

Honker Skorpion-3

Lekki kołowy pojazd opancerzony Honker Skorpion-3



Ćwiczenia Anakonda 2006

Gdy było kompletowane wyposażenie dla Polskiego Kontyngentu Wojskowego w Iraku szykowaliśmy się do „typowej” operacji o charakterze pokojowym. Mieliśmy pomagać po prostu Irakijczykom w zaprowadzeniu na ich terytorium porządku, odbudować kraj i stworzyć tam podwaliny dla demokratycznych rządów, nieść pomoc humanitarną. Nie przewidziano więc potrzeby dla cięższego, opancerzonego wyposażenia – artylerii, pojazdów opancerzonych (poza niewielką liczbą dostarczonych tam Polakom wozów BRDM-2), a nawet początkowo kwestionowano nawet przydatność tam granatników przeciwpancernych. Niestety, bardzo szybko rzeczywistość okazała się całkowicie inne. Niestety, ale szybko okazało się, że używane w Wojsku Polskim pojazdy należy dostosować do panujących warunków w Iraku – uzbroić pojazdy i je opancerzyć. Tylko jak to zrobić?

Początek historii

Wystawienie Polskiego Kontyngentu Wojskowego (PKW),

organizacja i objęcie dowodzenia nad Międzynarodową Dywizją Sił Stabilizacyjnych Centrum-Południe było niewątpliwie ogromnym wyzwaniem dla Wojska Polskiego. Niektórzy twierdzą, że największą operacją, w jakiej brała udział polska armia od zakończenia II Wojny Światowej (nieco „zapominając tutaj o operacji „Dunaj” z 1968 roku). Było to także wyzwanie dla naszych logistyków, którzy mimo jak się wydawało bardzo krótkiego czasu ze skompletowaniem odpowiedniego wyposażenia poradzili sobie nadspodziewanie dobrze. Nie obyło się oczywiście bez wpadek – raczej drobnych (parzące karabinki, odklejające się podeszwy od butów, czarna pasta do butów), ale czasem bardzo dokuczliwych (opóźnienia niektórych dostaw wyposażenia osobistego oraz sprzętu) czy mocno niebezpiecznych (przejazd z Kuwejtu do Iraku pojazdami nieopancerzonymi i bez zainstalowanego uzbrojenia). Szybko jednak pojawiły się istotniejsze zastrzeżenia wobec sprzętu.

Pierwsze wnioski z eksploatacji pojazdów PKW dotyczyły głównie potrzeby ich dostosowania do warunków klimatycznych. Wcześniej nie wzięto bowiem pod uwagę, że na przykład stosowana w naszym sprzęcie klimatyzacja pozwala obniżyć temperaturę najwyżej o 15 stopni C, co oczywiście w warunkach irackiej pustyni jest dalece niewystarczające, a mocno nagrzana kierownica czy tapicerka parzy. Zaczęły się także pojawiać pierwsze postulaty, związane z odpowiednim dostosowaniem samych pojazdów do panujących tam zagrożeń atakami, ale dotyczyły one głównie wprowadzenia uchwytów do karabinów maszynowych oraz zmiany układu siedzeń w samochodach terenowych Honker, tak aby teraz żołnierze siedzieli twarzami do burt samochodu i plecami względem siebie – ze względu na zdecydowanie lepsze warunki na prowadzenie obserwacji i ostrzału, a także przez fakt, że używane wówczas przez polskich żołnierzy kamizelki kuloodporne dawały przyzwoitą ochronę tylko od przodu. Natomiast raczej wtedy nie wnioskowano o dodatkowe opancerzenie samych pojazdów. Wręcz przeciwnie. Panowała wtedy mocno oddolna swoboda przy małej modyfikacji pojazdów, gdzie wzorem amerykańskich żołnierzy, poruszających się samochodami

terenowymi HMMWV, demontowano drzwi, co miało pozwalać na szybkie z pojazdów oraz prowadzenie swobodnego ostrzału (podobno chodziło także o demonstrowanie swojej broni i psychologiczne zastraszenie potencjalnego przeciwnika).

Działania Polskich żołnierzy w Iraku – Honker Skorpion-3



W odpowiedzi na te postulaty, w pierwszy rzędzie na pojazdach znajdujących się w Iraku zaczęto montować różnego rodzaju dodatkowe klimatyzatory, pozwalające obniżyć panującą w wozie temperaturę oraz wprowadzono przed opancerzeniami pokrowce. Pododdziały remontowe rozpoczęły też dostosowywanie samochodów Honker – najpierw poprzez demontaż bocznych i tylnych drzwi, potem bardziej skomplikowane przerabianie ławek. Do początku października 2003 roku układ siedzeń został zmieniony w czterech pojazdach, gdzie do końca miesiąca planowa zwiększenie liczby tak zmodyfikowanych pojazdów w liczbie do 10 egzemplarzy, a docelowo ich liczba miała sięgać 30-40 wozów. Planowano tych jednak, jak się zdaje, nie zrealizowano ostatecznie. Być może ze względu na mało sztywną konstrukcję podłogi, na której środku trzeba było montować i konieczność usuwania bocznych skrzyń. Pewne znaczenie mogło też mieć wprowadzenie amerykańskich kamizelek, dobrze osłaniających również plecy polskich żołnierzy. . Ponadto na pojazdach wykonano również mocno improwizowane podstawy dla karabinów maszynowych kalibru 7,62 mm, począwszy od mocno prymitywnych konstrukcji zbitych z desek, po zaadaptowane elementy, które zostały wyciągnięte z zniszczonych irackich pojazdów.

