

## 20 Rusłanów dla WWS do 2020

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 25 grudnia 2009

WWS FR mają otrzymać 20 ciężkich samolotów transportowych An-124 Rusłan do 2020. Każdy z nich kosztuje ok. 200 mln USD.



Decyzję o transakcji podjął prezydent Dmitrij Miedwiediew, wydając 10 grudnia odpowiednie polecenie rządowi. Łącznie kontrakt może być wart 4 mld USD. O planowanym zakupie donosi *Kommiersant*. W produkcji zmodernizowanych samolotów mają uczestniczyć przedsiębiorstwa ukraińskie.

Według gazety, za sfinalizowanie kontraktu odpowiada osobiście

premier Władimir Putin. Umowa ma być podpisana do 1 czerwca 2010. Wcześniej kilka razy rozważano wznowienie produkcji Rusłanów, ale dopiero zamówienie wojskowe może zapewnić odpowiednie finansowanie takiego przedsięwzięcia.

Produkcja An-124 w Ulianowsku została w praktyce wstrzymana w połowie lat 1990. (formalnie w 2004). Według władz OAK (Obiedinienioj awiacionnoj kompanii) jej wznowienie może kosztować nawet pół miliarda dolarów. A i to pod warunkiem zamówienia co najmniej 40 samolotów. Wówczas dostawy mogłyby rozpocząć się około 2015.

Ulianowska wytwórnia Awiastar-SP liczy nie tylko na zamówienia wojskowe. Prawdopodobne jest zamówienie kolejnych 62 An-124. Kompania Wołga-Dniepr prowadzi rozmowy o zakupie 40 nowych transportowców (obecnie posiada 10 An-124-100, z których połowę zmodernizowano, zwiększając ich udźwig do 150 ton). Inny przewoźnik - Poliot jest zainteresowany 15 dużymi samolotami. Ukraińskie Awialinii Antonowa chciałyby dysponować 5 An-124, a Maximus z ZEA chce kupić 2 kolejne maszyny tego typu.

Wznowienie produkcji An-124 ma dać pracę co najmniej 5 tysiącom nowym pracownikom. Obecnie Awiastar-SP zatrudnia blisko 6 tysięcy osób. Wznowienie dawno zaprzestanej produkcji jest jednak trudnym przedsięwzięciem logistycznym. Zerwane zostały bowiem powiązania kooperacyjne, nie istnieje wielu producentów ważnych komponentów wyposażenia i silników. Samolot w praktyce trzeba zaprojektować od nowa, z uwzględnieniem zmian w technologiach lotniczych. Obecnie Awiastar-SP jest zajęta innymi przedsięwzięciami - organizacją produkcji samolotów Ił-76, przygotowaniem do seryjnego wytwarzania pasażerskich Tu-204SM, a nawet konwersji pasażerskich Airbusów A320/321 na samoloty transportowe.

An-124 Rusłan to największy na świecie samolot produkowany seryjnie. Opracowano go w latach 1970. Produkowany był od 1982 w Kijowie (Awiant) i Ulianowsku (powstało 56 maszyn, z których w WWS i liniach cywilnych lata ok. 50, 4 zostały zniszczone w katastrofach). Zasięg Rusłana sięga 5 tysięcy km. Jego udźwig w wersji podstawowej wynosi 120 ton, w wersji zmodernizowanej, która ma być produkowana w Ulianowsku, o 30 ton więcej. Według konstruktora An-124, obecnie zastępcy głównego konstruktora ANTK im. Antonowa, Aleksandra Kiwy, gotowe są różne wizje modyfikacji, od kosmetycznych do bardzo głębokiej.

Rosyjskie WWS planują zakup także innych samolotów transportowych. Od 2011 mają otrzymywać w ograniczonych ilościach nowe samoloty Ił-112, które będą zmieniać wysłużone An-24 i An-26. Od 2012 samoloty Ił-76 mają być zastępowane nowymi Ił-476. Dowódca lotnictwa transportowego WWS, gen. por. Wiktor Kaczałkin twierdzi też, że nadal rozwijany będzie ukraińsko-rosyjski An-70.



