

Słabości MRAP

#Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka #Wojska lądowe 2 lipca 2008

Pierwszy okres wykorzystywania samochodów zabezpieczonych przed skutkami wybuchów min i ładunków improwizowanych (MRAP) w Iraku i Afganistanie, pozwolił na zebranie doświadczeń i określenie ich słabych stron.

11 żołnierzy załogi Gaimana BAE Systems, po wybuchu przydrożnej miny. Widoczne usz

Zastosowanie pojazdów MRAP doprowadziło do zdecydowanego zmniejszenia się liczby zabitych żołnierzy amerykańskich, szczególnie w Iraku. Działający tam dowódcy przytaczają szereg przykładów przeżycia załogi w wybuchu, po którym z Humvee pozostałby tylko wrak.

Z drugiej jednak strony MRAP nie jest idealny. Potwierdziły się wcześniejsze ostrzeżenia, dotyczące stabilności. Wysoko położony środek ciężkości powoduje łatwość przewracania się i dachowania w razie wypadku. Według opublikowanych w ubiegłym miesiącu 2 raportów nt. wykorzystania samochodów patrolowych, od 7 listopada 2007 do 8 czerwca 2008 doszło do 38 wypadków z udziałem pojazdów klasy MRAP. W 34 zdarzeniach doszło do dachowania lub przewrócenia się samochodu. Dwukrotnie, w kwietniu i w czerwcu, doprowadziło to do śmierci łącznie 5 żołnierzy, którzy utopili się po wpadnięciu pojazdów do rzek lub kanałów.

Największe samochody MRAP doprowadzają również do zarywania się gorzej utwardzonych nawierzchni – 75% wypadków dotyczy terenów wiejskich. Odnotowano również porażenie załogi prądem, w wyniku zahaczenia antenami o przewody elektryczne. Dlatego we wnioskach z raportów polecono przede wszystkim zmniejszyć prędkość w zakrętach i unikać zbędnych, gwałtownych manewrów.

Nie są to wnioski w żaden sposób dyskwalifikujące samochody patrolowe. Można je określić jako wprowadzenie modyfikacji do instrukcji użytkowania. Co więcej, podobne przypadki występują nawet przy wykorzystaniu Humvee, a na Bliski Wschód skierowano dwa symulatory, w których żołnierze uczą się szybkiego opuszczania tych samochodów, w przypadku przewrócenia się lub dachowania. Podobnie niewielkie znaczenie mają spostrzeżenia dotyczące umieszczenia zbyt wysoko stopni schodów lub słabego amortyzowania nierówności w czasie szybkiej jazdy w kabinie desantu w części modeli MRAP.

Bardziej istotne są ograniczenia taktyczne. Duża masa i wymiary powodują, że pojazdy te są często niepraktyczne lub wręcz nieprzydatne do patrolowania miejscowości z wąskimi ulicami. Utrudniają również zachowanie poprawnych kontaktów z ludnością

cywilną. Z tego powodu, mimo zamówienia przez Pentagon łącznie 17 tys. pojazdów klasy MRAP, poszczególne rodzaje sił zbrojnych zmniejszyły ostatnio swoje zapotrzebowania. Korpus piechoty morskiej miał otrzymać 3700 samochodów patrolowych, obecnie chce ich już tylko 2300. Także przedstawiciele US Army stwierdzili, że nie potrzebują planowanych dla nich 10 tys. pojazdów.

Osobnym problemem jest ich transport na Bliski Wschód. O ile koszt przewozu drogą morską zamyka się niezbyt wygórowaną sumą 13 tys. USA, to błyskawiczny przerzut lotniczy – ze względu na wymiary i masę, tylko na pokładach C-17 Globemaster III – kosztuje podatników 750 tys. USA za egz., a więc sumę zbliżoną do średniej ceny zakupu (zobacz: [Kolejne zamówienie na MRAP](#)).