Równocześnie, w oparciu o zebrane doświadczenia opracowano szczególne zasady eksploatacji dla poszczególnych rodzajów uzbrojenia i sprzętu, użytkowanych w polskim PKW. W przypadku stosowanych pojazdów samochodowych, zmniejszono o 50% normy między obsługowe, w szczególnych ustalono częstsze kontrole stanu bieżnika i ciśnienia w ogumieniu oraz jego ochronę przed nagrzewaniem przez zakrywanie na postoju nieprzezroczystą folią.

W kraju podjęto też prace nad docelowymi rozwiązaniami na potrzeby naszego kontyngent w Iraku. Na pokazie dla prasy, zorganizowanym w październiku 2003 roku w Dowództwie Wojsk Lądowych, zostały zademonstrowane trzy prototypu pojazdów w efektownym pustynnym kamuflażu: BRDM-2M96i (i jak Irak) Szakał, Honker Skorpion oraz Star 944 Hiena.

Honker Skorpion – wersja patrolowa samochodu, która została w 4. OWT w Żurawicy. Przeznaczona jest dla 5 żołnierzy: kierowcy, dowódcy wozu, strzelca karabinu maszynowego PK/PKM kalibru 7,62 mm, który zamocowany jest na obrotnicy, zainstalowanej na dachu wozu (umożliwiająca ostrzał okrężny) i dwóch żołnierzy patrolowych, siedzących plecami do siebie. Wprowadzono nowy stelaż dachu z obrotnicą, nowe ławki, lżejsze i łatwo demontowane drzwi (zamiast nich można stosować brezentowy pas bezpieczeństwa), wydłużone zostały stopnie, które umożliwiały łatwiejsze wysiadanie przez burty pojazdu i zastosowano masywniejszy, przedni zderzak przydatny do taranowania bram. Pojazd został też odpowiednio zabezpieczony przed eksplozjami min przeciwpiechotnych i małych ładunków wybuchowych pod ich dnem: wykładziną przeciwodłamkową typu LIM-3 wyłożono podłogę przedziału osobowego, dodatkowe osłony otrzymały także niektóre elementy podwozia, w tym amortyzatory, resory i przeguby. Na przednią szybę założono dodatkową siatkową osłonę, chroniącą przed rzucanymi przedmiotami oraz wprowadzono instalację z alternatorem i akumulatorem, umożliwiającą ciągłą pracę radiostacji.

Mało kto przy tym wiedział, że pierwsza, prosta jeszcze modyfikacja samochodu Honker powstała dużo wcześniej. Jeszcze na przełomie lipca i sierpnia w 1. OWT w Grudziądzu, po konsultacjach z oficerami z 12. Dywizji Zmechanizowanej, zaprojektowano podstawę dla karabinu maszynowego PK, wyposażoną w sprężynowy kompensator odrzutu i przystosowaną do szybkiego montażu na seryjnych pojazdach. Początkowo miała być ona osadzona na kolumnie mocowanej do podłogi, ale ta okazała się zbyt słaba, wybrano więc mocowanie do przedniego pałąka. W konsekwencji pole ostrzału zostało mocno ograniczone do „przedniej półsfery” – nieco poniżej 180 stopni. Teoretycznie samą podstawę można było montować na tylnym pałąku z karabinem maszynowym, który był skierowany do tyłu, ale koliduje to z tylnymi drzwiami i znacząco utrudnia opuszczanie pojazdu. Podstaw takich zamówiono, a następnie wysłano do Iraku w sumie 40 sztuk. W czerwcu otrzymała ona wyróżnienie na przeglądzie projektów racjonalizatorskich Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Na przełomie roku do Iraku trafiły także trzy wspomniane wyżej prototypowe pojazdy.

I mniej więcej tym samym czasie do DWL zaczęły napływać odpowiednie wnioski o pilnej potrzebie wprowadzenia pojazdów z opancerzeniem, chroniących przez ostrzałem z broni małokalibrowej i skutkami wybuchów zdalnie odpalanych ładunków (IED). Taka była też pierwsza uwaga wobec modelu Honker Skorpion.



Działania Polskich żołnierzy w Iraku – Honker Skorpion-3

Polscy żołnierze często na własną rękę rozpoczęli montowanie dodatkowych osłon na stosowanych przez nich samochodach osobowo-terenowych i ciężarowych z dostępnych na miejscu materiałów (w ciekawy sposób pokazano to chociaż polskim filmie wojennym Karbala), gdzie często to były zwykłe płyty stalowe, deski na które wbijano kamizelki kuloodporne czy najczęściej występujące worki z piaskiem, które wprawdzie mogły ochronić przed strzałem z broni małokalibrowej, to jednak dla Honkera stanowiły one zbyt nadmierne przeciążenie jego konstrukcji. Płyty stalowe zakładane były przede wszystkim w miejsce drzwi, niekiedy dawano je na burty (oczywiście gatunek często stosowanej na miejscu stali nie był najlepszy, ale i tak stanowił lepszą osłonę, niż standardowa blacha stalową stosowaną na karoserii wozu). Potem też tymi płytami wzmacniano także podłogę wozu, używano też polskie kamizelki kuloodporne, które zostały zgromadzone, po wprowadzeniu do użytku tego typu kamizelek, kładąc je tam gdzie można było. Po pewnym czasie w DWL opracowano wytyczne, dotyczące sposobu zwiększenia ochrony załóg i pasażerów pojazdów. Na razie nie udało nam się uzyskać konkretnych informacji na ten temat, a z mnogości stosowanych w praktyce rozwiązań trudno jest obecnie wyłowić to „znormalizowane”. Zapewne zalecono wykorzystanie blach pancernych z wraków i nieużywanych kamizelek kuloodpornych, a na skrzyniach ciężarówek osłon z worków z piaskiem, ułożonych między burtą i ścianką z desek.

