


TYGODNIK

Polska Zbrojna

www.zolnierz-polski.pl



UCZNIOWIE W MORO



WOJSKO: Wirtualna szkoła duchów str. 24

PRZESTĘPCZOŚĆ: Wojskowa zmowa milczenia str. 16

MIESZKANIA: ŻOŁNIERSKIE CZTERY KĄTY str. 20

REDAKCJA
WOJSKOVA

W Kielcach zaprezentowano aż trzy samochody Żubr. O ile jednak konfiguracja wozów systemu Poprad była już znana, o tyle zupełną nowością był Żubr WD. Pojazd, choć formalnie przedstawiony jako wóz dowodzenia, jest propozycją AMZ Kutno na ciężki samochód patrolowy dla Wojska Polskiego.



NORBERT BĄCZYK

ŻUBR – DRUGA ODS

W założeniach producenta miał być wyrobem numer 1 na stoisku, i tak też było w istocie. Żubr WD, czyli wóz dowodzenia, przyciągał uwagę zwiedzających. Duży, masywny, opancerzony pojazd robił bardzo dobre wrażenie. Podkreślano, że nowa stylizacja maski w Żubrach, odmienna od tej zaprezentowanej pierwszy raz na wiosnę w demonstratorze Żubr-P (Poprad), to dobre rozwiązanie. Bardziej jednak od gustów liczy się w takich przypadkach funkcjonalność. I choć Żubr WD jest bardziej demonstratorem technologii czy prototypem niż zatwierdzonym do produkcji pojazdem, został także doceniony przez sędziów targów. Na XVI Międzynarodowym Salonie Przemysłu Obronnego firmy prezentujące Żubra WD, a więc AMZ Kutno i odpowiedzialna za zabudowę wnętrza TELdat z Bydgoszczy, zostały wspólnie uhonorowane jedną z nagród Defender. To duże osiągnięcie i tym cenniejsza nagroda, gdyż formal-

nie pojazd Żubr powstał na wyłączone ryzyko producenta.

MRAP po polsku

Właściwie nazywanie Żubra polskim MRAP wydaje się nieco na wyrost. Choć z drugiej strony, jeśli porównać jego podstawowe parametry z wozem Cougar 4x4, który ma wkrótce trafić do naszych żołnierzy w Afganistanie, to zarówno wymiarami, jak i masą oba pojazdy są do siebie zbliżone. Podobna jest też koncepcja budowy – opancerzony, chroniący przed ostrzałami i minami kadłub osadzony na podwoziu samochodu ciężarowego. W Żubrze za podstawę posłużyła włoska ciężarówka Iveco Eurocargo MLL 140 4x4 w odmianie zmilitaryzowanej, o dopuszczalnej masie całkowitej rzędu 14 ton. Jednostka napędowa, sześciocylindrowy silnik o mocy 275 KM, również pochodzi od Iveco.

Zdobyte doświadczenie AMZ Kutno w zabudowie opancerzenia zaowocowa-

ło solidną ochroną dla Żubra. Podwozie spełnia standardy według STANAG 4569 poziom 3 – załoga powinna wyjść cało nawet w przypadku wybuchu miny z 8 kilogramami TNT. Opancerzenie kabiny to z kolei według danych katalogowych nawet poziom 4 STANAG 4569. To bardzo wysokie parametry, na poziomie transporterów opancerzonych. Teoretycznie tylu także żołnierzy co w transporterze zmieści się w środku – Żubr może pomieścić nawet dziesięciu. Nietypowy jest natomiast układ drzwi. Jest tylko czworo, łącznie z tylnymi (plus dwa włazy dachowe). Nie ma ich obok dowódcy wozu, podobnie jak w Dziku 3.

