

ВОЈНИЧКИ ТАКСИ

До сада је произведено око 1.800 возила, а требало би још 518 до краја 2008. године. Ако се посматрају те бројке онда се *страјкер* свакако може сматрати успехом, али је питање да ли је по својим одликама и искуствима на терену заслужио такве похвале?

Страјкер је назив за породицу оклопних возила, точкаша 8x8, које производи корпорација „General Dynamics“. Названи су по двојници америчких војника који су посмртно одликовани Конгресном медаљом части. То су били Стјуарт Страјкер, одликован за испољену храброст на бојном пољу за време Другог светског рата, и Роберт Страјкер, одликован за храброст током рата у Вијетнаму.

Иначе, идеју за то возило дао је генерал Ерик Шинсеки, бивши начелник Генералштаба копнене војске САД (први на тој дужности азијског порекла), који је 1999. године изјавио: „Војска ће се оспособити за развој снага у облику бригадних борбених тимова, било где у свету, деведесет шест сати након узлетања (транспортних авиона који превозе *страјкере*), ради извођења ратних операција, давања подршке и одржавања стабилности“. Према непотврђеним подацима, на његову замисао снажно је утицало брзо премештање руских јединица на точкашима БТР из БиХ на приштински аеродром Слатина јуна 1999, када су Руси фактички „добили трку“ и преузели контролу над аеродромом пре трупа НАТОа.

Војска САД дефинише задатак *страјкера* на следећи начин: „Ова возила испуњавају тренутни захтев у текућем процесу трансформације копнене војске ради омогућавања стратешког (путем теретних авиона С-17 и С-5) и оперативног (авионима С-130) развоја бригаде способне за брз покрет било где у свету у формацији спремној за борбена дејства. Оклопно возило на точковима пројектовано је да омогући бригадним борбеним тимовима *страјкера* лакши маневар у урбаној средини, док на отвореном терену пружају заштиту пешадији. Ова возила имају јединствену улогу у армији САД, јер не спадају ни у тешка нити лака оклопна возила, већ су покушај да се створе јединице опремљене возилима која ће пешадију брзо довести до бојног поља и у релативној сигурности“.



Генерал Соријано, највиши официр копнене војске САД, који је пореклом са Филипина изјавио је да *страјкер* није пројектован за борбу против других возила, већ само да војнике превезе до бојног поља, одакле би на прву линију фронта стигли пешке. Према томе, по америчким аналитичарима, права дефиниција *страјкера* би била „лако оклопљени аутобус или такси који превози војнике“.

■ ЛАКО ОКЛОПЉЕНИ АУТОБУС

Страјкер има дужину 6,95 м, ширину 2,72 м, висину 2,64 м, масу од 18,12 тона, погонску групу од 350 КС и достиже максималну брзину од 100 км на сат и радијус дејства од 502 км. Израђује се у две главне варијанте: возило за превоз пешадије (*Infantry Carrier Vehicle – ICV*), и покретни артиљеријски систем (*Mobile Gun System*), са топом М68А1Е4, калибра 105 милиметара. Прва варијанта има двочлану посаду, а превози одељење од девет војника. Варијанта са топом је нешто тежа и њена маса је 20,65 тона, а топ којим је опремљена је исти као на првој варијанти тенка М1 абрамс. У блиској будућности планира се још неколико варијанти тог возила – извиђачка, командна, минобацачка са бацачем 120 мм, инжењеријска, санитарска, ПП са вођеним ПП ракетама ТОВ, а и АБХ. Захваљујући модуларном дизајну све варијанте имају мноштво заједничких компоненти као што су мотор, трансмисиони механизам, хидраулика, точкови, гуме и диференцијал. Командна верзија М1130 и санитарска М1133 разликују се од осталих по томе што имају клима уређај.

То возило је опремљено аутоматским противпожарним уређајем, који има сензоре у одељењу за мотор и посаду. У случају пожара, активира се боца са противпожарном смешом, најближа ватри, а ако се не активира аутоматски, то може учинити возач. Централни систем за контролу притиска у гумама омогућава да возач подеси притисак у гумама на једну од четири опције, у зависности од одлика терена по ком се возило креће. То су: асфалтна подлога, снег и блато, вођња ван путева и вођња за случај хитности. Потоња се користи само када су сва четири предња точка уништена. Тада *страјкер* може прећи само још неколико километара, јер ће се преостале гуме упалити. Свака опција има ограничење брзине, и ако се она прекорачи, компјутер сигнализира упозорењем.



