



Fot.: G. PREDEL

**W styczniu br. żołnierze wojsk lądowych otrzymali pierwsze egzemplarze kołowego transportera opancerzonego Rosomak, w lutym – przeciwpancernych pocisków kierowanych Spike. Kolejną nowinką są HMMWV (Hummer).**

# HUMMER

**D**ocelowo mamy ich mieć 217, z czego 199 jest już w 21 Rejonowych Warsztatach Technicznych w Rzeszowie i 4 Okręgowych Warsztatach Technicznych w Żurawicy.

Jest to ogromne

## PRZEDSIĘWZIĘCIE ORGANIZACYJNE.

Jakkolwiek pojazd jest bardzo kosztowny, to dla polskiej armii pozyskanie go stało się możliwe przy znacznie mniejszych kosztach dzięki bezwrotnej pożyczce Stanów Zjednoczonych. – *Propozycja wyposażenia 18 Batalionu Desantowo-Szturmowego w te pojazdy padła w 2003 r. Wtedy też zaczęła się historia wielozadaniowego pojazdu HMMWV w polskiej armii. Zaczęliśmy rozważać możliwości i procedury ich wprowadzenia* – wyjaśnia ppłk **Waldemar Masztalerz** z Oddziału Służby Czołgowo-Samochodowej DWLąd. 3 marca br. Generalny Zarząd Logistyki P-4 Sztabu Generalnego WP zorganizował w 21 Rejonowych Warsztatach Technicznych w Rzeszowie szkolenie, którego celem było zapoznanie kadry komórek organizacyjnych MON z podstawowymi odmianami pojazdów HMMWV (High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle, Hummer to nazwa wersji cywilnej), danymi taktyczno-technicznymi, możliwością dostosowania pojazdów bazowych do wersji specjalnych oraz zakresem realizowanych prac adaptacyjnych.

Z budżetu MON pokryto m.in. opłaty na clo, podatek VAT i koszty przystosowania pojazdu do użytkowania w Polsce. W wojskach lądowych wykorzystamy następujące

## WERSJE HMMWV:

M 1097 A2 – pod wóz dowodzenia i łączności, M 1097 A2 – wersja towarowo-osobowa, M 1025 A2 i M 1043 A2 – nośniki uzbrojenia oraz M 1035 A2 – wersja sanitarna z nadwoziem brezentowym. Czekamy na wersję M 1045 A2 przystosowaną do zamontowania wyrzutni ppk. Plany przewidywały również sprowadzenie wersji sanitarnej o zabudowie kontenerowej pozwalającej na zamontowanie aparatury medycznej. – *Z różnych względów ta wersja, oraz planowana do wprowadzenia do wyposażenia wojsk lądowych wersja z warsztatem polowym, jak dotąd do nas nie dotarła. Niewykluczone jednak, że je jeszcze otrzymamy* – wyjaśnia ppłk Masztalerz. Podstawą prawną regulującą dostosowanie pojazdów HMMWV typ M 1035 A2 i 1097 A2 do ruchu po drogach publicznych jest Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich

niezbędnego wyposażenia (DzU nr 32, poz. 0262 z 2003 r.) oraz Rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 6 sierpnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych RP (DzU nr 71, poz. 799 z 1997 r.). – *Zakres prac wynika z rodzaju i przeznaczenia tych pojazdów. Zaliczają się one do pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych. Dopuszczalny ciężar całkowity pojazdów wynosi 4676 kg, co kwalifikuje je do pojazdów powyżej 3,5 t – wyjaśniał mjr **Stawomir Chłopik**, kierownik 21 RWT, które w znacznym stopniu uczestniczą*

## W PRACACH DOSTOSOWAWCZYCH

– *Prace przygotowujące pojazdy HMMWV do eksploatacji objęły przygotowanie nadwozia. Po rozpakowaniu pojemników w osprzętem odbył się montaż pałąków i wsporników, drzwi, osłon przeciwstłonecznych, oporczy – poszycia zewnętrznego pojazdu, lusterek wstecznych, wycieraczek szyby przedniej. Kolejne czynności objęły: zamontowanie kosza koła zapasowego i kosza na kanistry do ramy samochodu, montaż uchwyty na gaśnicę, montaż zamka drzwi przednich, blokady drzwi tylnych i blokady klapy bagażnika* – przedstawiał szczegółowo mjr Chłopik. Aby dostosować pojazdy do przepisów prawa o ruchu drogowym, należało m.in. wykonać montaż bocznych urządzeń odblaskowych o barwie pomarańczowej oraz oznakowania pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych RP. Należy też wyposażyć pojazdy w trójkąty odblaskowe i zarejestrować je.