Z testowanych prototypów pozytywnie oceniono samochód pancerny Szakał, mniej pozytywną ocenę otrzymała Hiena, która powstała tylko w jednym egzemplarzu, ale wkrótce poprawiono jej konstrukcję. Natomiast Honker Skorpion otrzymał bardzo krytyczne oceny i uwagi. Wymieniono w nim 4 zalety oraz aż 8 wad. Do najpoważniejszych zarzutów obok braku opancerzenia, należała zbyt mała średnica obrotnicy, w której otworze, jak spostrzeżono dopiero w Iraku (nikt nie przeprowadził odpowiednich testów na poligonie), gdzie nie mieści się żołnierz z założoną kamizelką kuloodporną i taktyczną z oprzyrządowaniem. Uwagi te zostały przekazane producentowi,

ale decyzji w sprawie dalszej modernizacji nie podjęto.

Natomiast zamówiono pewną liczbę dodatkowych osłon ze stalowych blach pancernych na samochody osobowo-terenowe Honker, które zostały opracowane w 1. OWT Grudziądz. Najpierw jeszcze w końcu 2003 roku zostały wykonane prototypy osłon dla strzelca karabinu maszynowego do montażu na opracowanej wcześniej podstawie, w postaci dużej i silnie nachylonej płyty (kąt ten można regulować) tarczy z załamanymi do tyłu skrzydłami, spawanej z blach stalowych (pancernych) o grubości 6 mm, z trzema zamykanymi przeziernikami do obserwacji terenu. Jeden z nich, wybrany osobiście przez generała Bieńka, został skierowany do produkcji seryjnej. Wykonano łącznie 20 tego typu osłon, które zostały następnie wysłane do Iraku na przełomie lutego i marca (czas wykonania limituje tutaj procedura zamówienia o obowiązkowych próbach wytrzymałościowych na ostrzał każdej wyprodukowanej partii blach). Równocześnie zaczęto projektować osłony wykonane ze stali pancerniej na drzwi i burty samochodów Honker. Drzwi otrzymały dodatkowe wzmocnienie z blachy pancerniej o grubości 4 mm (nie użyto tutaj grubszej blachy, a to powodu obciążenia zawiasów drzwiowych), mocowanej od wewnętrznej strony zamiast tapicerki, za pomocą blachowkrętów. Osłony burt zaprojektowano dla samochodu z tradycyjnym układem siedzeń – montuje się je po dwie z każdej strony, w miejsce zdjętych oparć. Wykonane z blachy pancerniej o grubości 6 mm, obciągnięte płótnem i od wewnątrz wyłożone dodatkowo miękką gąbką, osłaniającą plecy i głowy siedzących. Założono, że ich nogi w pewnym stopniu będą chronić przed odłamkami blachy nadwozia i umieszczonych pod siedzeniami skrzyń oraz ewentualnie ich wypełnienie. Całość, wraz z podstawą dla karabinu maszynowego waży 172 kg. W maju 2004 roku do Iraku trafiło łącznie 20 tego typu kompletów. Nieco brak jasnych informacji o ich praktycznej ocenie. Pewne informacje mówią, że tego typu osłony, powodowały podwyższenie środka ciężkości samochodu Honker, który był mniej stabilny na zakrętach przy większej prędkości. Podobno strzelcy karabinów maszynowych byli z nich zadowoleni, ponieważ rozwiązywał on

duży problem braku obrony dolnej partii ich ciała, dotąd całkowicie wystawionych na boczny ostrzał i odłamki. Jednak, co było do przewidzenia standardowo osłony takie na pojazdach patrolowych były zakładane tylko w jego przedniej części burt.



Święto Wojska Polskiego 2006 rok

Wiadomo też, że na początku lipca 2004 roku wykonano i wysłano, głównie do Iraku, ale też na Bałkany – sto kilkadziesiąt osłon siatkowych na szyby pojazdów różnego typu: takich jak samochodów osobowo-terenowych Honker, samochodów ciężarowych Star 266 i Star 944, ponieważ jak się okazało, zastosowanie folii antywłamaniowej nie chroni odpowiednio przed rzucanymi w stronę wozów kamieniami czy cegłami (albo nawet granatów).

Po dziś dzień nie jest znana liczba pojazdów, które zostały poddane tego typu modyfikacjom. Ówczesny Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego generał Czesław Piątas, który informował w sierpniu 2004 roku o około 100 egzemplarzach Star i 40 wozach Honker, ale w piśmie nadanym przez DWL mówi się tylko o 30 egzemplarzach wozów Honker. Jak to możliwe, że żadna z tych instytucji tak naprawdę nie wiedziała ile tych wozów zostało w ten sposób zmodyfikowanych. Niektóre dane mówią o łącznie 37 pojazdach, które występowały w wojskowych sprawozdaniach, na których zostały zamontowane tego typu osłony. Choć też nie wiadomo, czy to były tylko wozy z osłonami z 1. OTW, czy wszystkie zmodyfikowane wozy, nawet z mocno prowizorycznymi osłonami pancernymi.

Choć jak widać, że stosowane tam zabezpieczenia mają głównie charakter doraźny i często zapewniają tylko ograniczony stopień ochrony balistycznej i przeciwminowej. Rozwiązania fabryczne w przypadku samochodów stosowane są w bardzo niewielkim zakresie i dalekie są jeszcze od doskonałości. Gdzie na przykład osłona pancerna dla karabinu maszynowego na wozie Honker rzeczywiście jest bardzo ciężka, a korzystanie z jej przezierników dość skomplikowane. Zabezpieczenie nóg siedzących przez wypełnienie skrzyń pod ławkami piaskiem dałoby przeciążenie konstrukcji Honkera powyżej półtony. Moje pytanie jest takie – czy potrzeba było prawie pół roku eksploatacji tych wozów w Iraku, aby stwierdzić, że tego typu osłony są słabo przydatne i potrzebne jest zastosowanie całkowicie innego rozwiązania.

