

ARTYLERYJSKI KONTRAKT STULECIA PODPISANY. "REGINA" ZA 4,6 MLD ZŁ

W Hucie Stalowa Wola SA, w obecności prezes Rady Ministrów RP Beaty Szydło oraz ministra obrony Antoniego Macierewicza i władz Polskiej Grupy Zbrojeniowej, podpisany został kontrakt na dostawę przez stalowowolską spółkę wyposażenia dla czterech kolejnych dywizjonowych modułów ogniowych „Regina”. Jak po raz pierwszy ujawniono oficjalnie, wartość kontraktu – którego „rychłe zawarcie” zapowiedział w czasie swej wizyty w HSW SA 18 listopada szef MON – wynosi 4 649 mln zł. Kwota ta uwzględnia już prowizję PGZ.

Ceremonia zawarcia największego w historii polskiego przemysłu zbrojeniowego kontraktu na dostawę uzbrojenia dla Sił Zbrojnych RP odbyła się nieomal dokładnie w dwa lata po zawarciu przez HSW w Republice Korei umowy o współpracy przy pozyskaniu przez HSW SA praw do produkcji, polonizacji, rozwoju i eksportu nowych podwozi dla samobieżnej armatohauby 155 mm „Krab”, stanowiącej środek ogniowy systemu „Regina”.

Kontrakt z 14 grudnia, opiewający m.in. na dostawę 96 kolejnych „Krabów”, umożliwi rozpoczęcie procedury przejmowania od Hanwha Techwin dokumentacji konstrukcyjnej podwozia i przygotowywania technologii jej produkcji w HSW, projektowania i wykonywania oprzyrządowania do produkcji seryjnej, zawierania umów z kooperantami, którzy będą przy tej produkcji współpracować z HSW SA, szkolenia pracowników, itd.

Proces ten – jak się zakłada – powinien zostać definitywnie zakończony z chwilą rozpoczęcia prac nad całkowicie polskiej produkcji (importowane będą jednostki napędowe, automatyczne skrzynie przekładniowe i te elementy i podzespoły, których się nie opłaci w Polsce produkować) podwoziem. Oczekiwane jest, że prace nad pozyskaniem dokumentacji ruszą „niezwłocznie”, czyli najprawdopodobniej w styczniu. Rangę tej współpracy i jej znaczenie dla strony koreańskiej podkreśla nie tylko obecność na ceremonii podpisania kontraktu najwyższych rangą przedstawicieli Hanwha Techwin, ale też przedstawicieli ambasady Republiki Korei w RP.



Fot. Jerzy Reszczyński.

HSW SA, w uzgodnieniu z MON, przystąpiła do prac nad elementami i podzespołami dział dla kolejnych modułów ogniowych zanim jeszcze została podpisana umowa. Dzięki temu do połowy grudnia 2016 r. zaawansowanie prac nad systemami wieżowymi dla 12 „Krabów” drugiego DMO można było oceniać na ok. 50 proc. Prace przy następnych 12 systemach wieżowych ruszą w przyszłym roku i będą prowadzone równolegle z pracami nad seryjnymi „Rakami” oraz wdrażaniem licencyjnego podwozia „Kraaba” i osiągnięciem docelowych możliwości technologiczno-produkcyjnych rozbudowanej i zmodernizowanej lufowni. Tak HSW jak i gen. bryg Sławomir Owczarek, szef zarządu WRiA, nie zaprzeczają spekulacjom, że drugi DMO zostanie skompletowany w 2018 r.

