

# Czołg podstawowy Typ-74



Czołg podstawowy Typ-74 to jeden z czterech modeli czołgów powstałych w Japonii, które opracowano w okresie po zakończeniu II Wojny Światowej. Już w chwili powstania nie była to zbyt nowoczesna konstrukcja, ale na tle swych potencjalnych azjatyckich przeciwników, to i tak prezentował się nader dobrze. W służbie znajduje się o dziś dzień, chociaż większość wozów jest tak naprawdę zmagazynowane i zastępowane znacznie nowocześniejszymi konstrukcjami, znajdującymi się w arsenałach Tokio.

## Rys historyczny

Historia japońskiej broni pancерnej jest o dziwo bardzo długa i bogata, podobnie jak związana z nią tradycja konstruowania własnych pancernych wozów bojowych. Po zakończeniu działań I

Wojny Światowej, Japonia zdecydowała o dokonaniu kupna w celach doświadczalnych brytyjskie czołgi Mark A Whippet oraz lekkie francuskie czołgi Renault FT. Na obu konstrukcjach japońscy wojskowi zapoznali się z nowo powstałym rodzajem broni. W latach 20.-tych XX wieku władze w Tokio zdecydowały o rozpoczęciu prac nad własnymi wozami bojowymi. Na skutek tej decyzji w 1927 roku zakłady zbrojeniowe z Osaki zbudowały model prototypowy przyszłego czołgu Typ-87. Dwa lata później w zakładach Mitsubishi zademonstrowano prototyp innego rodzaju czołgu, oznaczonego następnie jako Typ-89. Był to podstawowy czołg średni używany w Japonii w latach 30.-tych XX wieku. Jego załogę tworzyło czterech żołnierzy, a uzbrojenie stanowiła tutaj krótkolufowa 57 mm armatka oraz 2 karabiny maszynowe kalibru 6,5 mm. W 1935 roku do służby wszedł najliczniej produkowany czołg japoński do 1945 roku (i tak naprawdę w historii japońskiej broni pancernej) czołg lekki Typ-95 Ha-Go, a trzy lata później kolejny czołg średni Typ-97 Chi-Ha. Załogę pierwszego wozu stanowiło trzech żołnierzy, a jego podstawowym uzbrojeniem była 37 mm armatka czołgowa i dwa karabiny maszynowe kalibru 6,5 mm, podobnie jak w czołgu Typ-89. Drugi z czołgów uzbrojono w 47 mm armatę i 2 karabiny maszynowe kalibru 7,7 mm. Obsługiwali go czterej żołnierze. Warto tutaj dodatkowo wspomnieć, że w drugiej połowie lat 40.-tych czołgi Typ-95 były używane w pewnej liczbie przez wojska chińskie podczas trwającej na terytorium Chin w latach 1946-1949 wojny domowej. W Japonii opracowano także szereg lekkich czołgów pływających Typ-2 Ka-Mi oraz Typ-3 To-Ku służące do wsparcia przeprowadzanych desantów morskich na liczne wyspy, położone na Pacyfiku. W czasie trwania II Wojny Światowej japońskie czołgi brały aktywny udział podczas licznych operacji wojskowych przeprowadzonych tak na terytorium Azji, jak i Pacyfiku. Niestety jak pokazały liczne działania, ozy japońskie często technicznie były gorsze od tego czym dysponował przeciwnik.

# Okres po zakończeniu II Wojny Światowej

Po zakończeniu działań bojowych w Azji i na Pacyfiku, Japonia utraciła prawo do posiadania swoich własnych sił zbrojnych. Szybko to się jednak zmieniło. Już w 1954 roku Japonia rozpoczęła z formalnym pozwoleniem władz Amerykańskich, formowanie nowych sił zbrojnych, który został oparty o powstały w II połowie lat 40.-tych XX wieku tzw. Rezerwowy Korpus Policyjny. Na mocy międzynarodowych umów wszystkie rodzaje japońskich sił zbrojnych miały mieć charakter obronny. Dlatego też otrzymały one nazwę Siły Samoobrony i prawo do działania wyłącznie na terytorium własnego państwa. Wraz z rozpoczęciem tworzenia nowej armii zaczęto myśleć o ponownym utworzeniu przemysłu zbrojeniowego. Miał on produkować sprzęt wojskowy jedynie na potrzeby Sił Samoobrony Japonii.

Także od 1954 roku formowano jednostki pancerne. Początkowo otrzymały one od Amerykanów czołgi rodziny M4 Sherman, a następnie M24 Chaffie oraz M47 Patton II. Jednakże z uwagi na wzrost, nie każdy Japończyk mógł obsługiwać czołg produkcji amerykańskiej. Dlatego też od samego początku wiadomo było, że ich eksploatacja jest tylko przejściowa i we wspomnianym już roku zapadła decyzja o rozpoczęciu budowy pierwszego powojennego czołgu produkcji japońskiej. Ponadto sami Japończycy zdecydowali, że rodzimy przemysł wojskowy będzie produkować w pełni samodzielnie sprzęt pancerny, który został skonstruowany przez własnych specjalistów, a nie produkowany na podstawie kupionej licencji. Pierwsze prace projektowe nad pierwszym powojennym czołgiem zakończono w 1956 roku, a już w następnym roku ukończono budowę pierwszych czterech prototypów.



## Czołg średni Typ-61

W 1961 roku nowy czołg otrzymał oznaczenie Typ-61 (jest to spolszczenie nazwy Type-61, a właściwie poprawne językowo tłumaczenie z języka japońskiego powinno brzmieć Model-61, ale ze względu na dużą powszechność stosowania słowa „Typ”, zamiast prawidłowego „Model”, to to rozwiązanie zostało także przyjęte) i wtedy też, choć same prace nad nim nie były jeszcze w pełni zakończone, zapadła szybka decyzja o jego przyjęciu do służby. Od następnego roku, po ostatecznym przetestowaniu fabrycznym i wojskowym wszystkich jego modeli prototypowych, zaczęto wprowadzać go do uzbrojenia. Był on zbudowany w klasycznym układzie konstrukcyjnym i uzbrojony w armatę czołgową kalibru 90 mm. Zaś jego załogę tworzyło czterech żołnierzy. Napędzał go silnik czołgowy o mocy 590 KM (441 kW). W 1998 roku w wojskach japońskich służyło jeszcze 70 egzemplarzy tych maszyn, a po 2001 roku ze służby zostały wycofane ostatnie modele czołgu średniego Typ-61.

# Powstaje nowy Typ-74

Niemalże natychmiast po wejściu do służby czołgu średniego Typ-61 zaczęły się otwarte dyskusje nad jego następcą. W konsekwencji jeszcze w 1962 roku rozpoczęto formułowanie wymagań, pod jakimi miał zostać skonstruowany nowy czołg japoński, który miał się stać podstawowym czołgiem japońskich sił zbrojnych. Oficjalnie zostały one przedstawione w roku następnym, a według nich nowy czołg miał posiadać następujące możliwości i komponenty:



## Czołg prototypowy STB-2

- w odróżnieniu od swojego poprzednika, nowy czołg miał posiadać większą szerokość kadłuba niż Typ-61, z uwagi na rozmiary ówczesnych Tuneli oraz dróg, nie mogła ona przekraczać 3000 mm.
- Jego podstawowe uzbrojenie miało się składać z popularnej wówczas w krajach Zachodniej Europy oraz Stanów Zjednoczonych 150 mm bruzdowanej armaty czołgowej.
- Nowy czołg w wieży miał posiadać całkowicie zmechanizowany układ ładowania oraz zastosowany pełny układ stabilizacji armaty.
- Czołg ten miał zostać wyposażony w nocny system celowniczy, oparty o noktowizję, pozwalający mu na

podjęcie walki w warunkach nocnych oraz trudnych warunkach pogodowych.

