

MRAP pączkują w Iraku

#Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka #Wojska lądowe 3 listopada 2007

W Iraku rozpoczęło się szkolenie personelu US Army i US Marine Corps w użyciu najnowszych samochodów zabezpieczonych przed skutkami wybuchów min i ładunków improwizowanych w kategorii I (Mine Resistant Ambush Protected I, MRAP I), dostarczanych przez International Truck samochodów MaxxPro.

Jedne z pierwszych pojazdów MaxxPro (MRAP I) w Iraku podczas szkolenia personelu US

MaxxPro zaprojektowała spółka International Military and Government, należąca do Navistar International. Głównym partnerem, odpowiedzialnym za bezpieczeństwo balistyczne i odporność na wybuchy min i ładunków improwizowanych była izraelska spółka PlasanSasa, jeden z najbardziej utytułowanych i doświadczonych ośrodków ochrony personelu przed tego typu zagrożeniami. Pierwsze dwa prototypy zostały przekazane w marcu 2007 do prób na poligonie Aberdeen Proving Grounds. Próby realizowane były równoległe z przygotowaniem do produkcji seryjnej, co wynikało z umów z Departamentem Obrony USA (przyśpieszenie gigantycznych dostaw wymusiło zgodę DoD na ryzyko równoległego realizowania teoretycznie po sobie następujących faz).

Pojazd w Kategorii I (4x4, załoga 6 osób) miał zapewnić przetrwanie załodze przy wybuchu miny o masie 7 kg (zapewne pod pojazdem - czyli ok. 14 kg TNT pod kołem). Pojazd w Kategorii II (6x6, 10 osób) ma chronić przed skutkami eksplozji 21 kg TNT pod kołem i 15 kg TNT pod pojazdem!

BAE SYSTEMS North America dostarczyć ma Siłom Specjalnym USA co najmniej 89 RG-3

10 maja 2007 określono minimalne potrzeby na pojazdy klasy MRAP amerykańskich sił zbrojnych. Wyliczono, iż powinno to być co najmniej 7774 samochodów, z czego 3700 dla US Marine Corps (chcą zastąpić wszystkie HMMWV poruszające się poza obozami), 2500 dla US Army, 544 dla US Navy, 697 dla USAF oraz 333 dla US Special Operations Command.

31 maja 2007 US Marine Corps Systems Command zamówiło, dla USMC i US Army, 1200 samochodów MaxxPro z dostawą do lutego 2008. Wartość zamówienia wynosiła ponad 623 mln USD.

19 czerwca zamówionych zostało - z dostawą do września 2007 - 16 pojazdów MaxxPro XL (MRAP II).

W połowie 2007 Sekretarz Obrony USA Robert Gates zwrócił się do Kongresu USA o przesunięcie w ramach budżetu roku fiskalnego 2007 (skończył się 30 września 2007) 1,2 mld USD na zakupy MRAP, co sprawiło iż ten program stał się jednym z trzech najważniejszych projektów zakupowych DoD, i najważniejszym w ramach US Army.

20 lipca 2007, także z dostawą do lutego 2008 zamówiono dalszych 755 MaxxPro za 509 mln USD.

18 października DoD zakontraktował kolejnych 1000 wozów.

Łącznie daje to gigantyczną liczbę 2955 MaxxPro (MRAP I) do dostawy do lutego 2008! Jest to jak dotąd 35% wszystkich samochodów klasy MRAP i 58% pojazdów w ramach Kategorii I.

Kierowcy byli zaskoczeni m.in. możliwościami trakcyjnymi samochodów. Podkreślali, że mimo wysokiej sylwetki możliwe jest bezpieczne kontynuowanie jazdy z przechyleniem między 20 a 30°, co przy wcześniej wykorzystywanych pojazdach niekoniecznie musiało być udane. W odróżnieniu od dotychczas używanych HMMWV nowe wozy mają także pneumatycznie wspomaganą zamykanie drzwi oraz amortyzowane siedzenia, niezbędne dla wysokiego poziomu przetrwania w przypadku wybuchu miny o dużej masie.