Dotychczas jedynymi podzespołami armaty „Kraaba” nie wytwarzanymi w Polsce są przewody lufowe, ponieważ dotychczas polski przemysł obronny nie miał zdolności obróbki luf długich w tak dużych kalibrach. Stalowowolska spółka postanowiła już w 2012 r. lukę tę zlikwidować, rozpoczynając modernizację i rozbudowę własnej lufowni. Dzięki temu takie możliwości krajowy przemysł pozyska - a nie odbuduje, jak się czasem mylnie twierdzi. W Polsce nigdy nie były wytwarzane lufy o takich parametrach, choć HSW wykonywała lufy o kalibrze do 122 mm (haubica 2S1 „Goździk”) oraz o długości do ponad 5,6 m (armata czołgowa D-10T do czołgów z rodziny T-54/55). Jednakże już lufy do armat czołgowych 2A46M kal. 125 mm o długości lufy 6,35 m do czołgów T-72 Bumar Łabędy importował z Czechosłowacji.

W lufowni HSW jeszcze przed modernizacją, oczywiście, można było produkować 3-metrowe lufy 120 mm móżdżerka „Rak”. HSW deklaruje, że już w haubicach z drugiego DMO montowane będą lufy, których obróbka w całości odbywać się będzie w Stalowej Woli. Dotychczas były one importowane z Niemiec już w postaci obrobionej mechanicznie. Obecnie, zakłada się, importowane będą wyłącznie półfabrykaty hutnicze, potrzebne do wykonania luf, a i a część procesu produkcji luf 155/52 może zostać niebawem spolonizowana. Pracują nad tym przede wszystkim Huta Stalowa Wola oraz Huta

Stali Jakościowych w Stalowej Woli. Na początku stycznia w lufowni powinna zostać wykonana kompletna obróbka mechaniczna całkowicie polskiej (jeśli nie liczyć wsadu hutniczego) lufy do armatohaubicy 155 mm/52.



Podpisy pod zawartym w Stalowej Woli 14 grudnia kontraktem o wartości blisko 4,7 miliarda zł złożyli członkowie zarządu HSW SA Bartłomiej Zając (dyrektor rozwoju spółki) i Bernard Cichocki (prezes i dyrektor generalny) oraz gen bryg. Adam Duda, szef Inspektoratu Uzbrojenia. Fot. Jerzy Reszczyński

Warto pamiętać, że jednocześnie z rozwijaniem produkcji seryjnej armatohaubic gąsienicowych 155 mm w HSW trwa już produkcja seryjna samobieźnych automatycznych moździerzy 120 mm „Rak”. Dwie pierwsze kompanie wsparcia (z ośmiu) mają otrzymać swój sprzęt w 2017 r. Gen. bryg. Sławomir Owczarek uznaje to za znaczące wzmocnienie zdolności bojowej jednostek zmechanizowanych.

W połowie grudnia w HSW gotowe już były 4 „Raki”, a kolejne dwa w tym dniu przeszły badania artyleryjskie. Prowadzone były intensywne prace przy kolejnych, oraz prace przy posiadających ten sam nośnik (KTO „Rosomak”) Artyleryjskich Wozach Dowodzenia.

Według umowy z 14 grudnia cały kontrakt na cztery DMO powinien zostać zrealizowany do 2024 roku. Ani strona wojskowa, ani producent nie ujawniają szczegółowego harmonogramu dostaw. Jak wiadomo, użytkownikiem pierwszego DMO jest 11. Mazurski PA stacjonujący w Węgorzewie i przyporządkowany do 16 Dywizji Zmechanizowanej. Użytkownikami kolejnych mają być, co potwierdził gen bryg. Adam Duda, szef Inspektoratu Uzbrojenia, pułki artylerii będące obecnie użytkownikami „Goździków”. Oznacza to, że na przyjęcie nowego uzbrojenia powinni szykować się artylerzyści z kolejnych pułków, czyli nr 5 (12 Dywizja) i 23 (11 Dywizja) oraz brygad pancernych.



Prezes Zarządu PGZ Arkadiusz Siwko. Fot. J. Reszczyński.