- Na stropie wieży czołgu, miał on mieć zainstalowany przeciwlotniczy wielkokalibrowy karabin maszynowy, który miał być naprowadzany z wnętrza wieży.
- Zastosowany kształt kadłuba oraz wieży miał sprzyjać efektowi rykoszetowaniu uderzających w nie pocisków.
- Napędzający silnik czołgowy miał być wysokoprężny, ale w układzie dwusuwowym.
- W porównaniu ze starszym czołgiem Typ-61, nowa konstrukcja miała posiadać większy zasięg maksymalny jazdy.
- Zastosowany układ napędowy miał być typu cross-drive.
- W odróżnieniu od swojego poprzednika koła napędowe znajdować się miały teraz z tyłu kadłuba.
- Zawieszenie czołgu miało być hydro-pneumatyczne.
- Gąsienice stalowe, o 50 mm szersze niż w czołgu Typ-61.
- Pełny układ ochrony przeciwpożarowej oraz zastosowanie układu ochrony typu ABC.
- Możliwość pokonywania przeszkód wodnych po dnie.



Model STB-5

Przy budowie kadłuba nowego czołgu japońscy inżynierowie zdecydowali się wzorować na wówczas nowoczesnym francuskim czołgu podstawowym AMX-30 oraz zachodniemiecki czołgu Leopard (1), co oczywiście nie oznacza faktu kopiować. Natomiast konstrukcja wieży miała być wzorowana na francuskim czołgu AMX-30. Trzecim czołgiem, gdzie w Japonii dokładnie obserwowano jego rozwój to był prototypowy amerykańsko-niemiecki MBT-70, gdzie jednak w przypadku tego pojazdu, japońskich konstruktorów interesowało zwłaszcza jego zawieszenie.

Po zatwierdzeniu wymagań zbudowano kilka pojazdów doświadczalnych, które w latach 1964-1967 przeszły testy trakcyjne. Po ich analizach w listopadzie 1968 roku, w należących do zakładów Mitsubishi, położonych niedaleko miejscowości Maruko, rozpoczęła budowę dwóch pierwszych modeli prototypowych, oznaczonych jako STB-1 oraz STB-2, które były gotowe we wrześniu 1969 roku. Ich uzbrojenie stanowiły wówczas nowoczesne armaty czołgowe brytyjskiej rodziny L7 kalibru 105 mm. W modelu STB-1 była to armata L7 w wersji A1. Ze względu na znaczne koszty finansowe i skrócenie czasu trwających prac nad nowym czołgiem Japończycy po prostu nie zdecydowali się na opracowanie własnej armaty czołgowej i postanowili produkować na brytyjskiej licencji ich działo. W pierwszych modelach prototypowych, zastosowane celowniki były sprzężone z armatą elektrycznie, jednakże z obawy przed ówczesnym niemałym prawdopodobieństwem awarii takiego typu systemów, tego rozwiązania nie zdecydowano się zastosować w wozach produkowanych seryjnie. Modele STB-1 oraz STB-2 zostały także wyposażone w zmechanizowane systemy ładowania, które zostały opracowane w firmie Japan Steel Works. Mimo, że same badania potwierdziły słuszność zastosowanej „idei”, jednakże ostatecznie ze względów finansowych w następnych modelach prototypowych, jak i wozach seryjnych, samej „idei” dalej nie stosowano. Oczywiście należy tutaj tylko krótko wspomnieć, że „idea” ta została zastosowana następnie w czołgach podstawowych Typ-90 oraz najnowszym Typ-10. Zastosowane w

czołgach STB-1 oraz STB-2 zawieszenie było hydro-pneumatyczne. Od 1968 roku, także i w Japonii zdecydowano się o wyposażeniu najnowszego czołgu w bardzo ważny system: SKO – System Kierowania Ogniem. W 1971 roku powstał trzeci model, oznaczony jako STB-3. Po przeprowadzeniu jego testów zdecydowano się na zmianę lokalizacji przeciwlotniczego wielkokalibrowego karabinu maszynowego. Początkowo broń ta miała być zlokalizowana przy włączu ładowniczego, jednakże została ona przeniesiona na stronę włączu dowódcy czołgu. Ponadto, ponownie ze względów finansowych nie zdecydowano się na zastosowanie nowoczesnego mechanizmu, pozwalającego na prowadzenie ognia z wnętrza wieży. W porównaniu z modelami STB-1 oraz STB-2, czyli prototypami z tzw. pierwszej partii, model STB-3 i kolejne modele prototypowe posiadały inne kształty zastosowanych wież. Pierwsze z nich posiadały wieże zdecydowanie krótsze i o profilu bardziej okrągłym profilu. W kolejnych wersjach posiadały one nisze w tyle wieży do przechowywania zapasu amunicji armatniej. Wówczas zdecydowano, że w wozach seryjnych, taka nisza będzie w stanie przechowywać łącznie 10 sztuk naboju, co ostatecznie zwiększono do liczby 14 sztuk. W pierwszej połowie lat 70.-tych XX wieku, pojawiły się kolejne modele prototypowe, oznaczone kolejno jako: STB-4, STB-5 oraz STB-6. Ostatni z nich był gotowy do przeprowadzenia prób poligonowych w połowie 1973 roku. Służył on między innymi do przeprowadzenia bardzo intensywnych testów uzbrojenia, układu zastosowanej stabilizacji, zastosowanego Systemu Kierowania Ogniem, silnika z napędem oraz zawieszenia. Na modelach STB-4 oraz STB-6 testowano też lemieszce. Z uwagi na znaczne uproszczenie konstrukcji układu jezdnego, a także możliwość „utworzenia” przez koła nośne dodatkowej ochrony boków kadłuba nie zdecydowano się na zastosowanie w czołgu rolek podtrzymujących górne gałęzie gąsienic. Warto tutaj wspomnieć, że w celach doświadczalnych w Republice Federalnej Niemiec zakupiono nawet gąsienice zastosowane w czołgu Leopard (1), choć ostatecznie Japończycy opracowali gąsienice własnej konstrukcji.





