



Dingo reálně

Text: Martin KOLLER
Foto: autor, MPI a KMW

Na lehká kolová obrněná vozidla Dingo naší armády se v průběhu minulého roku snesla výrazná mediální kritika. Ve většině případů vycházela z neodborných, neúplných nebo zkreslených informací.

Jako každý druh a typ vojenské techniky mají i lehká kolová obrněná vozidla různé specifické vlastnosti. Vycházejí především z úkolů, které vozidla plní. Dále se jedná o technologické provedení ve vztahu k úkolům. V reálné praxi potvrzené tisíciletým vývojem se prokázalo, že neexistuje zcela ideální nebo absolutní zbraň či vojenská technika. Akvizice vojenské techniky je vždy složitým

a odpovědným úkolem a rovněž kompromisem mezi možnostmi a požadavky.

Oba tyto zásadní faktory se mohou v čase měnit různou rychlostí. Problematika tzv. lehkých kolových obrněných vozidel je čerstvá a v několika zemích jsou realizovány rozsáhlé vývojové programy, např. americké MRAP a JLTV. Stále probíhá hledání vozidla, které by se v maximální míře přibližovalo ideálu z hlediska požadavků vojáků na bojišti, ale také akvizičních a provozních nákladů. Uvedené americké programy byly za dobu nemnoha let svojí existence několikrát zásadně přepracovány z hlediska jak zadání, tak výsledných produktů.

V oboru vojenské techniky probíhá letitý konflikt mezi ničivými prostředky a ochranou proti nim. Typickým příkladem je souboj děla a pancíře ve válečných lodstvech 19. a 20. století. Poté, co byly na vodu spuštěny první

obrněné lodě, narůstala ráže a délka hlavní děla s cílem prorazit pancéřování a jako odpověď zase rostla jeho tloušťka. Tento závod pokračoval po dobu téměř sta let. Zvyšovala se hmotnost lodí a s ní také rozměry v souladu s fyzikálními zákony. V období

druhé světové války už měly bitevní lodě hlavní pancéřování jen v pásech na bocích, protože větší hmotnost by neunesly. Obdobný trend se vyskytuje u tanků. Vždy se ukázalo, že i nejsilnější pancíř lze nějakým způsobem prorazit. Současný vývoj z hlediska ochrany kolových obrněných vozidel je jen jednou z forem pokračování uvedeného vývoje. Základní faktory bojeschopnosti obrněné techniky jsou palebná síla, pohyblivost a pancéřová ochrana. Různé konstrukční školy preferují některý z nich. Vždy se však jedná o určitý kompromis teoretických předpokladů, požadavků a praktických zkušeností.

Za hlavní problém vozidel Dingo byla v médiích označena provozní spolehlivost. Informace o problémech s pohonnou soustavou a podvozky vozidel údajně pocházely od příslušníků AČR působících v Afghánistánu. Důležitým faktorem, který zajímá jak vojáky, tak veřejnost, je odolnost vůči různým zbraňům a dalším bojovým prostředkům protivníka. V rámci podpory mise Bundeswehru konsorcium KMW (Krauss Maffei Wegman), výrobce vozidel Dingo, udržuje na základně Bundeswehru v Afghánistánu stále servisní techniky, kteří odstraňují možné provozní závady

a poškození v boji. Specializovaného technika od KMW delegovala na svoje náklady do Afghánistánu také firma MPI Trading, která realizuje dovoz vozidel Dingo v souladu se zákonem č. 38/94 Sb., o zahraničním obchodu s vojenským materiálem.