Po zawarciu grudniowego kontraktu Huta Stalowa Wola potwierdziła swą rolę w Polskiej Grupie Zbrojeniowej. Tylko w tym roku spółka ta może poszczycić się pozyskaniem rządowych umów na dwa strategicznie ważne systemy artyleryjskie, „Rak” i „Krab” o łącznej wartości kontraktów produkcyjnych przekraczających kwotę 5,6 miliarda złotych. Jednocześnie należące do Grupy HSW spółki w Jelczu (100 proc. należy do HSW) i w Sanoku (AUTOSAN należy w 50 proc. do HSW) albo już realizują ważne kontrakty dla polskiego MON, albo takie kontrakty mają realizować. AUTOSAN, przypomnijmy, podpisał list intencyjny z koncernem Raytheon w sprawie produkcji komponentów dla systemu „Patriot”. Jeśli wybór dotyczący programu „Wisła” zostanie rozstrzygnięty na rzecz tej firmy, fabryka w Sanoku ma się stać także centrum serwisowym systemów kontenerowych użytkowanych w ramach tego systemu.

Przed samą HSW stają kolejne wyzwania. Pierwszym jest dokończenie badań i wdrożenie do produkcji seryjnej bezzałogowego systemu wieżowego ZSSW-30 dla KTO „Rosomak”. Drugim - dokończenie prac, pomyślnie przeprowadzenie badań i wdrożenie do produkcji seryjnej nowego pływającego BWP „Borsuk”. Oprócz tego oczekuje się dokończenia badań i uruchomienia produkcji seryjnej kołowej armatohaubicy „Kryl” oraz - jeśli tylko zostaną podjęte decyzje o charakterze politycznym dotyczące wyboru strategicznego partnera w części raketowej systemu - wejścia w fazę produkcyjną systemu raketowego WR-300 „Homar”. Gen. bryg. Adam Duda, pytany o przyszłość tego ostatniego programu, tajemniczo przyznał, że „za rok będziemy mieć okazję do podobnego jak dziś spotkania”. Sprzyjać temu - jak twierdzi szef IU - ma fakt, że stalowowolska spółka w przypadku programów „Rak” i „Krab” przeszła z fazy negocjacji i przygotowania kontraktów do fazy produkcyjnej, i może skierować większe siły na dokończenie czekających na doprecyzowanie szczegółów programu „Homar”.

HSW czeka także włączenie się w program raketowy „Wisła” i mniej spektakularne, ale również ważne dla obronności RP programy artylerii lufowej 35 mm dla marynarki wojennej i dla programu

obrony przeciwlotniczej „Noteć” oraz, ewentualnie, wznowionej „Loary”. Natomiast umowa z Samsung Techwin (obecnie Hanwha Techwin) zawarta 17 grudnia 2014 zakończyła kilkuletnią niemoc związaną z zastrzeżeniami wojska wobec jakości dostarczonych w ostatnich dniach listopada 2012 r. ośmiu armatohaubic, a ściślej – jakości podwozi, jakie dla HSW SA wykonał i dostarczył Bumar Łabędy w Gliwicach.



„Krab” na nowym podwoziu, co potwierdzają artylerzyści, którzy testowali równolegle obydwie odmiany armatohaubic, ma znacznie lepsze właściwości trakcyjne oraz zdolność pokonywania przeszkód. Do roku 2024 HSW SA dostarczy SZ RP jeszcze 96 dział tego typu, oprócz 24, których dostawa dla 11. MPA już trwa. Fot. Jerzy Reszczyński.

Powodem zastrzeżeń były nie tylko mikropęknięcia struktury korpusów podwozi. W trakcie trwających od końca 2012 r. badań eksploatacyjno-wojskowych na jaw wyszły kolejne wady podwozi, takie jak m.in. wycieki oleju z silnika do wnętrza komory silnikowej, przenikanie spalin z przedziału silnikowego do wnętrza przedziału bojowego, nieprawidłowe i długotrwałe napełnianie systemu paliwem, wadliwe wskazania niektórych przyrządów monitorujących pracę silnika itp.

