

Krzysztof Kubiak, Alejandro Amendolara

SINPRODE 2011

Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego 6, 269-274

2011/2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

SINPRODE 2011

W dniach 8–11 września w Buenos Aires odbyło się Sympozjum Badawczo-Produkcyjne Przemysłu Obronnego (Simposido De Investigacion Y Produccion Para La Defensa) SINPRODE 2011. Impreza odbywała się na terenie centrum wystawienniczego Costa Salguero położonym około kwadransa jazdy samochodem od ścisłego centrum argentyńskiej stolicy. Patronat honorowy SIMPRODE sprawował minister obrony Republiki Argentyny Arturo Puricelli (poprzednio szef państwowej grupy przemysłowej Fabricaciones Militares, będącej jednym z głównych dostawców sprzętu i wyposażenia dla sił zbrojnych oraz sił bezpieczeństwa).

Impreza, o ponadregionalnych ambicjach, ale lokalnym w gruncie rzeczy charakterze, była świetną okazją do zapoznania się nie tylko z kondycją argentyńskiego przemysłu obronnego, ale również ze stanem sił zbrojnych tego południowoamerykańskiego państwa oraz rzeczywistymi zamierzeniami inwestycyjnymi dotyczącymi ich rozwoju. Już pobieżna analiza listy wystawców oraz przegląd ekspozycji uświadomił, że Argentyna nadal boryka się z bardzo poważnymi problemami finansowymi, w związku z czym wydatki obronne mają relatywnie niski priorytet. Większość dużych i znaczących na rynku światowym producentów (Thales, Kongsberg, Elbit, IAI, EUROCOPTER, Saab) zdecydowała się bowiem na stosunkowo skromne stoiska, na których dystrybuowano „papierowe” materiały informacyjne. Z tej grupy wystawców jedynie Bell, współpracując z lokalnym partnerem, zdecydował się na wystawienie egzemplarza w wersji 407 (traktowanego po części jako naturalny następca sędziwego UH-1), Mercedes obecny był z ciągnikiem siodłowym Atego 1725 A 4 x 4, zaś lokalny partner Forda, czyli Igarreta, z szeregiem specjalistycznych pojazdów, których obecność świadczyła jednak o dość „pojemnym” traktowaniu formuły imprezy (m.in pojazd z lemieszem do odśnieżania i piaskowania dróg). Singapurczycy z ST Kinetics zaprezentowali szeroką gamę broni strzeleckiej (rodzina karabinków SAR 21, ale już 40 mm granatnik automatyczny CIS 40, zdalnie sterowane stanowisko strzelecki, czy też dwuczłonowy gąsienicowy pojazd terenowy Bronco pojawiły się tylko w formie folderów.

Na tym tle korzystnie prezentowała się ekspozycja brazylijskiej grupy motoryzacyjnej Agrale, intensywnie promującej na rynku południowoamerykańskim, afrykańskim i bliskowschodnim typoszereg lekkich pojazdów terenowych typoszeregu Marrua (to nazwa żyjącego na podmokłych obszarach Brazylii dzikiego byka).

Agrale to silny podmiot brazylijski posiadający wytwórní części i dwie montownie w samej Brazylii, wytwórní podwozi w Kolumbii i kolejną montownię w Argentynie. Ta założona w 1962 roku firma ma obecnie w ofercie, prócz pojazdów dedykowanych siłom zbrojnym i służbom porządku publicznego, również ciężarówki i ciągniki siodłowe, autobusy, ciągniki rolnicze. Na SINPRODE prezentowano osiem podstawowych wariantów pojazdów terenowych: AM1 i AM2, czyli lekki samochód terenowy z brezentowym dachem przeznaczony do przewozu czterech osób, AM10 i AM 11, powiększoną wersję poprzednika przeznaczoną dla pięciu osób, AM 10 i AM 11 Rec, poprzedni wariant przeznaczony dla

