

Rosyjscy piloci muszą opuścić Iran

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 6 marca 2010

Minister transportu Iranu poinformował wczoraj, że rosyjscy lotnicy pracujący w Republice Islamskiej mają opuścić ten kraj w ciągu 2 miesięcy.

Image not found or type unknown

Hamid Behbahani oświadczył wczoraj, że taka decyzja wynika z polecenia prezydenta Mahmuda Ahmadinedżada. Według ministra, cytowanego przez agencję FARS, nie ma potrzeby zatrudniania zagranicznych pilotów, gdy kraj dysponuje odpowiednią liczbą rodzimych specjalistów. Nie wiadomo, ilu Rosjan pracuje w irackich liniach lotniczych.

Irańska decyzja ma jednak głównie podłoże polityczne. Rosja zdaje się bowiem przyłączać - choć w łagodnej formie - do zachodnich sankcji związanych z irańskim programem atomowym. Mówił o nich prezydent Dmitrij Miedwiediew w czasie spotkania z prezydentem Francji Nicolasem Sarkozy'm. Co więcej, Rosja nie wywiązała się do tej pory z realizacji kontraktu na dostawę systemów przeciwlotniczych S-300 ([Rosja dostarczy Iranowi S-300?](#)). Został on zamrożony pod koniec 2009 przez stronę rosyjską. Dla Iranu zakup S-300 ma zasadnicze znaczenie ze względu na zagrożenie atakiem Izraela (z udziałem lub przy wsparciu USA) na swe instalacje wojskowe.

Według oficjalnej wersji, Ahmadinedżad zdecydował o usunięciu z Iranu rosyjskich lotników po wypadku, który wydarzył się w styczniu podczas awaryjnego lądowania w Mashhad samolotu Tu-154M dzierżawionego przez linie Taban Air. Rannych zostało wówczas 46 pasażerów ([46 rannych po lądowaniu Tu-154](#)). Rozbity samolot obsługiwali lotnicy rosyjscy. Władze irańskie uznały, że to oni byli winni wypadkowi. Gdy w lipcu 2009 rozbił się Il-62M (na zdjęciu), zginęło 17 osób ([Kolejna katastrofa irańskiego Il-62M](#)), a 19 zostało rannych. 10 dni wcześniej 163 osoby zginęły na pokładzie Tu-154M, należącego do Caspian Airlines ([Katastrofa irańskiego Tu-154M](#)).

Warto przypomnieć, że irańskie linie lotnicze używają wielu przestarzałych samolotów produkcji ZSRS i Rosji. Często ulegają one awariom, wypadkom i katastrofom. Zakupy zachodnich, nowoczesnych samolotów są utrudnione, a nawet niemożliwe ze względu na amerykańskie embargo (trwające od rewolucji 1979) i brak środków finansowych. Iran twierdzi, że USA naruszają art. 44 konwencji chicagowskiej - podstawowego dokumentu normującego cywilny transport lotniczy - zabraniający sankcji wpływających na bezpieczeństwo. Amerykańskie sankcje obejmują także - z niewielkimi wyjątkami - dostawy części do silników napędzające pasażerskie Airbusy.

