

## "TURECKI APACHE" JUŻ ZA 5 LAT? [ANALIZA]

Turecki Dyrektoriat Przemysłu Zbrojeniowego (SSB - tur. Savunma Sanayii Başkanlığı,) zawarł z koncernem Turkish Aerospace Industries kontrakt na zaprojektowanie i budowę ciężkiego śmigłowca uderzeniowego ASTH (tur. Ağır Sınıf Taarruz Helikopter), nazywanego też ATAK 2. Będzie to maszyna o masie 10 ton, znacznie cięższa i silniej uzbrojona niż obecnie wykorzystywane przez tureckie siły zbrojne maszyny T129 ATAK o ciężarze 4,2 tony. Oblot prototypu zaplanowano na 2024 rok.

Umowę dotyczącą opracowania projektu i budowy prototypu ciężkiego śmigłowca uderzeniowego podpisali 22 lutego 2019 roku: dyrektor zarządzający koncernu Turkish Aerospace Industries Temel Kotil oraz szef Dyrektoriatu Przemysłu Zbrojeniowego Ismail Demir. Maszyna ma być w 100% oparta na rozwiązaniach krajowych, jak zapewniają obie strony, ma to zapewnić budowa całości od podstaw, w oparciu o dotychczasowe rozwiązania. Już w 2024 roku ma być gotowy do testów prototyp ASTH, która niedługo potem ma trafić do służby.

Założenia projektu są dosyć ambitne, zwłaszcza w konfrontacji z niewielkim doświadczeniem tureckiego koncernu w kwestii budowy śmigłowców bojowych. Ogranicza się ono do wytwarzania modelu T129 ATAK, opartego na włoskim śmigłowcu Agusta Westland A129 Mangusta. Co prawda od 2017 roku firma TAI prowadziła prace projektowe dotyczące owej maszyny uderzeniowej oznaczonej roboczo ATAK 2, jednak miał to być śmigłowiec bazujący na układzie napędowym średniej maszyny wielozadaniowej T625 i będący rozwinięciem projektu T129. Planowana masa startowa wynosiła do 6-7 ton. Miał to być więc śmigłowiec zbliżony do opracowywanego obecnie przez włoski koncern Leonardo Helicopters AW249, który został zaproponowany Polsce w programie Kruk.



## „Turecki Apache”, czyli ATAK 2 na sterydach

Umowa na maszynę oznaczoną ASTH (tur. Ağır Sınıf Taarruz Helikopter) dotyczy znacznie potężniejszego śmigłowca o masie startowej około 10 ton, czyli porównywalnej z AH-64E Apache Guardian. Będzie to konstrukcja znacznie cięższa niż wcześniejsze projekty, wymagająca opracowania większości rozwiązań, w tym układu napędowego i przeniesienia mocy, od podstaw. Może to być poważnie wyzwanie dla koncernu TAI, który dotąd korzystał z komponentów zagranicznych lub produktów licencyjnych.

**Czytaj też:** [Śmigłowce T129 i tureckie drony nad Afrin](#)

Planowane osiągi maszyny robią wrażenie. Jego pułap maksymalny w zawisie, bez wpływu terenu (HOGE) przy maksymalnej masie startowej ma wynosić 6 tys. stóp (1828 m), przy temperaturze 35 stopni Celsjusza oraz maksymalny pułap operacyjny 20 tys. stóp (6096 m). Eksploatacja ma być możliwa w zakresie temperatur -40/+50 stopni Celsjusza, co zapewni maszynie możliwość działania w każdym klimacie. Jest to o tyle istotne, że ATAK 2 ma być oferowany również odbiorcom zagranicznym. Prędkość przelotowa maszyny ma wynosić 147 węzłów, czyli około 272 km/h.



Śmigłowiec TAI ASTH. Fot. Turkish Aerospace

## Silniej uzbrojony, bardziej wszechstronny

Uzbrojenie ma składać się z działka kalibru 30 mm w zdalnie sterowanej wieżyczce oraz 1200 kg uzbrojenia podwieszanego na 6 pylonach podskrzydłowych. Ma ono obejmować niekierowane i kierowane pociski kalibru 70 mm (np. naprowadzane laserowo Roketsan Cirit), przeciwpancerne pociski kierowane OMTAS i UMTAS, oraz inne pociski produkcji krajowej, jak też rakiety powietrze-powietrze (takie jak Roketsan Yerli). Jak wynika z komputerowych animacji opublikowanych przez TAI, zrezygnowano z montowania działka na nosie maszyny wraz z głowicą optoelektroniczną. W

śmigłowcu T129 prowadziło to do przenoszenia wibracji generowanych podczas strzelania na układ celowniczy. ATAK 2 ma posiadać kabiny pilota i operatora uzbrojenia w układzie tandem z oddzielnym oszkleniem pancernym, odpornym na trafienia amunicją 12, 7 mm. Pod przednią kabiną umieszczono jednolufowe działko 30 mm, czyli znacznie silniejsze od 20 mm działka obrotowego, stosowanego w T129. Głowica optoelektroniczna z systemem celowniczym znajduje się natomiast na samym przedzie kadłuba.