sił specjalnych i formacji rozpoznawczych, wyposażony w obrotnicę, na której zainstalować można karabin maszynowy lub granatnik automatyczny, AM 20 i AM 21 w wersjach: lekki pojazd transportowy o ładowności 750 kg, ambulans, wóz dowodzenia, AM 100 – czyli pojazd transportowy o ładowności 1000 kg i AM 200 – w wersji transportowej o ładowności 2000 kg i z powiększoną pięcioosobową kabiną – jako pojazd patrolowy dla formacji policyjnych. Wszystkie wozy napędzane są silnikiem wysokoprężnym o mocy 140 KM i dysponują napędem na cztery koła. Agrale odniosła już pewne sukcesy na argentyńskim rynku. W grudniu 2008 r. wojska lądowe nabyły 18 pojazdów wersji AM 20 (pojazdy ciężarowe i ambulanse) z przeznaczeniem części z nich do służby w siłach pokojowych na Haiti. W kwietniu 2011 r. 12 wozów AM 10 (w tym cztery w wariantcie Rec) i AM 20 odebrała piechota morska.

Propozycje podmiotów argentyńskich obejmowały przede wszystkim modernizację. A modernizować jest co. Armia argentyńska jest bowiem – jak to już wspomniano – chronicznie niedoinwestowana i znaczna część eksploatowanego przez nią sprzętu oraz uzbrojenia zestarzała się moralnie i najzwyczajniej wyeksploatowała. Różne firmy, najczęściej we współpracy z wojskowymi warsztatami naprawczymi skupionymi w Boulogne Sur Mer Arsenal oraz Instytutem Badań Naukowych i Technologicznych Sił Zbrojnych (hiszp. Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las Fuerzas Armada, dawniej CITEFA) zaprezentowały więc modernizację takich wozów jak: transporter opancerzony M-113 i czołg TAM (należące do wojsk lądowych), pancerny pojazd rozpoznawczy Panhard AML-90 i pływający transporter opancerzony LVT-7 (należące do piechoty morskiej), czy też doprowadzenie UH-1 do standardu Huey II (oferta realizowana w ściślejszej współpracy z Bellem).

Na podkreślenie zasługuje, że choć w 2010 r., ówczesna minister obrony Nilda Garré zapowiedziała na przykład opracowanie na bazie M 113 mózdzierza samobieżnego kalibru 120 mm, to wozu takiego, choćby w formie demonstratora, na imprezie nie pokazano. W rezultacie, tzw. zmodernizowany M 113 przypominał raczej pojazd poddany generalnemu remontowi niż wóz bojowy prezentujący nową jakość, gdyż zmiany dotyczyły wymiany sprzętu łączności, wyposażenia pojazdu w odbiornik systemu satelitarnego GPS oraz system obserwacji nocnej dla kierowcy i dowódcy, wyrzutnie granatów dymnych i nowy system przeciwpożarowy. Jeszcze skromniejsze zabiegi podjęto w stosunku do Panhardów i starych amerykańskich amfibii desantowych LVT-7.

Modernizacja czołgu TAM, prowadzona przez państwowe zakłady Fabricaciones Militares, oznacza instalację optoelektronicznych środków kierowania ogniem, nowego systemu kierowania ogniem i elektrycznego (w miejsce hydraulicznego) urządzenia stabilizacji armaty. Pojazd w takiej konfiguracji został wystawiony, ale nie udało się uzyskać informacji, czy ambitny plan modernizowania 50 czołgów rocznie (Argentyna posiada ich łącznie w służbie 320) jest realizowany zgodnie z planem. Na marginesie – w rozmowach kulturalnych argentyńscy oficerowie silnie podkreślali fakt zaburzenia regionalnej „pancernej” równowagi sił w wyniku pozyskania czołgów Leopard 2 przez Chile (z Niemiec, w 2007 r., 132 wozy Leopard 2A4 zmodernizowane do wersji Leopard 2A4CHL oraz dodatkowych osiem jako rezerwę części zamiennych) i tęsknie wspominali o ... Abramsie. TAM, czyli Argentyński Czołg Średni (hiszp. Tanque Argentino Mediano), to klasyczny wręcz przykład potencjalnie dużej szansy zmarnowanej w następstwie przerwania sukcesywnego rozwoju