Decyzję o transakcji podjął prezydent Dmitrij Miedwiediew, wydając 10 grudnia odpowiednie polecenie rządowi. Łącznie kontrakt może być wart 4 mld USD. O planowanym zakupie donosi *Kommiersant*. W produkcji zmodernizowanych samolotów mają uczestniczyć przedsiębiorstwa ukraińskie.

Według gazety, za sfinalizowanie kontraktu odpowiada osobiście premier Władimir Putin. Umowa ma być podpisana do 1 czerwca 2010. Wcześniej kilka razy rozważano wznowienie produkcji Rusłanów, ale dopiero zamówienie wojskowe może zapewnić odpowiednie finansowanie takiego przedsięwzięcia.

Produkcja An-124 w Ulianowsku została w praktyce wstrzymana w połowie lat 1990. (formalnie w 2004). Według władz OAK (Obiedinienioj awiacionnoj kompanii) jej wznowienie może kosztować nawet pół miliarda dolarów. A i to pod warunkiem zamówienia co najmniej 40 samolotów. Wówczas dostawy mogłyby rozpocząć się około 2015.

Ulianowska wytwórnia Awiastar-SP liczy nie tylko na zamówienia wojskowe. Prawdopodobne jest zamówienie kolejnych 62 An-124. Kompania Wołga-Dniepr prowadzi rozmowy o zakupie 40 nowych transportowców (obecnie posiada 10 An-124-100, z których połowę zmodernizowano, zwiększając ich udźwig do 150 ton). Inny przewoźnik - Poliot jest zainteresowany 15 dużymi samolotami. Ukraińskie Awialinii Antonowa chciałyby dysponować 5 An-124, a Maximus z ZEA chce kupić 2 kolejne maszyny tego typu.

Wznowienie produkcji An-124 ma dać pracę co najmniej 5 tysiącom nowym pracownikom. Obecnie Awiastar-SP zatrudnia blisko 6 tysięcy osób. Wznowienie dawno zaprzestanej produkcji jest jednak trudnym przedsięwzięciem logistycznym. Zerwane zostały bowiem powiązania kooperacyjne, nie istnieje wielu producentów ważnych komponentów wyposażenia i silników. Samolot w praktyce trzeba zaprojektować od nowa, z uwzględnieniem zmian w technologiach lotniczych. Obecnie Awiastar-SP jest zajęta innymi przedsięwzięciami - organizacją produkcji samolotów Ił-76, przygotowaniem do seryjnego wytwarzania pasażerskich Tu-204SM, a nawet konwersji pasażerskich Airbusów A320/321 na samoloty transportowe.

An-124 Rusłan to największy na świecie samolot produkowany seryjnie. Opracowano go w latach 1970. Produkowany był od 1982 w Kijowie (Awiant) i Ulianowsku (powstało 56 maszyn, z których w WWS i liniach cywilnych lata ok. 50, 4 zostały zniszczone w katastrofach). Zasięg Rusłana sięga 5 tysięcy km. Jego udźwig w wersji podstawowej wynosi 120 ton, w wersji zmodernizowanej, która ma być produkowana w Ulianowsku, o 30 ton więcej. Według konstruktora An-124, obecnie zastępcy głównego konstruktora ANTK im. Antonowa, Aleksandra Kiwy, gotowe są różne wizje modyfikacji, od kosmetycznych do bardzo głębokiej.

Rosyjskie WWS planują zakup także innych samolotów transportowych. Od 2011 mają otrzymywać w ograniczonych ilościach nowe samoloty Ił-112, które będą zmieniać wysłużone An-24 i An-26. Od 2012 samoloty Ił-76 mają być zastępowane nowymi Ił-476. Dowódca lotnictwa transportowego WWS, gen. por. Wiktor Kaczałkin twierdzi też, że nadal rozwijany będzie ukraińsko-rosyjski An-70.