Jak pokazała eksploatacja pojazdów Wojsk Lądowych w Obozie Babilon, należało coś z tym problemem zrobić, dlatego też w 2004 roku na Międzynarodowym Salonie Przemysłu Obronnego w Kielcach gdzie pokazano różne rozwiązania dla patrolowych wersji samochodu Honker, gdzie pierwszego dnia można było zobaczyć mocno unikalną kolekcję czterech samochodów tego typu:

Działania Polskich żołnierzy w Iraku – Honker Skorpion-3;
zamontowany dodatkowo zaostrzony “nóż” służący do rozcinania
lin, linek stalowych oraz innych tego typu przeszkód
specjalnie montowanych przez Irakijczyków



- Pierwszym był standardowy wóz z zamontowaną podstawą dla

karabinu maszynowego PK, która została opracowana w 1. OWT w Grudziądzu (do Iraku trafiło ich ok. 37 egzemplarzy podczas trwania I. Zmiany PKW). Zgodnie z iracką praktyką, na bocznych drzwiach i burtach powieszone zostały kamizelki kuloodporne oraz plecaki.

- Samochód osobowo-terenowy Honker z podstawą dla karabinu maszynowego PK i kompletem osłon pancernych z Grudziądza. Tu także osłony zostały dostarczone przez 1. OWT (łącznie 20 kompletów – osłony dla karabinu maszynowego w maju 2004 roku, na drzwi i burty w maju 2004 roku), zostały uzupełnione nadliczbową wersją kamizelek kuloodpornych, zakrywającymi wcięcia na przednich osłonach burtowych dla lepszego zabezpieczenia stojącego strzelca karabinu maszynowego.
- Trzecim wozem był nowy prototyp, wykonany przez 1. OWT, będący rozwinięciem poprzedniej konstrukcji Honkera.
- Czwartym wozem był prototyp o nazwie LOTOS-2, który został wykonany przez 4. OWT z Żurawicy i będący rozwinięciem wcześniejszych konstrukcji prototypowych LOTOS (czyli: Lekko Opancerzony Samochód Osobowo-Terenowy, opracowany kilka lat wcześniej) i Honker Skorpion (wóz patrolowy, który został zaprojektowany przez służby w Iraku i wysłany wraz z II. Zmianą PKW).

W samochodzie Honker z Grudziądza zachowany został układ i sposób mocowania osłon z poprzedniego pakietu modernizacyjnego (osłon bocznych drzwi ze stalowych blach pancernych o grubości 4 mm, przykręcanych od wewnątrz zamiast tapicerki i osłony burt z blachy stalowej o grubości 6 mm w brezentowych pokrowcach z gąbką od wewnątrz, montowane w miejsce oparcí bocznych ławek), modyfikując tylko ich kształt i dodając ochronę dolnej części pojazdu:

- Górny pas blachy przykręcany do bocznych drzwi powiększono, zakrywając nim znaczną część okna, z

pozostawieniem niewielkiego przeziernika zamykanego zasuwą pancerną.

- Segmenty osłon burtowych nieco poszerzono, tak by stykały się ze sobą i słupkami kabłąków, przednie z nich zostały podwyższone i zlikwidowane zostały wcięcie w celu osłony strzelca, a tylne zostały obniżone w celu swobodnego prowadzenia obserwacji terenu i ostrzału przez siedzących żołnierzy.



Ćwiczenia Anakonda 2008

- Do słupka za kabiną kierowcy umocowany został pas blachy stalowej, zakrywający przestrzeń między osłoną drzwi i osłoną burtową.
- Całe dno pojazdu Honker, przednią ściankę przedziału kierowcy i skrzyni pod bocznymi ławkami wyłożone zostało laminatem przeciwodłamkowym typu LIM-3.

Zamiast dotychczasowej podstawy dla karabinu maszynowego umożliwiającej mu ostrzał „przedniej półsfery”, wprowadzana została obrotnica. Wykorzystano w tym celu obrotnicę, której model wcześniej montowano na ciężarówkach Star 266, których większy zapas znajdował się dostępny w wojskowych magazynach. Pewna ilość tych obrotnic trafiła następnie do PKW podczas III. Zmiany i później. Może ona być w bardzo prosty sposób mocowana na stropie dachu samochodu Honker przez przykręcenie śrubami do przedniego i środkowego pałąka. Tu jednak został

pokazany egzemplarz zmodyfikowany – w Grudziądzu wprowadzono, zgodnie z uwagami napływającymi z Iraku:

- Blokadę obrotu co 30 stopni (oryginalnie zablokować obrotnicę można było tylko w jednym położeniu).
- Tarczę pancerną, chroniącą strzelca od jego przodu.
- Regulowany pas, na którym strzelec może siedzieć lub opierać się plecami.
- Obejmę na skrzynkę amunicyjną z taśmą o pojemności 200 sztuk naboii, tak umieszczoną, że zasilanie karabinu maszynowego może się odbywać także z podczepionej do niego skrzynki na 100 sztuk taśmy nabojojowej, jeśli przewiduje się potrzebę szybkiego zdejmowania broni i użycia jej poza pojazdem. Obejmy na zapasowe skrzynki umieszczono po bokach strzelca.

