

Katastrofa na pokazach w Iranie

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 1 listopada 2008

54-letni niemiecki pilot zginął w katastrofie swego samolotu w czasie 4. International Iran Kish Air Show.

Do katastrofy doszło w piątek w czasie pokazów zamykających imprezę. Ultralekki samolot Niemca rozbił się na pasie lotniska na wyspie Kish. Nie było ofiar wśród widzów. Prawdopodobną przyczyną katastrofy były problemy techniczne z samolotem lub błąd pilota podczas wykonywania pętli.

W pokazach, które zakończyły się wczoraj, brało udział ponad 100 uczestników z kilkunastu państw, w tym z ChRL, FR, Niemiec, Szwecji, Kanady i Francji. Demonstrowali oni ponad 80, głównie lekkich, samolotów. Pokazy organizowane są przez Kish Trade Promotion Center wspierany przez Kish Free Zone Organization we współpracy z Civil Aviation Organization of the Islamic Republic of Iran (CAO-IRI).

Pokazy odbywają się mimo sankcji amerykańskich. W 2005 w trakcie 2. IIKAS podpisano kontrakt o wartości 980 mln USD na dostawę do Iranu 25 samolotów Fokker F.50. W br. irańska HESA i cztery przedsiębiorstwa ukraińskie - Antonow, Aviant, Motor Sich oraz Charkov production association podpisały list intencyjny dotyczący zakupu 50 samolotów An-148. Warunkiem podpisania kontraktu jest zawarcie odpowiedniej umowy międzynarodowej.

An-148 to odrzutowy samolot komunikacji regionalnej o zasięgu ok. 5 tys. km, przewożący 70-90 pasażerów. Jego cena katalogowa jest szacowana na 20 mln USD (konkurencyjny, rosyjski Suchoj SuperJet 100 kosztuje ok. 28 mln USD).

HESA zmontowała już w wytwórni w Esfahan 5 licencyjnych turbośmigłowych An-140 (IRAN-140), a kontynuuje - z pomocą specjalistów z Ukrainy i Rosji - produkcję kolejnych 8. Toczą się rozmowy o zakupie podzespołów następnych 20 samolotów tego typu w wersji do patrolowania wybrzeża. Według przedstawicieli HESA, w ciągu 8-9 lat w Esfahan może powstać ponad 100 licencyjnych An-140. Zakłady przygotowują się też do montażu An-148. Informację tę potwierdza Dmitrij Kiwa, szef Antonowa.

An-140 to następca popularnego An-24. Może przewozić do 52 pasażerów. Istnieją też jego wersje wojskowe - transportowe i patrolowe.

W czasie 4. IIKAS kontynuowano rozmowy o licencyjnej budowie w Iranie 50 śmigłowców Ka-32. 12-tonowy Ka-32 o udźwigu 4 t, to cywilna wersja wojskowego Ka-27. Można go z łatwością przebudować do oryginalnego wariantu.

Do katastrofy doszło w piątek w czasie pokazów zamykających imprezę. Ultralekki samolot Niemca rozbił się na pasie lotniska na wyspie Kish. Nie było ofiar wśród widzów. Prawdopodobną przyczyną katastrofy były problemy techniczne z samolotem lub błąd pilota podczas wykonywania pętli.

W pokazach, które zakończyły się wczoraj, brało udział ponad 100 uczestników z kilkunastu państw, w tym z ChRL, FR, Niemiec, Szwecji, Kanady i Francji. Demonstrowali oni ponad 80, głównie lekkich, samolotów. Pokazy organizowane są przez Kish Trade Promotion Center wspierany przez Kish Free Zone Organization we współpracy z Civil Aviation Organization of the Islamic Republic of Iran (CAO-IRI).

Pokazy odbywają się mimo sankcji amerykańskich. W 2005 w trakcie 2. IIKAS podpisano kontrakt o wartości 980 mln USD na dostawę do Iranu 25 samolotów Fokker F.50. W br. irańska HESA i cztery przedsiębiorstwa ukraińskie - Antonow, Aviant, Motor Sich oraz Charkov production association podpisały list intencyjny dotyczący zakupu 50 samolotów An-148. Warunkiem podpisania kontraktu jest zawarcie odpowiedniej umowy międzynarodowej.

An-148 to odrzutowy samolot komunikacji regionalnej o zasięgu ok. 5 tys. km, przewożący 70-90 pasażerów. Jego cena katalogowa jest szacowana na 20 mln USD (konkurencyjny, rosyjski Suchoj SuperJet 100 kosztuje ok. 28 mln USD).

HESA zmontowała już w wytwórni w Esfahan 5 licencyjnych turbośmigłowych An-140 (IRAN-140), a kontynuuje - z pomocą specjalistów z Ukrainy i Rosji - produkcję kolejnych 8. Toczą się rozmowy o zakupie podzespołów następnych 20 samolotów tego typu w wersji do patrolowania wybrzeża. Według przedstawicieli HESA, w ciągu 8-9 lat w Esfahan może powstać ponad 100 licencyjnych An-140. Zakłady przygotowują się też do montażu An-148. Informację tę potwierdza Dmitrij Kiwa, szef Antonowa.

An-140 to następca popularnego An-24. Może przewozić do 52 pasażerów. Istnieją też jego wersje wojskowe - transportowe i patrolowe.

W czasie 4. IIKAS kontynuowano rozmowy o licencyjnej budowie w Iranie 50 śmigłowców Ka-32. 12-tonowy Ka-32 o udźwigu 4 t, to cywilna wersja wojskowego Ka-27. Można go z łatwością przebudować do oryginalnego wariantu.