

# Wznowienie produkcji Ił-114

#Lotnictwo cywilne 22 września 2014

## Władze FR zatwierdziły wznowienie produkcji turbośmigłowego samolotu komunikacji regionalnej Ił-114.



*Do wznowienia produkcji Ił-114 konieczne jest ok. 16 mld rubli (1,4 mld zł) / Zdjęcie: Iliuszyn*

Obecnie podstawowym turbośmigłowym samolotem komunikacji regionalnej używanym na terenie Federacji Rosyjskiej jest Antonow An-140. Jego produkcją zajmują się zakłady Awiakor w Samarze. Trwają także negocjacje z Kanadyjczykami w sprawie uruchomienia licencyjnego montażu samolotów Q400 ([MAKS 2013: Rosjanie kupują Q400](#), 2013-08-29).

Jednak w obecnej sytuacji geopolitycznej żadne z w/w rozwiązań nie jest pewnym źródłem dostaw turbośmigłowych samolotów regionalnych. Wobec tego rosyjskie władze postanowiły znaleźć wyjście i wznowić produkcję samolotów Iliuszyn Ił-114. W połowie sierpnia prezydent FR Władimir Putin wsparł inicjatywę premiera Dmitrija Rogozina, który stwierdził, że rząd powinien ocenić komercyjną wartość takiego projektu.

Ostatecznie, podczas posiedzenia rządu FR 9 września, na którym obecni byli także przedstawiciele przemysłu, premier Rogozin zatwierdził wznowienie produkcji Ił-114. Zakres prac ma obejmować modernizację konstrukcji oraz całkowite przetworzenie dokumentacji papierowej na cyfrową. Rząd dał przemysłowi 2 tygodnie na dokładną ocenę sytuacji i przygotowanie planu wsparcia projektu.

Warto wspomnieć, że zakłady Awiakor nie są członkiem OAK, przez co nie mogą liczyć na wsparcie finansowe ze strony rządu. Mimo tego jego właściciel, koncern Russkije maszyny i władze Samary zadeklarowały gotowość do zainwestowania w proces

modernizacji wytwórni kwoty 1-1,5 mld rubli (84-127 mln zł). Całkowity koszt wznowienia produkcji i certyfikacji Ił-114 kosztować ma 8-12 mld rubli (675 mln-1 mld zł). Kolejne 3-4 mld rubli (253-338 mln zł) pochłonią ma odtworzenie i ucyfrowienie dokumentacji.

Ił-114 został skonstruowany w latach 1980. Jednak przedłużające się prace konstrukcyjne spowodowały, że prototyp samolotu oblatano dopiero 29 marca 1990. Został on przystosowany do operowania z lotnisk o nawierzchni trawiastej. W konstrukcji zastosowano cyfrowy układ sterowania lotem i nawigacji oraz awionikę glass cockpit. Ił-114 jest przystosowany do przewozu 64 pasażerów. Zasięg maksymalny to 1500 km.

Największym problemem jest zespół napędowy. Oryginalnie zastosowano silniki Klimow TW7-117S. Jednak mimo mniejszego zużycia paliwa niż konkurencyjne PW127H, ich niezawodność pozostawiała wiele do życzenia. Opracowane wersje rozwojowe – TW7-117SM i Bogatyr nie weszły do produkcji seryjnej. Tak więc obecnie pod uwagę brane być mogą tylko PW127H lub TW3-117WMA-SBM1, opracowane dla An-140.

Zakłady w Taszkencie wyprodukowały ok. 20 Ił-114. W 2012 cenę jednostkową samolotu szacowano na 16 mln USD (52 mln zł). Obecnie jedynym użytkownikiem Ił-114 są Uzbekistan Airways, które mają na stanie 6-7 samolotów tego typu.

Powiązane wiadomości

[Wznowienie produkcji Ił-114 \(2014-09-22\)](#)

[MAKS 2013: Rosjanie kupują Q400 \(2013-08-29\)](#)

[CS300 dla Iljuszyn Finans \(2013-02-21\)](#)

[An-148 dla VIP-ów? \(2008-04-18\)](#)

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

[4 zabitych, 4 rannych w katastrofie Tu-204 \(2012-12-30\)](#)

[SSJ 100 za 1,5 mld USD \(2013-02-07\)](#)