

Calineczka
- 3. wymiar Tropa

www.altair.com.pl

PKW Bielik
- podsumowanie

RAPORT

WOJSKO TECHNIKA OBRONNOŚĆ

07

2005

Polska zbrojeniówka
- szkoła przetrwania

Zwierzeta
w wojsku

Libańska
roszada

Irak:
12-letnia
agonia?

LAMUS: Długi Tom *ve!* Ukryty Zabójca



...z ostatniej chwili:

Polski Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru granicy morskiej wykona za 29,96 mln Euro włoska SELEX Sistemi Integrati z polskimi partnerami -PIT i Computex Telecommunication.

nr indeksu 342203

cena: 6 zł (0% VAT)



Wizja przedstawiająca bezzałogowy śmigłowiec Snark w locie


Rysunek: TGR Helicorp

– dwóch na bocznych wysięgnikach i jednym podkadłubowym – może przenosić ponadto pojedyncze cięższe pociski raketowe, jak np. ppk klasy Hellfire czy kpr powietrze-powietrze klasy Sidewinder. Daje to sporą elastyczność konfiguracji uzbrojenia. Biorąc pod uwagę postępujące prace nad uniwersalizacją zastosowań pocisków wszystkich wymienionych klas przez aplikację różnorodnych głowic śledzących i bojowych, ogólny potencjał ofensywny Snarka może być potencjalnie bardzo duży.

Snark jest pierwszym uzbrojonym śmigłowcem bezzałogowym, pierwszym bsl klasy VTOL ze zdolnością autonomicznego startu, lotu i lądowania, i wreszcie pierwszym śmigłowcem napędzanym silnikiem diesla (specjalny dieslowski silnik lotniczy z DeltaHawk Engines). Dzięki temu silnikowi Snark ma bardzo dużą długotrwałość lotu wynoszącą ponad 20 godzin, a jego wersja morska będzie kompatybilna z wymaganiami paliwowymi wielu flot dążących do zastępowania tam gdzie to tylko możliwe benzyn przez mniej łatwopalne oleje napędowe. Długotrwałość lotu i kontrola satelitarna pozwalają na bardzo duży zasięg praktyczny Snarka, wynoszący prawdopodobnie ponad 1500 km.

Śmigłowiec wielozadaniowy

Snark może wypełniać wiele zadań, takich jak długotrwała obserwacja, dalekie rozpoznanie, wskazywanie celów, samodzielne niszczenie celów, dostawa zaopatrzenia dla niewielkich wysuniętych oddziałów, ewakuacja medyczna (Snark może zabrać dwóch rannych żołnierzy na zainstalowanych z boku noszach), a w przypadku wersji morskiej również patrolowanie akwenów, poszukiwanie okrętów podwodnych, czy niszczenie małych celów pływających. Trzeba zdawać sobie sprawę, że Snark może wiele godzin krążyć w powietrzu – nawet 200-300 km w głębi terytorium wroga – i wyszukiwać ważne cele jak radary, wozy łączności i dowodzenia, wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych, raketowe wyrzutnie artyleryjskie, cysterny z paliwem itp., oraz samodzielnie je niszczyć. Snark może dokonać rajdu na szczególnie ważny pojedynczy cel, jak stanowisko dowodzenia, elektrownia, zbiorniki paliwa itp., odległy nawet o 1500 km.

Są to unikalne właściwości nie spotykane w dotychczasowych konstrukcjach bsl. Wszystko to w sytuacji, kiedy np. taki gigant w dziedzinie technologii zbrojeniowych jak amerykański Boeing, dopiero pracuje nad prototypem bojowego bezzałogowego wiroplata według programu UCAR uruchomionego przez agencję zaawansowanych technologii DARPA...

Wojciech WACHOWSKI



Rys-Med: Pierwsze podsumowanie


W RAPORT-wto 05/2005 pisaliśmy o wysłaniu do Iraku pierwszego egzemplarza Transportera Ewakuacji Medycznej Rys-MED. Wóz jest eksploatowany przez Polski Kontyngent Wojskowy. Jak nas poinformowano, do 16 czerwca (czyli w ciągu niecałych 2 miesięcy) stacjonujący na co dzień w al Hillah TEM Rys-MED przejechał w Iraku ponad 1500 km (łącznie z eksploatacją w kraju – ponad 2500 km), biorąc udział w patrolach lokalnych i w konwojach pomiędzy bazami. TEM Rys-MED wzbudził bardzo duże zainteresowanie nie tylko w PKW, ale szczególnie u sojuszników (USA, Słowacja, Litwa, Łotwa, Estonia, Ukraina).

Wedle zapewnień Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych Nr 5, skąd pojazd pochodzi, konstrukcja wykazała się dużą odpornością na ciężkie warunki eksploatacji. Szczególnie dotyczy to temperatury i sposobu eksploatacji (jazda pod dużymi obciążeniami). WZMot-5 jednoznacznie zdementował zamieszczoną w Internecie informację o 2 przypadkach zapalenia się pojazdu podczas misji w Iraku.

Faktem jest, iż systemy przygotowane do pracy w temperaturach maksymalnych 50-55°C (badania w komorze termicznej w tych temperaturach pojazd przeszedł bez problemu) zaczęły sprawiać problem w momencie zmierzenia się z realnymi wysokimi temperaturami. Przy wyłączonym silniku pod pancierzem temperatura może dochodzić do 70°C! W pełni efektywna klimatyzacja (jej praca była także weryfikowana w kraju w komorze termicznej) z ledwością była w stanie wypełnić swoje funkcje w warunkach realnych i konieczne było przeprowadzenie modyfikacji na miejscu. Także układ chłodzenia silnika musi być poprawiony, choć jest całkowicie zgodny z wymaganiami użytkownika dla tego typu pojazdu.

Pojazd był projektowany na warunki klimatu umiarkowanego. Ze względu na szczupłość czasową dokonano tylko niewielkich modyfikacji do wersji tropikalnej. Generalnie nastąpiło potwierdzenie wcześniejszych założeń konstrukcyjnych, jednak konieczne będzie dokonanie pewnych modyfikacji w Iraku, a być może także w nowych pojazdach (negocjacje w sprawie dostaw partii kilku sztuk dla SZ RP trwają). Szczególne zainteresowanie wzbudzają elementy systemu łączności, modułowość konstrukcji ułatwiająca obsługę i eksploatację (np. w zakresie power packa).



Zgodnie z informacją WZMot-5, doświadczenia zdobyte w Iraku i przy dotychczasowych pracach dają gwarancję na produkcję pojazdów na wysokim poziomie, nie tylko wersji medycznych. Nie bez znaczenia są także doświadczenia wyniesione przez wojsko przy używaniu nowej klasy pojazdu. Nieoficjalnie wiadomo, iż w praktyce okazało się konieczne zweryfikowanie kompletacji sprzętu medycznego oraz rozwiązań przedziału medycznego, choć rozwiązanie dotychczasowe zostało bardzo wysoko ocenione wcześniej podczas prób pojazdu w kraju. 

Grzegorz HOŁDANOWICZ

Na zdjęciach TEM Rys-MED podczas działań w Iraku
Zdjęcia: WZMot-5