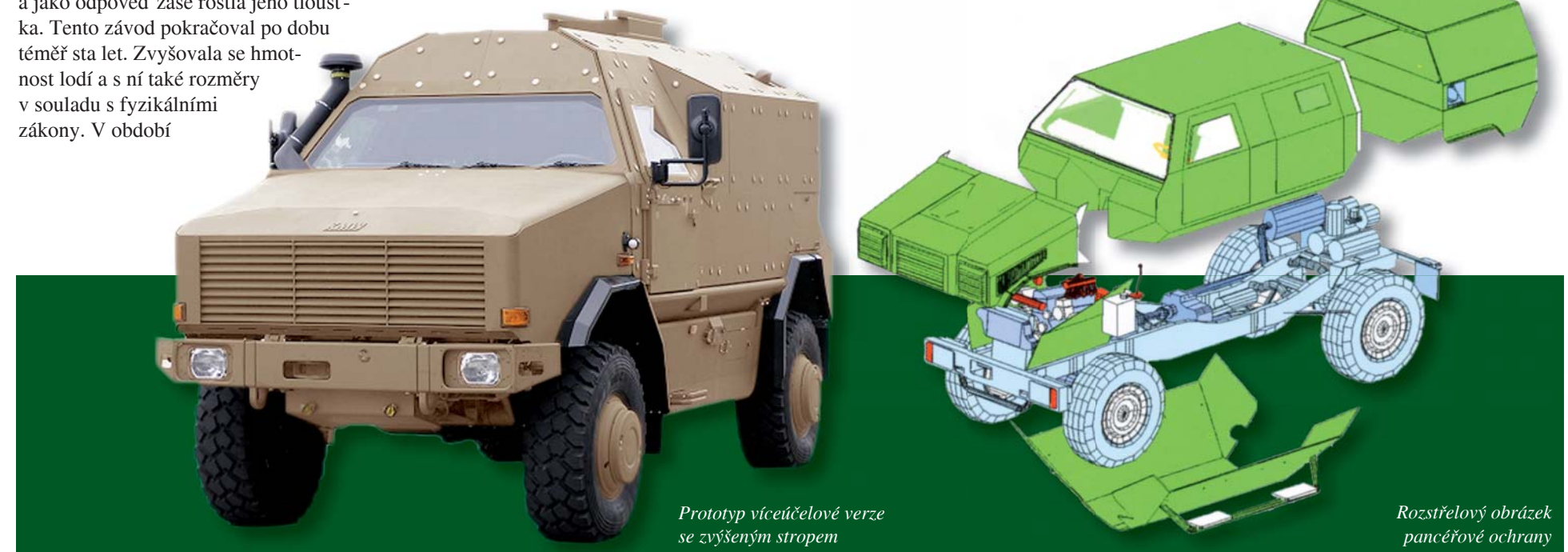
Odborné hodnocení

K tématu „vozidla Dingo pro AČR“ se začátkem loňského listopadu konala v Praze tisková konference. Za KMW se jí zúčastnil Max Gschwendtner. Společnost MPI Trading reprezentoval jednatel Karel Jordák. Ten uvedl, že cena vozidel a provize dodavatele odpovídá zvyklostem, přičemž je třeba do ní zahrnout daň z přidané hodnoty ve výši 19 procent. Dále je třeba zahrnout ceny provozních souprav, náhradních dílů a přístrojového vybavení.

Pravděpodobně nejrozsáhlejší a také nejzajímavější informace poskytl médiím brigádní generál Miroslav Bálint, který po odborné stránce zastupoval AČR. Jeho fundovaný výklad opírající se o poznatky z mise potvrdil fakt, že každý produkt zavedený do výzbroje armády představuje kompromisní řešení. Z hlediska kolových obrněných vozidel se jedná především o poměr ochrany a mobility. Ochrana je zajišťována pancéřováním, jehož účinnost

při použití standardních materiálů roste s tloušťkou. V závislosti na ní však roste i hmotnost, což omezuje pohyblivost vozidla, zvyšuje nároky na výkon motoru, dostatečnou odolnost podvozku, účinnost brzd a zvyšuje spotřebu paliva. Vzhledem k platnosti fyzikálních zákonů je silněji pancéřované vozidlo stále těžší a také větší, takže tvoří rozměrnější cíl. Vzhledem k relativně malé styčné ploše pneumatik se zemí může mít silně pancéřované kolové vozidlo vyšší měrný tlak na půdu než podstatně těžší tank. Následkem toho klesá zásadním způsobem jeho průchodivost v terénu. Navíc ani sebesilnější pancéřování nemůže zajistit v každé situaci absolutní ochranu vůči všem druhům a typům útočných prostředků za všech okolností. Přitom také mobilita či pohyblivost je nepřímým faktorem ochrany, protože rychle se pohybující vozidlo tvoří obtížněji zasažitelný cíl.

Primárním úkolem vozidel Dingo je chráněná přeprava osob. Plní tedy především úkol obrněného transportéru jak pro vojáky, tak další osoby, které je třeba přemísťovat v prostorech ohrožených činností protivníka. Dingo není bojové vozidlo pěchoty určené k vedení ofenzivního boje. Touto činností se v současné době zabývají osádky



Prototyp víceúčelové verze se zvýšeným stropem

Rozstřelový obrázek pancéřové ochrany



Rakouské Dingo 2

menších vozidel, a to obrněné verze terénních automobilů Hummer a nově zavedeného typu MLV firmy Iveco. Rozdělení úkolů je dáno taktikou přesunů a organizací konvoje a jeho ochrany. Dinga byla vybrána proto, že představovala nejlepší dosažitelný kompromis z hlediska úkolu, který mají plnit. Důležitým faktorem se stala také schopnost výrobce dodat vozidla v co nejkratším termínu. Důvodem bylo rostoucí ohrožení našich vojáků v Afghánistánu po redislukaci základny do Lógaru.

Generál Bálint nepopřel informace o dílčích technických problémech, ale uvedl je na pravou míru. Provozní nedostatky byly dány tendencí k urychlenému nasazení vozidel Dingo. Celá akvizice vycházela z reality urgentní potřeby, akcentované ohrožením zdraví a životů našich vojáků. Urgentní potřebu či urgentní operační potřebu užívá jako právní, odborně podložený základ urychlené akvizice vojenského materiálu řada států NATO. Například ve Velké Británii je kodifikována v zákonné formě. V naší republice je užívána pružná forma, vyplývající z reálné potřeby armády na základě vývoje na bojišti nebo v místě nasazení. Vedlejším efektem uvedeného řešení akvizice vozidel Dingo a jejich zavedení do výzbroje se stalo zkrácení výcviku armádních specialistů, kteří se starají o údržbu v průběhu mise.