Ponadto zostały wprowadzone następujące usprawnienia:

- nad maską samochodu i do górnej krawędzi tarczy pancernej na obrotnicy umocowano „ślizgacze” ze stalowych prętów, chroniące przed rozciągniętymi w poprzek drogi linami.
- Pod obrotnicą umieszczono podest o regulowanej wysokości, by umożliwić wygodną obsługą broni strzelcom o różnym wzroście.
- Koło zapasowe samochodu zostało umieszczone pod podestem, ponieważ żołnierze skarżyli się na jego dotychczasowe mocowanie do tylnych drzwi.



Platforma BSP Skorpion-3, Wojska Lądowe – Święto Wojska Polskiego 2008 rok

- Na ławce z lewej strony podestu umocowano lodówkę samochodową, zasilaną z dodatkowego gniazdka zapalniczki, a z prawej strony znajdował się pojemnik, który może być wykorzystywany do przewożenia butelek z nabojami.
- W tylnej części pojazdu przewidziano zamontowanie nowej ławki dla dwóch (trzech?) żołnierzy, siedzących plecami do siebie, tak, by mogli swobodnie obserwować teren i strzelać ponad burtami pojazdu (w demonstrowanym prototypie były jeszcze ławki tradycyjnie).
- Między fotelami dowódcy i kierowcy zamontowano uchwyt do wstawienia przenośnej radiostacji, którą obecnie dowódca musi trzymać na kolanach lub przyczepioną do kamizelki.
- Usunięta zbędną na terytorium Iraku nagrzewnicę i plastikową obudowę, które ograniczały swobodę ruchów dowódcy pojazdu.
- Wprowadzono pokrowce na siedzenia.

Opancerzenie i obrotnica ważą łącznie około 280 kg (wobec 172 kg w poprzednim modelu), co nie powinno ograniczać ruchliwość pojazdu przy przewidzianej dla niego 5-osobowej załodze. Cały zestaw może być szybko zamontowany na standardowym samochodzie

w połowym warsztacie.

Natomiast model LOTOS-2 z 4. OWT z Żurawicy to w zasadzie model Skorpion z dodanym do wozu opancerzeniu i kilkoma wprowadzonymi usprawnieniami. Z modyfikacji, wprowadzonym w Skorpionie, zachowano: potężny, przedni zderzak, obejmujący dodatkowo wyciągarkę, z siatkami zabezpieczającymi reflektory i pozostałe światła samochodu. Dodatkowo dodano:



Szkolenie i ćwiczenia EUFRAT V – przed wylotem do Iraku

- Siatkę osłaniającą przednią szybę.
- Szperacz nad stanowiskiem dowódcy.
- Instalację z akumulatorem i alternatorem do zasilania radiostacji.
- Wykładzinę przeciwdłamkową LIM-3 chroniącą dno pojazdu, ale cieńszą: 10 mm zamiast 15 mm.
- Zastosowano stelaż z obrotnicą, przykręcany w miejsce standardowych kabłąków, w nieco zmienionej formie.
- Pokrowce na siedzenia, kierownicę, itd.

Zrezygnowano natomiast z ławek w układzie „plecami do siebie, twarzą do burty”, wydłużania bocznych stopni (ponieważ, zastosowane opancerzenie uniemożliwiało wsiadanie przez burty) i dodatkowych osłon, zabezpieczających przed wybuchami min

wybrane ze względu na konieczność ograniczenia masy pojazdu, znacznie zwiększonej przez zastosowane opancerzenie).

Nowe opancerzenie, chroniące boki pojazdu, składało się z:

- Montaż nowych drzwi bocznych w postaci płyty ze stali pancernej (grubości 6 mm lub nieco większej), z uproszczonym zamkiem i zamontowanymi w miejsce szyb osłonami siatkowymi.
- Stalowych osłon, mocowanych do nadwozia przed i za drzwiami bocznymi (te pierwsze występowały już w Losocie).
- Skośnych płyt stalowych, osłaniających burty do ich obecnej wysokości i równocześnie fragment dna.
- Kompozytowych osłon górnych części burt, mocowanych do stelażu – z przodu wyższych, z tyłu niższych, tak samo jak w wozie z Grudziądza.

Stelaż miał nieco inny kształt niż w wcześniejszym modelu Skorpiona – dostosowany do kształtu bocznych osłon, za to bez zadaszenia tylnej części wozu. Inne zmiany to:

- Wyposażenie obrotnicy w niewielką tarczę pancerną i zwiększenie średnicy jej pierścienia.
- Rezygnacja z mocowanego do obrotnicy składanego siedziska – podczas patroli strzelec karabinu maszynowego stoi, przy dłuższych przejazdach może skorzystać z podnoszonego siedziska, które jest jednak związane z konstrukcją podestu i nie pozwala się obracać.
- Umocowanie na dachy noża do przecinania lin (w tym linek stalowych).
- Umocowanie koła zapasowego do burty wewnątrz pojazdu

(prezentowany wóz w ogóle nie posiadał tylnych drzwi, ale zawsze można było je założyć.

- Umocowanie w tylnej części burt składanych krzesełek dla dwóch żołnierzy (można na nich siedzieć plecami lub bokiem do burty).

Komplet osłon wraz z zastosowanym stelażem i obrotnicą waży aż 445 kg. Trzeba od tego odjąć masę zdemontowanych elementów: pałaków i bocznych ławek, ale i tak sam pojazd jest dużo cięższy niż prototyp pochodzący z Grudziądza.

