

## Koniec produkcji w Antonowie?

#Lotnictwo cywilne #Przemysł zbrojeniowy 10 września 2016

**W ubiegłym roku w kijowskim przedsiębiorstwie państwowym (GP) Antonow ukończono budowę tylko dwóch samolotów: An-148 i An-158. W br. ukraińskiej wytwórni nie powstanie żaden nowy samolot. Powodem jest brak komponentów z Rosji, które przestały być dostarczane z powodu embarga po przewrocie wywołanym manifestacjami na kijowskim Majdanie. O takiej sytuacji było wiadomo nieoficjalnie, ale teraz potwierdził ją zastępca szefa oddziału projektów perspektywicznych GP Antonow, Andriej Chaustow.**



*An-225 Mrija to największy samolot świata. Jego masa startowa wynosi aż 640 ton. Jego drugi egzemplarz jest daleki od ukończenia / Zdjęcie: hyser.com*

*- W naszych halach montażowych stoi dużo niedokończonych samolotów – powiedział Chaustow w ukraińskiej stacji radiowej Wiesti. W 2015 mieliśmy jeszcze zapas rosyjskich części. Teraz musimy szukać ich zamienników z Zachodu lub z innych przedsiębiorstw ukraińskich.*

Pod koniec sierpnia GP Antonow zawarło z chińską spółką AICC porozumienie o wznowieniu produkcji dużych samolotów transportowych A-225 Mrija ([Odrodzenie An-225?](#), 2016-09-01) i wspólnym wytwarzaniu mniejszych An-178 ([Chińczycy sfinansują rozwój An-178?](#), 2016-09-03). Analitycy wątpią jednak w sukces tego przedsięwzięcia. AICC to bowiem mała spółka handlowa, bez doświadczenia produkcyjnego.

Chaustow potwierdził, że porozumienie nie jest kontraktem zobowiązującym do wykonania konkretnych prac. Te dopiero są negocjowane. W ramach kontraktu dotyczącego An-225 ma ewentualnie zostać zmodernizowany i ukończony drugi egzemplarz samolotu tego typu. Później, jeśli pierwszy etap współpracy się powiedzie, może zostać uruchomiona produkcja Mrii w ChRL.

Chaustow ujawnił, że rozmowy z różnymi chińskimi partnerami o dokończeniu wytwarzania drugiego An-225 były prowadzone od kilku lat. – *Wybraliśmy przedsiębiorstwo, które daje największe szanse powodzenia projektu* – powiedział. *Rozmowy z AICC trwały 3 lata*. Prace nad dokończeniem drugiego egzemplarza mogą potrwać kilka lat.

Pierwszy An-225 był budowany przez 8 dużych przedsiębiorstw (i bardzo wielu poddostawców). 4 z nich znajdują się obecnie w Rosji, 3 na Ukrainie (w tym wytwórnia im. Antonowa), a jedno w Uzbekistanie. Teraz Ukraińcy muszą poradzić sobie sami z finansową pomocą Chińczyków. Być może AICC wskaże też dostawców brakujących komponentów struktury płatowca i wyposażenia.

Operatorem jedyne ukończonego An-225 jest kompania Awialinii Antonow. Jego loty odbywają się dość rzadko, bo przewóz nim zbyt małych ładunków jest nieopłacalny. Ostatni, nagłośniony lot An-225 odbył się z Czech do Australii ([Mrija po raz pierwszy w Australii](#), 2016-05-15). Częściej latają mniejsze An-124 Rusłan.

Ukraińcy usiłowali zablokować loty An-124 realizowane przez przedsiębiorstwa rosyjskie. Próba się nie udała. GP Antonow poinformował jedynie, że nie ponosi odpowiedzialności za bezpieczeństwo lotów tych samolotów.

Powiązane wiadomości

[Koniec produkcji w Antonowie? \(2016-09-10\)](#)

[Mrija po raz pierwszy w Australii \(2016-05-15\)](#)

[Odrodzenie An-225? \(2016-09-01\)](#)

[Mrija po raz pierwszy w Australii \(2016-05-15\)](#)

[Chińczycy sfinansują rozwój An-178? \(2016-09-03\)](#)

[Próby załadunku An-178 \(2016-08-29\)](#)

[Azerbejdżan kupił An-178 \(2016-06-08\)](#)

[Odrodzenie An-225? \(2016-09-01\)](#)

[Mrija po raz pierwszy w Australii \(2016-05-15\)](#)