

## 30 razy mniej kompozytów w Rosji

#Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 8 kwietnia 2008

**W porównaniu z rokiem 1985 produkcja materiałów kompozytowych zmniejszyła się w Rosji ponad 30-krotnie. W praktyce zaprzestano tam wytwarzania nowoczesnych włókien węglowych.**

W 1985 Rosja, obok USA i Japonii, była największym wytwórcą włókien i tkanin węglowych. Produkowano ich tam 1,5 tysiąca ton rocznie. Dziś ta produkcja wynosi zaledwie 45 ton. Niewiele ponad promil produkcji światowej, która wynosi 30 tys. ton.

Głównym odbiorcą wytrzymałościowych włókien węglowych jest przemysł lotniczy, który rozwija się w coraz szybszym tempie. Popyt na włókna węglowe jeszcze wzrośnie wraz z uruchomieniem produkcji nowych samolotów pasażerskich - Boeingów 787 i Airbusów A350 XWB, które w 40% składać się będą z kompozytów. W Rosji pierwszym samolotem pasażerskim produkowanym ze znaczącym udziałem kompozytów jest Suchoj Super Jet ([Opóźnienie Super Jeta-100](#)). Władze ZAO Graždanskije Samoloty Suchowo i WIAM (Wsierossijskij institut awiacionnych materiałów) zdecydowały, że będą to materiały importowane. Łącznie z importem rosyjskie zużycie włókien węglowych w branży lotniczej sięgnie 80 tys. ton.

Problemem, na który natrafiają nie tylko Rosjanie, jest dostępność nowoczesnych materiałów kompozytowych. Te są kupowane przez największych odbiorców. Pozostali mogą liczyć głównie na materiały generacyjnie odpowiadające latom 1980., pochodzące zwykle od mniejszych wytwórców, mniej wytrzymałe niż materiały najnowszej generacji.

W 1985 Rosja, obok USA i Japonii, była największym wytwórcą włókien i tkanin węglowych. Produkowano ich tam 1,5 tysiąca ton rocznie. Dziś ta produkcja wynosi zaledwie 45 ton. Niewiele ponad promil produkcji światowej, która wynosi 30 tys. ton.

Głównym odbiorcą wytrzymałościowych włókien węglowych jest przemysł lotniczy, który rozwija się w coraz szybszym tempie. Popyt na włókna węglowe jeszcze wzrośnie wraz z uruchomieniem produkcji nowych samolotów pasażerskich - Boeingów 787 i Airbusów A350 XWB, które w 40% składać się będą z kompozytów. W Rosji pierwszym samolotem pasażerskim produkowanym ze znaczącym udziałem kompozytów jest Suchoj Super Jet ([Opóźnienie Super Jeta-100](#)). Władze ZAO Graždanskije Samoloty Suchowo i WIAM (Wsierossijskij institut awiacionnych materiałów) zdecydowały, że będą to materiały importowane. Łącznie z importem rosyjskie zużycie włókien węglowych w branży lotniczej sięgnie 80 tys. ton.

Problemem, na który natrafiają nie tylko Rosjanie, jest dostępność nowoczesnych materiałów kompozytowych. Te są kupowane przez największych odbiorców. Pozostali mogą liczyć głównie na materiały generacyjnie odpowiadające latom 1980., pochodzące zwykle od mniejszych wytwórców, mniej wytrzymałe niż materiały najnowszej generacji.

Powiązane wiadomości

[30 razy mniej kompozytów w Rosji \(2008-04-08\)](#)

[Opóźnienie Super Jeta-100 \(2008-03-25\)](#)

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o