11 żołnierzy załogi Caimana BAE Systems, po wybuchu przydrożnej miny. Widoczne uszkodzenie maski, bocznej szyby pancernej i opon. Zdemontowano również uszkodzony zbiornik paliwa. Na zdjęciu widać doskonale rozmiary maszyny

Zastosowanie pojazdów MRAP doprowadziło do zdecydowanego zmniejszenia się liczby zabitych żołnierzy amerykańskich, szczególnie w Iraku. Działający tam dowódcy przytaczają szereg przykładów przeżycia załogi w wybuchu, po którym z Humvee pozostałby tylko wrak.

Z drugiej jednak strony MRAP nie jest idealny. Potwierdziły się wcześniejsze ostrzeżenia, dotyczące stabilności. Wysoko położony środek ciężkości powoduje łatwość przewracania się i dachowania w razie wypadku. Według opublikowanych w ubiegłym miesiącu 2 raportów nt. wykorzystania samochodów patrolowych, od 7 listopada 2007 do 8 czerwca 2008 doszło do 38 wypadków z udziałem pojazdów klasy MRAP. W 34 zdarzeniach doszło do dachowania lub przewrócenia się samochodu. Dwukrotnie, w kwietniu i w czerwcu, doprowadziło to do śmierci łącznie 5 żołnierzy, którzy utopili się po wpadnięciu pojazdów do rzek lub kanałów.

Największe samochody MRAP doprowadzają również do zarywania się gorzej utwardzonych nawierzchni – 75% wypadków dotyczy terenów wiejskich. Odnotowano również porażenie załogi prądem, w wyniku zahaczenia antenami o przewody

elektryczne. Dlatego we wnioskach z raportów polecono przede wszystkim zmniejszyć prędkość w zakrętach i unikać zbędnych, gwałtownych manewrów.

Nie są to wnioski w żaden sposób dyskwalifikujące samochody patrolowe. Można je określić jako wprowadzenie modyfikacji do instrukcji użytkowania. Co więcej, podobne przypadki występują nawet przy wykorzystaniu Humvee, a na Bliski Wschód skierowano dwa symulatory, w których żołnierze uczą się szybkiego opuszczania tych samochodów, w przypadku przewrócenia się lub dachowania. Podobnie niewielkie znaczenie mają spostrzeżenia dotyczące umieszczenia zbyt wysoko stopni schodów lub słabego amortyzowania nierówności w czasie szybkiej jazdy w kabinie desantu w części modeli MRAP.

Bardziej istotne są ograniczenia taktyczne. Duża masa i wymiary powodują, że pojazdy te są często niepraktyczne lub wręcz nieprzydatne do patrolowania miejscowości z wąskimi ulicami. Utrudniają również zachowanie poprawnych kontaktów z ludnością cywilną. Z tego powodu, mimo zamówienia przez Pentagon łącznie 17 tys. pojazdów klasy MRAP, poszczególne rodzaje sił zbrojnych zmniejszyły ostatnio swoje zapotrzebowania. Korpus piechoty morskiej miał otrzymać 3700 samochodów patrolowych, obecnie chce ich już tylko 2300. Także przedstawiciele US Army stwierdzili, że nie potrzebują planowanych dla nich 10 tys. pojazdów.

Osobnym problemem jest ich transport na Bliski Wschód. O ile koszt przewozu drogą morską zamyka się niezbyt wygórowaną sumą 13 tys. USA, to błyskawiczny przerzut lotniczy – ze względu na wymiary i masę, tylko na pokładach C-17 Globemaster III – kosztuje podatników 750 tys. USA za egz., a więc sumę zbliżoną do średniej ceny zakupu (zobacz: [Kolejne zamówienie na MRAP](#)).

Powiązane wiadomości

[Słabości MRAP \(2008-07-02\)](#)

[Kolejne zamówienie na MRAP \(2008-03-17\)](#)

[Największe zamówienie na MRAP \(2007-12-20\)](#)

[MRAP pączkują w Iraku \(2007-11-03\)](#)