konstrukcji. Jego genezy upatrywać należy pod koniec lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku, gdy Argentyna stanęła wobec pilnej konieczności zastąpienia eksploatowanych dotąd Shermanów wozem bojowym przewyższającym możliwościami zakupione wcześniej lekkie czołgi francuskie AMX-13 i planowane do nabycia austriackie niszczyciele czołgów SK 105 Kürassier. Wobec braku własnych doświadczeń w konstruowaniu wozów bojowych nawiązano współpracę z niemiecką firmą Thyssen Henschel. W efekcie tego powstał transporter opancerzony VCTP (wraz z wersją wozu dowodzenia VCPC i 120 mm samobieżnego moździerza VCTM) oraz właśnie TAM. Obie konstrukcje bazowały na projekcie niemieckiego bwp Marder. O ile transporterów (i pojazdów pochodnych) powstało ze względu na ograniczenia budżetowe stosunkowo niewiele, o tyle czołgów zbudowano łącznie około 350. Wóz stanowił połączenie przeprojektowanego kadłuba Murdera z nową wieżą uzbrojoną w znakomitą brytyjską armatę L7A2 kalibru 105 mm. Jak na owe czasy i warunki Ameryki Południowej był to czołg wysoce manewrowy, silnie uzbrojony, ale również na tyle lekki (39 ton), że nie przysparzał poważniejszych problemów w terenie pozbawionym infrastruktury drogowo-mostowej wysokiej jakości. Prototyp czołgu TAM był gotowy w 1976 r. Po testach pojazd przyjęto do uzbrojenia wojsk lądowych. Kryzys ekonomiczny i fiasko planów eksportowych doprowadziły jednak do przerwania rozwoju konstrukcji, która zestarzała się technicznie i moralnie. Aby zapobiec postępującej degradacji sił pancernych, w Argentynie w 2003 r. podjęto desperacką próbę połączenia francuskich wież FL-12 z działami 105 mm – pobieranymi z kompletnie przestarzałych czołgów AMX-13 – z podwoziami niszczycieli czołgów SK-105 Kürassier. Projekt, nazwany Patagon, wyjątkowo się jednak ślimaczył – do roku 2007 armii dostarczono zaledwie cztery wozy (z 53 planowanych), a po zakupie nowoczesnych czołgów przez sąsiadów okazał się całkowicie chybiony, wobec czego anulowano go.

Spśród konstrukcji, których opracowywanie ujawniono, ale na SINPRODE ich nie wystawiono, co świadczyć może o opóźnieniach (a być może nawet anulowaniu) programów, wymienić jeszcze należy 105 mm lekką haubicę dostosowaną do transportu na podwieszeniu zewnętrznym śmigłowca, która zastąpić miała eksploatowane obecnie działa OTO MELARA.

Prezentacji doczekała się natomiast zmodernizowana 127 mm wyrzutnia niekierowanych pocisków raketowych CP-30. System ten opracowany w Argentynie wszedł do służby w latach osiemdziesiątych. Pierwotnie występował on w trzech wersjach: 16 prowadnicowej na podwoziu niemieckiego Mercedesa Unimog 416 (4 x 4), 28 prowadnicowej i 36 prowadnicowej (obie na francuskim podwoziu VLRA ACMAT, 8 x 8). Kluczowym elementem modernizacji jest posadowienie trzech bloków po dziewięć (zrewitalizowanych) prowadnic na nowym podwoziu – wybrano do tego pojazd FIAT 697-BN (6 x 6). Bloki prowadnic otrzymały hydrauliczne urządzenie podnośne oraz żuraw zapewniający zdolność do samozaładowania z wozu amunicyjnego, opracowano nową amunicję umożliwiającą prowadzenie ognia na odległość 30 km.

