

# Irański Antonow

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 5 kwietnia 2008

**Antonow poinformował, że 18 marca na lotnisku irańskich zakładów HESA oblatano 5. samolot pasażerski An-140, noszący lokalną nazwę Iran-140.**

Program rozwoju samolotu Iran-140 od początku napotykał na poważne trudności. Do te

Zakłady HESA produkują niewielkie partie rodzimych samolotów bojowych i szkolno-bojowych, śmigłowców i samolotów bezzałogowych. Od 1995 współpracują z ukraińskimi zakładami Antonowa. Od 2000 miały rozpocząć licencyjną produkcję nowego samolotu An-140, który jednocześnie miał być wytwarzany na Ukrainie i w Rosji.

Samoloty tego typu wywołały poważne zainteresowanie irańskich wojsk lotniczych. By móc je łatwo pozyskać, planowano rozwinięcie stosunkowo intensywnej produkcji wersji cywilnej, dla maksymalnie 53 pasażerów lub jako samolot cargo. Pierwszy prototyp oblatano w 2003.

Program napotykał jednak znaczne trudności. M.in., w wyniku awarii instalacji przeciwołodziowej, ukraiński An-140 rozbił się 23 grudnia 2002 w Iranie, w czasie lotu na uroczystość wystawienia z hangaru drugiego prototypu Iran-140. Zginęło 40 osób, w tym wielu specjalistów z Ukrainy i Rosji zaangażowanych w program budowy samolotu w HESA.

Co więcej, propozycja nie spotkała się z zainteresowaniem linii lotniczych. Ostatecznie udało się uzyskać zamówienie na kilka samolotów, w tym na 6 od Safian Airlines. Mimo tego nadal planowane jest wykonanie do 2020 ok. 100 samolotów cywilnych na rynek wewnętrzny. Plany wojsk lotniczych odnośnie zakupów Iran-140 w wersji transportowej, morskiego samolotu patrolowego i samolotu wczesnego ostrzegania - o czym mówiono kilka lat temu - nie są znane.

Póki co, dokonano oblotu 5. samolotu. Kolejne trzy egz. znajdują się w różnym stadium montażu. Kadłub 9. samolotu przesłano z Ukrainy do zakładów HESA pod koniec 2007.



*Program rozwoju samolotu Iran-140 od początku napotykał na poważne trudności. Do tej pory wiele podzespołów, w tym cały kadłub, sprowadzane są z Ukrainy i Rosji*

Zakłady HESA produkują niewielkie partie rodzimych samolotów bojowych i szkolno-bojowych, śmigłowców i samolotów bezzałogowych. Od 1995 współpracują z ukraińskimi zakładami Antonowa. Od 2000 miały rozpocząć licencyjną produkcję nowego samolotu An-140, który jednocześnie miał być wytwarzany na Ukrainie i w Rosji.

Samoloty tego typu wywołały poważne zainteresowanie irańskich wojsk lotniczych. By móc je łatwo pozyskać, planowano rozwinięcie stosunkowo intensywnej produkcji wersji cywilnej, dla maksymalnie 53 pasażerów lub jako samolot cargo. Pierwszy prototyp oblatano w 2003.

Program napotykał jednak znaczne trudności. M.in., w wyniku awarii instalacji przeciwoślodzeniowej, ukraiński An-140 rozbił się 23 grudnia 2002 w Iranie, w czasie lotu na uroczystość wystawienia z hangaru drugiego prototypu Iran-140. Zginęło 40 osób, w tym wielu specjalistów z Ukrainy i Rosji zaangażowanych w program budowy samolotu w HESA.

Co więcej, propozycja nie spotkała się z zainteresowaniem linii lotniczych. Ostatecznie udało się uzyskać zamówienie na kilka samolotów, w tym na 6 od Safian Airlines. Mimo tego nadal planowane jest wykonanie do 2020 ok. 100 samolotów cywilnych na rynek wewnętrzny. Plany wojsk lotniczych odnośnie zakupów Iran-140 w wersji transportowej, morskiego samolotu patrolowego i samolotu wczesnego ostrzegania - o czym mówiono kilka lat temu - nie są znane.

Póki co, dokonano oblotu 5. samolotu. Kolejne trzy egz. znajdują się w różnym stadium montażu. Kadłub 9. samolotu przesłano z Ukrainy do zakładów HESA pod koniec 2007.