Pierwsze partie tych pojazdów trafiają do stacjonujących w Iraku pododdziałów (w tym wsparcia dowodzenia) z 4th Brigade Combar Team, 1st Infantry Division oraz 2nd Brigade, 2nd Infantry Division. Kierowcy z tych jednostek przechodzą obecnie intensywne szkolenie w bazie Camp Liberty.

Do wczesnego lata 2008 do Iraku powinno trafić ok. 7 tysięcy nowo zakupionych pojazdów rodzin MRAP I i II, przeznaczonych odpowiednio do przewozu 6 i 10 żołnierzy w pełnym oporządzeniu.

Wspomnianego 18 października Departament Obrony USA (DoD) ogłosił o zamówieniu dodatkowych 2400 samochodów MRAP, co zwiększyło ogólne zamówienie do liczby 8800. Dodatkowe pojazdy zamówiono w ramach realizacji opcji zawartych we wcześniejszych umowach. Te pieniądze - przesunięte ze środków US Army i US Marine Corps - pozwoliły na zwiększenie zamówienia do 6415 pojazdów. Dodatkowe samochody zamówiono 18 października także w spółkach Force Protection oraz BAE SYSTEMS.

Force Protection otrzymała dotychczas od US Marine Corps i US Army zamówienia na p

22 października Force Protection ogłosiła otrzymanie zamówienia o wartości 376 mln USD na dodatkowych 800 pojazdów MRAP: 553 Cougar 4x4 i 247 Cougar 6x6. Łącznie

DoD (USMC) zamówił dotychczas 2700 pojazdów klasy MRAP produkcji Force Protection. BAE SYSTEMS otrzymał dodatkowe zamówienie o wartości 322 mln USD na 89 samochodów RG-33 4x4 (Kategorii I) dla US Special Operations Command oraz 511 RG-33 6x6, w tym na 112 sztuk RG-33 w wariantcie sanitarnym.

Wedle oświadczenia DoD, zagrożenie nowymi ładunkami formowanymi wybuchowo (EFP) wiąże się z koniecznością opracowania nowych koncepcji obrony przed nimi, co w istotny sposób wpływa negatywnie na zdolności trakcyjne MRAP. Zamawiane dotychczas pojazdy nie mają spodziewanego niezbędnego zapasu nośności, pozwalającego na dodanie dodatkowych zabezpieczeń w przyszłości. Jednakże pojazdy dostarczane przez BAE SYSTEMS i Force Protection (czyli odpowiednio RG-33 i Cougar 6x6) w ramach Kategorii II oraz pojazdy produkowane przez IMG i Force Protection (czyli MaxxPro oraz Cougar 4x4) mają budzący nadzieję zapas nośności.

Docelowo, już pod koniec 2007, na 7 różnych liniach produkcyjnych w USA produkowanych ma być miesięcznie 1200 samochodów MRAP.

Obecnie w Iraku (głównie - Afganistan ma drugą kolejność) jest około 500-600 wozów MRAP, do końca 2007 powinno być ich 1500. Opóźnienia w dostawach związane są przede wszystkim z instalacją środków łączności, elektroniki i wyposażenia specjalnego, kupowanych w ramach oddzielnych kontraktów jako Government Furnished Equipment (GFE - coś, czego z niezrozumiałych przyczyn w Polsce wciąż nie może MON zaakceptować i przerzuca na producenta obowiązek wyboru i kontraktacji sprzętu, co generuje dodatkowe koszty, stwarza zagrożenie totalnego odejścia od standaryzacji oraz obniża szacunki wartości kontraktów, jako że dostępne dane przeważnie mówią o cenach pojazdów pozbawionych tego wyposażenia kategorii GFE - przyp. GLH). Instalacje te dokonywane są w jednym ośrodku US Navy's Space and Naval Warfare Systems Command w Charleston w Karolinie Południowej. (glh)



