

Pojazdy dla aeromobilnych

#Przemysł zbrojeniowy #Wojska lądowe 29 listopada 2014

Inspektorat Uzbrojenia rozpoczął dialog techniczny dotyczący pojazdów i przyczep specjalnych przeznaczonych dla Wojsk Aeromobilnych.



Polskie Siły Zbrojne poszukują niewielkiego, lekkiego pojazdu o masie nie przekraczającej 3,5 t. Ma to związek przede wszystkim z możliwością jego transportu na zawiesiu pod śmigłowcem oraz w ładowniach samolotów używanych przez Siły Powietrzne / Zdjęcie: Polaris Defense

Inspektorat Uzbrojenia rozpoczął dialog techniczny dotyczący uzyskania informacji potrzebnych do zakupu 80 *Pojazdów Wojsk Aeromobilnych o wysokiej mobilności przeznaczonego do desantowania techniką spadochronową* w układzie 4x4 lub 6x6 i 160 *przyczep specjalnych* dla wojsk aeromobilnych – 6. Brygady Powietrzno-Desantowej oraz 25. Brygady Kawalerii Powietrznej. Czas na zgłoszenie się do udziału mija 16 stycznia 2015. Sam dialog techniczny ma być przeprowadzony do 30 marca 2015.

Poszukiwany pojazd ma być niewielki, jego maksymalne wymiary to 3,6 m długości i 2,1 m szerokości. Co za tym idzie, ma być też być lekki, jego masa nie powinna przekraczać 3,5 t. Ma to związek przede wszystkim z możliwością jego transportu na zawiesiu pod śmigłowcem oraz w ładowniach samolotów używanych przez Siły Powietrzne.



Pojazd ma mieć obniżaną lub demontowaną klatkę antykapotażową, co pozwoli na jego umieszczanie w ładowniach transportowców. Na zdjęciu Honker we wnętrzu samolotu C295 / Zdjęcie: MON

Również wysokość pojazdu została mocno ograniczona: do 2,3 m w wersji bojowej i 1,35 m po zdemontowaniu elementów nadwozia, które nie są kluczowe dla jego użytkowania. Przede wszystkim chodzi o wykonaną z rur *klatkę bezpieczeństwa* (antykapotażową). Stanowi zabezpieczenie załogi w przypadku wywrócenia się pojazdu, służy też jako podstawa do montażu uzbrojenia i plandeki. Przyszły wóz dla wojsk aeromobilnych ma mieć możliwość dostosowania do zawieszenia pod śmigłowcem lub zdemontowania elementów *klatki* w czasie nie dłuższym niż 30 minut.

Silnik ma mieć moc co najmniej 75 KM (55 kW), co jest wartością bardzo niską. Daje to stosunek mocy do masy 21 KM/t, w praktyce za mały, aby pojazd sprawnie poruszał się w innym terenie, niż płaski po utwardzonej drodze. Wymagane kąty – natarcia 35°, zejścia 35° i przełamania 30° – sugerują, że konstrukcja ma mieć dosyć duże możliwości pokonywania przeszkód terenowych.



Lekki pojazd uderzeniowy Wirus, prezentowany na tegorocznym MSPO, mógłby z powodzeniem występować w roli wozu dla wojsk aeromobilnych. Jego niewielka masa umożliwia transportowanie drogą powietrzną. Aby dostosować go do holowania przyczepy, potrzeba niewielkich modyfikacji / Zdjęcie: Rafał Janicki

Inspektorat dopuszcza, aby przyszły wóz dla jednostek aeromobilnych miał napęd 4x4 lub 6x6. Minimalny prześwit to 0,2 m, a prędkość po drodze utwardzonej z pełnym obciążeniem 60 km/h. Pożądane jest wyposażenie kół w wkładki (runflat), pozwalające na kontynuowanie jazdy po przebiciu opon. Zakładany zakres temperatur eksploatacji od -50° C do +55°C.

Pojazd ma być wyposażony w wyciągarkę, o uciagu umożliwiającym samoewakuację zarówno jego samego, jak i przyczepy. Ładowność ma wynosić minimum 1,2 t, a kabina tak zaaranżowana, aby umożliwiała transport co najmniej czterech żołnierzy lub dwóch z wyposażeniem i jednego rannego na noszach. Wymiary przestrzeni ładunkowej (o minimalnych wymiarach 1,4 x 1,2 m) mają pozwalać na transport zasobników towarowych CDS (Container Delivery System) A-22 o wymiarach podstawy 1,22 x 1,22 m, wysokości do 1,57 m i masie 143-627 kg ([Hełmy dla skoczków \(podejście drugie\)](#), 2013-12-15). Montaż uzbrojenia na pojeździe ma trwać nie więcej niż 30 minut.