Na ówczesnych targach Międzynarodowym Salonie Przemysłu Obronnego 2004 w Kielcach pokazano także jeszcze jeden model opancerzonej wersji Honkera (wyróżnioną nagrodą Polskiej Izby Producentów Na Rzecz Obronności) przedstawiła też prywatna firma Bieńkowski Sp. Z.o.o. W tym przypadku zaprezentowano całkowicie odmienne podejście do przedstawionego zagadnienia, próbując zrobić to, co inni uznali wówczas za niemożliwe – przekształcić podstawowy samochód osobowo-terenowy Honker w samochód pancerny z prawdziwego zdarzenia, zapewniając załodze wozu ochronę ze wszystkich możliwych kierunków. Kiedyś podobną próbą w tym kierunku był LOSOT, ale nie posiadał on żadnych pancernych osłon z tyłu. Skorpion natomiast posiadał tylko zabezpieczoną podłogę, w tym pierwsze wozy pochodzące z Grudziądza – posiadały opancerzone tylko burty wozu, a najnowsze konstrukcje pochodzące z Żurawicy oraz Grudziądza – wzmocnione podłogę i burty. Tymczasem Bieńkowski zastosował płyty ze stali pancerniej i szyby z odpowiedniego szkła akrylowego – warstwowego (kułoodporne) które szczelnie otaczały cały pojazd od spodu (dodatkowo zabezpieczono też zbiornik paliwa, który osłonięto płytami pancernymi) oraz z przodu, z jego boków oraz tyłu – w obrębie kabiny kierowcy i tylnych drzwi (także posiadającą szybę kułoodporną) do pełnej wysokości, reszta burt i tylne ścianki do 800 mm od podłogi wozu. Opcjonalnie także przewidziano – w zależności od przyjętych wymagań potencjalnego odbiorcy – użycie płyt

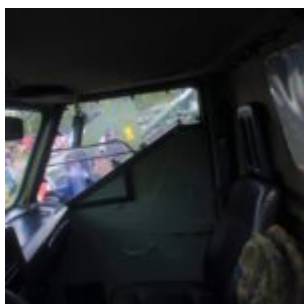
pancernych o różnej grubości, zainstalowanie dodatkowych osłon górnych części burt, obrotnicę i zmieniony układ ławek. W celu maksymalnego zmniejszenia masy osłon wykorzystano do tego celu wysokiej jakości importowaną stal pancerną (wówczas po kompozyty nie sięgano jako wielokrotnie droższe – sam pojazd nie był tego wart). Mimo to jest ona znaczna – dokładnych danych nie poznano do dziś, ale dla minimalnej grubości zastosowanych blach pancernych, czyli 4 mm szacuję ją na blisko dodatkowych 500 kg, w przypadku dodatkowo pogrubienia zastosowanego pancerza z przodu i z boków oraz wprowadzenia opancerzonego stanowiska karabinu maszynowego z obrotnicą – na co najmniej dodatkowe 750 kg. Kluczem do takiego rozwiązania jest zwiększenie nośności pojazdu o 300 kg dzięki wymianie tylnych resorów. Cały przedstawiony zestaw modernizacyjny, złożony z kompletu nowych drzwi, ramy z przednią szybą, stalowych paneli i resorów, może być łatwo transportowany i montowany w polowym warsztacie – pracochłonność tej operacji producent wozu oszacował na 40 roboczogodzin (do zamocowania paneli w nadwoziu trzeba wywiercić otwory i osadzić nitonakrętki).











Honker Skorpion-3

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Wrocław, REKON 2023, Centrum Szkolenia Wojsk Inżynieryjnych i Chemicznych im. gen. Jakuba Jasińskiego

Ale najciekawiej w Kielcach zrobiło się podczas rankiem drugiego dnia MSP0 2004 roku, gdy okazało się, że wszystkie wersje patrolowe samochodów Honker z ekspozycji Wojsk Lądowych zniknęły wraz z całym personelem z Grudziądza i Żurawicy. Nie chodziło tutaj o ukrycie niewygodnej inicjatywy, jak mogło się wówczas wielu wydawać. Wręcz przeciwnie – władze wojskowe po zapoznaniu się ze wszystkimi modelami prototypowymi, nakazano,

aby pracownicy OWT natychmiast wracali do siebie i szykowali się do skonstruowania docelowej wersji pojazdu, łączącego w sobie elementy obu prototypów, ale opartych na konstrukcji z Żurawicy, posiadającego jednak silniejszą osłonę kadłuba wozu, natomiast w Grudziądzu miał zostać przyjęty pomysł montażu obrotnicy od ciężarówki Star 266, co miało pozwolić na zaoszczędzenie czasu i kosztu. Wykonanie poprawionego modelu prototypowego i produkcji dla niego zestawów modernizacyjnych, powierzono pracownikom 4. OWT z Żurawicy.

Nowy model prototypowy powstał jak na polskie warunki w ekspresowym tempie, przeszedł cykl prób w WITIPiS (gdzie zostało sprawdzone m.in.: czy zastosowane opancerzenie nie pogorszyło mobilności i stabilności) i model ten został zatwierdzony do produkcji seryjnej. Model ten został zaprezentowany przedstawicielom mediów na pokazie 24 września 2004 roku w WITU.

W materiałach przygotowanych przez Centrum Informacyjne Ministerstwa Obrony Narodowej podano, że do końca 2004 roku do Iraku trafiło 15 takich kompletnych pojazdów oraz dodatkowo 20 sztuk pakietów modernizacyjnych do przeprowadzenia montażu na miejscu, ale na spotkaniu poinformowano o znaczącym powiększeniu i przyspieszeniu dostaw. Łącznie zmodernizowanych do tego modelu miało zostać według pierwotnych planów 50 egzemplarzy, gdzie 25 wozów miało zostać zmontowanych bezpośrednio w Iraku, natomiast 25 wozów miało zostać zmodernizowanych w Polsce przed wysyłką do Iraku. Ostatecznie łącznie całkowicie nowego modelu powstało 80 egzemplarzy.