Wojsko wstrzymało akceptację prac nad kolejnymi egzemplarzami „Kraha”, godząc się jednocześnie na to, że HSW SA będzie kontynuować prace nad wszystkimi systemami wieżowymi przewidzianymi dla dział pierwszego, kompletnego DMO. Miało to dać czas na rozwiązanie napięć i problemów związanych z wadliwością podwozi. Wojsko uznało, że pomimo swoich wad związanych z podwoziem, „Kraby” będą służyć celom szkoleniowym, związanym z wdrożeniem nowego systemu broni, wypracowywaniem taktyki jej użycia, treningu artyleryjskiego itp. Również w podwoziu nr 9, które miało w założeniu spełnić wymagania, wystąpiły wady. Wobec faktu, że wykonawca podwozia nie podpisał aneksu do umowy pomiędzy MON a HSW SA jako wykonawcą programu „Regina”, stalowowska spółka poczuła się zobowiązana do poszukiwania innego rozwiązania.

W czasie MSPO, 3 września 2013 r., został podpisany list intencyjny w sprawie współpracy pomiędzy HSW SA a turecką firmą Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu (The Mechanical and Chemical Industry Corporation), będącą producentem armatohaubic T155 „Firtina”. Jest ona licencyjną odmianą koreańskiej armatohaubic K9 „Thunder”. Wojsko nie było skłonne zaakceptować dalszego przewlekania prac nad rozwiązywaniem problemów z własnym podwoziem typu „Kalina” i nie wyszło naprzeciw oczekiwaniom gliwickiego ośrodka oczekującego akceptacji dla nowych, znacznie przesuniętych w czasie, terminów zakończenia tych prac. Jeszcze bardziej zdeterminowana była HSW, której MON zagroził znacznymi karami finansowymi za niedotrzymanie umowy o dostarczenie do 2015

r. sprzętu dla pierwszego DMO „Regina”.

Zarówno MON jak i HSW uznały ostatecznie, że użycie podwozia „Kalina” pozbawione jest perspektyw. Obok wspomnianych wyżej wad trzeba pamiętać, że podwozie typu „Kalina”, mające swe konstrukcyjne korzenie jeszcze w – wywodzącym się z podwozia MT-S – ciągniku artyleryjskim SPG-1M, praktycznie nie miało zagwarantowanego dostępu do jednostki napędowej. Ta bowiem bazowała na konstrukcji silnika W-46-6 o mocy zaledwie 780 KM. Produkowany na radzieckiej licencji od lat 80. silnik został zmodyfikowany do wariantu S12U o mocy podwyższonej do 850 KM. Teoretycznie mógł on być nadal rozwijany, ale nie wykazano w tym żadnej konsekwencji i rozwój tych silników zakończył się na fazie S1000R o mocy 1000 KM dla PT-91M produkowanych dla Malezji, po czym został zarzucony.



Życzeniem strony polskiej było wyposażenie podwozia armatohaubicy K9 m.in. w system przeciwpożarowy i przeciwybuchowy, pomocniczy agregat zasilający APU oraz system filtrowentylacji. Fot. Jerzy Reszczyński

Po zamknięciu produkcji silników klasy czołgowej przez ZM PZL Wola, i zaprzetaszczeniu planów utworzenia „Centrum Silnikowego” na Śląsku, pozostawały tylko dwie opcje pozyskiwania silników z rodziny S12U. Pierwszą były, połączone z modyfikacją konstrukcji, generalne remonty silników odzyskiwanych ze złomowanych jednostek sprzętu wykorzystujących ten silnik, głównie czołgów T-72. Druga opierała się na założeniu, że silniki importowane będą z jednego z krajów bałkańskich, wchodzących w przeszłości w skład Jugosławii. W związku z wadami w podwoziach dostarczanych przez ośrodek gliwicki współpraca pomiędzy HSW a Bumar Łabędy w programie „Regina” została przerwana.