## Model STB-6

W 1972 roku, mimo że badania nowego japońskiego czołgu nie zostały jeszcze ukończone, Japońskie Siły Samoobrony wyraziły chęć zakupu 200 egzemplarzy. Zakończenie prac nad następcą czołgu Typ-61 ogłoszono ostatecznie w 1974 roku. Wówczas nowemu wozowi nadano oznaczenie Typ-74. Odtąd zakłady Mitsubishi Heavy Industries w Sagamicharze, gdzie rozpoczęły się przygotowania do produkcji seryjnej. Pierwszy docelowy model czołgu Typ-74 zjechał z taśmy produkcyjnej we wrześniu 1975 roku. Także już w tym roku i on został oficjalnie przyjęty do służby Japońskich Sił Samoobrony. W dniu 30 grudnia 1975 roku Tokio złożyło zamówienie na przeprowadzenie dostawy pierwszej transzy liczącej 160 egzemplarzy czołgów. Ówczesnie cena jednostkowa czołgu wynosiła 140 milionów wartości Jena. Według ustaleń z 1976 roku, przewidywano roczną produkcję czołgów Typ-74 przez zakłady MHI będzie opuszczać około 50 egzemplarzy czołgów podstawowych Typ-74 rocznie. Największą wydajność produkcji uzyskano w drugiej połowie lat 80.-tych XX, wieku, a w 1992 roku jego produkcja seryjna została ukończona. Czołg Typ-74 jest zaliczany do tzw. I. Generacji czołgów podstawowych (według kwalifikacji nadanej w NATO).

W latach 90.-tych XX wieku w Japońskich Siłach Samoobrony, gdzie służyło łącznie 873 egzemplarze czołgów podstawowych Typ-74. Od 2000 roku są one powoli wycofywane ze służby. Ówczesnie w służbie Japońskiej na stanie znajdowało się łącznie 880 egzemplarzy czołgów, z czego 560 sztuk to były wozy Typ-74, a resztę stanowiły nowsze czołgi podstawowe

Typ-90, które również znajdują się u mnie na liście do opisanie i wrzutce na blog.

## **Układ konstrukcyjny: Typ-74**

Czołg podstawowy Typ-74 jest wozem zbudowanym w klasycznym układzie konstrukcyjnym. W lewej części przodu kadłuba znajduje się przedział kierowania, w środkowej bojowy, a w tylnej części kadłuba znajdował się przedział napędowy. W przedziale kierowania jest stanowisko kierowcy czołgu. Dostaje się on na swoje miejsce przez otwierany na lewo właz, zaś przestrzeń przed czołgiem obserwuje przez trzy peryskopy typu JM 17 Mod. 2. Na włazie ze środkowym peryskopem zamontowano nocny przyrząd obserwacyjny. Początkowo bazował on na noktowizji aktywnej. W późniejszych latach trwania eksploatacji czołgu zaczęto się opierać przede wszystkim na noktowizji pasywnej. W przedniej części stanowiska kierowcy znajduje się tablica przyrządów kontrolno-pomiarowych. Kierowca wozu prowadzi swój pojazd za pomocą wolantu. Na jego stanowisku pracy znajdują się także: pedały sprzęgła oraz gazu, hamulec nożny oraz dźwignia zmiany biegów.

W lewej części wieży znajduje się stanowisko ładowniczego, a w prawej są miejsca dla działonowego oraz dowódcy. Dowódca siedzi wyżej od działonowego. W stropie wieży wykonano dwa otwierane do tyłu włazy. Lewy z nich przeznaczony jest dla ładowniczego, a prawy wspólny dla działonowego oraz dowódcy wozu, którego stanowisko jest ulokowane bezpośrednio pod włazem. Maksymalna wysokość przedziału bojowego na stanowisku ładowniczego wynosi 1600 mm.



## Uzbrojenie wozu

Podstawowym uzbrojeniem czołgu jest opracowana w Wielkiej Brytanii armata czołgowa typu L7 w wersji A3, w kalibrze 105 mm o bruzdowanym przewodzie lufy i zamkiem klinowym o ruchu poziomym. Była ona produkowana na licencji w zakładach Nippon Steel Works. Jego masa wynosi 1282 kg. Długość lufy, posiadającej przedmuchiwacz, gdzie wraz z nasadą zamkową wynosi 5347 mm. Inicjowanie zapłonu naboju odbywa się w sposób elektryczny, a w czasie prowadzenia ognia długość odrzutu dochodzi do 280 mm. Maksymalne ciśnienie rozprężających się gazów prochowych wynosi 435 MPa, a maksymalna siła odrzutu zespołu armaty sięgała 570 kN. Przy prowadzeniu ognia pociskami przeciwpancernymi typu APSD-T żywotność bruzdowanego przewodu lufy sięga do 400 strzałów. Podczas strzelania pociskiem przeciwpancernym typu APDS do celu o wysokości 2000 mm odległość strzału bezwzględnego wynosi 1340 metrów. W ciągu minuty z armaty można oddać do 8 celnych strzałów, ale praktycznie wynosi ona 5-6 strzałów na minutę. Armatę tę produkowano w Japonii na podstawie zakupionej licencji. Ze względu na zastosowanie konstrukcji i kształtu wieży, zastosowany system oporo-powrotny działa, został opracowany bezpośrednio w Japonii. Jednostka ognia do działa wynosi 55 sztuk nabojów scalonych w łusce metalowej (mosiężnej lub stalowej), z czego łącznie 14 sztuk ułożonych zostało w niszy wieży, zaś pozostałe 41 sztuk ułożono w kadłubie czołgu.

Dodatkowym uzbrojeniem czołgu jest sprzężony z armatą karabin maszynowy Typ-74 kalibru 7,62 mm (amunicja 7,62 mm x 51 mm NATO). Jego lufa jest chłodzona za pomocą układu wymuszonego obiegu powietrza. Według publikowanych informacji, jeżeli z karabinu maszynowego nie prowadzi się akurat strzelać, układ ten może posłużyć do wentylacji przedziału bojowego. Korzystając z celownika działonowego lub dowódcy można z niego prowadzić ogień na odległość skuteczną do 1000 metrów. Liczba sztuk amunicji do tego karabinu, jaka jest przewożona wewnątrz czołgu wynosi 4500 sztuk. Drugą bronią maszynową jest zainstalowany na stropie, przy włączniku dowódcy wielkokalibrowy karabin maszynowy typu M2HB kalibru 12,7 mm. Jego kąty podniesienia wynoszą od -10 stopni do +60 stopni. W pojeździe mieści się łącznie 660 sztuk naboju kalibru 12,7 mm x 99 mm



**Do strzelania ze 105 mm armaty czołgowej typu L7A3 L/52 mogą być używane następujące naboje:**

- Typu M393 HEP – nabój z pociskiem przeciwpancernym, wyposażony w plastyczny materiał wybuchowy. Masa zastosowanego pocisku to 11,25 kg, a jego prędkość początkowa wynosi około 731 m/s. Nabój ten jest używany od 1986 roku, oznaczony w Japonii jako Typ-86 105.
- Typu M728 APDS-T – nabój o masie 18,94 kg z pociskiem podkalibrowym stabilizowanym obrotowo o prędkości początkowej lotu 1428 m/s, oznaczony w Japonii jako Typ-76 105.
- Typu L35 HESH-T – nabój z pociskiem przeciwpancernym z

plastycznym materiałem wybuchowym o masie 11,26 kg i prędkości początkowej 732 m/s.