Nowa wersja patrolowej wersji opancerzonego samochodu Honker, ostatecznie otrzymał nazwę Skorpion-3 – to dla podkreślenia, że jest to już trzecia konstrukcja tego typu, która została wykonana w Żurawicy. W stosunku do starszego modelu, który został pokazany w Kielcach, zostały w nim wprowadzone następujące zmiany:



Święto Wojska Polskiego, 2015 rok

- Zmniejszono wysokość stelaża, zmniejszając powierzchnię opancerzenia i obniżając położenie obrotnicy, co korzystnie wpłynęło na jego masę i stabilność podczas jazdy.
- Osłony górnych części burt zamiast z kompozytu wykonano z stalowych płyt pancernych o grubości 6 mm (o dużo niższej odporności balistycznej, ale znacznie tańszych w wykonaniu).
- Podwyższono tylną część drzwi w wozie.
- Zastosowano na burtach wydłużone stopnie i poręcze na wysokości stropu dachu wozu, by ułatwić błyskawiczną ewakuację żołnierzy ze strefy ostrzału.
- Zlikwidowano z przodu kadłuba wozu wyciągarke, ponieważ w praktyce do wyciągania samego wozu, jest używany inny pojazd.
- Zostały wprowadzone linki, łączące zderzak i dach pojazdu, przypominające prętowe „ślizgacze” z Grudziądza.
- Rozkładane siedzenia z tyłu zostały zwężone i przedłużone, by można było siedzieć na nich okrakiem – przodem do burty.
- Zastosowano zmodyfikowaną obrotnicę typu KD-150,

pochodzącego od samochodu ciężarowego Star 266, ale posiadającą mniejszą tarczę pancerną, niż ta, która była proponowana przez 1. OWT, dodatkową ramą z bocznymi uchwytami do obracania i „zapleckiem”, zrezygnowano w nowym modelu też z zasilania z dużej skrzynki amunicyjnej do karabinu maszynowego PK w uchwycie tarczy pancernej.

- W miejsce kombinowanego podestu-siedzenia, ma tutaj zostać wprowadzony „grudziądski” podest z regulowaną wysokością. Zrezygnowano jednak z proponowanego przez 1. OWT siodełka-oparcia na pasie (podobnie było w przypadku łódówki).
- Zamiast stosowanej dotychczasowego modelu radiostacji, która była zasilana przez alternator, została wprowadzona całkowicie nowa; model RRC-9500, która była natomiast zasilana z akumulatora.

Łącznie masa samego wozu wzrosła o dodatkowe 350 kg. Jednak wobec zmniejszenia załogi wozu do 5 żołnierzy, nie ograniczyło to w żaden sposób mobilności tego wozu. Zastosowany pancerz pozwala na przyzwoitą ochronę balistyczną przed wystrzelonymi pociskami z karabinka samoczynnego rodziny AK kalibru 7,62 mm oraz odłamkami artyleryjskimi z moździerzy lub lekkiej artylerii, choć wskazane były pewne korekty w konstrukcji wozu – podwyższenie drzwi bocznych wozu, instalowanie opcjonalne dodatkowe osłony na przednie szyby oraz boczne tarcze pancerne dla strzelca karabinu maszynowego PK. Inną rzeczą, jaką się okazało, że obrotnica naprawdę była potrzebna. Fakt, że podstawa do karabinu maszynowego pozwalała na ostrzał przedniej strefy wozu pod kątem nieco mniejszym niż 180 stopni, nie pozwalał na skuteczne prowadzenie ognia, gdy przeciwnik ostrzeliwał wóz z boku czy z tyłu lub kiedy sam wóz mijał napastników. Stad też zapewne brały się pomysły montażu drugiego karabinu maszynowego z tyłu samochodu, który mógł ostrzeliwać tylną półsferę. Pojawiły się też inne głosy, by

wzorem izraelskich lekkich samochodów patrolowych (opancerzonych) instalować w wozach trzy karabiny maszynowe. Jeden z nich standardowo, tak jak w Skorpionie, natomiast dwa miały by się znajdować po bokach kadłuba i miały być one obsługiwane przez siedzących na ławach żołnierzy. Takie rozwiązanie pozwalało na obniżenie burt z boków kadłuba, wykonanie specjalnych wycięć dla karabinów maszynowych, co pozwalało na obniżenie masy oraz tym samym środka ciężkości (brak wysoko ustawionej obrotnicy z przodu wozu). Przy tym mimo obniżenia burt, dodatkowe tarcze pancerne osłaniające strzelców, montowane na bocznych karabinach maszynowych, stanowiły lepszą osłonę dla żołnierzy, a tym samym takie rozwiązanie pozwalało im na szybsze odpowiedzenie ogniem z broni maszynowej, w razie potrzeby nawet osobistej.



Warszawa, 2003 rok – Święto Wojska Polskiego

Oczywiście na koniec można się zapytać, czy takie dostosowanie (opancerzenie) wozów klasy Honker czy samochodów ciężarowych typu Star było dobrym rozwiązaniem? Jak się okazało, broń, którą często dysponowali iraccy rebelianci powodowała, że do zadań patrolowych potrzebne były pojazdy znacznie lepiej opancerzone, jak się następnie okazało, takie wozy jak BRDM-2, a następnie inne kołowe wozy jak Medyczna wersja Rysia, czy następnie Rosomaki (te ostatnie okazały się prawdziwą gwiazdą polskich kontyngentów wojskowych znajdujących się za granicą). Mimo to opancerzone wersje Honkerów w pewnym stopniu wpisały się w historię polskich misji wojskowych, jako naprawdę mocno