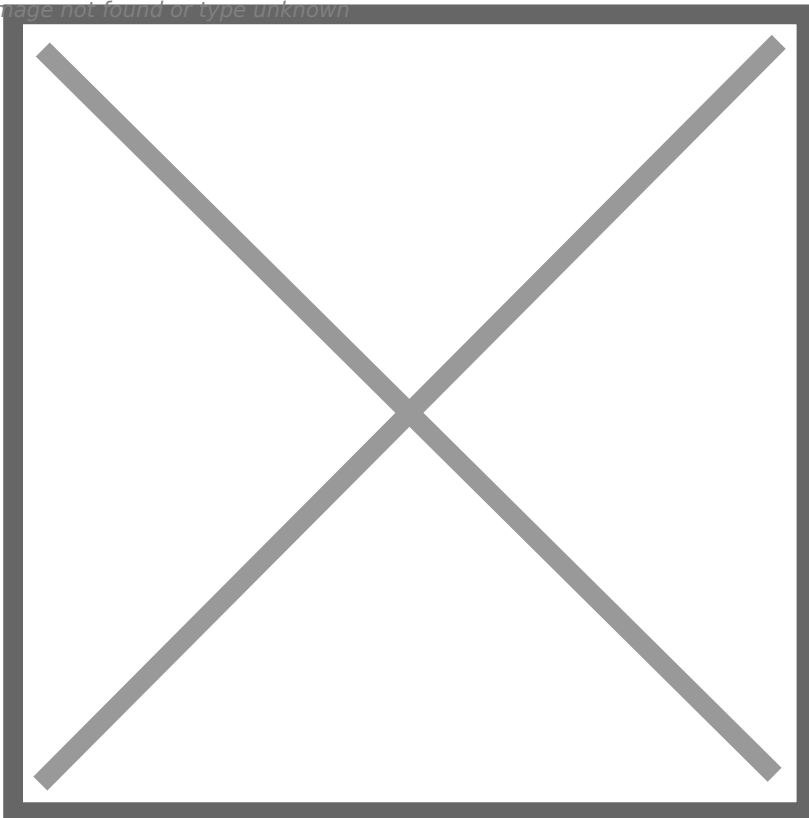
W 2005 średni wiek irańskich samolotów pasażerskich szacowano na 19-20 lat. Według Behbahaniego, dziś tylko ok. 120 z 193 samolotów pasażerskich irańskich linii lotniczych jest sprawnych. Reszta jest uziemiona z różnych przyczyn. Według

anonimowych ekspertów irańskich liczba uziemionych samolotów może szybko wzrosnąć po wyjeździe Rosjan. Zwiększy się natomiast zapotrzebowanie na szkolenie irańskich pilotów, także za granicą.

Według rosyjskiego Instytutu Bliskiego Wschodu, w 2009 w Iranie działało 31 linii lotniczych, z których największe to Iran Air. Korzystają one z ponad 60 rodzimych portów lotniczych (w tym 10 międzynarodowych) zdolnych do obsłużenia rocznie ok. 60 mln pasażerów. Ale rzeczywisty ruch jest trzykrotnie mniejszy, w tym na wewnętrznych liniach rocznie lata blisko 13 mln pasażerów. Irackie linie lotnicze eksploatują 178 samolotów i zatrudniają ok. 32 tys. pracowników. Od marca 2008 do marca 2009 (rok 1387 według rachuby stosowanej w Iranie) irańskie linie kupiły 57 używanych samolotów o średnim wieku szacowanym na 12 lat. Dzięki temu średni wiek parku lotniczego zmniejszył się do 16 lat. W tym czasie irańskie zakłady wyremontowały 2 samoloty Airbus, 5 Fokkerów 50 i 6 Fokkerów 100.

Od wielu lat Rosja i Iran prowadzą rozmowy o dostawach i licencyjnej produkcji samolotów Tu-204 i Tu-214. Początkowo negocjowano budowę przez 10 lat w wytwórni HESA w Isfahanie 100 Tu-204-100 za 2-2,5 mld USD. Później zmniejszono ich liczbę do 50. Póki co, skończyło się na 5 Tu-204-100 dla Iran Air Tour za ok. 200 mln USD. Kontrakt podpisała latem 2007 kompania leasingowa IFK. Teraz negocjacje dotyczą kolejnych 30 samolotów tego typu za ponad miliard dolarów.

Image not found or type unknown



Hamid Behbahani oświadczył wczoraj, że taka decyzja wynika z polecenia prezydenta Mahmuda Ahmadinedżada. Według ministra, cytowanego przez agencję FARS, nie ma potrzeby zatrudniania zagranicznych pilotów, gdy kraj dysponuje odpowiednią liczbą rodzimych specjalistów. Nie wiadomo, ilu Rosjan pracuje w irackich liniach lotniczych.

Irańska decyzja ma jednak głównie podłoże polityczne. Rosja zdaje się bowiem przyłączać - choć w łagodnej formie - do zachodnich sankcji związanych z irańskim programem atomowym. Mówił o nich prezydent Dmitrij Miedwiediew w czasie spotkania z prezydentem Francji Nicolasem Sarkozy'm. Co więcej, Rosja nie wywiązała się do tej pory z realizacji kontraktu na dostawę systemów przeciwlotniczych S-300 ([Rosja dostarczy Iranowi S-300?](#)). Został on zamrożony pod koniec 2009 przez stronę rosyjską. Dla Iranu zakup S-300 ma zasadnicze znaczenie ze względu na zagrożenie atakiem Izraela (z udziałem lub przy wsparciu USA) na swe instalacje wojskowe.

