

Problemy z silnikiem do Armaty

#Przemysł zbrojeniowy 1 grudnia 2019

Z nieoficjalnych informacji z rosyjskiego Internetu wynika, że dyrektor generalny Uralwagonzawod - właściciela CzTZ (Czelabiński Traktornyj Zawod), Aleksandr Potapow odwiedził Czelabińsk i spotkał się z gubernatorem, by omówić problemy zakładów. Tematem było zadłużenie przedsiębiorstwa, którego upadłości domaga się już 22 wierzycieli, oraz kłopoty produkcyjne. Okazało się bowiem, że CzTZ nie wywiązały się z zadania opracowania silnika do nowego rosyjskiego czołgu T-14 Armata. I to mimo wykorzystania znacznych środków z budżetu federalnego przeznaczonych na ten cel ([Lufowy ppk dla Armaty coraz bliżej, 2019-11-25](#)).



Wizja wysokoprężnego silnika chłodzonego cieczą 12TW373 o mocy 2000 KM, który docelowo ma napędzać czołg T-14 Armata / Ilustracja: CzTZ

Kontrakt na zaprojektowanie rodziny silników wysokoprężnych chłodzonych cieczą CzTZ uzyskał w kwietniu 2008. Początkowo miały to być silniki do traktorów o mocy do 700 KM. Na prace badawczo-rozwojowe do 2012 przeznaczono 500 mln rubli. Umowa przewidywała nie tylko opracowanie silników, ale także stworzenie w Rosji bazy komponentowej. Na bazie cywilnych silników serii T miały też powstać silniki do napędu pojazdów wojskowych, w tym nowo projektowanych czołgów. Silnik 8TW372 ma rozwijać moc 1200 KM, a 12TW373 aż 2000 KM.

Dotychczas budowane, przedseryjne czołgi T-14 są napędzane zbudowanymi w układzie X, 12-cylindrowymi silnikami wysokoprężnymi 12N360 o mocy 1500 KM. Moc przekazuje przekładnia automatyczna z 16 biegami (po 8 w przód i w tył). Napęd zapewnia prędkość maksymalną 90 km/h i zasięg 500 km.

Powiązane wiadomości

[Problemy z silnikiem do Armaty \(2019-12-01\)](#)

[Lufowy ppk dla Armaty coraz bliżej \(2019-11-25\)](#)

[Toaleta w T-14 Armata \(2019-03-08\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o