

Wytyczne w sprawie bwp Ajax ignorowane

#Przemysł zbrojeniowy #Wojska lądowe 20 grudnia 2021

Minister ds. zamówień obronnych Jeremy Quin przedstawił brytyjskiej Izbie Gmin raport na temat programu wdrożenia do służby bwp Ajax. Na początku opisał pojazd jako ważny element i kluczową zmianę w sposobie działania British Army (wojsk lądowych) na przyszłym polu bitwy. Pojazd ma zapewnić rozpoznanie w każdych warunkach atmosferycznych, 24 h na dobę. Wydatki na nowy bwp stanowią istotną część 41 mld GBP inwestycji w sprzęt wojskowy i wsparcie w ciągu najbliższych 10 lat.



*Bwp Ajax podczas prób w marcu 2021
/ Zdjęcie: Corporal Alex Morris, Crown
copyright*

Quin nalegał, aby nie wydano żadnej deklaracji o wstępnej zdolności operacyjnej bwp Ajax i zwrócił się o zlecenie Dyrektorowi ds. Zdrowia, Bezpieczeństwa i Ochrony Środowiska w ministerstwie obrony wykonania raportu na temat obaw związanych ze zdrowiem i bezpieczeństwem żołnierzy, które są powodowane przez hałas i wibracje. Minister nie wskazał palcem winnych poważnych uchybień, ale powiedział, że zrobi to, jeśli niewłaściwe postępowanie konkretnych osób zostanie udowodnione.

W zaprezentowanym *Raporcie BHP* podkreślono niedociągnięcia, którymi należy się zająć, nie tylko w obliczu zagrożenia zdrowia i bezpieczeństwa, ale szerzej, w szczególności pod względem efektywności pojazdu na polu walki. W przeglądzie stwierdzono, że załogi pracowały w pojeździe, który mógł wyrządzić szkody (notabene wyrządził), a awaria była *złożona i systemowa*. Wojsko nie wierzyło, że usterki mogą wyrządzić krzywdę ludziom, w szczególności wibracje, które uznano za *normalne*. Co więcej, stanowisko British Army miało być oczywiste: żołnierze mogą i powinni znosić takie problemy.

Minister podkreślił, że ogółem skutek uczestnictwa w próbach Ajaksów ucierpiało 310 osób. 40 członków załóg odmówiło poddania się badaniu słuchu, zdecydowana większość wróciła do służby bez wpływu na ich zdrowie. 9 grudnia br. 17 osób pozostawało pod specjalistyczną opieką ambulatoryjną, 11 zalecono długoterminowe

powstrzymywanie się od narażenia na hałas (co wiąże się prawdopodobnie z przesuwaniem do służby na inne stanowiska lub długotrwałe zwolnienia lekarskie). 7 z nich miało wcześniej problemy ze słuchem, 4 takich dolegliwości nie zgłaszały. 4 osoby zwolniono ze służby ze względów zdrowotnych, w niektórych przypadkach z powodów zupełnie niezwiązanych z utratą słuchu.

Wg oficjalnych informacji wibracje nie spowodowały długofalowych ubytków na zdrowiu, choć ich skutki będzie można ocenić dopiero po dłuższym czasie. Pierwszy z kluczowych punktów raportu wygłoszonego przez Quina wskazuje, że General Dynamics UK dostarczyło do testów pojazdy emitujące wyższy poziom hałasu i wibracji, przekraczający określone limity dla pojazdów gąsienicowych. Jak ustalono pierwsze defekty zgłaszali eksperci i żołnierze biorący udział w testach. Oznacza to, że bezpieczeństwo nie jest traktowane drugoplanowo w stosunku do kosztów, harmonogramu i budowania potencjału wojskowego.

Raport podkreśla, że wojsko zignorowało wysuwaną w grudniu 2018 przez resort obrony konieczność poprawy bezpieczeństwa załóg poprzez obniżenie poziomu drgań. Przy ocenie poziomu hałasu i wibracji brano pod uwagę obliczenia i standardy GD UK, które agencja logistyczna DE&S uznała za właściwe. Odrzucano również wytyczne ekspertów z DSTL ze stycznia 2020 doradzających, że obliczenia nie identyfikują wszystkich źródeł wibracji i hałasu.

Dokument Urzędu ds. Bezpieczeństwa Obronnego z maja 2020 identyfikujący niektóre z problemów został potraktowany w niezbyt poważny sposób. Dyrektor ds. Zdrowia, Bezpieczeństwa i Ochrony Środowiska stwierdził, że nie było jednego spójnego systemu zgłaszania problemów związanych z hałasem i wibracjami. Raporty Armoured Trials and Development Unit opisano jako nieskuteczne, ponieważ sporządzano zbiorcze raporty o incydentach, zamiast dla każdego incydentu. Załogi producenta poinformowały, że nie doświadczyły problemów z hałasem i wibracjami, w wyniku czego DE&S i dowództwo British Army otrzymywały sprzeczne informacje.

Raport stwierdza również, że hałas i drgania w pojazdach z rodziny Ajax mają pochodzenie zarówno elektryczne, jak i mechaniczne. Pierwsza grupa przyczyn sprowadza się do gąsienic, zawieszenia i układu jezdnego, a w szczególności konstrukcji koła napinającego i koła zębatego. Drugim źródłem problemów jest silnik i jego zamontowanie w pojeździe. Trzecim z kolei są problemy z jakością związane m.in. z niespójnym prowadzeniem wiązek przewodów elektrycznych, jakością spawów kadłuba i sposobem dokręcenia śrub. Ostatnim problemem pozostaje wydajność ochronników słuchu.

W sumie raport zawiera 20 rekomendacji. Resort obrony przyjął je wszystkie jako ważne i konieczne do zrealizowania. Zapewnił, że ściśle współpracuje z GD UK, które

wykazuje duże zaangażowanie w rozwiązywanie problemów. Zakończone próby na poligonie Millbrook w Bedfordshire mające na celu sprawdzenie charakterystyki pojazdu i trwa oczekiwanie na wnioski. Równolegle GD UK opracowuje własne modyfikacje mające na celu rozwiązanie problemu wibracji. Analiza ma pojawić się po Nowym Roku i wówczas będzie możliwe przejście do testowania tych rozwiązań. Trwają też testy ochronników słuchu w kraju i za granicą.

Jeremy Quin podsumował swoją wypowiedź tym, że nie powinno się zapominać, że odpowiedzialne za dostarczenie bezpiecznego i skutecznego w boju pojazdu jest GD UK. Jednak za problemami Ajaxów stoją bardziej złożone, systemowe przyczyny sięgające ministerstwa i sposobu organizacji przetargów oraz późniejszego etapu realizacji umowy. Dlatego resort obrony ma dążyć do realizacji złożonych programów w sposób, który zminimalizuje ryzyko dla bezpieczeństwa żołnierzy i zapewni dostawy niezawodnego sprzętu dla sił zbrojnych ([Ostre redukcje British Army](#), 2021-11-27, [Koniec czy reset programu Ajax](#), 2021-10-08).

Powiązane wiadomości

[Wytyczne w sprawie bwp Ajax ignorowane \(2021-12-20\)](#)

[Koniec czy reset programu Ajax \(2021-10-08\)](#)

[Ogłuszające testy Ajaxa \(2021-07-04\)](#)

[Ostre redukcje British Army \(2021-11-27\)](#)