

Bezzałogowe Oshkosh

#Przemysł zbrojeniowy #Wojska lądowe 7 sierpnia 2012

Między 24 lipca a 5 sierpnia br. w Fort Pickett odbyły się eksperymentalne ćwiczenia z udziałem 3 ciężarówek Oshkosh MTVR, realizujących zadania w trybie bezzałogowym, korzystając z urządzeń pakietu TerraMax.

Jedną ze zdalnie sterowanych ciężarówek rodziny MTVR. Pojazdy tego typu mają łądowr

Na początku wieku dowództwo amerykańskich sił zbrojnych zakładało, że do 2015 ok. 33% wszystkich pojazdów wojskowych będzie pozbawione załogi. Z planów tych pozostało niewiele, głównie za sprawą odrzucenia rozwoju pojazdów lądowych programu Future Combat Systems, zbyt drogich i skomplikowanych technicznie ([Więcej o amerykańskich ciężarach](#), 2009-05-08; [US Army rezygnuje z MULE i bsl Class IV](#), 2010-01-15).

Z drugiej jednak strony wojsko nadal wyraża zainteresowanie bezzałogowymi platformami lądowymi. Jest ono zdecydowanie mniejsze i w dużej mierze ukierunkowane na bezpieczne zaopatrywanie wojsk działających w Afganistanie.

Oshkosh bierze udział w pracach nad zdalnym kierowaniem swoich pojazdów od niemal dekady. W 2004, wraz z kilkoma innymi podmiotami, stworzono grupę TerraMax na potrzeby organizowanych przez agencję DARPA wyścigów bezzałogowych samochodów. Podjęte wtedy prace zaowocowały sprawnym systemem, nazwanym od grupy startującej w wyścigu. Składa się on z elektrycznych systemów sterowania układem jezdny, napędowym i hamulcowym oraz zestawu nawigacyjnego.

Jego podstawą jest odbiornik GPS sprzężony z komputerem pokładowym i cyfrowymi mapami. Wspomaga je zestaw dzienno-nocnych kamer i radiolokator, dzięki czemu możliwe jest omijanie przeszkód. Urządzenia te przekazują dane do operatora, który zdalnie kieruje ciężarówką. Możliwe jest również działanie w pełni autonomiczne. Opracowane rozwiązania pozwalają także na podążanie identyczną trasą za prowadzącym samochodem, który także może być wozem bezzałogowym.

Na przełomie lipca i sierpnia na terenie Fort Pickett przeprowadzono kolejną serię prób systemu. Przeprowadzili ją specjaliści z wojskowego ośrodka badawczego US Marine Corps Warfighting Lab oraz Oshkosh Defense. Po raz pierwszy jednak w testach wzięli udział *normalni* żołnierze piechoty morskiej oraz 3 pojazdy (wcześniej testowano nie więcej niż jeden egz.).

Próby wykazały, że możliwa jest jazda wszystkich 3 wozów w kolumnie. Okazało się również, że jeden operator może kontrolować jednocześnie dwa pojazdy. Pozytywne

wyniki nie przekładają się jednak na zapowiedź seryjnej produkcji czy wprowadzenie wozów do służby w Afganistanie. Program znajduje się jeszcze w fazie badawczej i ani producent, ani potencjalny użytkownik nie podają przybliżonych nawet dat rozpoczęcia służby operacyjnej przez zmodernizowane samochody.



Jedna ze zdalnie sterowanych ciężarówek rodziny MTVR. Pojazdy tego typu mają ładowność do 15 t, zaś w terenie są zdolne przewozić ładunki o masie do 7 t / Zdjęcie: Oshkosh Defense

Na początku wieku dowództwo amerykańskich sił zbrojnych zakładało, że do 2015 ok. 33% wszystkich pojazdów wojskowych będzie pozbawione załogi. Z planów tych pozostało niewiele, głównie za sprawą odrzucenia rozwoju pojazdów lądowych programu Future Combat Systems, zbyt drogie i skomplikowane technicznie ([Więcej o amerykańskich ciężarówkach](#), 2009-05-08; [US Army rezygnuje z MULE i bsl Class IV](#), 2010-01-15).

Z drugiej jednak strony wojsko nadal wyraża zainteresowanie bezzałogowymi platformami lądowymi. Jest ono zdecydowanie mniejsze i w dużej mierze ukierunkowane na bezpieczne zaopatrywanie wojsk działających w Afganistanie.

Oshkosh bierze udział w pracach nad zdalnym kierowaniem swoich pojazdów od niemal dekady. W 2004, wraz z kilkoma innymi podmiotami, stworzono grupę TerraMax na potrzeby organizowanych przez agencję DARPA wyścigów bezzałogowych samochodów. Podjęte wtedy prace zaowocowały sprawnym systemem, nazwanym od grupy startującej w wyścigu. Składa się on z elektrycznych systemów sterowania układem jezdny, napędowym i hamulcowym oraz zestawu nawigacyjnego.

Jego podstawą jest odbiornik GPS sprzężony z komputerem pokładowym i cyfrowymi mapami. Wspomaga je zestaw dziennie-nocnych kamer i radiolokator, dzięki czemu możliwe jest omijanie przeszkód. Urządzenia te przekazują dane do operatora, który zdalnie kieruje ciężarówką. Możliwe jest również działanie w pełni autonomiczne. Opracowane rozwiązania pozwalają także na podążanie identyczną trasą za

prowadzącym samochodem, który także może być wozem bezzałogowym.

Na przełomie lipca i sierpnia na terenie Fort Pickett przeprowadzono kolejną serię prób systemu. Przeprowadzili ją specjaliści z wojskowego ośrodka badawczego US Marine Corps Warfighting Lab oraz Oshkosh Defense. Po raz pierwszy jednak w testach wzięli udział *normalni* żołnierze piechoty morskiej oraz 3 pojazdy (wcześniej testowano nie więcej niż jeden egz.).

Próby wykazały, że możliwa jest jazda wszystkich 3 wozów w kolumnie. Okazało się również, że jeden operator może kontrolować jednocześnie dwa pojazdy. Pozytywne wyniki nie przekładają się jednak na zapowiedź seryjnej produkcji czy wprowadzenie wozów do służby w Afganistanie. Program znajduje się jeszcze w fazie badawczej i ani producent, ani potencjalny użytkownik nie podają przybliżonych nawet dat rozpoczęcia służby operacyjnej przez zmodernizowane samochody.

Powiązane wiadomości

[Bezzałogowe Oshkosh \(2012-08-07\)](#)

[Więcej o amerykańskich cięciach \(2009-05-08\)](#)

[Redukcja sił w Iraku \(2009-03-10\)](#)

[Pentagon ogłosił projekt budżetu na 2010 \(2009-04-07\)](#)

[Wymuszona modernizacja HH-60G Pave Hawk \(2007-11-13\)](#)

[Pierwszy strzał YAL-1A \(2008-09-09\)](#)

[Zamrożone tankowce \(2008-09-11\)](#)

[Tylko 4 dodatkowe F-22 \(2008-11-29\)](#)

[Obrońca Zumwaltów \(2009-02-09\)](#)

[Nowy bombowiec w 2018 \(2009-02-18\)](#)

[Tajemnice Kestlera \(2009-03-27\)](#)

[US Army rezygnuje z MULE i bsl Class IV \(2010-01-15\)](#)