

UKRAIŃSKA MODERNIZACJA ŚMIGŁOWCÓW DLA SOJUSZNIKÓW USA [WYWIAD]

Otrzymaliśmy amerykański certyfikat dla remontów Mi-8 i propozycję współpracy - mówi w wywiadzie dla Defence24.pl Wiaczesław Bogusławew, prezes zarządu i główny konstruktor ukraińskich zakładów Motor Sicz. Wyjaśnia również - Oczywiście remonty to interesująca oferta, ale to zatrzymanie się w pół kroku. Dlatego naszym zdaniem zezwolenie, a za nim kontrakt, powinny dotyczyć remontów ale i modernizacji. Dodaje też: Nasz główny cel to samodzielna produkcja. Jak wcześniej mówiłem, idziemy poprzez ewolucję Mi-2 czy Mi-8 w kierunku własnych projektów i oferty kompletnych śmigłowców.

Juliusz Sabak, Defence24.pl: Motor Sicz posiada od września 2019 roku amerykański certyfikat umożliwiający remonty śmigłowców Mila dla zagranicznych klientów, sojuszników USA, takich jak Irak czy Afganistan. Jakie możliwości daje ten dokument?

Wiaczesław Bogusławew, prezes zarządu i główny konstruktor Motor Sicz: Potwierdzam, że otrzymaliśmy certyfikat i propozycję współpracy. Oczywiście remonty to interesująca oferta, ale naszym zdaniem to zatrzymanie się „w pół kroku”, bo możliwości śmigłowców można dalej zwiększać, a nie tylko utrzymywać.

Szczególnie, że w Afganistanie są wysokie góry i bardzo wysokie temperatury. A przecież my zaczynaliśmy modernizację radzieckich śmigłowców właśnie w związku z wojną w Afganistanie (w latach 1979-1989 – przyp. red.). Rosyjskie śmigłowce miały wtedy trudności i dziś borykają się tam z podobnymi problemami. A przecież nasze silniki rozwiązują wiele z tych problemów.

Dlatego naszym zdaniem zezwolenie, a za nim kontrakt, powinny dotyczyć nie tylko remontów, ale i modernizacji. Oferujemy najlepsze rozwiązania dla tego rynku. Zmodyfikowany Mi-8 o wydłużonym resursie to najlepsze rozwiązanie na tamten teatr działań. Nasze silniki radzą sobie znacznie lepiej w upale i na dużej wysokości niż sprzęt rosyjski, po to przecież powstały.

A jaki jest udział Amerykanów w tych działaniach?

Amerykanie tylko pomagają. Wspierają Afganistan fizycznie i finansowo. Dlatego zaproponowaliśmy USA, że weźmiemy odpowiedzialność za głęboką modernizację i remontację tych maszyn, cały cykl życia i podtrzymanie zdolności do lotu.

Jeśli jedynie remontujemy śmigłowce, to będą te same stare maszyny, ze starym resursem i możliwościami. To możliwe i wykonalne, ale dla nas niezbyt interesujące.

Dlatego po namyśle zaproponowaliśmy coś, co daje większe efekty. Aby śmigłowiec został nam dostarczony jako Mi-17 albo Mi-8MTW, a wyszedł od nas z oznaczeniem Mi-8MTW-MSB. Co oznacza to „MSB”? Mówi o tym, że otrzymał nasz certyfikat i to my odpowiadamy za cały jego cykl życia.

Afgańczycy są zainteresowani tą ofertą i właśnie czekamy na ich odpowiedź.



Poważnie zmodyfikowany śmigłowiec MSB-8, który służy do testów m. in. przy masie startowej ponad 14 ton. Fot. J.Sabak

Czy Amerykanie również kontaktowali się w tej sprawie?

Jesteśmy z nimi w stałym kontakcie. Dziś w Afganistanie działają różne firmy z Rosji, Białorusi czy z Kazachstanu. Ostatnio przetarg wygrali Bułgarzy i oni remontowali. Jednak problemem pozostaje to, że to nadal ten sam stary śmigłowiec. Słabo radzi sobie w górach i w upale przed remontem, a po nim – często jeszcze gorzej.

Jak kwestia amerykańsko-sojuszniczych kontraktów dla Iraku czy Afganistanu ma się do chińskich prób nabycia udziałów w Motor Sich? Jak wiadomo stosunki między Pekinem a Waszyngtonem nie są ostatnio najlepsze.

