

Silniki dla Altaya z Republiki Korei

#Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka #Wojska lądowe 25 października 2021

Tureckie przedsiębiorstwo BMC poinformowało o podpisaniu umowy z dwoma południowokoreańskimi koncernami – producentem silników Doosan i budowniczym automatycznych skrzyń biegów S&T Dynamics na dostawę silnika i przekładni dla czołgu podstawowego Altay. Tylko pozornie może to zakończyć problemy wozu, który miał być dumą tureckich sił zbrojnych, a jak na razie jest źródłem problemów, które trudno rozwiązać.



Wizja docelowa czołgu Altay z dwoma zdwojonymi wyrzutniami ppk po obu stronach wieży / Ilustracja: Otokar

– Kang Eun-ho, minister odpowiedzialny za agencję zamówień wojskowych DAPA, powiedział, że podpisał dziś deklarację w sprawie dostaw jednostek napędowych Altaya – napisał na Twitterze 22 października turecki minister spraw zagranicznych Mevlüt Çavuşoğlu.

Ankara od dłuższego czasu liczy na pomoc zagraniczną w celu dostaw brakujących technologii. W listopadzie 2020 jasne było, że Turcja nie ma dostępu do ważnych komponentów, takich jak silnik, skrzynia biegów i opancerzenie. Planowano uruchomić seryjną produkcję silników MTU MT 883 Ka-501 na niemieckiej licencji, ale na przeszkodzie stanęło federalne embargo wprowadzone na skutek tureckiego udziału w konflikcie syryjskim. Niemiecką jednostkę napędową otrzymały jedynie egzemplarze przedseryjne i prototypowe. Warto przypomnieć, że alians z Japończykami i Ukraińcami również nie wyszedł Ankarze i dostępne opcje były niemal na wyczerpaniu. Od Turków odwróciła się również austriacka AVL List GmbH.

W obliczu takiego splotu czynników z jednej strony nie było czymś dziwnym poszukiwanie partnera zagranicznego, z drugiej zaś obrany kierunek nie był oczywisty. Czołgi K2 Heuk-Pyo również miały kłopoty z jednostką napędową i skrzynią biegów,

które spowodowały dość znaczne opóźnienia w procesie produkcyjnym i oddziaływały negatywnie na proces przyjmowania *Czarnych Panter* do służby.

Z tego powodu czołgi K2 drugiej serii wyposażone będą w lokalnie opracowany silnik wysokoprężny Doosan Infracore DV27K o mocy 1500 KM oraz układ przeniesienia mocy i automatyczną skrzynię biegów HSWL 495TM niemieckiego przedsiębiorstwa Renk. Dopiero trzecia partia Heuk-Pyo ma mieć podzespoły opracowane w pełni lokalnie.

Przedstawiciele BMC utrzymują, że aby ominąć niemieckie ograniczenia licencji eksportowych, podmioty południowokoreańskie *odgermanizują* niektóre niemieckie komponenty w zespole napędowym. Niemniej jednak tureckie Altaye staną się egzemplarzami testowymi nowych power-packów, co oznacza, że będą musiały odbyć szereg prób mobilności w terenie. Dotychczas podczas testów czołgi te łącznie przejechały ponad 10 tys. km. Z nowymi jednostkami czeka je podobne wyzwanie, co znacznie wydłuży czas potrzebny na wprowadzenie do służby ([Koreańskie napędy czołgów Altay](#), 2021-03-11).

Turcja ma również problem z importem francuskich pancerzy do Altaya po wzroście napięcia w relacjach z Paryżem. Doszło do niego w 2020 z powodu poszukiwania węglowodorów na Morzu Śródziemnym. Pałac Elizejski opowiedział się wówczas po stronie największego rywala Turcji – Grecji.

Program Altay podzielony jest na dwie fazy: T1 i T2. T1 obejmuje pierwsze 250 pojazdów w dwóch transzach: 40 i 210 sztuk. T2 obejmuje zaawansowaną wersję czołgu, która będzie efektem modernizacji na bazie doświadczeń z eksploatacji pierwszej partii. Ostatecznie ma powstać 1000 Altayów, a Turcja marzy również o wersji bezzałogowej.

Powiązane wiadomości

[Silniki dla Altaya z Republiki Korei \(2021-10-25\)](#)

[Koreańskie napędy czołgów Altay \(2021-03-11\)](#)

[Opóźnienia Altaya \(2019-11-25\)](#)

[Kontrakt na 250 czołgów Altay \(2018-11-10\)](#)

[Katar kupi czołgi Altay \(2019-03-14\)](#)