- Typu M735 APFSDS-T – nabój z pociskiem przeciwpancernym podkalibrowym stabilizowanym brzechwowo z oddzielającym się sabotem o masie 4 kg (wykonanym z stopu aluminium) i prędkości początkowej 1505 m/s. Tenże nabój został wprowadzony do użytku w 1984 roku. W Japonii oznaczony jest on jako Typ-84 105. Był on produkowany w firmie Daikin Industry do początku 2022 roku.
- Ostatni typu HEAT-MP – nabój z pociskiem uniwersalnym przeciwpancernym-burzącym-odłamkowym o masie 12,69 kg, oznaczony w Japonii jako Typ-91 105, wprowadzony do użytku na początku lat 90.-tych XX wieku. 70 % energii powstałej z eksplozji materiału wybuchowego nie zamienia się w strumień kumulacyjny, lecz rozprasza się na otoczenie wraz z odłamkami.



JGSDF

Dodatkowo załoga czołgu ma do swojej dyspozycji dwa pistolety maszynowe typu M3A1 kalibru 11,43 mm (łącznie 150 sztuk amunicji), jeden ręczny karabin maszynowy typu Typ-64 kalibru 7,62 mm (zapas 200 sztuk amunicji), jeden pistolet sygnałowy o kalibrze 21,5 mm (10 sztuk naboju sygnałowych) oraz granaty obronne (8 sztuk).

# Układ stabilizacji i naprowadzania armaty

Armata czołgowa Typ-74 jest stabilizowana w dwóch płaszczyznach, co umożliwia w miarę skuteczne prowadzenie ognia w ruchu do prędkości 30 km/h. Blok systemu żyroskopów układu stabilizacji umieszczono obok armaty. W jego skład wchodzi też czujniki parametrów ruchu czołgu i wzmacniacze sygnałów z żyroskopów. Stabilizację włącza wynosi 3 minuty. Stanowiska dowódcy i działonowego wyposażono w pulpity kierowania z rękojeściami. Napędy układów do obracania wieżą i ustawiania armaty w pionie są całkowicie elektryczne. Dziś takie rozwiązanie występuje bardzo powszechnie, natomiast w latach 70.-tych XX wieku było naprawdę interesującą nowością. Przez zastosowanie układów elektrycznych pozwoliło na osiągnięcie stosunkowo dużych prędkości naprowadzania armaty na wyznaczony cel oraz zwiększyło tym samym bezpośrednio na samo bezpieczeństwo dla załogi wozu, co nie można było powiedzieć to chociaż o wielu tego typu maszynach produkowanych w Europie. Zastosowany silnik elektryczny, napędzający układ obracania wieżą czołgu znajduje się w przedniej części przed stanowiskiem ładowniczym. Na stanowisku działonowego znajduje się wskaźnik położenia wieży względem kadłuba. Żołnierz ten posiada także możliwość naprowadzania uzbrojenia na wyznaczony cel awaryjnie, to znaczy ręcznie, za pomocą dwóch manipulatorów.



# System kierowania ogniem

Japoński czołg podstawowy był tutaj obok późniejszych modeli brytyjskich czołgów Chieftain, późnych modeli amerykańskich czołgów M48 oraz nowszego M60 i izraelskiej Merkawy Mk. 1, był wówczas jednym z pierwszych produkowanych seryjnie czołgów na świecie, który został od samego początku wyposażony w system kierowania ogniem – SK0. Zadaniem takiego systemu jest zwiększenie prawdopodobieństwa trafienia wyznaczonego celu pierwszym strzałem oraz możliwe skrócenie reakcji od chwili wykrycia celu do momentu oddania strzału odpowiednim pociskiem.

Składa się ona z trzech podsystemów: kolacyjnego, przelicznikowego i wykonawczego. W skład pierwszego z nich wchodzi celowniki oraz dalmierz, drugiego podzespołu przelicznik, pulpit sterowania oraz czujnik temperatury ładunku miotającego (prochowego naboju), a ostatniego natomiast pulpity kierowania działonowego oraz dowódcy – sterujące głównym uzbrojeniem przez układ stabilizacji.



Wycelowanie armaty umożliwia zastosowanie przez działonowego celownik peryskopowy typu J2, wyposażony w tor dzienny oraz nocny (noktowizyjny). Urządzenie to posiada powiększenie 1x, służące go wyszukiwaniu celów oraz 8x, stosowane do ich identyfikacji oraz prowadzenia ognia. Celownik ten został połączony z kołyską armaty złączem mechanicznym.

Z prawej strony wnętrza wieży, pomiędzy stanowiskami działonowego oraz dowódcy czołgu, znajduje się obsługiwany

przez dowódcę analogowy przelicznik balistyczny, który został opracowany w firmie Mitsubishi Electric. Informacje z przelicznika i o wybranym typie naboju są wyświetlane w polach widzenia celowników działonowego oraz dowódcy. Jedyną informacją, która jest automatycznie wprowadzana do analogowego przelicznika balistycznego jest odległość do wyznaczonego celu. Natomiast temperatura ładunku miotającego, informacje o przechyleniu bocznym, stopień zużycia przewodu lufy i typ zastosowanego naboju artyleryjskiego muszą być wprowadzone do przelicznika przez dowódcę wozu ręcznie, przy użyciu do tego celu pulpitu sterowania. System Kontroli Ognia (SKO) Typ-74 uwzględnia także poprawki na spadek prędkości początkowej pocisku oraz niewielkie zboczenia pocisku podczas lotu przez jego stabilizację obrotową. Nie uwzględnia ona natomiast poprawek spowodowanych panującymi warunkami meteorologicznymi. Podczas przygotowania do oddania strzału przelicznik wylicza nastawę w postaci poprawionego kąta celowania. Jest on określany na podstawie zmierzonej odległości do wyznaczonego celu. W przypadku celu poruszającego się, system ten jednak nie wylicza kąta wyprzedzenia. Dlatego też kąt wyprzedzeń bocznych musi być oszacowany przez samego dowódcę i następnie uwzględniony w procedurze celowania. Informacja o tym jest przekazywana na stanowisko działonowego. Następnie działonowy odpracowuje odpowiednie wyprzedzenie, a po zakończeniu celowania naciska on spust.



Jak można się tutaj zorientować SKO Typ-74 jest systemem typu uproszczonego, czyli przy wycelowaniu armaty czołgu uwzględnia



on tylko wybrane warunki strzelania.

Dowódca czołgu dysponuje celownikiem typu J3 o takich samych powiększeniach jak w celowniku J2. Jest połączony z armatą za pośrednictwem cięgła równoległoboku. W urządzenie to wbudowano dalmierz laserowy bazujący na rubinie. Pracuje on na fali o długości 0,69 mikrometra. Zasięg dalmierza laserowego wynosi od 200 metrów do 3000 metrów, a dokładność nadanego pomiaru wynosi +/- 10 metrów. W ciągu minuty można wykonać do 10 pomiarów. Odległość do celu może też zmierzyć działonowy. Sygnały pochodzące ze stanowiska działonowego. Dowódca może zatem strzelać z armaty niezależnie od niego. Jest to jeden z pierwszych czołgów na świecie, w którym dowodzący nim ma przy celowaniu pełną możliwość ingerencji w pracę działonowego. Przycisk do przejęcia naprowadzania uzbrojenia znajduje się na rękojeści długości.