ПРОБЛЕМИ

У чланку Асошијетед преса (*Associated Press*), објављеном половином маја ове године, новинари Рид и Флехерти описују проблеме са којима су се суочили припадници 2. пешадијске дивизије који су у оквиру батаљона од 700 војника и 100 возила *страјкер* упућени марта 2007. у немирну провинцију Дијала, као појачање тамошњој пешадијској бригади, са задатком да успоставе ред. По доласку у град Бакуба, наређено им је да се, ради демонстрације силе, провозају улицама како би застрашили устанике и охрабрили мирне грађане. Међутим, колона возила се врло брзо нашла под ударом ватре из РПГ-а и аутоматског оружја. Неколико војника је рањено, а један *страјкер* је изгорео.

Шестог маја 2007, експлозија импровизоване мине потпуно је уништила једно возило и у њему је погинуло шест војника и један новинар. Неколико дана после тог напада, нова експлозија је оштетила два *страјкера*, убила једног војника, а другог тешко ранила. Мада се истиче да су сада ИЕД толико моћне да су у стању да тешко оштете и тенк абрамс, критичари концепта *страјкер* понављају свој став да је то возило погодно само за мировне операције, а не за тзв. асиметрични рат, у коме слабији противник једноставним и јефтиним убојним средствима искоришћава слабости надмоћнијег непријатеља.

Војска и Марински корпус већ траже усвајање новог типа возила названог MRAPS (*Mine Resistant Ambush Protected vehicles*), односно возила отпорног на заседу минско-експлозивним средствима. Доњи део каросерије тог возила је у облику латиничног слова V, чиме се талас експлозије усмерава бочно, а не управно на доњу страну возила.

Захваљујући компјутеру, свако возило може пратити друге *страјкере*, а и откривеног непријатеља. Са спољне стране возила монтирана је ИЦ камера, па командир види оно што и возач. Резервоари за гориво смештени су са спољашње стране возила како би при пожару или експлозији била умањена опасност за посаду и војнике. У случају потребе они се могу одбацити. Посебно је занимљиво да *страјкер* није амфибијско возило, и то свакако представља минус. Међутим, погонска група је херметички затворена, што омогућује дубок газ до нивоа горње ивице точкава.

АВИО-ТРАНСПОРТ

Димензије возила намећу посебне проблеме при укрцавању у транспортне авионе – С-17 *Globemaster* (којих има 64 у саставу ваздухопловства САД) и С-130 *Hercules* (којих има 510). Наиме, да би *страјкер* могао да се увезе у њих најпре морају да уклоне решеткасти оклоп, а потом и кутије за муницију које су на каросерији. Такође, мора се расклопити купола са даљинским управљањем. Варијанта возила са топом од 105 мм превозилази у маси дозвољено оптерећење *херкулеса* за неких 500 килограма. Према америчким изворима, једино је варијанта С-130Ј, са појачаним моторима, успела да узлети носећи *страјкер* у трупу (постоји само педесетак *херкулеса* те варијанте у арсеналу Транспортне команде ваздухопловства САД). Посебно питање је може ли се уопште узлетати са аеродрома који је, на пример, смештен у разређеном ваздуху Авганистана.

Како једна *страјкер* бригада има 308 возила, била би потребна безмало цела флота С-130 да превезе потребан број возила „било где у свету за 96 часова“. Стога критичари постављају питање: зашто је планирано стварање шест бригада *страјкера*, ако ваздухопловство може у кризној ситуацији да превезе само једну?

Наоружање пешадијског возила обично чине тешки митраљез М2 калибра 12,7 мм и аутоматски бацач граната Мк19 у куполи са даљинским управљањем.