Rozwiązaniem, nad którym – pomimo listu intencyjnego z września 2013 r. – intensywnie pracowano w Stalowej Woli stało się zawarcie wspomnianej umowy z koreańskim partnerem, licencjodawcą tureckiej „Firtiny”. Koreański partner okazał się bardziej elastyczny od tureckiego, co niewątpliwie

wiązać należy z faktem, że pomiędzy nim a HSW występowało znacznie mniej „punktów kolizyjnych” na płaszczyźnie biznesowej, niż mogłoby się pojawić w przypadku przyjęcia oferty tureckiej. Potencjalne rynki zbytu obu firm nie kolidują, jak ustalono, z sobą. Stąd stosunkowo łatwo było polskiej stronie uzyskać gwarancje nie tylko dostępu do pełnej dokumentacji konstrukcyjnej podwozia, ale także na dokonanie w konstrukcji podwozia zmian, które można określić mianem „pierwszej fazy polonizacji”.

Strona koreańska udzieliła HSW gwarancji, że spółka ta będzie mieć prawo do rozwijania konstrukcji podwozia do innych zastosowań oraz do eksportu gotowych jednostek sprzętu wojskowego, wykorzystującego ten nośnik. Koreański partner potwierdził też, co było bardzo ważne dla MON, dostawę gotowych podwozi dla 24 „Krabów” mających stanowić uzbrojenie pierwszego DMO „Regina”, przypisanego już do 11. Mazurskiego Pułku Artylerii w Węgorzewie.



Życzeniem strony polskiej było wyposażenie podwozia armatohaubicy K9 m.in. w system przeciwpożarowy i przeciwwybuchowy, pomocniczy agregat zasilający APU oraz system filtrowentylacji. Fot. Jerzy Reszczyński

W ramach pierwszego etapu polonizacji konstrukcji podwozia dokonano kilku ważnych dla polskiego odbiorcy zmian. Podwozie wyposażono m. in. w nie przewidziane w oryginalnej konstrukcji pomocniczy agregat zasilający (APU), system filtrowentylacji, nowoczesną instalację przeciwpożarową, system przeciwwybuchowy, zmieniono na polskie przyrządy oraz aranżancję miejsca pracy kierowcy, wprowadzono polski system łączności wewnętrznej itp. Wszystkie te zmiany dokonywane były przez zespół konstruktorski złożony z przedstawicieli obu firm, i to w takim tempie, że pierwsze podwozie skonfigurowane według nowej dokumentacji zostało wykonane i dostarczone go Stalowej Woli – po blisko 7-tygodniowym transporcie z Korei – już w połowie sierpnia 2015 r. W ciągu kilku dni zostało zintegrowane z czekającym już na tę operację gotowym systemem wieżowym i we wrześniu prototyp „Kraha 2.0” zaprezentowany został na MSPO. W kilkanaście dni później zmontowany został drugi prototyp tej wersji „Kraha”. W kolejnych miesiącach wykonano – związany z wymianą podwozia bez

zmian w pozostałych systemach „Kraba” – program badań typu, potwierdzających uzyskanie przez armatohaubicę osadzoną na nowym nośniku wszystkich oczekiwanych parametrów.

Oficjalne przekazanie dwóch egzemplarzy nowego wariantu armatohaubicy odbyło się w HSW SA 28 kwietnia 2016 r., w obecności premier Beaty Szydło, asystującej podpisaniu wartego blisko miliard złotych kontraktu na wyposażenie 8 kompanijnych modułów ogniowych samobieżnego moździerza automatycznego „Rak”, liczących łącznie 64 środki ogniowe.