Awionika modułowa z cyfrową architekturą o otwartej strukturze, ma umożliwiać lot w każdych warunkach pogodowych i łatwość dalszego rozwoju i modyfikacji. W podstawowym wyposażeniu mają znaleźć się radarowe i optoelektroniczne sensory dzienne oraz nocne, czteroosiowy autopilot jak również zintegrowane systemy wykrywania zagrożeń i samoobrony. Ma on m. in. posiadać aktywne układy zakłócające pociski naprowadzane laserowo i na podczerwień a być może również umieszczony pod tylną częścią kadłuba moduł oślepiający lub niszczący systemy naprowadzania pocisków za pomocą promienia lasera.

## **Wyzwanie czy zagrożenie?**

Plan opracowania i zbudowania w ciągu zaledwie 5 lat nowoczesnego, ciężkiego śmigłowca uderzeniowego będzie stanowić dla tureckiego producenta znaczne wyzwanie. Paradoksalnie problem nie leży w uzbrojeniu czy systemach elektronicznych, gdyż Turcja posiada w tym zakresie znaczny potencjał i doświadczenie. Koncern Roketsan ma przecież w swojej ofercie pociski kierowane o odpowiednich parametrach a w ciągu 5 lat jest w stanie opracować nowe rozwiązania. Aselsan i TAI mają doświadczenie w zakresie awioniki i systemów pokładowych dla samolotów i śmigłowców.

Głównym wyzwaniem będzie układ napędowy. Od 2017 roku pracowano nad maszyną, która miała wykorzystać rozwiązania śmigłowca wielozadaniowego T625 o masie startowej 6 ton. Napęd miały stanowić dwa silniki LHTEC T800/CTS800 o mocy 1563KM, stosowane też w śmigłowcach T129 czy AW159. Firma Tusas Engine Industries dopiero pracuje w kooperacji z GE Aviation nad alternatywną jednostką napędową dla T625 oznaczoną TS1400. Tymczasem ATAK 2 ma mieć masę startową 10 ton, a przy tym korzystać będzie z silników krajowej produkcji, których moc musi być znacznie większa, w granicach co najmniej 1700-1900 KM. Dla zapowiedzianych parametrów lotu muszą to być również silniki zachowujące wysoką moc również w warunkach „Hot and High”, co nie jest łatwe.

Pewnym rozwiązaniem może tu być kooperacja z przemysłem ukraińskim, gdyż wytwarzane tam silniki lotnicze w tym stosowane w śmigłowcach, charakteryzują się bardzo dobrymi parametrami lotu w wysokiej temperaturze i zachowują moc nominalną również na dużym pułapie. Jest to o tyle prawdopodobne, że Turcja i Ukraina znacznie zbliżyły się w ostatnim czasie w zakresie współpracy przemysłu obronnego i lotniczego. Turcja dostarcza na Ukrainę nowoczesną technologię łączności kodowanej zgodną ze standardem NATO, jak również zawarła umowę na dostawy a być może również licencyjną produkcję taktycznych bezzałogowców uderzeniowych Bayraktar TB2. Jest to więc jedna z prawdopodobnych dróg rozwiązania problemów z napędem, a być szansa na szerszą kooperację.

**Czytaj też:** [Ukraina kupiła tureckie bezzałogowce z uzbrojeniem](#)

Z drugiej jednak strony, szef SSB jak również dyrektor TAI zapowiadali iż TAI ASTH będzie „w 100% turecki”, co ma zarówno zapewnić produkcję i eksploatację niezależną od czynników zewnętrznych, jak też umożliwić wolny eksport do wszystkich potencjalnych odbiorców. W przypadku maszyn np. z silnikami LHTEC nie było to możliwe, gdyż ich dostawy mogą być reglamentowane przez amerykańską administrację. Jest to jeden z impulsów dla prac nad własnymi jednostkami napędowymi.

Podsumowując, należy powiedzieć, iż projekt śmigłowca uderzeniowego ATAK 2 w obecnym kształcie jest bardzo ambitny i znając historię tego typu konstrukcji należy spodziewać się istotnych opóźnień. Wskazuje on jednocześnie ogromne ambicje tureckiego przemysłu lotniczego i zbrojeniowego. W przypadku sukcesu może to być nie tylko znaczne wzmocnienie tureckich sił zbrojnych, ale również produkt eksportowy skutecznie konkurujący w konstrukcjami chińskimi, rosyjskimi, a być może również zachodnimi.

**Czytaj też:** [Amerykańskie S-70 i tureckie T129 dla Filipin](#)