JGSDF Typ-74 Nana-Yon w zwykłych barwach w kolorze ciemnej oliwkowej zieleni/ciemnobezowego, 1976 rok

Czas od chwili wykrycia celu do otworzenia ognia wynosi w zależności od przeszkolenia załogi wozu 10-12 sekund.

Przez wiele lat trwania eksploatacji czołgu podstawowego Typ-74 tory nocne celowników działonowego i dowódcy bazowały na noktowizji aktywnej. Przy jej użyciu w nocy możliwe było prowadzenie ognia na odległość do 1000 metrów. Taki był bowiem zasięg świecenia promieniami podczerwonymi z ksenonowego reflektora widocznego na prawej części przodu wieży. Po

zdjęciu filtrów świecił on światłem białym i wówczas zasięg świecenia dochodził do 3000 metrów. W płaszczyźnie pionowej reflektor porusza się tak jak lufa armaty. W ciągu dnia może być on również zdemontowany. Prowadzenie ognia nocą możliwe jest także ze stanowiska dowódcy.

W razie awarii celownika J2, działonowy może wycelować z celownika awaryjnego typu J1 z armaty i karabinu maszynowego. Jest to celownik teleskopowy. Jeżeli zaistnieje taka potrzeba można także prowadzić ogień pośredni. Dowódca posiada nieruchomą wieżyczkę z pięcioma peryskopami. Po dwa są skierowane one na boki wieżyczki, a piąty do tyłu. Obrotowy peryskop znajduje się przed włazem ładowniczego.



Wczesna produkcja Typ-74 w zimowych barwach, lata 80.-te XX wieku

## Ochrona i opancerzenie

Kadłub czołgu jest zbudowany ze stalowych płyt pancernych, które łączone są ze sobą metodą spawania. Kąt pochylenia jego czołowej płyty pancernej wynosi aż 75 stopni i posiada grubość 80 mm, a długość drogi penetracyjnej wynosi aż 189 mm, natomiast dolna płyta także posiada grubość 80 mm i jest nachylona pod kątem 65 stopni i posiada tym samym wartość 139 mm. Boki kadłuba są wykonane z płyt pancernych o grubości 35 mm, zaś tył kadłuba posiada grubość 25 mm. Widać więc, że czołg ten nie był specjalnie dobrze opancerzony. Natomiast

wieża czołgu jest wykonana jako jednolity odlew ze staliwa pancernego, gdzie jego przednia część posiada grubość 110 mm, zaś jej nachylenie mocno sprzyja powstawaniu efektowi rykoszetowania uderzających tam pocisków, a grubość efektywna wynosi rzędu 185-195 mm (według dostępnych danych ze źródeł japońskich). Można więc otwarcie stwierdzić, że samo opancerzenie czołgów podstawowych Typ-74 było nieco lepsze od tego zastosowanego w niemieckich czołgach Leopard 1 pierwszych wersji, posiadających zwłaszcza odlewaną wieżę, natomiast porównywalne z francuskim AMX-30, jednakże już w chwili rozpoczęcia jego produkcji, mocno odbiegało ono od tych standardów. Z czasem udało się nieco polepszyć opancerzenie dwóch wspomnianych wcześniej wozów, natomiast produkowane były na świecie już coraz to lepiej opancerzone oraz uzbrojone wozy, które swoim uzbrojeniem w postaci armat czołgowych kalibru 100 mm, 115 mm oraz 125 mm (w Układzie Warszawskim) mogły sobie poradzić bez problemu z pancerzem wozów japońskich, natomiast rozwijające się układy przestrzenne, jak i posiadające w swoim składzie kompozyty czy ceramikę, będą coraz trudniejsze do spenetrowania przez amunicję przeciwpancerną do armat kalibru 105 mm na większych i średnich odległościach. Dlatego też już w latach 80.-tych rozpoczęto pierwsze prace nad następcą czołgu Typ-74, które jednak mocno przeciągnęły się do prawie połowy lat 90.-tych.

Dodatkowymi środkami ochrony czołgu podstawowego Typ-74 są po trzy wyrzutnie granatów dymnych kalibru 60 mm po bokach wieży. Trzy granaty mogą być odpalone jednocześnie. Wystrzelone granaty mogą być odpalone jednocześnie. Wystrzelone granaty są inicjowane do działania na wysokości do 30 metrów przez zapalniki czasowe. W wyniku wybuchu granatu tworzy się zasłona dymna o średnicy około 50 metrów. Maksymalny zasięg granatów dochodzi do 100 metrów. Granaty te są odpalane przez dowódcę czołgu.



## Silnik i napęd wozu

Jednostkę napędową czołgu stanowi 10-cylindrowy (w układzie V) dwusuwowy silnik o zapłonie samoczynnym typu 10ZF Type-22 WT. Z przodu silnika znajdują się dwie sprężarki napędzane przez wał korbowy, co umożliwia właściwie ich rozpędzanie w czasie rozruchu jednostki napędowej. Silnik czołgu był chłodzony powietrzem, a umieszczone nad nim osiowe wentylatory także są napędzane od wału korbowego. Przy 2200 obrotach na minutę silnik ten rozwija moc 530 kW (720 KM). Dostęp do przedziału napędowego zapewnia otwierana płyta z tyłu kadłuba. Współczynnik mocy jednostkowej wynosi 14 kW/t (19 KM/t). W latach 70.-tych XX wieku ruchliwość taktyczna czołgu podstawowego Tup-74 była oceniana dobrze. Wówczas szacowano, że nie ustępuje on innym czołgom z tego okresu. Podczas trwania jazdy po drodze utwardzonej czołg może maksymalnie rozwinąć 54 km/h, choć spotykane są informacje, że prędkość maksymalna wozu sięga 60 km/h.

Powstające z silnika spaliny są usuwane dwoma rurami wydechowymi, widocznymi po bokach kadłuba.



## Dane silnika 10 ZF Type 22 WT

- Masa własna – 2220 kg
- Średnica cylindra – 135 mm
- Skok tłoka – 150 mm
- Moment obrotowy przy 1600 obr./min. – 2452 Nm
- Stopień sprężania – 18,7:1
- Pojemność skokowa 21 500 cm<sup>3</sup>

Jak wspomniano początkowo czołg planowano wyposażyć w amerykański hydro-mechaniczny układ napędowy typu cross-drive. Jednakże później zrezygnowano z niego, gdyż uznano, że byłby on zbyt duży jak na zaplanowane wymiary samego czołgu. Mechaniczny układ napędowy typu MT-75A składa się m.in.: z wielotarczowego sprzęgła mokrego, planetarnej skrzyni przekładniowej o łącznie sześciu przełożeniach jazdy do przodu i jednego biegu wstecznego oraz przekładni bocznych. Bardzo ciekawą cechą zastosowanego układu napędowego omawianego czołgu jest to, że podczas zmiany biegów jego kierowca nie musi wciskać pedału sprzęgła. Używa on jedynie w czasie ruszania oraz zatrzymania samego wozu. Układ kierowania czołgiem zawiera 2 mechanizmy skrętu, a promień skrętu czołgu wynosi 6000 mm. Do prędkości maksymalnej 54 km/h czołg

rozpędza się w czasie 25 sekund. W układzie hamulcowym czołgu zastosowano hamulce taśmowe.