Między modernizacją a zaangażowaniem w nowe projekty znajduje się argentyński przemysł lotniczy z jego czołowym przedstawicielem, czyli Fábrica Argentina de Aviones „Brig. San Martín” S.A. Zakłady te (od 2009 r. ponownie państwowe), o długiej i bogatej tradycji (zbudowano tam, co prawda z zasadniczym udziałem niemieckiego inżyniera Kurta Tanka, pierwsze odrzutowe samoloty w Ameryce Południowej, zapomniane już dzisiaj

niemal całkowicie IAe Pulqui I i IAe Pulqui II) proponują modernizacją lekkich samolotów szturmowych IA-58 Pucara (24 w służbie w 3. Brygadzie Wojsk Lotniczych Argentyny, pięć w wojskach lotniczych Urugwaju) i szkolno-bojowych IA-63 Pampa (18 w służbie argentyńskiej), serwisowanie maszyn C-130 (w Argentynie – siedem) oraz Fokker F-27 i F-28 (łącznie trzy). Krok w przyszłość to zaangażowanie w projekt brazylijskiego Embraera, którego celem jest zbudowanie „południowoamerykańskiego Herculesa”, czyli średniego samolotu transportowego KC-390. Prototyp powstać ma w roku 2014, udział Argentyńczyków zaś obejmować będzie takie elementy jak rampa ładunkowa, zakończenie ogona, dena część konstrukcji dziobu, elementy mechanizacji płata – łącznie około 12% konstrukcji.

Kolejny – wspomniany już – modernizacyjny program prezentowany na SINPRODE, a związany z lotnictwem, dotyczył modernizacji UH-1 (28 w lotnictwie wojsk lądowych) do standardu Huey II. Prace obejmują wymianę belki ogonowej, przekładni głównej i wirnika, przegląd i konserwację turbiny. Program, według zapewnień oferenta, przedłużyć ma resurs na przykład wirnika z 2500 do 4000 godzin. Poddany procesowi modernizacji egzemplarz stanowił część ekspozycji plenerowej, ale jego realizacja na większą skalę pozostaje – z przyczyn finansowych – w zawieszeniu.

Pośród osiągnięć, choć nie najnowszych, Argentyńczyków na szczególną uwagę zasługuje 155 mm haubica holowana L 45 Cala 30/2. Działo, przypominające nieco południowoafrykańską haubicę Denel G-5, otrzymało dwuosiową, dwuogonową lawetę z pomocniczym, chłodzonym powietrzem, silnikiem wysokoprężnym Deutz (pracującym na wszystkie cztery koła), zapewniającym zdolność do samodzielnej (w ograniczonym jednak zakresie) zmiany stanowiska ogniowego. Zdaniem części ekspertów jest to najnowocześniejszy system artyleryjski opracowany w Ameryce Południowej, przy wykorzystaniu amunicji klasycznej działo może prowadzić ogień na odległość 23 km, a przy użyciu amunicji z gazogeneratorem na odległość 39 km. Produkcja haubicy rozpoczęła się w połowie lat dziewięćdziesiątych, ale tempo dostaw jest stosunkowo niewielkie i w jednostkach artylerii nadal pozostają 155 mm haubice L 33 X1415 CITEFA A Model 77 i Model 88. Haubica stanowi dobry przykład tego, co mógłby osiągnąć argentyński przemysł obronny w warunkach stabilnego zasilania finansowego, drogą systematycznych zakupów realizowanych przez własne siły zbrojne.

W Argentynie prowadzone są również prace nad co najmniej kilkoma typami bezpilotowców. Jednym z nich jest aparat oznaczony jako M3 Lipan, rozwijany siłami armii – główną instytucją jest Zarząd Rozpoznania Wojsk Lądowych kooperujący z kilkoma podmiotami cywilnymi, w tym prawdopodobnie z firmą Nostromo Defence oraz INTI-Electrónica Centre and Informatics (które z siebie tylko wiadomych przyczyn zdają się zadowalać rolę „gracza z cienia”), tworzącymi konsorcjum Sistema Aera Robotnica Argentina. Według trudnych do weryfikacji informacji w grudniu 2007 r. konstrukcja przeszła wszechstronne testy podporządkowanej bezpośrednio Sztabowi Generalnemu 601. grupie rozpoznania, a obecnie trwa wdrażanie aparatów pierwszej serii do służby liniowej. Według dostępnych informacji Lipan może manewrować przez pięć godzin z prędkością 170 km na godzinę, przenosząc ładunek użyteczny o masie 20 kg. Jego długość to 3,35 m, zaś rozpiętość 4,6 m. Przy budowie aparatu wykorzystano niemiecki silnik, kanadyjski system autopilota i amerykańskie wideołącze. Trwają prace nad wersją rozwojową aparatu oznaczoną XM 4 Lipan.

