

TURECKA MANGUSTA, CZYLI T129

Program zakupu nowych śmigłowców szturmowych dla sił zbrojnych Turcji rozpoczął się w połowie lat 90. XX wieku, zakładał on wówczas nabycie 145 egzemplarzy zaawansowanych maszyn, które zastąpiłyby eksploatowane obecnie śmigłowce rodziny Bell AH-1 Cobra.

Całość miała być rozdzielona na trzy transze, pierwsza licząca 50 sztuk miała być dostarczana od listopada 2002 roku, a pozostałe dwie (liczące razem 95 sztuk) do 2011 roku. Do udziału w przetargu, o potencjalnej wartości ponad 4 mld dolarów, stanęli wszyscy producenci śmigłowców szturmowych na świecie: Boeing (AH-64D Longbow Apache), Bell (AH-1W/Z Cobra) AgustaWestland (AW129 Mangusta), Eurocopter (Tiger), Denel (Rooivalk) oraz Rosjanie (Mi-28 oraz Ka-50-2 Erdogan). Rozstrzygnięcie przetargu miało miejsce 21 lipca 2000 roku – zwycięstwo odniosła oferta koncernu Bell, który oferował śmigłowiec AH-1Z Zulu Cobra zmodyfikowany do wymagań tureckich (m.in. maszyna miała otrzymać podwozie kołowe oraz awionikę wykonaną przez przemysł lokalny), a w pokonanym polu (na II miejscu) została oferta rosyjska z śmigłowcem Ka-50-2 Erdogan (odmiana wyłącznie dla Turcji). Już wówczas część komentatorów spodziewała się, że problemem dla sfinalizowania umowy mogą być protesty części opinii publicznej w Stanach Zjednoczonych z powodu możliwości wykorzystania amerykańskiej broni do walki z partyzantami kurdyjskimi walczącymi z rządem w Ankarze o autonomię (a w domyśle o późniejszą niepodległość) dla państwa Kurdów, tzw. Kurdystanu.

Zgodnie z przewidywaniami rozmowy z Amerykanami nie układały się poprawnie i maju 2004 roku zostały zerwane. Głównymi powodami tego kroku był brak porozumienia dotyczącego transferu technologii dla maszyn mających powstać na licencji w Turcji (m.in. komputera misji) oraz kwestii integracji uzbrojenia produkcji lokalnej, europejskiej i izraelskiej, brak zgody producenta do certyfikacji śmigłowców posiadających zamienniki amerykańskich urządzeń oraz kryzys finansowy spowodowany klęskami naturalnymi, które nawiedziły w tych latach Turcję.

Fiasko rozmów z Amerykanami doprowadziło także do rozpisania nowego przetargu na śmigłowce szturmowe, 10 lutego 2005 roku rozpoczęło się kolejne podejście. Otrzymał on kryptonim ATAK i zakładał, że nowa maszyna będzie spełniać zadania szturmowo-rozpoznawcze. W jego ramach uczestnicy (ze stawki uczestniczącej poprzednio wypadł Ka-50-2 Erdogan, a w jego miejsce pojawiła się szturmowa wersja śmigłowca UH-60 Black Hawk) walczyli o zamówienie na 90 sztuk – w ramach pierwszej transzy planowano zakup około 40 sztuk, po czym w późniejszych latach zamierzano dokupić pozostałe. Już na początku przetargu wśród wymagań znalazł się zapis o umożliwieniu przeniesienia produkcji do Turcji – to zaś praktycznie wykluczało z udziału konstrukcje amerykańskie. Jego rozstrzygnięcie miało miejsce w kwietniu 2007 roku, kiedy ogłoszono iż zwycięstwo odniosła oferta włoskiego koncernu AgustaWestland proponująca wariant śmigłowca AW129 Mangusta – już wówczas otrzymał on oznaczenie T129. W finale Włosi pokonali ofertę z Republiki Południowej Afryki (koncern Denel ze śmigłowcem Rooivalk). W ramach umowy Turcy ogłosili, że zakupią 51

egzemplarzy oraz dalszych 40 pozostanie w opcji kontraktowej – ich montaż wraz z instalacją urządzeń pochodzenia lokalnego ma odbywać się w zakładach koncernu Turkish Aerospace Industries. Kontrakt został parafowany 24 czerwca 2008 roku i zakładał, że pierwsza faza (obejmująca produkcję 51 płatowców we Włoszech oraz Turcji) będzie zrealizowana w ciągu 9,5 roku, a rozpoczęcie dostaw 60 miesięcy od momentu parafowania umowy. Wartość tej części kontraktu wyniosła 1,2 mld Euro, dalsze 1,8 mld Euro miało kosztować przygotowanie linii produkcyjnej w Turcji oraz opracowanie elementów awioniki oraz uzbrojenia w lokalnych zakładach przemysłu zbrojeniowego.

