

MS-21 zamiast Su-30MK

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 19 lipca 2011

Korporacja Irkut zakończy w ciągu 10 lat produkcję myśliwców Su-30MK. Zamiast nich rozwinie wytwarzanie samolotów pasażerskich MS-21. Będzie też produkować szkolno-treningowe Jaki-130.

Image not found or type unknown



Prezes Korporacji Irkut Aleksiej Fiodorow poinformował, że jego wytwórnia kończy produkcję myśliwców Su-30MK. - *Według naszych prognoz, zapotrzebowanie na ten samolot będzie maleć. Wyprodukujemy jeszcze 28 Su-30MK dla WWS, być może też 12 kolejnych. Potrwa to najwyżej 10 lat* - powiedział Fiodorow. Z samolotów wojskowych będziemy wytwarzać już tylko szkolno-treningowe Jaki-130.

Produkcję Su-30MK będzie kontynuować KnAAPO z Komsomolska nad Amurem. Realizowane są tam m.in. kontrakty zawarte z Algierią i Wietnamem. Algieria zamówiła 16 Su-30MKA ([Algieria chce pozyskać dodatkowe Su-30MKA](#), 2008-05-19), a Wietnam 32 Su-30MK2 ([Wietnam kupił kolejne Su-30MK2](#), 2010-02-10). Niedawno o planach zakupu 150 Su-30MK w ciągu najbliższych 20 lat informowała Indonezja.

Podstawowym produktem Korporacji Irkut ma zostać teraz pasażerski MS-21. By uzyskać odpowiednie moce produkcyjne, w Irkucku zrezygnowano z wytwarzania amfibii Be-200. Jego oprzyrządowanie produkcyjne przekazano już zakładom w Taganrogu.

Planowana wartość inwestycji w rozwój MS-21 sięga 137 mld rubli. Prace projektowo-konstrukcyjne mają pochłonąć 97 mld rubli. Pozostałe środki przeznaczono na modernizację i doposażenie wytwórni w Irkucku. Ok. 70 mld rubli na program ma przekazać państwo.

Analitycy szacują, że udział komponentów rosyjskich w MS-21 w pierwszej fazie wytwarzania będzie wynosił 50%. Z zagranicy będą pochodzić silniki Pratt & Whitney PW1400G ([Silniki dla MC-21](#), 2010-04-14) i większość awioniki. W przyszłości udział rodzimych komponentów w samolocie ma sięgnąć 85%, m.in. dzięki zastosowaniu silników PD-14 ([Projektowanie PD-14](#), 2010-03-25).

MS-21 ma przewozić 150-210 pasażerów. Początek prób w locie prototypu jest planowany na 2014. Dostawy dla odbiorców rynkowych mają rozpocząć się w 2016. Obecnie portfel zamówień na MS-21 wynosi 146 egz. (+ opcja na 39). 50 samolotów tego typu (po 25 MS-21-200 i -300) zamówiła za 3,4 mld USD w 2010 malezyjska Crecom Burj Berhad. Dostawy są planowane na lata 2016-2020. Wstępne zamówienie złożył Aerofłot (50), a także Iliuszyn Finans (28 + opcja na 22), WEB-Lizing (15 + 15) i Nordwind Airlines (3 + 2).

Makieta kabiny MS-21 ma zostać pokazana na MAKS-2011.



Prezes Korporacji Irkut Aleksiej Fiodorow poinformował, że jego wytwórnia kończy produkcję myśliwców Su-30MK. - *Według naszych prognoz, zapotrzebowanie na ten samolot będzie maleć. Wyprodukujemy jeszcze 28 Su-30MK dla WWS, być może też 12 kolejnych. Potrwa to najwyżej 10 lat* - powiedział Fiodorow. Z samolotów wojskowych będziemy wytwarzać już tylko szkolno-treningowe Jaki-130.

Produkcję Su-30MK będzie kontynuować KnAAPO z Komsomolska nad Amurem. Realizowane są tam m.in. kontrakty zawarte z Algierią i Wietnamem. Algieria zamówiła 16 Su-30MKA ([Algieria chce pozyskać dodatkowe Su-30MKA](#), 2008-05-19), a Wietnam 32 Su-30MK2 ([Wietnam kupił kolejne Su-30MK2](#), 2010-02-10). Niedawno o planach zakupu 150 Su-30MK w ciągu najbliższych 20 lat informowała Indonezja.

Podstawowym produktem Korporacji Irkut ma zostać teraz pasażerski MS-21. By uzyskać odpowiednie moce produkcyjne, w Irkucku zrezygnowano z wytwarzania amfibii Be-200. Jego oprzyrządowanie produkcyjne przekazano już zakładom w Taganrogu.

Planowana wartość inwestycji w rozwój MS-21 sięga 137 mld rubli. Prace projektowo-konstrukcyjne mają pochłonąć 97 mld rubli. Pozostałe środki przeznaczono na modernizację i doposażenie wytwórni w Irkucku. Ok. 70 mld rubli na program ma przekazać państwo.

Analitycy szacują, że udział komponentów rosyjskich w MS-21 w pierwszej fazie wytwarzania będzie wynosił 50%. Z zagranicy będą pochodzić silniki Pratt & Whitney PW1400G ([Silniki dla MC-21](#), 2010-04-14) i większość awioniki. W przyszłości udział rodzimych komponentów w samolocie ma sięgnąć 85%, m.in. dzięki zastosowaniu silników PD-14 ([Projektowanie PD-14](#), 2010-03-25).

MS-21 ma przewozić 150-210 pasażerów. Początek prób w locie prototypu jest planowany na 2014. Dostawy dla odbiorców rynkowych mają rozpocząć się w 2016. Obecnie portfel zamówień na MS-21 wynosi 146 egz. (+ opcja na 39). 50 samolotów tego typu (po 25 MS-21-200 i -300) zamówiła za 3,4 mld USD w 2010 malezyjska Crecom Burj Berhad. Dostawy są planowane na lata 2016-2020. Wstępne zamówienie złożył Aerofłot (50), a także Iliuszyn Finans (28 + opcja na 22), WEB-Lizing (15 + 15) i Nordwind Airlines (3 + 2).

Makieta kabiny MS-21 ma zostać pokazana na MAKS-2011.

Powiązane wiadomości

[MS-21 zamiast Su-30MK \(2011-07-19\)](#)

[Algieria chce pozyskać dodatkowe Su-30MKA \(2008-05-19\)](#)

[Algieria niezadowolona z MiG-29? \(2008-02-18\)](#)

[Amerykanie oferują Marokańczykom 24 F-16C/D \(2007-12-21\)](#)

[Wietnam kupił kolejne Su-30MK2 \(2010-02-10\)](#)

[Kolejny tuzin Su-30MK2 dla Wietnamu \(2009-05-15\)](#)

[Rosyjskie okręty podwodne za 1,8 mld USD dla Wietnamu \(2009-04-27\)](#)

[Wietnam kupił 6 rosyjskich okrętów podwodnych \(2009-12-16\)](#)

[Projektowanie PD-14 \(2010-03-25\)](#)

[Awaryjne lądowanie Tu-204 \(2010-03-22\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[Silniki dla MC-21 \(2010-04-14\)](#)

[Projektowanie PD-14 \(2010-03-25\)](#)

[Awaryjne lądowanie Tu-204 \(2010-03-22\)](#)