Wystawca odmówił udzielenia informacji o aktualnym statusie Lipana i ewentualności rozpoczęcia produkcji seryjnej.

Prezentowany był również „dron” szczebla taktycznego Carancho o rozpiętości 1,4 m i długości 0,4 m, zdolny jakoby do wykonywania misji o czasie trwania do 25 minut na pułapie do 500 m, ale zarówno jego status, jak i stopień zaawansowania programu nie zostały ujawnione. Wiadomo jedynie, że aparat lata, gdyż wcześniej demonstrowano go w czasie dni armii, ale inne dane trudno uzyskać.

Na zauważenie zasługują też argentyńskie wysiłki ukierunkowane na zbudowanie broni precyzyjnego rażenia. Do tej grupy uzbrojenia można bowiem chyba zaliczyć bombę szybującą Dardo II (zaprezentowaną po raz pierwszy dwa lata wcześniej podczas pokazów w bazie lotniczej Morón). Przypomina ona nieco amerykańską bombę AGM-145 JSOW, ale jest o prawie połowę lżejsza. Przy długość 2,2 m bomba waży 250 kg, z czego 125 kg przypada na materiał wybuchowy. Dzięki zastosowaniu systemu GPS do naprowadzania może ona skutecznie razić cele oddalone nawet o 40 km (przy zrzucie z wysokości 10 000 m). Do jej przenoszenia dostosowane są samoloty Mirage IIIC oraz A-4AR Fightinghawk (nie można wykluczyć, że również Super Etendard, przynajmniej od 2009 r. trwają bowiem takie próby).

Sporym zainteresowaniem odwiedzających cieszył się, będący rezultatem współpracy sił zbrojnych Brazylii i Argentyny, tzw. lekki pojazd dostosowany do transportu powietrznego (hiszp. *Vehículo Ligero de Empleos Generales Aerotransportable*, VLEGA) Gaucho. Prototyp auta dedykowanego, w zależności od wersji, szerokiemu spectrum zadań (transport ładunków i osób, ewakuacja medyczna, patrolowanie, rozpoznanie, misje specjalne) zaprezentowany został po raz pierwszy w Brazylii w marcu 2006 r. Od tego czasu konstrukcja nabrała dojrzałości i rozwinęła się w kilka specjalistycznych wersji. W Buenos Aires obejrzeć można było wóz patrolowy, lekko opancerzony oraz auto dla jednostek rozpoznawczych i sił specjalnych, pozbawione drzwi i dachu, lecz wyposażone w zamontowaną na specjalnej ramie obrotnicę dla karabinu maszynowego lub granatnika automatycznego. Trudno nie dostrzec, że Gaucho stanowi w pewien sposób i powielenie, i konkurencję dla kupowanych już przez obie armie samochodów Agrale, ale program ma wysoki priorytet polityczny – realizowany jest na podstawie porozumienia międzyrządowego, a przy tym na tyle prosty, iż obarczony niewielkim ryzykiem porażki.

Gaucho w wariantcie podstawowym ma 4,15 m długości, 2,12 m szerokości, 1,75 m wysokości. Napędzany jest silnikiem wysokoprężnym z doładowaniem o mocy 135 KM (pojemność 2800 cm sześć.). Prędkość maksymalna po drodze to 120 km/h, a zasięg określono na 500 km. Pojazd zdolny jest do brodzenia w wodzie o głębokości do 0,5 m i pokonywania przeszkód pionowych o wysokości 0,35 m. Może operować przy nachyleniach wzdłużnych do 60 stopni i poprzecznych do 40 stopni. W wariantcie transportowym ładowność wynosi 500 kg, w wersjach specjalistycznych owa „rezerwa masy” wykorzystywana jest do zabudowy lekkiego opancerzenia i instalacji uzbrojenia.