Zástupce německé strany zdůraznil, že na vozidlech Dingo byly provedeny úpravy na základě požadavků české strany. Jednalo se především o změnu umístění sedaček. V německé verzi jsou dvě vpředu pro řidiče a velitele. Za nimi následují příčně k ose vozidla dvě trojice proti sobě. Střelec ze zbraně lafetované v stropním poklopu musí při střelbě stát na prostřední sedačce vzadu, což jej zbytečně vysouvá ven a zároveň je jeho postoj nestabilní. Pro českou armádu zůstávají sedačky velitele a řidiče beze změn, ale další sedačky jsou situovány tak,



Detail přední stěny kabiny



Dingo 2 Bundeswehru

že střelec z lafetované zbraně stojí na podlaze. Závěrem byly probírány možnosti akvizice dalších vozidel Dingo a verzí jejich výzbroje. Tu by mohly tvořit nové, dálkově ovládané zbraňové základny konsorcia KMW.

Dingo ve faktech

Německá armáda dlouhodobě preferovala ve své výzbroji pásová obrněná vozidla. Důvodem byl především profil evropského terénu. Z kolových typů se objevil v omezené míře průzkumný Luchs 8 × 8

a obrněný transportér Fuchs 6 × 6. Ten však nakonec slouží v různých specializovaných verzích. Situace se změnila až koncem devadesátých let minulého století. Bundeswehr se začal podílet na misích v zahraničí. V jejich rámci výrazně vzrostl akcent na proběh obrněné techniky při hlídkování v terénu. Pásová vozidla se ukázala jako výrazně méně ekonomická ve srovnání s kolovými. Konsorcium Krauss Maffei Wegman proto zahájilo vývoj hned několika typů kolových obrněných vozidel 4 × 4. V r. 1998 se na počítačích konstrukčního

Afakta

Takticko-technická data Dingo 2

- Osádka: 2 + 4 nebo 2 + 6
- Délka: 6,080 m
- Šířka: 2,390 m
- Výška stropu: 2,550 m
- Hmotnost: 11 t
- Max. rychlost: 100 km/h
- Dojezd: 1000 km
- Výkon motoru: 163 kW
- Výzbroj: kulomet MG3 nebo granátomet HK GMG
- Odolnost: STANAG 2+

týmu začalo rodit tzv. plně chráněné transportní vozidlo ATF – Allschutz-Transport-Fahrzeug. V reklamních materiálech je používána také anglická verze All Protected Vehicle. Základní požadavky ze strany Bundeswehru byly odolnost vůči střelám ráže až 7,62 mm, odolnost vůči střepinám dělostřelecké munice a ženiijním minám, ochrana osádky proti účinkům zbraní hromadného ničení, vysoká rychlost na komunikaci, vysoká průchodivost v terénu, schopnost transportu letouny C-130 Hercules a C-160 Transal, nízká akviziční cena,

nízké operační náklady a možnost oprav kdekoli ve světě. Pro urychlení vývoje a pravděpodobně i z důvodu zjednodušení servisu byl podvozek převzat ze známého terénního nákladního automobilu Mercedes Unimog. Na základě úspěšného ukončení vývoje a vojenských zkoušek bylo pro misi KFOR objednáno 56 a následně 91 vozidlo. Dostala bojové jméno Dingo. Zkušenosti z nasazení na Balkáně ovlivnily vývoj modernizované prodloužené verze na podvozku Unimog 5000L, která dostala bojové jméno Dingo 2. Vozidla se kromě délky na první pohled odlišují maskou chladiče, kde mřížka je u verze 1 rozdělena uprostřed plnou plochou, zatímco u verze 2 je průběžná. Dingo 2 má navíc větší vzdálenost mezi dveřmi na bocích, která odpovídá téměř šířce dveří. V minulém roce byl prakticky ukončen vývoj dalších dvou verzí vozidla Dingo 2, a to nákladní v provedení valník a víceúčelové se zvětšenou pancéřovanou karoserií za prostorem řidiče a střelce, která pokrývá vozidlo až na zád. Vstupní dveře jsou v tomto případě na svislé zadní stěně a na bočních nejsou okna. Nepancéřovaný nákladní prostor chybí a některé agregáty jsou umístěny vně na zadní stěně pancéřové karoserie. Předpokládá se využití ve formě verze sanitní, velitelské a průzkumné. Celkově konsorcium KMW nabízí devět verzí vozidla Dingo. Do současné doby byly nebo jsou realizovány dodávky vozidel Dingo 2 následujícím uživatelům. Německo 383, Rakousko 35, Belgie 286, Lucembursko 48. Pro českou armádu bylo poslední vozidlo z 21 prozatím objednaných dodáno k 5. 12. 2008.



Dálkové ovládání zbraňové základny rakouského Dinga 2 zvenku a zevnitř (snímek vpravo)