Jedne z pierwszych pojazdów MaxxPro (MRAP I) w Iraku podczas szkolenia personelu US Army / Zdjęcie: US Army

MaxxPro zaprojektowała spółka International Military and Government, należąca do Navistar International. Głównym partnerem, odpowiedzialnym za bezpieczeństwo balistyczne i odporność na wybuchy min i ładunków improwizowanych była izraelska spółka PlasanSasa, jeden z najbardziej utytułowanych i doświadczonych ośrodków

ochrony personelu przed tego typu zagrożeniami. Pierwsze dwa prototypy zostały przekazane w marcu 2007 do prób na poligonie Aberdeen Proving Grounds. Próby realizowane były równoległe z przygotowaniem do produkcji seryjnej, co wynikało z umów z Departamentem Obrony USA (przyśpieszenie gigantycznych dostaw wymusiło zgodę DoD na ryzyko równoległego realizowania teoretycznie po sobie następujących faz).

Pojazd w Kategorii I (4x4, załoga 6 osób) miał zapewnić przetrwanie załodze przy wybuchu miny o masie 7 kg (zapewne pod pojazdem - czyli ok. 14 kg TNT pod kołem). Pojazd w Kategorii II (6x6, 10 osób) ma chronić przed skutkami eksplozji 21 kg TNT pod kołem i 15 kg TNT pod pojazdem!



*BAE SYSTEMS North America
dostarczyć ma Siłom Specjalnym USA
co najmniej 89 RG-33 4x4 / Zdjęcie:
BAE SYSTEMS*

10 maja 2007 określono minimalne potrzeby na pojazdy klasy MRAP amerykańskich sił zbrojnych. Wyliczono, iż powinno to być co najmniej 7774 samochodów, z czego 3700 dla US Marine Corps (chcą zastąpić wszystkie HMMWV poruszające się poza obozami), 2500 dla US Army, 544 dla US Navy, 697 dla USAF oraz 333 dla US Special Operations Command.

31 maja 2007 US Marine Corps Systems Command zamówiło, dla USMC i US Army, 1200 samochodów MaxxPro z dostawą do lutego 2008. Wartość zamówienia wynosiła ponad 623 mln USD.

19 czerwca zamówionych zostało - z dostawą do września 2007 - 16 pojazdów MaxxPro XL (MRAP II).

W połowie 2007 Sekretarz Obrony USA Robert Gates zwrócił się do Kongresu USA o przesunięcie w ramach budżetu roku fiskalnego 2007 (skończył się 30 września 2007) 1,2 mld USD na zakupy MRAP, co sprawiło iż ten program stał się jednym z trzech

najważniejszych projektów zakupowych DoD, i najważniejszym w ramach US Army.

20 lipca 2007, także z dostawą do lutego 2008 zamówiono dalszych 755 MaxxPro za 509 mln USD.

18 października DoD zakontraktował kolejnych 1000 wozów.

Łącznie daje to gigantyczną liczbę 2955 MaxxPro (MRAP I) do dostawy do lutego 2008! Jest to jak dotąd 35% wszystkich samochodów klasy MRAP i 58% pojazdów w ramach Kategorii I.

Kierowcy byli zaskoczeni m.in. możliwościami trakcyjnymi samochodów. Podkreślali, że mimo wysokiej sylwetki możliwe jest bezpieczne kontynuowanie jazdy z przechyleniem między 20 a 30°, co przy wcześniej wykorzystywanych pojazdach niekoniecznie musiało być udane. W odróżnieniu od dotychczas używanych HMMWV nowe wozy mają także pneumatycznie wspomaganą zamykanie drzwi oraz amortyzowane siedzenia, niezbędne dla wysokiego poziomu przetrwania w przypadku wybuchu miny o dużej masie.

Pierwsze partie tych pojazdów trafiają do stacjonujących w Iraku pododdziałów (w tym wsparcia dowodzenia) z 4th Brigade Combar Team, 1st Infantry Division oraz 2nd Brigade, 2nd Infantry Division. Kierowcy z tych jednostek przechodzą obecnie intensywne szkolenie w bazie Camp Liberty.

