

WBREW ŚWIATOWYM TRENDOM – PŁYWAJĄCY BWP DLA WOJSKA POLSKIEGO

Wszystko wskazuje na to, że – przy realizacji obecnych założeń – jednostki Wojska Polskiego otrzymają pływający bojowy wóz piechoty. [W poprzednim artykule wskazywałem już na to, że jest to co najmniej kontrowersyjna decyzja](#) – teraz warto przedstawić, że jest ona zgodna z koncepcjami dzisiaj już anachronicznymi, które idą na przekór obecnemu światowemu trendowi – konstruowania ciężkich, modułowych platform bojowych, gdzie korzyści z pływalności poświęcone zostały na rzecz opancerzenia, czyli patrząc szerzej jednego z krytycznych elementów przeżywalności wozu bojowego i jego załogi na współczesnym polu walki.

[Lista pytań do nowego BWP. Reanaliza założeń po konflikcie ukraińskim](#)

Niemal wszystkie kluczowe programy bojowych wozów piechoty (uniwersalnych platform bojowych) hołdują obecnie prostej zasadzie – pancerz przede wszystkim. Wpisuje się to w nowoczesne koncepcje wojny sieciocentrycznej, z wysoce mobilnymi związkami taktycznymi, które w porównaniu z poprzednim wiekiem są mniejsze (mniej liczne), ale bogato wyposażone i skuteczniejsze. Ta efektywność na polu walki bierze się więc nie z przewagi ilościowej, ale jakościowej na przeciwnikiem.

Każdy wóz bojowy, a szczególnie czołgi i ciężkie wozy bojowe (BWP i kto) traktowane są jako „twierdze”, które zapewniają – przynajmniej w teorii - załodze doskonałą świadomość sytuacyjną (sieciocentryczność, optoelektronika), jak najlepszą odporność balistyczną i przeciwminową (pancerze dodatkowe, systemy samoobrony), jak najlepszą efektywność porażenia (nowoczesna amunicja, efektywne SKO), przy zachowaniu wysokiej mobilności, która jednakże w chwili obecnej nie rozumiana jest jako zdolność pokonywania przeszkód wodnych, ale częściej jako – ujmując rzecz generalnie – zdolność do transportu lotniczego i pokonywania trudnego terenu. Koncepcja w wielu przypadkach zakłada, że wozy w wersji podstawowej przetrzuczone zostaną do miejsca przeznaczenia transportem lotniczym, po czym, w razie konieczności, w warunkach polowych zostanie zamontowane modułowe opancerzenie dodatkowe.

Wystarczy przeanalizować projekty modernizacji BWP wiodących sił zbrojnych świata, żeby przekonać się, że wszystkie programy modernizacyjne zakładają istotne wzmocnienie odporności balistycznej i przeciwminowej wozów podstawowych, także przed odłamkami artyleryjskimi (słuszność tego ostatniego założenia potwierdzają doświadczenia konfliktu ukraińskiego). Realizowane jest to poprzez zakładaną, już na etapie projektu, opcję doposażania wozów panelami pancerza dodatkowego zarówno od czoła, jak i od boków, czy góry.

W większości programów jeśli należy znaleźć kompromis między pływalnością, a silnym opancerzeniem wybiera się bez wahania to ostatnie. Obecnie oczekuje się od wozu dość dobrej odporności balistycznej, jak wspomniano, nie tylko czołowej, ale i bocznej, a nawet górnej (przed ostrzałem artylerii) oraz przeciwminowej niemal na poziomie pojazdów MRAP. Osiągnięcie tych wyśrubowanych wymagań odporności balistycznej jest możliwe tylko w wozach ciężkich, stąd

kierunek rozwojowy nowych BWP to ich „puchnięcie”, a nie „odchudzanie” - stosowanie pancerzy nowych generacji oraz relatywnie łatwo montowalnych paneli dodatkowych.

BWP Warrior nie jest wozem pływającym zarówno w wersji przed, jak i po modernizacji, podobnie nie pływają bojowe wozy piechoty ASCOD Pizzaro/Ulan, Dardo, CV90, czy Puma. Ciekawe, że początkowo CV90 miał pływać po przygotowaniu, jednak instalowanie zewnętrznych pływaków okazało się kłopotliwe, więc z tego rozwiązania po prostu zrezygnowano.

Także BWP z OBRUM (UMPG) powstawał jako wóz niepływający, chociaż zakładano także wersję lekką platformy, jako wozu pływającego z pływakami, przy czym zakładano możliwość montażu pancerza dodatkowego. Wozy mogą jednakże bez przygotowania pokonywać mniejsze przeszkody wodne - generalnie do głębokości ok. 1,5 m - brodząc. Przykładowo CV90 może brodzić do głębokości 1,5 m, podobnie ASCOD i Dardo, natomiast Puma do głębokości 1,2 m, a Warrior 1,3 m.

Jeśli chodzi o BWP pływające, są to przede wszystkim wozy skonstruowane pod koniec XX wieku, stanowiące obecnie głównie uzbrojenie jednostek zmechanizowanych SZ FR, które powstawały w warunkach zimnej wojny i miały uczestniczyć w działaniach ofensywnych na wielką skalę, gdzie dynamika ofensywnych działań bojowych była ważniejsza od strat w sprzęcie i załogach. Przeszkody wodne z „marszu”, tj. bez wstępnego przygotowania, pokonują BMP-1/2/3 oraz desantowe BMD-3 i BMD-4. Bojowe wozy piechoty innych armii, np. Marder-1A3 czy Bradley M2 oraz najnowszy K-21, wymagają już wstępnego przygotowania (doposażenie w pływak lub ich rozłożenie jak u K-21). Trudno uznać te wozy za nowoczesne i rozwojowe (może poza K-21).

Na gruncie polskim istnieje literatura fachowa, która wskazuje na to, że generalnie nowe programy uniwersalnych platform bojowych - w tym BWP - przewidują ciężkie opancerzenie kosztem pływalności wozu. Jeden z wniosków zawartych w analizie pracowników OBRUM, opublikowanej w 2012 r. (współczesne bojowe wozy piechoty, Szybkobieżne Pojazdy Gąsienicowe 3/2012) brzmi następująco „Aktualnie realizowane główne światowe programy rozwojowe platform gąsienicowych, nie przewidują opracowania odmian pływających BWP”. Dokonując przeglądu współczesnych trendów - co skrótowo uczyniliśmy powyżej - trudno się z tym wnioskiem nie zgodzić. Mimo tego MON ma własne (mówiąc delikatnie unikalne) koncepcje rozwoju broni pancernej, a wymóg pływalności nowego BWP wydaje się niewzruszalny - na przekór światowym trendom. Może to mieć wielorakie, negatywne skutki.

Marcin Gawęda

Absolwent Instytutu Historii Uniwersytetu Jagiellońskiego. Publicysta wojskowy, pisze dla magazynów branżowych, autor serii książek wydanej przez WarBook.