Nowe „Krabby” już na samym początku badań eksploatacyjno-wojskowych w CSAiU w Toruniu potwierdziły swoje wszelkie przewagi nad wariantem na podwoziu „Kalina”. Żołnierze, którzy mieli okazję obsługiwać obydwa warianty „Kraba”, podkreślają głównie zalety hydropneumatycznego zawieszenia nowego podwozia, które znacznie sprawniej i szybciej tłumi kołysanie całego pojazdu po wystrzale, pozwalając osiągać wyższą szybkostrzelność i celność ognia, a także zapewnia znacznie lepsze właściwości terenowe.

Nowe podwozie z K-9 dysponuje nowoczesnym powerpackiem z silnikiem MTU-881 z rodziny Ka-500 o mocy 1000 KM, i jest znacząco lżejsze od poprzedniego podwozia. Dzięki temu nowy „Krab”, mający masę bojową 48 ton i dysponujący mocniejszą o 150 KM jednostką napędową z doskonalszym systemem przeniesienia napędu, ma znacznie lepsze właściwości trakcyjne, dzielność terenową itd. „Krab” posiada w terenie zasięg (autonomiczność) wynoszący 400 km, prędkość maksymalną po szosie 60 km/godz. i 30 km/godz. po bezdrożach. Pokonuje wzniesienia do 25 stopni oraz 2,5-metrowej szerokości rowy, ściany pionowe do 0,75 m i brody o głębokości do 1 m. Wymiana podwozia nie zmniejszyła wymaganej przez MON jednostki ognia, już wcześniej zredukowanej z 60 do 40 pocisków i 48 ładunków miotających.



W dniu podpisania w Stalowej Woli potężnego kontraktu na m.in. 96 „Krabów”, w HSW znajdowały się już wszystkie zakontraktowane w Korei podwozia. Pozwala to ze spokojem myśleć o zakończeniu kompletowania pierwszego DMO w

czerwcu. W tym samym dniu w CSAiU w Toruniu swoje pierwsze zadania ogniowe w ramach badań eksploatacyjno-wojskowych z bardzo dobrymi wynikami wykonały dwa „Krabów” odebrane przez wojsko w kwietniu. Fot. Jerzy Reszczyński.

W czasie listopadowej wizyty w Hucie Stalowa Wola Antoni Macierewicz potwierdził odbiór kolejnych 9 będących już po badaniach zdawczo-odbiorczych „Krabów” przeznaczonych dla pierwszego DMO. Od tej pory dokończone zostały badania zdawczo-odbiorcze kolejnej maszyny, zatem do dnia podpisania kontraktu, czyli do 14 grudnia, liczba gotowych do przekazania armatohaubic wzrosła do 10, nie licząc dwóch dostarczonych wiosną. Producent gotów jest przekazać je Gestorowi jeszcze w tym roku. W ten sposób miałyby za sobą realizację ponad połowy kontraktu, jako że dostarczył już wojsku wcześniej m.in. wozy dowodzenia i dowódczo-sztabowe, wozy amunicyjne i remontowe.

Zgodnie z aneksowaną umową z MON Huta Stalowa Wola SA przekazać ma wyposażenie pierwszego DMO nie później niż do końca sierpnia. Wśród działań, jakie zostaną do tej pory przekazane, ma się znaleźć także 8 „Krabów” z 2012 r., w których zostaną wymienione podwozia, oraz dokonane zostaną przy okazji rozszerzone przeglądy systemów wieży. Jak zapewnia HSW, do użytkownika trafią one „jak nowe”, nie różniąc się od tych, które nigdy wcześniej nie były używane, otrzymają m.in. 2-letnią gwarancję producenta. Nie wiadomo, czy odzyskane w ten sposób stare podwozia HSW zwróci ich producentowi. Nie są znane oficjalnie dalsze plany Bumar Łabędy wobec tych podwozi. Sprawa jest przedmiotem procedur prawnych. Rozwiązanie tej skomplikowanej sytuacji wymagać będzie nie tylko dobrej woli obu stron, ale też zręczności i zdolności koncyliacyjnych ze strony PGZ, do której należą skonfliktowane podmioty.

Jerzy Reszczyński