Wdrożenie pojazdu do użytkowania w polskich Siłach Zbrojnych to jednak nie tylko sprawa przystosowania technicznego. To

## WIELE INNYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ.

Należały do nich przetłumaczenie liczącej w sumie ok. 7500 stron dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej, przygotowanie placu postojowego i stanowisk obsługowo-reмонтowych, opracowanie etatu 18 bdsz uwzględniającego pojazdy, uzgodnienie wykazu części zamiennych na dwuletni okres eksploatacji. – *Samochody są fabrycznie nowe, jednak sprzedawane są zazwyczaj bez gwarancji, którą można dokupić, ale za to Polska musiałaby zapłacić. Jednak umowa na dostawę 217 pojazdów HMMWV obejmuje także dostawę części zamiennych oraz materiałów technicznych na dwuletni okres eksploatacji pojazdów. Pakiet logistyczny objął też szkolenie naszych instruktorów w USA, pomoce dydaktyczne (przekroje, tablice poglądowe, filmy instruktażowe) dla organizacji szkoleń*

w kraju, a także narzędzia specjalistyczne i aparaturę diagnostyczną – wyjaśniał ppłk Masztalerz. Trwają rozmowy dotyczące wypracowania systemu stałego (na bieżąco) zaopatrzenia w części zamienne do eksploatacji pojazdów, określenia systemu zaopatrzenia w części zamienne po dwuletniej eksploatacji oraz opracowania i przygotowania zestawów remontu bieżącego ZRB-1 (30 DOS dla 217 pojazdów HMMWV). W planach są również prace badawczo-wdrożeniowe, obejmujące np. montaż używanego w naszej armii uzbrojenia i środków łączności.

Podkreślano, że zalety pojazdu szczególnie widoczne są w czasie jazdy terenowej. Jakkolwiek dostęp do różnych funkcji pojazdu jest szybki i nieskomplikowany, to zapoznanie z konstrukcją

## WYMAGA PRZESZKOLENIA

kierowców i mechaników. Niezbędna jest przy tym również zmiana pewnych nawyków, bo np. sztuka pokonywania przeszkód terenowych (dla pełnego wykorzystania możliwości, jakie daje układ napędowy pojazdów HMMWV) polega na tym, by najjeźdźca na nią pojazdem ustawionym pod kątem minimum 15° a maksimum 45°. Inaczej niż standardowo robi się to, gdy pojazd ustawia się prostopadłe do przeszkody. W przypadku HMMWV skręt kół prostopadłe do przeszkody następuje tuż przed nią po to, by koła kolejno wjeżdżały na przeszkodę. – *Z uwagi zaś na bardzo sprawnie działające hamulce ważne jest dbanie o stopniowe przeprowadzanie hamowania, by nie narażać swego ciała na działania siły bezwładności przy nagłym hamowaniu* – tłumaczył ppłk **Krzysztof Wnuk** z Oddziału Służb Technicznych SOW, który razem z 11 innymi polskimi żołnierzami uczestniczył w szkoleniu dla instruktorów nauki jazdy i instruktorów mechaników jesienią zeszłego roku w USA. Absolwenci tego kursu szkołą teraz na kursach w Polsce naszych kierowców HMMWV, niedługo zaś rozpoczną szkolenie polskich mechaników. Szkolenia organizowane są w 2 OSK w Ostródzie, skąd pochodziła większość z uczestniczących w kursie w USA. Ośrodek posiada odpowiedni do szkoleń autodom, dla tych celów tworzona jest specjalna sala dydaktyczna.

Planuje się, że pojazdy trafią do 18 bdsz w lipcu tego roku. – *HMMWV to alternatywa dla potrzeb wojska wynikająca z pewnej interoperacyjności, którą musimy uzyskać realizując zadania w układzie sojusznym. Mając na uwadze, że pojazd jako nośnik z uniwersalnym podwoziem sprawdza się w innych armiach, nie spodziewam się szczególnych problemów eksploatacyjnych* – mówi szef Zarządu Planowania Logistycznego Generalnego Zarządu Logistyki SG WP płk **Jan Dzielicz**. Zmodernizowany Honker i HMMWV to dwa różne typy pojazdów i oba mogą znaleźć swoje stałe miejsce w jednostkach wojskowych. Efekty służby HMMWV w jednostkach i stawiane innym jednostkom zadania wyznaczą przyszłość pojazdu w naszej armii. Niebagatelna więc rola w jej kreowaniu przypada Dowództwu Wojsk Lądowych.

Grzegorz PREDEL