W Kielcach producent nie zaprezentował jednak klasycznego patrolowca, lecz demonstrator wozu dowodzenia, przygotowany, jak wspomniano, wspólnie z firmą TELdat (na bazie elementów systemu Jaszmin). Wóz dowodzenia Żubr WD jest wyposażony w pięć stanowisk pracy: jedno dla dowódcy wozu i cztery dla osób funk-

Dane taktyczno-techniczne

Silnik: N60 ENT C Iveco Tector, maks. moc: 202 kW (275KM) przy 2500 rpm, maks. moment: 930 Nm przy 1250 rpm, 6-cylindrowy rzędowy diesel, bezpośredni wtrysk w systemie common rail, pojemność: 6 l, Euro 3/4

Skrzynia biegów: manualna (automatyczna), 6 biegów do przodu, 1 do tyłu

Opancerzenie (Klasa wg STANAG 4569):

kuloodporność – Klasa 4, odłamki pocisków artyleryjskich – Klasa 4, ochrona przeciwinowa – Klasa 3a/3b

Waga: DMC – 14 tys. kg, ładowność bez załogi – 2 tys. kg, masa własna – 12 tys. kg, maks. nacisk oś przednia – 5,2 tys. kg, maks. nacisk oś tylna – 9,5 tys. kg, dop. masa przyczepy – 1,5 tys. kg

Wymiary: rozstaw osi – 3240 (3690) mm, rozstaw kół – 2040 mm, kąt natarcia – 35 st., kąt zejścia – 33 st., długość całkowita – 6450 mm, szerokość całkowita – 2450 mm, głębokość brodzenia – 700 mm



W ŻUBRZE przygotowano pięć miejsc dla operatorów stanowisk dowodzenia



NORBERT BACZYK (3)

cyjnych. Dwa stanowiska są stałymi i równorzędnymi pod względem funkcjonalnym komputerowymi stanowiskami pracy, natomiast dwa pozostałe wyposażono w komputerowe terminale taktyczne, umożliwiające ich użycie poza pojazdem.

Żubr WD zapewnia współpracę z aparatownikami polowego systemu teleinformatycznego eksploatowanymi w SZRP, zwłaszcza systemem Jaśmin, co umożliwia dostarczenie użytkownikowi szeregu danych, zarówno na postoju, jak i w ruchu. Są to usługi: telefon, VTC, wideo, serwis Web, mobilne IP, interaktywne multimedia, transmisja danych w czasie rzeczywistym lub zbliżonym do rzeczywistego z potwierdzeniem dostarczenia oraz multicast.

Co dalej?

Trzeba przyznać, że nagromadzone w Żubrze WD zaawansowane wyposażenie jest dość imponujące, niemniej celowość tworzenia takiej odmiany pa-

trolowca z Kutna wydaje się wątpliwa. Pokaz technicznych możliwości systemów dowodzenia jest raczej luźno związany z samym pojazdem. Niestety, podobnie jak w przypadku wozów Żubr Poprad, kolejna odmiana najcięższego „zwierzaka” AMZ Kutno nie powstała w odpowiedzi na wyraźne i precyzyjne oczekiwania potencjalnego użytkownika, czyli Wojska Polskiego. Oczywiście producent nie działa na ślepo, pewne potrzeby są sygnalizowane, niemniej do konkretnego zamówienia droga jeszcze daleka.

Trudno właściwie powiedzieć, czy armia chce kupować pojazdy podobne do Żubra, gdyż jak na razie prowadzony był tylko program LOSP – a zatem dotyczący mniejszych pojazdów. Teraz z kolei nasi żołnierze mają otrzymać w ramach wsparcia od USA partię wozów MRAP. Czy zatem, gdy już do wyposażenia PKW trafią Cougar 4x4, kupno nowych pojazdów o podobnych parametrach będzie

jeszcze miało sens? I z drugiej strony – jeśli mają zapaść decyzje o kupowaniu ciężkich patrolowców, to czy ewentualnego przetargu na MRAP nie powinna poprzedzić dyskusja o sensowności takiego kroku? Na misjach MRAP wydają się potrzebne, ale czy nie dublują zadań, które na przykład w pododdziałach zmechanizowanych powinny wykonywać wyłącznie rasowe pojazdy wojskowe – w naszym przypadku transportery Rosomak? Trudno bowiem nazwać optymalną sytuację, w której przykładowo pływającym transporterem będą towarzyszyć pojazdy, choćby przeciwnicze, bez takich możliwości. Przyszłość Żubra jest dziś sprawą otwartą. Teoretycznie trafił w swój czas – bierzemy udział w misjach i potrzebujemy opancerzonych wozów patrolowych. Z drugiej strony, o tej potrzebie mówi się głośno od pięciu lat i jeszcze nic konkretnego dla naszego przemysłu z tego nie wynikło. ■

norbert.baczyk@redakcjawojkowa.pl