Mangusta w Turcji

Turecki T129 stanowi wariant eksportowej wersji promowanej przez koncern AgustaWestland pod ogólną nazwą Mangusta International. W porównaniu do maszyn sił zbrojnych Włoch T129 otrzymał nowy układ napędowy składający się z dwóch silników Rolls-Royce/Honeywell LHTEC T800-4A o mocy 1361 KM wyposażonych w elektroniczny układ sterowania FADEC oraz nową przekładnię i pięciopłatowy wirnik główny. Kabina załogi otrzymała standard „Glass cockpit” (dwa wielofunkcyjne monitory ciekłokrystaliczne o wymiarach 15x20 cm każdy), autopilot pozwalający na prowadzenie ognia bez koncentrowania się na pilotażu płatowca (tzw. hands-off attack) oraz szynę danych MILSTND 1760.

Zamówione przez Turcję śmigłowce będą wykonane w dwóch standardach: pierwsze 30 sztuk, oznaczonych jako T129 TUC-1, ma charakteryzować się wyposażeniem wykonanym przez przemysł lokalny (m.in. centralny komputer misji, system samoobrony, wielofunkcyjną głowicę obserwacyjno-celowniczą AseFLIR-300) oraz podzespoły pochodzące z importu (m.in. celowniki nahałmowe) i uzbrojenie. Pozostałe 21 sztuk, oznaczonych jako T129 TUC-2 ma posiadać uzbrojenie produkcji lokalnej (nad którym prace prowadzi koncern Roketsan) oraz wyposażenie kabiny pilotów w całości wykonane przez przemysł lokalny (do którego później mają zostać doprowadzone wcześniejsze płatowce). W przypadku głównego oręza śmigłowca, wariant TUC-1 ma być uzbrojony w osiem pocisków przeciwpancernych Rafael Spike-ER lub AGM-114 Hellfire oraz wyrzutnie niekierowanych pocisków rakietowych kalibru 70 mm lub wyrzutnie pocisków przeciwlotniczych Stinger. Roketsan prowadzi prace nad budową własnego pocisku przeciwpancernego – ma on charakteryzować się zasięgiem do 8 km, masą własną około 37,5 kg, średnicą kadłuba 160 mm i długością całkowitą 1750 mm. Tandemowa głowica ma zapewnić skuteczność przeciwko pojazdom wyposażonym w pancerz reaktywny, a układ naprowadzania i celowania ma pozwalać na prowadzenie ognia o każdej porze doby i dowolnej pogodzie oraz być dwuzakresowy (poza opcją wybrania celu przed startem ma mieć możliwość zmiany celu po odpaleniu). Dodatkowo turecki producent prowadzi prace nad kierowanymi pociskami rakietowymi kalibru 70 mm, broń ta ma także znaleźć się w arsenale T129. Poza tym T129, podobnie jak włoskie Mangusty, otrzyma trójlufowe działko TM-197B kalibru 20 mm umieszczone w nosowej części kadłuba.

Porównanie danych taktyczno-technicznych T129 i jego protoplasty:

	AW129 Mangusta Da Combattimento	T129
Maksymalna masa startowa	4600	5000

Masa uzbrojenia podwieszanego	1200	1200
Długość kadłuba	12,3	14,6
Wysokość kadłuba	3,35	3,4
Średnica wirnika nośnego	11,9	11,9
Pułap praktyczny	4725	3993
Napęd	2 silniki Gem 2-1004D	2 silniki LHTEC T800-4A
Moc	1780	2722
Prędkość maksymalna	294	269
Zasięg	510	561
Zasięg do przebazowania	1000	1000
Długość lotu	3	3

Łukasz Pacholski