

Fotele dla LOSP?

#Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka #Wojska lądowe 1 sierpnia 2008

Na wstępnych testach w polskich przedsiębiorstwach motoryzacyjnych znajdują się fotele, oferowane przez spółkę Pimco, a zaprojektowane przez brytyjsko-kanadyjską spółkę Allen-Vanguard. Fotele redukują skutki wybuchów min lądowych.

Fotele Ceiling/Wall Mounted Seat (większy) i Floor Mounted Seat Light, prezentowane p

Kwestia LOSP i problemy, związane z zapewnieniem żołnierzom wysokiego poziomu bezpieczeństwa w pojazdach narażonych na oddziaływanie min lądowych czy ładunków improwizowanych, sprawia, że wiele spółek rozwija obecnie intensywnie nowoczesne systemy foteli dla pojazdów wojskowych, wyposażonych w systemy redukujące przyśpieszenia pionowe (co najmniej 4g chwilowe) i jednocześnie zapewniające opcjonalnie dodatkową ochronę balistyczną (głównie przed odłamkami z konstrukcji pojazdu, generowanymi przez uderzenia ładunków powstrzymane przez pancerz zewnętrzny). Ich zasadniczym zadaniem jest ochronienie narządów wewnętrznych i układu kostnego przed skutkami gwałtownych przeciążeń, występujących podczas wybuchów silnych ładunków (min, IED).

Na wstępnych testach w polskich przedsiębiorstwach motoryzacyjnych znajdują się fotele, zaprojektowane przez brytyjsko-kanadyjską spółkę Allen-Vanguard, która stworzyła pierwsze fotele tej klasy już w 1998. Początkowo były badane w ośrodku badawczym National Research Council of Canada, a następnie wysłane na testy certyfikacyjne do trzech ośrodków wojskowych w Kanadzie (Defence Research Establishment Valcartier, obecnie Defence R&D Canada - Valcartier), Wielkiej Brytanii (Defence Science and Technology Laboratory) i USA (US Army Research Laboratory). Wszędzie zostały one pozytywnie zweryfikowane.

Stosowane lub co najmniej testowane - były m.in. na doświadczalnych odmianach HMI

Na wstępnych testach w Polsce są siedzenia w dwóch odmianach: montowane do podłogi Floor Mounted Seat Light (FMS-L), optymalizowane dla pojazdów klasy MRAP/HMMWV/JLTV/LUVW oraz cięższe, instalowane do części bocznej lub stropowej kadłuba pojazdu Ceiling/Wall Mounted Seat (C/WMS), optymalizowane dla transporterów kołowych bądź gąsienicowych. Istnieje także odmiana cięższa pierwszego z nich, czyli Floor Mounted Seat Heavy (FMS-H), stworzona z myślą o samochodach ciężarowych, operujących w strefie zagrożenia.

Najtańszy i najmniej komfortowy, FMS-L, jest optymalizowany do skutecznego zredukowania skutków wybuchów opisywanych przez STANAG 4569, do poziomu 3

(choć są też informacje o testowaniu ich do poziomu 4), pozostałe do poziomu 4. Wszystkie są wyposażone w pięciopunktowy pas bezpieczeństwa.



Fotele Ceiling/Wall Mounted Seat (większy) i Floor Mounted Seat Light, prezentowane potencjalnym polskim użytkownikom / Zdjęcie: Grzegorz Hołdanowicz

Kwestia LOSP i problemy, związane z zapewnieniem żołnierzom wysokiego poziomu bezpieczeństwa w pojazdach narażonych na oddziaływanie min lądowych czy ładunków improwizowanych, sprawia, że wiele spółek rozwija obecnie intensywnie nowoczesne systemy foteli dla pojazdów wojskowych, wyposażonych w systemy redukujące przyspieszenia pionowe (co najmniej 4g chwilowe) i jednocześnie zapewniające opcjonalnie dodatkową ochronę balistyczną (głównie przed odłamkami z konstrukcji pojazdu, generowanymi przez uderzenia ładunków powstrzymane przez pancierz zewnętrzny). Ich zasadniczym zadaniem jest ochronienie narządów wewnętrznych i układu kostnego przed skutkami gwałtownych przeciążeń, występujących podczas wybuchów silnych ładunków (min, IED).

Na wstępnych testach w polskich przedsiębiorstwach motoryzacyjnych znajdują się fotele, zaprojektowane przez brytyjsko-kanadyjską spółkę Allen-Vanguard, która stworzyła pierwsze fotele tej klasy już w 1998. Początkowo były badane w ośrodku badawczym National Research Council of Canada, a następnie wysłane na testy certyfikacyjne do trzech ośrodków wojskowych w Kanadzie (Defence Research Establishment Valcartier, obecnie Defence R&D Canada - Valcartier), Wielkiej Brytanii (Defence Science and Technology Laboratory) i USA (US Army Research Laboratory). Wszędzie zostały one pozytywnie zweryfikowane.



Stosowane - lub co najmniej testowane - były m.in. na doświadczalnych odmianach HMMWV, zmodernizowanych brytyjskich bwp i wyrzutniach rakietowych, na amerykańskich transporterach opancerzonych (WMS). Są proponowane na francuskich, ciężkich transporterach opancerzonych Nexter VBCI (CMS). Znalazły także swoje miejsce na prototypach pojazdów klasy MRAP II / Zdjęcie: A-V

Na wstępnych testach w Polsce są siedzenia w dwóch odmianach: montowane do podłogi Floor Mounted Seat Light (FMS-L), optymalizowane dla pojazdów klasy MRAP/ HMMWV/ JLTV/LUVW oraz cięższe, instalowane do części bocznej lub stropowej kadłuba pojazdu Ceiling/Wall Mounted Seat (C/WMS), optymalizowane dla transporterów kołowych bądź gąsienicowych. Istnieje także odmiana cięższa pierwszego z nich, czyli Floor Mounted Seat Heavy (FMS-H), stworzona z myślą o samochodach ciężarowych, operujących w strefie zagrożenia.

Najtańszy i najmniej komfortowy, FMS-L, jest optymalizowany do skutecznego redukcji skutków wybuchów opisywanych przez STANAG 4569, do poziomu 3 (choć są też informacje o testowaniu ich do poziomu 4), pozostałe do poziomu 4. Wszystkie są wyposażone w pięciopunktowy pas bezpieczeństwa.