Do wczesnego lata 2008 do Iraku powinno trafić ok. 7 tysięcy nowo zakupionych pojazdów rodzin MRAP I i II, przeznaczonych odpowiednio do przewozu 6 i 10 żołnierzy w pełnym oporządzeniu.

Wspomnianego 18 października Departament Obrony USA (DoD) ogłosił o zamówieniu dodatkowych 2400 samochodów MRAP, co zwiększyło ogólne zamówienie do liczby 8800. Dodatkowe pojazdy zamówiono w ramach realizacji opcji zawartych we wcześniejszych umowach. Te pieniądze - przesunięte ze środków US Army i US Marine Corps - pozwoliły na zwiększenie zamówienia do 6415 pojazdów. Dodatkowe samochody zamówiono 18 października także w spółkach Force Protection oraz BAE SYSTEMS.



Force Protection otrzymała dotychczas od US Marine Corps i US Army zamówienia na ponad 2700 pojazdów rodziny Cougar - na zdjęciu pojazdy przed dostawą do jednostek USMC w Iraku (na pierwszym planie Cougar 4x4, drugi Cougar 6x6, z tyłu także Buffalo dla saperów) / Zdjęcie: MNF-I

22 października Force Protection ogłosiła otrzymanie zamówienia o wartości 376 mln USD na dodatkowych 800 pojazdów MRAP: 553 Cougar 4x4 i 247 Cougar 6x6. Łącznie DoD (USMC) zamówił dotychczas 2700 pojazdów klasy MRAP produkcji Force Protection. BAE SYSTEMS otrzymał dodatkowe zamówienie o wartości 322 mln USD na 89 samochodów RG-33 4x4 (Kategorii I) dla US Special Operations Command oraz 511 RG-33 6x6, w tym na 112 sztuk RG-33 w wariantcie sanitarnym.

Wedle oświadczenia DoD, zagrożenie nowymi ładunkami formowanymi wybuchowo (EFP) wiąże się z koniecznością opracowania nowych koncepcji obrony przed nimi, co w istotny sposób wpływa negatywnie na zdolności trakcyjne MRAP. Zamawiane dotychczas pojazdy nie mają spodziewanego niezbędnego zapasu nośności, pozwalającego na dodanie dodatkowych zabezpieczeń w przyszłości. Jednakże pojazdy dostarczane przez BAE SYSTEMS i Force Protection (czyli odpowiednio RG-33 i Cougar 6x6) w ramach Kategorii II oraz pojazdy produkowane przez IMG i Force Protectio (czyli MaxxPro oraz Cougar 4x4) mają budzący nadzieję zapas nośności.

Docelowo, już pod koniec 2007, na 7 różnych liniach produkcyjnych w USA produkowanych ma być miesięcznie 1200 samochodów MRAP.

Obecnie w Iraku (głównie - Afganistan ma drugą kolejność) jest około 500-600 wozów MRAP, do końca 2007 powinno być ich 1500. Opóźnienia w dostawach związane są przede wszystkim z instalacją środków łączności, elektroniki i wyposażenia specjalnego, kupowanych w ramach oddzielnych kontraktów jako Government Furnished Equipment (GFE - coś, czego z niezrozumiałych przyczyn w Polsce wciąż nie może MON zaakceptować i przerzuca na producenta obowiązek wyboru i kontraktacji sprzętu, co generuje dodatkowe koszty, stwarza zagrożenie totalnego odejścia od standaryzacji oraz obniża szacunki wartości kontraktów, jako że dostępne dane przeważnie mówią o cenach pojazdów pozbawionych tego wyposażenia kategorii GFE - przyp. GLH). Instalacje te dokonywane są w jednym ośrodku US Navy's Space and Naval Warfare Systems Command w Charleston w Karolinie Południowej. (glh)