doraźne rozwiązanie, powstałe w zaistniałej chwili. Pojazd ma swoje wady, ale nie wynikają one tylko i wyłącznie z samej koncepcji posiadania takiego wozu, ale z przede wszystkim użytej do jego skonstruowania platformy, która nie cieszy się jakimiś szczególnymi względami wśród polskich żołnierzy. Prowadzone ówczesnie studia nad tego typu wozem oraz sformowane w tym celu wyganiania taktyczno-techniczne, spowodowały, że tak naprawdę podstawowym wozem patrolowym w Wojsku Polskim został zakupiony w dużej ilości amerykański HMMWV, który posiada nieco większe możliwości dostosowania go do warunków panujących w Iraku, czy następnie Afganistanie, chociaż jak się okazało i te rozwiązania były mało satysfakcjonujące. Dlatego trudno jednoznacznie ocenić Skorpiona – była to po prostu sytuacyjna prowizorka, ponieważ oddziały Polskie działające w Iraku, a potem Afganistanie nie okazały się początkowo odpowiednio przygotowane.

Na koniec może jeszcze jedna refleksja. Tutaj wielokrotnie podkreślano, że wprowadzone modyfikacje sprzętu wojskowego powstają na bieżąco w oparciu o uwagi zgłaszanej przez jego użytkowników w Iraku, zbierane i przekazywane przez dowódców oraz wnioski z przeprowadzonych tam inspekcji. Są to więc wnioski ludzi najlepiej zorientowanych w bieżących problemach, ale równocześnie mogą one być wycinkowe i subiektywne. Trudno tak naprawdę, czy do ich weryfikacji stosowane są metody naukowe, a więc mocno drobiazgowe prowadzenie i analizowanie odpowiednik statystyk z Iraku, a następnie Afganistanu, obejmujących okoliczności, przebieg i skutki przeprowadzanych przez siły przeciwnika ataków. Tylko w taki sposób tak naprawdę można określić co jest potrzebne tam polskim żołnierzom. Jak bardzo analizujemy takie statystyki prowadzone przez oddziały sojusznicze?

Użytkownicy wozów Honker Skorpion-3

Kołowe pojazdy patrolowe Honker Skorpion-3 powstały w liczbie 80 egzemplarzy, były wykorzystywane przez polskie pododdziały,

podlegające pod PKW Irak. Poza tym, we wrześniu 2006 roku kilkanaście z tych wozów zostały przekazane sojusznicznym oddziałom strony irackiej (były to pojazdy nieuzbrojone). Same pojazdy były też w znacznym stopniu wyeksploatowane (przez trudne warunki pogodowe i geograficzne Iraku), wobec czego przed przekazaniem stronie irackiej, zostały one wyremontowane przez pluton remontowy MND CS. Samochody te trafiły na wyposażenie jednostek irackiej żandarmerii.



Podstawowe dane taktyczno-techniczne

- Państwo – III Rzeczpospolita Polska
- Typ pojazdu – lekko opancerzony pojazd patrolowy
- Trakcja pojazdu – kołowa, napęd 4 x 4
- Załoga wozu – kierowca wozu, dowódca wozu, strzelec karabinu maszynowego, dwóch żołnierzy patrolowców
- Prototypy wozu – lata 2003-2004
- Produkcja wozu – 2004-2006
- Pojemność zbiorników paliwa – 2 x 55 litrów
- Masa maksymalna wozu – 2600 kg

- Pancerz – płyty stalowe, podłoga wyłożona tkaniną balistyczną (przeciwodłamkową) typu LIM-3
- Uzbrojenie wozu – karabin maszynowy PK/PKM
- Wyposażenie dodatkowe – radiostacja typu RRC-9500
- Użytkownicy wozów – Wojsko polskie, Żandarmeria Iracka

Bardzo ciekawy opis daje mój kolega, którego tu przedstawię jako Polskiego Zwiadowcy, który przed laty służył na tym wozie:



EUFRAT X

- Pojazd bardzo wywrotny na zakrętach, ponieważ środek ciężkości ułożony jest za wysoko.
- Zdarzył się przypadek położenia podczas skrętu wozu na boku, odleciała wówczas cała obrotnica, która niemal zabiła gunnera, który zdążył się na szczęście schować w wozie.
- Pojazd bardzo awaryjny – jedną z rzeczy do kompletu wozu jest zestaw wanienek, ponieważ z pojazdów zawsze lubi mocno ciec z wszelkich płynów. Spasowanie części jest tak dobrze, że drzwi posiadają widoczne szpary.
- Drzwi od wozu można zamknąć tylko mocnym trzaskiem (co dyskwalifikuje sam wóz jako pojazd patrolowy)

- Natomiast otwiera się je pociągając za drut, ponieważ nie posiadają one klamek.
- Silnik z powodu masy wozu lubi się na średnich i dłuższych trasach przegrzewać.
- Żadnych udogodnień dla gunnera, który pod stopami ma jedynie podest.
- Straszna wojenna prowizorka. Nic więcej.
- Jedyny plus to faktycznie obrotnica, której nie będą jak na razie posiadać dostarczane dla patrołowców pojazdy Żmija.

Bibliografia

1. Stefan Fuglewicz, Save A Gunner, Nowa Technika Wojskowa 05/2004, Magnum-X, Warszawa
2. Stefan Fuglewicz, Pancerze dla Iraku, Nowa Technika Wojskowa 09/2004, Magnum-X, Warszawa
3. Stefan Fuglewicz, O Iraku w Kielcach, Nowa Technika Wojskowa 10/2004, Magnum-X, Warszawa
4. Adam Kalicki, Irackie Dzikie i Skorpiony, „Raport WT0” Nr. 12/2006, Agencja Lotnicza Altair, Warszawa
5. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Skorpion-3>