Czołg podstawowy Typ-74 typ C lub D w czterokolorowym wzorze lato/październik

Zasięg maksymalny jazdy czołgiem podstawowym dochodzi do około 300 kilometrów, poruszając się po drogach utwardzonych, co jednak, nie jest uznawane za wadę pojazdu, ponieważ sam czołg jest eksploatowany jedynie na wyspach japońskich. Dwa zbiorniki paliwa umieszczone są w tylnej części kadłuba. Ich pojemność wynosi 950 litrów. Na tylną część kadłuba można także zainstalować dodatkowe beczki z paliwem. Paliwem do silnika zastosowanego w czołgu podstawowym Typ-74 jest olej napędowy, choć w razie zaistniałej potrzeby można także zastosować paliwo lotnicze typu JP-4. Jednakże wówczas nie istnieje możliwość osiągnięcia pełnej mocy silnika.

## Układ jezdny i zawieszenie czołgu

Układ jezdny czołgu składa się z dziesięciu podwójnych ogumionych kół nośnych, dwóch kół napinających umieszczonych z przodu kadłuba oraz dwóch napędowych znajdujących się z tyłu. Wieńce kół napędowych posiadają 11 zębów. Ogniwa łącznie wykonane ze stali manganowej są spisane metalowymi sworzniami. Załogi mają do swojej dyspozycji dwa typy łączy. Pierwsze z nich, gumowo-metalowe, służą do jazdy czołgu po drogach publicznych, a drugie w całości

metalowe i bez poduszek z gumy do jazdy po terenie. Trzeba jednak przyznać wprost, że jest to rozwiązanie mocno uciążliwe. Regulacja naciągu pasów gąsienic jest dokonana przez przemieszczenie kół napinających przy użyciu dwóch siłowników hydraulicznych.



Czoł podstawowy Typ-74 Mod. E podczas ćwiczeń zimowych, we wzór zebry

Jak już wiadomo, bardzo oryginalne jest hydro-pneumatyczne zawieszenie czołgu należące do tzw. pierwszej grupy zawiesznień hydro-pneumatycznych. Składa się ono z umieszczonych wewnątrz kadłuba siłowników. W prototypach połączono w jeden układ wszystkie siłowniki. W docelowej wersji czołgu, ze względu na obniżenie kosztów, połączono jedynie siłowniki zamontowane przy pierwszych i ostatnich kołach nośnych. Zawieszeniem steruje zespół pomp. Główną pompę umieszczono z przodu silnika czołgu, a instalacja hydrauliczna zawieszenia znajduje się z prawej strony kadłuba. W celu zawieszenia większej stabilności w czasie strzelania na postoju skrajne siłowniki są blokowane zaworami. Na zawieszenie takiej konstrukcji zdecydowano się z uwagi na warunki terenowe Japonii. Miało ono ułatwić czołgowi działanie w terenie oraz zwiększyć kąt ostrzału armaty w płaszczyźnie pionowej, gdyż konstrukcja wieży nie zapewnia pożądanych kątów podniesienia i opuszczania działa. Dzięki zawieszeniu kąty naprowadzania armaty w pionie wzrosły do wartości od -12 stopni do +15 stopni. Przechylenie boczne czołgu może się zmieniać w zakresie 9 stopni w lewo oraz w

prawo, pochylenie wzdłużne o 6 stopni w przód i tył, a prześwit 200 mm w dół oraz w górę. Regulacja prześwitu może być pomocna w czasie jazdy w terenie błotnistym czy po śniegu. Na postoju zmiana położenia kadłuba może być dokonana jedynie w czasie pracy silnika czołgu. Możliwa jest też jazda czołgiem, gdy jego kadłub posiada zmienione położenie względem podłoża. Jednak czołg w takiej pozycji nie może poruszać się z prędkością maksymalną. Oprócz kierowcy wozu, zawieszeniem może także sterować dowódca wozu i to właśnie on [odejmuje tutaj ostateczną decyzję o akceptacji danego położenia kadłuba. Jeśli dowodzący nie zgadza się z przyjętą decyzją kierowcy, wtedy przejmuje sterowanie zawieszeniem hydro-pneumatycznym. Na tablicy kierowcy świeci się wówczas informująca go o tym lampka. Jednak w przypadku powstania nieszczelności instalacji o pojemności 60 litrów rozgrzanego pracą i silnie sprężonego praca płynu hydraulicznego może tutaj stanowić wielkie zagrożenie dla załogi wozu. To jest zauważalną wadą tego typu konstrukcji zawieszenia pierwszych generacji.

## Wyposażenie czołgu

Czołg podstawowy Typ-74 wyposażono w układ ochrony przez bronią typu ABC. Jego elementy umieszczono z tyłu stanowiska kierowcy. Czołg otrzymał także układ przeciwpożarowy, obejmujący tutaj przedział załogowy i napędowy. Za stanowiskiem dowódcy znajduje się radiostacja Typ-85 z funkcją utajniania sygnału mowy. Dowódca wozu może jednocześnie monitorować 3 kanały radiowe. Załoga czołgu rozmawia ze sobą przy użyciu układu łączności wewnętrznej, a po prawej tylnej części kadłuba zamontowano skrzynię z podłączonym do interkomu telefonem łączności z oddziałem piechoty, towarzyszącej pojazdowi pancernemu. Każda kompania czołgów posiada na swoim wyposażeniu lemiesz. Można go zamontować z przodu kadłuba czołgu. Na przodzie kadłuba zamontowano także 2 haki holownicze. Czołg podstawowy Typ-74 wyposażony jest w zestaw umożliwiający pokonywanie przeszkody wodnej o głębokości do



2000 mm (choć według niektórych źródeł może to być nawet głębokość 4000 mm). Jego składnikami są m.in.: elementy uszczelniające włazy i łożysko wieży, dwie rury doczepiane do otworów wydechowych i jedna montowana na włazie ładowniczego. Czas przygotowania wozu do pokonania przeszkody wodnej po dnie nie przekracza 30 minut. Napięcie instalacji elektrycznej wynosi 24 V. We wnętrzu obu boków tylnej części kadłuba umieszczono po dwa akumulatory. W chwili wejścia do produkcji seryjnej czołgu Typ-74, planowano montowanie na nim dodatkowego silnika do zasilania agregatów prądotwórczych. Ostatecznie pomysł ten nie doczekał się realizacji.