■ ВИСОКА ЦЕНА

Концепт *страјкера* није наишао на универзално одобравање у америчким војним круговима из неколико разлога. Најпре, због високе цене која, по критичарима, за *ICV* варијанту износи четири милиона долара по возилу, а за топовску пет милиона. Такође, оспоравана је потреба за развојем новог возила јер је војска већ имала на располагању проверени оклопни транспортер М113 *гевин* који у варијанти А3 има побољшану погонску групу са турбодизел мотором од 275 КС, хидрауличне кочнице и неутрални ход (при коме се једна гусеница окреће унапред, а друга уназад, што му омогућава окретање у месту). Резервоари за гориво премештени су на спољну страну задњег дела возила, чиме је увећан унутрашњи простор, а смањена опасност од пожара.

Транспортер М113 има каросерију од алуминијума, али му додатне оклопне плоче побољшавају заштиту од зрна калибра 14,5 милиметара. За разлику од *страјкера*, *гевин* има амфибијске способности, може се избацити падобраном из авиона. Осим тога, војска је у свом арсеналу већ имала 13.000 *гевина*, од којих је 4.000 било у варијанти А3. Сваки од њих је за 400.000 долара по возилу могао да буде опремљен дигиталним средствима везе, чиме би била анулирана још једна од предности *страјкера*. Сем тога, гусеничари су увек у предности над точкашима због боље проходности ван путева и лакшег савлађивања препрека и барикада на путу.

Заговорници *страјкера* су, ипак, однели победу, те је након врло кратког развојног периода од неке две године (уместо уобичајеног који износи осам до десет година), прва моторизована бригада опремљена тим возилима упућена у Ирак, октобра 2003. године.

Недуго након тога, са терена су почели да пристижу извештаји који су истицали мане *страјкера*. Прва и најважнија односила се на оклоп, који не може да издржи погодак ракете из бацача РПГ. Додуше, он и јесте пројектован да заштити само од зрна до калибра 14,5 мм. Међутим, РПГ је главна претња у Ираку, па је ради заштите од њега усвојен тзв. решеткасти оклоп (*slat armor*), који обавија возило спреда, позади и са стране, штитећи га од ракета из РПГ, које се активирају на шипкама оклопа, тако да кумулативни млаз не досеже до тела возила. Међутим, оклоп, који популарно зову *птичји кавез*, променио је центар тежишта ионако високог возила, а то је условило често превртање *страјкера* (у пет случајева са смртним исходом), поготово што возачи пре одласка у Ирак нису били увежбани за вожњу возила са додатним оклопом.

■ МАНЕ

Повећана маса утицала је на настанак проблема са системом аутоматског подешавања притиска у гумама (што захтева редовну проверу притиска три пута дневно). Осим тога, у јединици величине бригаде, дневно се промени у просеку девет до једна-

МИМОИЛАЗЕЊЕ НА ПУТУ

На путу се не могу мимоићи два *страјкера*, већ једно возило мора да скрене са коловоза, при чему се дешавало да се заглави у песку или блату. У том случају не може га извући други *страјкер*, јер је тежина возила превелика за моторну сајлу на њему, већ се мора изнаћи неки други начин. Ово намеће посебне проблеме штапском особљу, пошто се при планирању извођења борбених задатака морају одредити правци наступања на којима ће та могућност бити сведена на минимум.



Возила после експлозије мина од 500 фунти, која су експлодирала поред пута

наест гума и других компоненти точкава. Током кишне сезоне, блато уз тешки оклоп додатно оптерећује мотор, диференцијал и трансмисиону осовину, који нису пројектовани да носе толику тежину, те долази до кварова. Ширина возила повећана је за 90 цм и то знатно отежава маневрисање у уским градским улицама.

Утврђено је да се у водени ток мора ући малом брзином, јер се у противном талас који запљусне возило прелије преко предњег дела *страјкера* и угаси мотор. У условима екстремно високих температура у Ираку, компјутерске компоненте се прегревају и отказују, јер возила немају клима уређаје. До децембра 2004. године, средства за уградњу клима уређаја још нису била обезбеђена.

Главно оружје, аутоматски бацач граната Мк19, који кошта 157.000 долара, исказао се непрецизним при ватреном дејству у



Јуна 2005. године поднета је прва тужба против General Motors и General Dynamics, произвођача *страјкера*. Војник Генаро Хезус Дијаз је пред судом у Сијетлу тужио наведене корпорације због повреда задобијених 27. јула 2002. током вожње једног *страјкера* на полигону Јакима. Опитним вожњама су руководили представници корпорација, али су им били потребни војни возачи. Дијаз тврди да је упозорио представнике да се сигурносни појас не закључава како је предвиђено, али му је, и поред тога, наређено да вози уз оштар нагиб са затвореним поклопцем. *Страјкер* је пао низ стрмину са висине од три до четири метра и ударио у земљу предњим делом. Сигурносни појас се покидао и војник Дијаз је главом и грудним кошом ударио у инструменталну таблу, услед чега је задобио хернију (пролапс) вратних пршљенова кичменог стуба, тако да и дан-данас тешко хода, а због инвалидитета је отпуштен из војске.

