close Air Support*), które jest jednym z dwóch form realizacji tego rodzaju wsparcia. Wystarczająco długi czas na

zebranie i przeanalizowanie danych o planowanych obiektach uderzeń oraz na przygotowanie załóg i sprzętu do wykonania zadania pozwala na lepsze wykorzystanie potencjału lotnictwa taktycznego, a tym samym na uzyskanie większej efektywności działań.

Szczególnego potraktowania wymagają natomiast zadania, dla których nie określono ścisłego terminu ich realizacji, a przewidziane zostały do wykonywania na wezwanie z pola walki. Jeżeli bowiem nie jest możliwe precyzyjne określenie koniecznego terminu wykonania uderzenia (np. ze względu na mobilność celu), można w ramach przydzielonego wysiłku zapotrzebować użycie lotnictwa na wezwanie (*Immediate Close Air Support*). Określa się wówczas jedynie tzw. „bramki czasowe”, czyli przedziały czasu, w których samoloty z uniwersalnym uzbrojeniem dyżurują w gotowości bojowej nr 1 i możliwe jest ich użycie we wskazanym rejonie w relatywnie krótkim czasie od podania sygnału¹⁹. W tej sytuacji dowodzenie lotnictwem odbywa się poprzez zarządzenia dla lotnictwa (*ATM – Air Task Message*), wydawane przez *COP* (lub *CKOP* – jeśli otrzyma takie uprawnienia) po wezwaniu przez oficera naprowadzania lotnictwa określonej jednostki wojsk lądowych.

¹⁹ Ze względu na istotne znaczenie czynnika czasu uderzenie lotnictwa powinno nastąpić do około 30 minut od zapotrzebowania.

ZAKOŃCZENIE

Trudno współcześnie wyobrazić sobie prowadzenie jakichkolwiek działań bez ścisłego współdziałania wojsk lądowych i lotnictwa sił powietrznych. Jakość współpracy tych dwóch rodzajów sił zbrojnych nie pozostanie nigdy bez znaczenia dla ogólnej skuteczności działań bojowych. Konieczne jest więc dołożenie wszelkich starań, aby nie tylko na polu walki, ale i na wszystkich stanowiskach kierowania działaniami, specjaliści w stalowych i zielonych mundurach doskonale się rozumieli. Tylko w ten sposób będą oni w stanie umiejętnie planować działania i skutecznie dowodzić wojskami wykonującymi postawione zadania bojowe.

Przedstawione opracowanie zaledwie dotyka problemu, który ze względu na swoje znaczenie jest niewątpliwie istotny, ale jednocześnie wyjątkowo skromnie reprezentowany w publikacjach dotyczących dowodzenia wojskami lądowymi i siłami powietrznymi. Stanowi wyzwanie dla szerszego spojrzenia na problematykę dotyczącą funkcjonowania oficerów łącznikowych na stanowiskach dowodzenia współdziałających sił.

WYKAZ RYSUNKÓW

<i>Rys. 1. Klasyfikacja połączonych operacji powietrznych.....</i>	<i>9</i>
<i>Rys. 2. Różnica w usytuowaniu zadań wsparcia lotniczego wojsk lądowych.....</i>	<i>13</i>
<i>Rys. 3. Usytuowanie rejonu bezpośredniego wsparcia lotniczego (CAS) wg ATP- 33(B).....</i>	<i>14</i>
<i>Rys. 4. Usytuowanie rejonu bezpośredniego wsparcia lotniczego (CAS) wg AJP - 01.....</i>	<i>15</i>
<i>Rys. 5. Organizacja organów łącznikowych sił powietrznych w wojskach lądowych.....</i>	<i>18</i>
<i>Rys. 6. Usytuowanie Zespołu Dowodzenia Lotnictwem na Głównym Stanowisku Dowodzenia szczebla brygady.....</i>	<i>19</i>

BIBLIOGRAFIA

1. *AJP – 01. Allied Joint Publication*, NATO 1998
2. *ATP – 27(C) Air Intediction and Close Air Support*, MAS 1999
3. *ATP-33(B). NATO Tactical Air Doctrine*, MAS 1986
4. *ATP-63/AJP-3.3.2.1. Tactics, Techniques and Procedures for Close Air Suppo*
MAS 1999
5. Bartnik R., *Lotnictwo sił powietrznych w działaniach wojsk lądowych*, wyd. AO
Warszawa 2000
6. Bartnik R. *Lotnictwo sił powietrznych w operacjach wojsk lądowych (rozprawa
doktorska)*, Warszawa 2002
7. *DOKTRYNA NARODOWA OPERACJE POŁĄCZONE OP/01*, Szkol. 800/2002
8. Kozub M., Cieślak E., Gruszczyński J., *Bezpośrednie wsparcie lotnicze woj
lądowych*, wyd. AON, Warszawa 2001
9. Michniak J.W., *Stanowiska dowodzenia w wojskach lądowych*, wyd. AO
Warszawa 2003
10. Radomyski A., *Metody i treść pracy zespołu OPL na stanowisku dowodzen
dywizji zmechanizowanej*, wyd. AON, Warszawa 2002
11. *Regulamin działań wojsk lądowych*, DWLąd 16/99
12. Strzoda M., *Porównanie wariantów działania*, wyd. AON, Warszawa 2002