Łącznie w SINPRODE brało udział 149 wystawców, z których jednak tylko 13 przygotowało ekspozycje zewnętrzne, co daje o wyobrażenie o ilości zaprezentowanego sprzętu ciężkiego. Na placu przed pawilonami centrum targowego pojawił się przy tym tylko jeden podmiot zagraniczny, czyli Bell z lokalnym partnerem (zarządem lotnictwa Dowództwa Wojsk Lądowych), oferujący omówioną wyżej modernizację UH-1.

Prócz producentów i podmiotów zajmujących się działalnością badawczo-rozwojową w obrębie szeroko rozumianego bezpieczeństwa i obronności swoje rozbudowane stoiska miały wszystkie rodzaje argentyńskich sił zbrojnych oraz agendy odpowiedzialne za bezpieczeństwo wewnętrzne i ochronę interesów państwa: Policja Federalna (hiszp. *Policía Federal Argentina* – PFA), policje municypalne i departamentalne (w tym policja Quilmes, prezentująca dość kuriozalny wehikuł – tzw. ruchome centrum operacyjne zabudowane na podwoziu dość wiekowego furgonu, wykonane sumptem własnym funkcjonariuszy w lokalnych warsztatach, tzw. ongiś w PRL-u metodą gospodarczą), Żandarmeria (hiszp. *Gendarmería Nacional Argentina* – GNA) pełniąca również rolę formacji granicznej na granicach lądowych i morska Straż Graniczna (*Prefectura Naval Argentina* – PNA). Formacje państwowe wykorzystwały obecność na targach nie tylko do zaprezentowania swojej działalności oraz realizowanych aktualnie i perspektywicznych programów modernizacyjnych, ale też do przeprowadzenia rekrutacji do swoich szkół i ośrodków szkolenia. Chętnych usiłowały więc przyciągnąć szkoły oficerskie, choć oceniając aktywność poszczególnych placówek, trudno nie oprzeć się wrażeniu, że poważniejsze od szkół oficerskich problemy z naborem kandydatów mają szkoły podoficerskie. Niejako przy okazji ze swoimi propozycjami pojawiły się Państwowa Szkoła Rybołówstwa (hiszp. *Escuela Nacional de Pesca*) i Państwowa Szkoła Żegluga Rzecznej (hiszp. *Escuela Nacional Fluvial*).

Jak to zwykle bywa, swoje stoiska miały również liczne podmioty działające na obrzeżu branży obronności i bezpieczeństwa. Obecne więc były mniejsze i większe firmy wydawnicze, najrozmaitsze warsztaty hafciarskie, grawerskie i inne specjalizujące się w wytwarzaniu najprzeróżniejszych „pamiątek z wojska”, od atrap szpad i szabel poczynając na „militarnych” dewocjonaliach kończąc.

Oceniając całościowo SINPRODE stwierdzić trzeba, że ta odbywająca się co dwa lata impreza jest próbą wyrwania ze swoistego marazmu argentyńskiego sektora producentów na rzecz obronności. Branża ta ma duże tradycje, w przeszłości zainwestowano w nią niebagatelne środki (przemysł lotniczy, pojazdy pancerne, artyleria), ale na skutek braku konsekwencji i permanentnych problemów finansowych znaczna część wypracowanego wówczas dorobku i doświadczeń nie została wykorzystana. Mimo że argentyńska armia potrzebuje w zasadzie wszystkiego (od wymiany zasadniczej części floty samochodów ciężarowych poczynając, poprzez broń strzelecką, a na czołgach i samolotach bojowych kończąc) przy obecnym poziomie finansowania sił zbrojnych trudno liczyć na uruchomienie dużych, stabilnych programów. Zdają sobie z tego najważniejsi gracze na rynku, których obecność na imprezie zdawała się mieć głównie „wizerunkowy”, nie zaś „biznesowy”.

Krzysztof KUBIAK,

współpraca: **Alejandro AMENDOLARA**

Autor dziękuje władzom Dolnośląskiej Szkoły Wyższej za pomoc w uzyskaniu możliwości zebrania informacji niezbędnych do powstania powyższego tekstu.