Lekki Samochód Terenowy, czyli jedna z pokazywanych na tegorocznym MSPO propozycji wozów, które po przeróbkach mogłyby wpisywać się zarówno w koncepcję Lekkiego Pojazdu Uderzeniowego (LPU), jak też Pojazdu Wojsk Aeromobilnych (PWU) / Zdjęcie: Remigiusz Wilk

Przyczepa, przystosowana do ciągnięcia za pojazdem, ma być klasyczną jednoosiową konstrukcją o ładowności co najmniej 450 kg i dopuszczalnej masie całkowitej 750 kg. Jej wymiary nie zostały określone, ograniczono jedynie szerokość do 2,1 m. Inne, pożądane cechy to dodatkowy hak, umożliwiający holowanie drugiej przyczepy, 23-mm artyleryjsko-rakietowego zestawu przeciwlotniczego ZUR-23-2 lub 98-mm moździerza HSW M98. Zamawiający chce mieć możliwość transportu i desantowania dwóch przyczep równocześnie na platformie PDS typu V (108/12-stopowy). Dopuszczalna masa całkowita zestawu (pojazdu i przyczep) to minimum 5,6 t.

Wymagania ujawnione w dialogu pozostawiają uczestnikom sporą dowolność. Z jednej strony, może im sprostać lekki pojazd uderzeniowy (LSV), stworzony na bazie istniejącego samochodu terenowego o konstrukcji ramowej. Trzeba w nim dokonać pewnych modyfikacji, związanych z przystosowaniem nadwozia do operacji aeromobilnych i z możliwością holowania przyczepy. LSV są wystarczająco lekkie oraz sprawne terenowo, aby sprostać oczekiwaniom wojsk powietrzno-desantowych.



Polaris Defense DAGOR, jest przykładem pojazdu wpisującego się w koncepcję PWA. Jego dmc wynosi 3,5 t, a ładowność 1,47 t. Jest przystosowany do przenoszenia pod śmigłowcem oraz do zrzutu metodą LVAD. Przewozi cztery osoby załogi oraz ładunek lub 9 osób w zależności od konfiguracji. Turbodoładowany silnik wysokoprężny pozwala na holowanie przyczep zgodnie z wymaganiami Inspektoratu / Zdjęcie: Polaris Defense

Drugim typem pojazdu odpowiadającym wymaganiom jest wszędołaz (ATV). Konstrukcje tej klasy, wyglądem przypominające duże czterokołowe motocykle (quady) lub lekkie *buggy*, są z reguły dużo lżejsze od zbudowanych na bazie istniejących samochodów 4x4. Samonośna rama, wykonana z rur lub profili stalowych, pozwala na łatwe dostosowanie ich do postawionych wymagań dotyczących wielkości przestrzeni ładunkowej i demontażu klatki antykapotażowej.

Warto dodać, że wraz z LPU ([Gąsienicowy LPU-1](#), 2012-12-30) plany Inspektoratu Uzbrojenia dotyczące zakupów lekkich pojazdów wyglądają bardzo podobnie, jak amerykański program ULCV (Ultra Light Combat Vehicle). W jego ramach opracowano m.in. pojazdy Polaris DAGOR 4x4 (Deployable Advanced Ground Off-Road; [DAGOR – nowa propozycja Polaris](#), 2014-10-08) czy odmiana General Dynamics Flyer 72 4x4 ([Rusza produkcja Flyer 72](#), 2014-10-08), opracowana dla jednostek specjalnych (GMV 1.1).

Powiązane wiadomości

[Pojazdy dla aeromobilnych \(2014-11-29\)](#)

[Gąsienicowy LPU-1 \(2012-12-30\)](#)

[LPU-1 z Bielska \(2012-09-23\)](#)

[LSV dla Wojsk Lądowych \(2012-05-24\)](#)

[Hełmy dla skoczków \(podejście drugie\) \(2013-12-15\)](#)

[Rusza produkcja Flyer 72 \(2014-10-08\)](#)

[Eurosatory: Navistar SOTV \(2012-06-16\)](#)

[LSV dla Wojsk Lądowych \(2012-05-24\)](#)

Debiut Storm SRTV (2012-09-26)
S-ATV ze stajni Oshkosh (2012-09-27)
Eurosatory: Navistar SOTV (2012-06-16)
Testy MAV-L (2012-12-21)
Eurosatory: Navistar SOTV (2012-06-16)
S-ATV ze stajni Oshkosh (2012-09-27)
Flyer GMV dla USSOCOM (2013-08-29)
Eurosatory: Navistar SOTV (2012-06-16)
Debiut Storm SRTV (2012-09-26)
S-ATV ze stajni Oshkosh (2012-09-27)
Testy MAV-L (2012-12-21)
DAGOR – nowa propozycja Polaris (2014-10-08)