To są sprawy polityki chińsko-amerykańskiej i my się tym nie zajmujemy. Nas to nie dotyczy. Amerykanie pomagają przy kontraktach, Chińczyków interesują nasze produkty. Z mojego punktu widzenia nie ma tu żadnej sprzeczności.

To jest polityka rządów, która jest poza mną. Dla mnie ważne są konkretne projekty przemysłowe. Przyjeżdżają Chińczycy i Amerykanie, ale ja się tym nie zajmuję. Rozmowy na temat tego, co jest strategicznym interesem i czy należy zmienić inwestora, to jest polityka ponad moim zakresem odpowiedzialności, na poziomie rządowym.

Wróćmy więc do spraw technicznych. W Kijowie pokazaliście zmodernizowany Mi-8 z nową głowicą optoelektroniczną. Słyszałem też, że przeszedł on testy z raketami kierowanymi Barrier-W o zasięgu ponad 7,5 km.

Tak, zmodernizowany Mi-8 przeszedł już pełne próby zakładowe, w tym również strzelania raketowe. Niedawno wróciłem z poligonu, gdzie maszyna przechodzi obecnie testy państwowe. Myślę, że cykl prób państwowych skończymy jeszcze w październiku. Program ten budzi zainteresowanie nie tylko

Ukrainy, ale też innych użytkowników tych pocisków. Nie jest to jednak kwestia, którą zajmujemy się sami.

Dlaczego?

Najpierw na Ukrainie musiał powstać termowizor z kanałem laserowym do naprowadzania pocisków. Musiał to być nasz krajowy program, ponieważ zagraniczni dostawcy nie byli zainteresowani współpracą w zakresie naprowadzania naszych rakiet, co moim zdaniem było związane z polityką. Nasz przemysł przygotował odpowiednie rozwiązanie.

Wiem, że Polska również rozwija swoje termowizory. W tym przypadku rozważana jest możliwość współpracy w zakresie użycia polskiej optoelektroniki i ukraińskiego uzbrojenia, jako jeden z wariantów. W każdym razie Motor Sicz nie zajmuje się uzbrojeniem, ale współpracujemy w tym zakresie z Ukroboronprom. Nasza sprawa to płatowiec a ich - uzbrojenie.



Mi-8MSB-W z podwieszonym uzbrojeniem i głowica optoelektroniczną. Fot. J.Sabak

Będziecie taką uzbrojoną wersję oferować klientom zagranicznym, na eksport?

Jak już mówiłem, nie zajmujemy się uzbrojeniem, dlatego wszystko w tej kwestii należy do Ukrspecexportu. My zajmujemy się tylko samą platformą, nosicielem.

Nasze zadanie, to rozwiązać problemy takie jak wibracje, obciążenia struktury związane z uzbrojeniem, ale też inne kwestie związane z komfortem i bezpieczeństwem pracy lotników. Natomiast to, jakie systemy uzbrojenia zostaną zainstalowane i komu sprzedane, stanowi odpowiedzialność innych podmiotów.

Czytaj też: [Polsko-ukraińska współpraca śmigłowcowa to nie tylko modernizacja Mi-8 i Mi-24 \[WYWIAD\]](#)

Oprócz Mi-8, także Mi-2 w wersji modernizowanej przez Motor Sicz jest testowany z

uzbrojeniem. Jak zaawansowany jest ten projekt?

Nie ukrywamy, że pracujemy nad uczynieniem z Mi-2MSB lekkiego śmigłowca uderzeniowego. To jest ukraiński, państwowy program w którym bierzemy udział. My w Motor Sicz opracowaliśmy do niego m. in. pylony do przenoszenia uzbrojenia i mniejsze, ośmiorakietowe zasobniki dla rakiet S-8 (rakiety niekierowane kalibru 80 mm. – przyp. red.) produkowanych przez spółkę Artiom należącą do Ukroboronpromu. Powstały u nas wyrzutnie dwudziestoprowadnicowe dla Mi-8 i ośmioprowadnicowe dla Mi-2.