## Podstawowe dane taktyczno-techniczne



Typ 74-Kai lub mod. G, w kamuflażu zimowym, lata 90.-te XX wieku

- Załoga – czterech żołnierzy (dowódca, działonowy, ładowniczy, kierowca)
- Masa własna czołgu – 36 300 kg
- Masa bojowa czołgu – 38 000 kg
- Wymiary konstrukcji:
- Długość wozu (z lufą skierowaną do przodu) – 9420 mm

- Szerokość wozu – 3180 mm
- Wysokość wozu do stropu wieży przy prześwicie 650 mm – 2480 mm
- Wysokość wozu do stropu wieży przy prześwicie 200 mm – 2030 mm
- Prześwit kadłuba – może być regulowany w zakresie od 200 mm do 650 mm
- Uzbrojenie wozu:
  - Głównie – 105 mm armata czołgowa typu L7A3 o kącie nachylenia bruzd 9 stopni
  - Dodatkowe – 7,62 mm karabin maszynowy Typ-74, 12,7 mm wielkokalibrowy karabin maszynowy M2HB
  - Kąty podniesienia armaty – przy użyciu zawieszenia od -12 stopni do +15 stopni
  - Szybkostrzelność armaty – standardowa 5-6 strz./min., maksymalna 8 strz./min.
  - Dodatkowe wyposażenie obronne – wyrzutnie granatów dymnych dwa zestawy po trzy lufy każdy kalibru 60 mm
  - Jednostka ognia do armaty – 55 sztuk nabojów
  - Jednostka ognia do karabinu maszynowego – 4500 sztuk nabojów
  - Jednostka ognia do wielkokalibrowego karabinu maszynowego – 660 sztuk nabojów
- Napęd wozu – dwusuwowy silnik wysokoprężny 10-cylindrów (układ typu V) 10 ZF Type-22 WT o mocy 720 KM (530 kW)
- Współczynnik mocy jednostkowej – 19 KM/t (14 kW/t)
- Układ napędowy – mechaniczny typu MT-75A

- Liczba stosowanych przełożeń – 6 biegów jazdy do przodu, 1 bieg wsteczny
- Zawieszenie czołgu – hydro-pneumatyczne regulowane
- Prędkość maksymalna czołgu – 54 km/h
- Prędkość w terenie – 30-35 km/h
- Jednostka napełnienia oleju napędowego – 950 dm<sup>3</sup>
- Średnie zużycie paliwa na drodze (przy prędkości 35 km/h) – 250 litrów na 100 kilometrów
- Zasięg maksymalny czołgu – do 300 kilometrów
- Typy stosowanych gąsienic – drogowe metalowo-gumowe i terenowe w całości metalowej
- Szerokość pasów gąsienic – 550 mm
- Liczba zastosowanych gąsienic – 79 ogniw
- Nacisk jednostkowy na grunt – 0,85 kg/cm<sup>2</sup>
- Rozstaw osi gąsienic 2630 mm
- Długość oporowa gąsienic – 4000 mm
- Średnica kół nośnych – 780 mm
- Możliwość pokonywania przeszkód terenowych:
  - Wzniesienia – do 60 stopni
  - Pochylenie boczne – do 40 stopni
  - Ścianki o wysokości – do 1000 mm
  - Rowy o szerokości – do 2700 mm
  - Brody o głębokości – bez przygotowania do 1000 mm, po

przygotowaniu do 2000 mm oraz prawdopodobnie do 4000 mm

- Zastosowana instalacja elektryczna – o napięciu 24 V
- Akumulatory – typu C-12-200S: łącznie 4 sztuki

## Modernizacja czołgu podstawowego Typ-74



Wóz zabezpieczenia technicznego Typ-78

W 1988 roku zdecydowano się o przeprowadzeniu modernizacji czołgu podstawowego Typ-74. W jej ramach, niektóre z eksploatowanych czołgów otrzymały osłony termalne na lufy armaty czołgowych oraz zastosowano celowniki, oparte o kamery termalne I generacji. Pierwsze tak zmodernizowane czołgi otrzymały dodatkowe oznaczenie KAI (według niektórych źródeł oznaczenie to Mod. G), miały pojawić się w 1993 roku. W kolejnych latach służby na czołgach Typ-74 miał być przeprowadzony dalszy etap prac modernizacyjnych. Ma on obejmować m.in. wyposażenie czołgów znajdujących się jeszcze w służbie w dodatkowe opancerzenie przednie wież oraz instalację systemów ostrzegających przed namierzaniem laserowym. Ich czujniki mogą być instalowane na stropach wieży. Przeprowadzone zmiany mają także objąć stosowany system kontroli ognia, ale niestety brak jakichkolwiek dostępnych informacji, czy w ogóle taka modernizacja została podjęta i w jakim stopniu zastosowana na wozach. Tak zmodernizowane czołgi mają posiadać nowego typu koła napędowe z tyłu kadłuba, zaś

bok kadłuba i górne pasy gąsienic mają być osłonięte dodatkowymi osłonami pancernymi, wykonanymi z lekkich stopów metalicznych.

## Pojazdy specjalistyczne na bazie czołgu podstawowego Typ-74

### Wóz zabezpieczenia technicznego Typ-78



Na bazie kadłuba czołgu podstawowego Ty-74, powstał pojazd wsparcia WZT Typ-78. Liczba 78 oznacza przyjęcia go do służby w 1978 roku. A wcześniej prowadzono trwające cztery lata testy fabryczne oraz poligonowe. Jego podstawowe wyposażenie obejmuje: wyciągarkę, lemiesz i zamontowany po prawej stronie kadłuba obrotowy dźwig z ramieniem o długości 3500 mm. W płaszczyźnie poziomej dźwig może się obracać w zakresie 270 stopni, a zakres jego kąta podniesienia do 75 stopni. Jego maksymalny udźwig wynosi 20 000 kg. Z przodu kadłuba zainstalowana została wyciągarka o uciążu 38 000 kg. Może ona pracować na dwóch prędkościach zwijania liny stalowej – 6 metrów na minutę oraz 15 metrów na minutę. Lina ta posiada średnicę 32 mm oraz długość 60 metrów. Do wyciągnięcia jej na zewnątrz można użyć silnika hydraulicznego. Wyciągnięcie liny na długości 30 metrów jest możliwe w ciągu minuty. Specjalny układ hydrauliczny umożliwia łagodne zwijanie linii, jeżeli tylko nie ma żadnego obciążenia. Używany lemiesz jest

podnoszony i opuszczany przez dwa siłowniki hydrauliczne. Załoga wozu zabezpieczenia technicznego Typ-78 składa się z czterech żołnierzy: kierowcy, dowódcy i dwóch mechaników. Dysponują oni odpowiednimi narzędziami do naprawy uszkodzonych pojazdów. Jedynym uzbrojeniem wozu jest wielkokalibrowy karabin maszynowy typu M2HB kalibru 12,7 mm. Przodu kadłuba wozu WZT zamontowano wyrzutnie granatów dymnych.

## **Samobieżny zestaw przeciwlotniczy Typ-87**



Zmodyfikowany kadłub czołgu podstawowego Typ-74 jest także nośnikiem zestawu przeciwlotniczego, oznaczonego jako Typ-87. Jego opracowywanie rozpoczęto w 1980 roku, a pierwszy model prototypowy był oznaczony jako AW-X i był gotowy do prób w 1984 roku. Pierwszą partię liczącą 12 wozów, zamówiono w 1987 roku.

Na kadłubie czołgu zainstalowana została wieża, która jest uzbrojona w dwie automatyczne armaty kalibru 35 mm typu KDA. Skuteczny zasięg strzelania z armat wynosi około 3500 metrów. Załogę zestawu przeciwlotniczego tworzą: kierowca, operator systemu przeciwlotniczego i dowódca. Wóz został wyposażony w system kierowania ogniem oraz dwa radary. Pierwszy z nich to radar obserwacji okrężnej z anteną wykonującą 60 obr./min. Obserwacja przy jego użyciu może być prowadzona zarówno na postoju, jak w ruchu. Zaś drugi radar służy do śledzenia wybranego przez dowódcę celu powietrznego. Wóz ten posiada

dalmierz laserowy i kamerę typu LLLTV. Czas reakcji całego systemu nie jest dłuższy niż 10 sekund. Komputer systemu kontroli ognia dokonuje niezbędnych do otworzenia ognia obliczeń, a po nadaniu armatom właściwych kątów podniesienia oraz kierunku, załoga rozpoczyna swoje strzelanie. Może ona być prowadzona z postoju lub w ruchu, z prędkością do 20 km/h do celów latających, poruszających z prędkością do 500 m/s i na wysokości do 3000 metrów.

