

Powrót An-3T?

#Lotnictwo cywilne 26 października 2014

Grupa przedsiębiorców z Omska stara się wznowić prace nad uruchomieniem produkcji następcy słynnego An-2 – An-3T. Ma im pomóc embargo na dostawy sprzętu lotniczego z UE i USA.



An-3T jest napędzany silnikiem turbośmigłowym TWD-20. Jego prototyp oblatano w 1998. W latach 2000-2009 wyprodukowano kilkanaście samolotów. Szacuje się, że dziś lata 9 An-3T

FR jest państwem, które na wielu obszarach jest pozbawione podstawowej infrastruktury transportowej. Szacuje się, że ponad 15 mln Rosjan nie ma cywilizowanego połączenia ze światem. Inaczej niż pieszo lub samochodami terenowymi nie można dotrzeć do 28 tysięcy miejscowości. Pozostaje jeszcze droga powietrzna, o ile będzie odpowiednio ekonomiczna (w czasach ZSRS samolotami transportowano ok. 40% ładunków).

Ta sytuacja, która w najbliższym czasie się nie zmieni, stała się impulsem do powrotu do koncepcji uruchomienia produkcji następcy słynnego An-2 – An-3T. W Omsku prace nad nowym projektem rozpoczęto jeszcze w latach 1980. Koncepcja przewidywała zastąpienie gwiazdowego silnika tłokowego napędem turbośmigłowym produkowanym w miejscowej Wytwórni silników im. Baranowa. Zaplanowano wówczas nowy układ kabiny załogi i wprowadzono nowoczesne instalacje pokładowe.

Przedsiębiorstwu *Paliot* nie udało się jednak zebrać odpowiedniej liczby zamówień na nowe samoloty. W ich promocji miała pomóc wyprawa na Biegun Północny. Wydawało się, że organizatorzy lotu odnieśli sukces, gdy An-3T dotarł do celu, jako pierwszy samolot jednosilnikowy. Niestety, nie udało się go powtórnie uruchomić i maszyna wróciła na miejsce startu dopiero po 3 latach. Promocja okazała się antyreklamą.

Wkrótce PO Paliot weszło w skład państwowego ośrodka kosmicznego im. Chuniczewa. Jego szefowie postanowili całkowicie zrezygnować z tematyki lotniczej. W maju 2009 oficjalnie ogłoszono zakończenie programu An-3T.

Teraz grupa przedsiębiorców postanowiła wrócić do zakończonego kilka lat temu tematu. W Omsku pozostało wyposażenie produkcyjne, niezbędna dokumentacja i specjaliści, którzy mogliby wznowić produkcję An-3T. Analitycy szacują, że na wyprodukowanie pierwszych 30 samolotów potrzeba 4,5 mld rubli (360 mln zł). Gdyby udało się uruchomić produkcję na poziomie 100-120 An-3T, cena jednostkowa wynosiłaby 35-40 mln rubli (2,8-3,2 mln zł). Co najmniej dwa razy taniej niż bezpośredni konkurenci produkcji zachodniej.

W FR zapotrzebowanie na nowe samoloty małego lotnictwa analitycy oceniają na 3 tysiące w ciągu 10 lat. Problem w tym, czy kupujący będą masowo zainteresowani takimi samolotami, jak An-3T. Zwolennicy uruchomienia jego produkcji liczą na zainteresowanie organizacji państwowych – federalnych i lokalnych. Szukają też inwestorów zagranicznych.

Na razie finansowanie znaleziono na 6 maszyn seryjnych. Linia produkcyjna ma powstać latem 2015. Gdy nowe samoloty zaczną być normalnie eksploatowane będzie można ocenić ich przydatność i realne zapotrzebowanie rynku.

Pesymiści uważają, że An-3T jest przestarzały już obecnie (na przykład silnik jest oparty na rozwiązaniach z lat 1990.) i trudno będzie go szybko i tanio unowocześnić. Szukający samolotu podobnej klasy mogą więc raczej kupować 10-letnie Cessny Grand Caravan w cenie nowego An-3T. Za nowym samolotem ma w tej sytuacji przemawiać groźba embarga na dostawy nowoczesnych technologii do FR, która już obecnie w znacznym zakresie obowiązuje. Ten argument wydaje się jednak mocno naciągany.

Na drodze do uruchomienia produkcji An-3T może stanąć problem praw do konstrukcji. Pesymiści uważają, że należą one wyłącznie do ukraińskiego biura konstrukcyjnego Antonowa ([Centrum obsługi Antonowa w Sudanie?](#), 2014-03-31; [Obłot An-2-100](#), 2013-07-13). Napięte stosunki pomiędzy Rosją i Ukrainą mogą spowodować, że to co do tej pory nie było poważnym problemem może spowodować załamanie nowego projektu przedsiębiorców z Omska.

Sytuację dodatkowo komplikuje niedawne odkrycie, że to nie Ukraina jest właścicielem praw do pierwowzoru An-3T – An-2 ([Katastrofa An-2 z kontrabandą](#), 2013-10-12; [Katastrofa w Jemenie](#), 2012-11-21; [Katastrofa An-2](#), 2010-06-25). Nie jest też nim Polska, gdzie te samoloty były masowo produkowane. Według Departamentu lotnictwa Ministerstwa przemysłu i handlu, prawami intelektualnymi i dokumentacją konstrukcyjną An-2 dysponuje obecnie... Airbus Military ([Airbus podsumował ubiegły rok](#), 2014-01-13).

Powiązane wiadomości

[Powrót An-3T? \(2014-10-26\)](#)

[Katastrofa An-2 \(2010-06-25\)](#)

[Katastrofa w Jemenie \(2012-11-21\)](#)

[Oblot An-2-100 \(2013-07-13\)](#)

[Wypadek An-2 w rejonie Jugra \(2012-11-25\)](#)

[5 ofiar katastrofy An-2 pod Moskwą \(2008-06-28\)](#)

[3 ofiary katastrofy An-2 w Jakucji \(2009-04-30\)](#)

[Katastrofa An-2 w Kirgizji \(2013-05-25\)](#)

[Katastrofa An-2 z kontrabandą \(2013-10-12\)](#)

[Centrum obsługi Antonowa w Sudanie? \(2014-03-31\)](#)

[Pierwszy An-148 dla MO FR oblatany \(2013-09-18\)](#)

[Porozumienie Airbusa D&S i Wydziału MEiL \(2014-05-29\)](#)

[Centrum obsługowe Airbus Military w Warszawie \(2011-11-18\)](#)

[Pierwszy C295 po przeglądzie \(2012-08-27\)](#)

[Prezentacja Orlika MPT \(2014-03-07\)](#)

[Orlik z Garminem \(2010-09-22\)](#)

[Prace przy Głuszcach \(2012-02-03\)](#)

[Nowy Orlik poleci do Marakeszu \(2013-12-12\)](#)

[Kolejna modernizacja Orlika \(2014-01-13\)](#)

[Podpisanie umowy na M-346 dla Sił Powietrznych \(2014-02-27\)](#)