Dlaczego się tym zajęliśmy? Mamy doświadczenie i odpowiednie materiały. Wyrzutnie są nie tylko lżejsze od rosyjskich czy zagranicznych odpowiedników, ale zwiększyliśmy dwukrotnie ilość strzałów jakie wytrzymują. To obniża koszty eksploatacji.

Ale czy „szturmowy” Mi-2 ma sens?

To jest Mi-2MSB-W z nowymi, mocniejszymi silnikami, cyfrową kabiną i uzbrojeniem. Na świecie są obecnie popularne maszyny uderzeniowe w klasie 3,5 do 5 ton. Lekkie i silnie uzbrojone.

Ale ta maszyna stanowi też element większej koncepcji. System celowniczy na szturmowym Mi-2MSB-W jest dokładnie taki sam jak na wojskowym Mi-8MSB-W. Taki sam będzie też po modernizacji na ukraińskich Mi-24. Bardzo podobna jest cyfrowa awionika. Dzięki temu pilot będzie mógł się swobodnie przesiąść z lekkiego, szkolno-uderzeniowego śmigłowca na ciężką maszynę bojową. To uprości szkolenie i zmniejszy koszty, nakłady. Da konkretne zyski dla użytkownika.



Mi-2MSB-W z podwieszonymi wyrzutniami dwudziestoprowadnicowymi B8W20MSB i dwie wyrzutnie ośmioprowadnicowe B8W8MSB kalibru 80 mm opracowane przez zakłady Motor Sicz. Fot. J.Sabak

Również Mi-2 otrzyma ракiety kierowane Barrier?

Tak, śmigłowiec otrzyma nowy, termowizyjny system celowniczy z kanałem laserowym do kierowania rakietami Barrier-W. Jest zapotrzebowanie na takie lekkie ale silnie uzbrojone maszyny i chcemy brać w tym udział. Obecnie jest to ukraiński program rządowy i w jego ramach działamy.

Chciałem jeszcze zapytać o łopaty do śmigłowców. Rozmawialiśmy poprzednio o kompozytowych łopatach głównego wirnika dla Mi-8, ale w Kijowie można było zobaczyć łopaty wirnika Mi-2. To też produkt Motor Siczy?

Łopaty do Mi-2 produkują dziś dwie firmy z Ukrainy. Obie muszą jeszcze przejść procedurę certyfikacyjną, aby móc zaferować swoje łopaty na rynku. Dlatego zgłosili się do nas, ponieważ do certyfikacji potrzebne są próby w locie, na śmigłowcu Mi-2. Kiedy łopaty przejdą państwowe próby, wszelkie procedury, będą mogły trafić na nasze śmigłowce.

A Motor Sicz nie jest zainteresowana produkcją?

Nie, my pracujemy obecnie nad łopatami kompozytowymi do śmigłowca cywilnego MSB-8. Ciężkiego o masie 14 ton. Potem również dla innych wersji maszyn rodziny Mi-8. Natomiast dla lekkich i średnich śmigłowców nie zamierzam się zajmować. Skoro są na rynku, to prościej i taniej kupić niż samemu nad tym pracować.

Kiedy będą gotowe wasze łopaty nośne do ciężkiego śmigłowca?

Planujemy testy na pierwszy kwartał 2020 roku. Obecnie trwa instalacja i kalibrowanie specjalistycznych maszyn, które kupiliśmy w Europie i w USA. To złożony i długotrwały proces. Dopiero potem będziemy testować pierwsze łopaty wykonane według nowego projektu. Testować, sprawdzać, poprawiać wykonanie. To zajmuje wiele czasu. Pracują nad tym u nas zagraniczni eksperci m. in. z Włoch i Niemiec. Na przyszły miesiąc zaplanowaliśmy konfigurację sprzętu a potem testy łopat, bo pierwsze już są gotowe.

Będą to zarówno łopaty kompozytowe jak i metalowe. Kompozytowe dla maszyn cywilnych, są oparte na technologii amerykańskiej. Metalowe łopaty trafią do maszyn w wersji wojskowej. Wraz z własnymi przekładniami pozwoli nam to na zamknięcie cyklu konstrukcyjnego.

Nasz główny cel to samodzielna produkcja. Jak wcześniej mówiłem, idziemy poprzez ewolucję Mi-2 czy Mi-8 w kierunku własnych projektów i oferty kompletnych śmigłowców.

Dziękuję za rozmowę.