Według dostępnych informacji obecnie w Japońskich Siłach Samoobrony nadal znajduje się około 40-50 egzemplarzy zestawów samobieżnych Typ-87.



## **Służba w Japońskich Siłach Samoobrony**

Czołg podstawowy Typ-74 służy nadal w wojskach lądowych Japonii i nigdy nie był eksportowany za granicę. Na przełomie lat 70.-tych i 80.-tych i przez kolejną dekadę każda japońska dywizja piechoty posiadała w swoim składzie m.in. batalion pancerny. Składał się on z czterech kompanii, a w każdej z

nich były trzy plutony złożone z czterech czołgów oraz czołg dowódcy i zastępcy dowódcy kompanii. Tak więc batalion pancerny dysponował łącznie 56 czołgami.

Liczebność czołgów podstawowych Typ-74 w Japońskich Siłach Samoobrony w poszczególnych latach: 1975 rok – 2 czołgi, 1976 rok – 28 czołgów, 1977 rok – 40 czołgów, 1978 rok – 110 czołgów, 1979 rok – 190 czołgów, 1980 rok – 240 czołgów, 1981 rok – 290 czołgów, 1982 rok – 340 czołgów, 1983 rok – 390 czołgów, 1984 rok – 440 czołgów, 1985 rok – 490 czołgów, 1986 rok – 540 czołgów, 1987 rok – 600 czołgów, 1988 rok – 710 czołgów, 1989 rok – 720 czołgów, 1990 rok – 740 czołgów, 1991 rok – 770 czołgów, 1992 rok – 873 czołgów, 1993 – 873 czołgi, 1994 rok – 873 czołgi, 1995 rok – 873 czołg, 1996 rok – 873 czołgi, 1997 rok – 873 czołgi, 1998 rok – 873 czołgi, 1999 rok – 873 czołgi, 2000 rok – 873 czołgi, 2001 rok – 860 czołgów, 2002 rok – 840 czołgów, 2003 rok – 820 czołgów, 2004 rok – 800 czołgów, 2005 rok – 780 czołgów, 2006 rok – 740 czołgów, 2007 rok – 700 czołgów, 2008 rok – 700 czołgów, 2009 rok – 560 czołgów, 2010 rok – 520 czołgów, 2020 rok – 260 czołgów, 2022 rok – 130 czołgów, ostateczne wycofanie ostatnich czołgów ma nastąpić w marcu 2024 roku.



Zgodnie z dostępnymi informacjami, obecnie w plutonie pancernym są 3 czołgi, w kompanii 11 czołgów (2 wozy to czołgi dowódcy kompanii i jego zastępcy), natomiast w batalionie pancernym 44 czołgi. Natomiast w pułku pancernym tworzy ponad 80 wozów. Według dostępnych publikowanych informacji, czasem spotyka się także plutony, gdzie znajdują się cztery czołgi, a nie trzy. Dziesięć czołgów posiada także pododdział



rozpoznawczy z 7. Dywizji.

Oprócz jednostek liniowych czołgi Typ-74 przez cały czas ich eksploatacji znajdowały się też w Brygadzie Szkolnej Fuji.

Nowszy czołg podstawowy Japonii Typ-90 uzupełnił, lecz nie zastąpił w użytku czołgi Typ-74. To dopiero się stało, kiedy w 2008 roku w mieście Sagamihara zademonstrowano nowy pojazd pancerny, także jak czołg Typ-90 uzbrojony w gładkolufową armatę czołgową kalibru 120 mm, prototyp noszący oznaczenie TK-X i numer 990238. Po zakończeniu testów i przyjęciu do służby co nastąpiło w 2010 roku, czołg pod oznaczeniem Typ-10, ma zastąpić mocno już wysłużone czołgi, do których nie były w tym czasie produkowane już części zamienne, a uzbrojenie było mocno przestarzałe. W tej roli zastąpiły je też kołowe „niszczyciele czołgów” Typ-16, uzbrojone w nowoczesne armaty kalibru 105 mm, lepiej poruszające się po japońskich drogach.



## **Jednostki sił samoobrony posiadające czołgi Typ-74 – stan na kwiecień 2008 rok**

- 1. Batalion Pancerny – 1. Dywizja Nerima, Tokio
- 2. Pułk Pancerny – 1. Dywizja Asahikawa, wyspa Hokkaido
- 3. Batalion Pancerny – 3. Dywizja Senzo, prefektura Hyogo

- 4. Batalion Pancerny – 4. Dywizja Fukuoka, prefektura Fukuoka
- 6. Batalion Pancerny – 6. Dywizja Janmachi, prefektura Yamagata
- Pododdział rozpoznawczy – 7. Dywizja Higashi Chitose, wyspa Hokkaido
- 8. Batalion Pancerny – 8. Dywizja Kita Kumamoto, prefektura Kumamoto
- 9. Batalion Pancerny – 9. Dywizja Aomori, prefektura Aomori
- 10. Batalion Pancerny – 10. Dywizja Moriyama, prefektura Aichi
- 11. Brygada Makomanai, wyspa Hokkaido
- 13. Brygada Kaitaichi, prefektura Hiroshima
- 14. Brygada Zentsuji, prefektura Kagawa
- 1. Grupa Pancerna, wyspa Hokkaido
- Szkoła Lądowych Sił Samoobrony, Fuji



# Jednostki sił samoobrony posiadające czołgi Typ-74 – stan na styczeń 2024 rok

- 9. Batalion Pancerny – 9. Dywizja Aomori, prefektura Aomori, wycofanie marzec 2024 roku
- 10. Batalion Pancerny – 10. Dywizja Moriyama, prefektura Aichi, wycofanie marzec 2024 roku
- 13. Brygada Kaitaichi, prefektura Hiroshima, wycofanie marzec 2024 roku
- Szkoła Lądowych Sił Samoobrony, Fuji

## Bibliografia

1. Michał Nita, Czołg podstawowy Typ-74, Czasopismo Poligon Nr. 6/2009, Magnum, -X, Warszawa
2. Czołgi 100 lat Historii – Sekrety Historii, Richard Ogorkiewicz, Wydawnictwo RM, Warszawa 2016
3. Pojazdy Pancerne od “Little Willie” do Leoparda 2A6, Wydawnictwo AKA, Głuchołazy 2012
4. Ilustrowana Encyklopedia Czołgów Całego Świata, George Forty, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2006
5. [https://en.wikipedia.org/wiki/Type\\_74](https://en.wikipedia.org/wiki/Type_74)
6. [https://tank-afv.com/coldwar/Japan/Type-74\\_MBT.php](https://tank-afv.com/coldwar/Japan/Type-74_MBT.php)