на до калибра 14,5 мм, много је тањи у пределу лежишта точкова па издржава само поготке зрна калибра 7,62 мм. Унутрашњост возила је скучена и војници не могу да досегну чутурицу или резервне оквире за оружје.

Поред РПГ, највећа претња возилима коалиционих снага у Ираку су импровизирана експлозивна средства (мине) смештена поред пута, која се активирају даљинским управљањем. Уздигнута каросерија *страјкера* требало би да умањи ефекат експлозије како ових, тако и нагазних мина, у односу на гусеничаре. И заиста, руске анализе рата у Ираку указују на супериорност *страјкера* у том аспекту у односу на гусеничар BOV M2 Bredli.

Посебне проблеме, због димензија тих возила, представља њихов транспорт авионом.

■ ПРЕДНОСТИ

Заговорници *страјкера* негирају наводе критичара следећим аргументима: возило је врло брзо, чак до 100 км на сат, и врло тихо, много тише од М2 *бредлија* и М113 *тевина*. Војнике, током борбе у урбаној средини, доведе до пред саму зграду у којој је непријатељ, пре него што он схвати да је акција у току. Ефикасност решеткастог оклопа није у томе да омогући 100 одсто заштиту од РПГ, већ да минимизује ефекат ракете на оклоп самог возила. Купола са даљинским управљањем нема жирокопски стабилизатор па се и не може очекивати да ватра у покрету буде прецизна. Њена основна намена је дејство по циљевима из стационарног положаја без директног излагања нишаније непријатељској ватри. Ако се укаже потреба, може се уградити и стабилизатор. Уређај за зумирање јесте спојен само са дневним, оптичким, а не и са ноћним нишаном, али ће се и то исправити код следећих возила.

Транспорт авионом уопште није потребан у Ираку, јер се покрет јединице много брже оствари самим возилима по добрим ирачким друмовима. Припрема за укрцавање у авионе, демонтирање оклопа и куполе, прање возила (прљава возила се не смеју укрцати), те провера заптивености мотора (забрањен је транспорт возила којима цури уље) и нивоа горива у резервоарима *страјкера*, све заједно захтевало би превише времена. А како аеродроми у Ираку и Авганистану могу да приме С-17, то се додатни оклоп не мора уклонити пре укрцавања.

Цена возила не износи четири милиона долара, већ око милион и по (прва цифра не укључује само производну цену, већ и све трошкове, дакле и развојни пројекат). Руски извори наводе да је цена основног модела *страјкера* нешто виша од два милиона долара.

До сада је произведено око 1.800 *страјкера*, а „General Dynamics“ је објавио да је војска САД, планом за фискалну 2006. годину, наручила још 518 возила, с тим да је планирано да испорука буде завршена до октобра 2008. Са аспекта броја произведених возила, *страјкер* се свакако може сматрати успехом. ■

Др Александар МУТАВЦИЋ



којим су пролазили „страјкери“ брзином од 60 км на час

покрету, а требало је променити и ласерски обележивач, сензор и механизам за зумирање циља. Екран дисплеја је монохроматски, што отежава нпр. потрагу за возилом одређене боје. Камера система за даљинско управљање има уско видно поље и споро бочно померање. Потребно јој је 60 секунди за 360 степени, па противник може да испали неколико ракета из РПГ пре него што камера уочи првог устаника.

Страјкер нема пушкарнице на боковима, те пешадија не може дејствовати из возила. Постоје само две пушкарнице и то на задњим, улазним вратима. Од четири осовине на возилу, само две су опремљене точковима који функционишу и када су гуме празне (услед погодака из ватреног оружја). Командир возила мора да се изложи непријатељској ватри како би напунио основно оружје или уклонио застој. Иако начелно оклоп задржава зр-