Według oficjalnej wersji, Ahmadinedżad zdecydował o usunięciu z Iranu rosyjskich lotników po wypadku, który wydarzył się w styczniu podczas awaryjnego lądowania w Mashhad samolotu Tu-154M dzierżawionego przez linie Taban Air. Rannych zostało wówczas 46 pasażerów ([46 rannych po lądowaniu Tu-154](#)). Rozbity samolot obsługiwali lotnicy rosyjscy. Władze irańskie uznały, że to oni byli winni wypadkowi. Gdy w lipcu 2009 rozbił się Ił-62M (na zdjęciu), zginęło 17 osób ([Kolejna katastrofa irańskiego Ił-62M](#)), a 19 zostało rannych. 10 dni wcześniej 163 osoby zginęły na pokładzie Tu-154M, należącego do Caspian Airlines ([Katastrofa irańskiego Tu-154M](#)).

Warto przypomnieć, że irańskie linie lotnicze używają wielu przestarzałych samolotów produkcji ZSRS i Rosji. Często ulegają one awariom, wypadkom i katastrofom. Zakupy zachodnich, nowoczesnych samolotów są utrudnione, a nawet niemożliwe ze względu na amerykańskie embargo (trwające od rewolucji 1979) i brak środków finansowych. Iran twierdzi, że USA naruszają art. 44 konwencji chicagowskiej - podstawowego dokumentu normującego cywilny transport lotniczy - zabraniający sankcji wpływających na bezpieczeństwo. Amerykańskie sankcje obejmują także - z niewielkimi wyjątkami - dostawy części do silników napędzające pasażerskie Airbusy.

W 2005 średni wiek irańskich samolotów pasażerskich szacowano na 19-20 lat. Według Behbahaniego, dziś tylko ok. 120 z 193 samolotów pasażerskich irańskich linii lotniczych jest sprawnych. Reszta jest uziemiona z różnych przyczyn. Według anonimowych ekspertów irańskich liczba uziemionych samolotów może szybko wzrosnąć po wyjeździe Rosjan. Zwiększy się natomiast zapotrzebowanie na szkolenie irańskich pilotów, także za granicą.

Według rosyjskiego Instytutu Bliskiego Wschodu, w 2009 w Iranie działało 31 linii lotniczych, z których największe to Iran Air. Korzystają one z ponad 60 rodzimych

portów lotniczych (w tym 10 międzynarodowych) zdolnych do obsłużenia rocznie ok. 60 mln pasażerów. Ale rzeczywisty ruch jest trzykrotnie mniejszy, w tym na wewnętrznych liniach rocznie lata blisko 13 mln pasażerów. Irackie linie lotnicze eksploatują 178 samolotów i zatrudniają ok. 32 tys. pracowników. Od marca 2008 do marca 2009 (rok 1387 według rachuby stosowanej w Iranie) irańskie linie kupiły 57 używanych samolotów o średnim wieku szacowanym na 12 lat. Dzięki temu średni wiek parku lotniczego zmniejszył się do 16 lat. W tym czasie irańskie zakłady wyremontowały 2 samoloty Airbus, 5 Fokkerów 50 i 6 Fokkerów 100.

Od wielu lat Rosja i Iran prowadzą rozmowy o dostawach i licencyjnej produkcji samolotów Tu-204 i Tu-214. Początkowo negocjowano budowę przez 10 lat w wytwórni HESA w Isfahanie 100 Tu-204-100 za 2-2,5 mld USD. Później zmniejszono ich liczbę do 50. Póki co, skończyło się na 5 Tu-204-100 dla Iran Air Tour za ok. 200 mln USD. Kontrakt podpisała latem 2007 kompania leasingowa IFK. Teraz negocjacje dotyczą kolejnych 30 samolotów tego typu za ponad miliard dolarów.

Powiązane wiadomości

- [Rosyjscy piloci muszą opuścić Iran \(2010-03-06\)](#)
- [Katastrofa irańskiego Tu-154M \(2009-07-15\)](#)
- [W Iranie rozbił się An-140 \(2009-02-16\)](#)
- [Kolejna katastrofa irańskiego Il-62M \(2009-07-25\)](#)
- [Katastrofa irańskiego Tu-154M \(2009-07-15\)](#)
- [W Iranie rozbił się An-140 \(2009-02-16\)](#)
- [46 rannych po lądowaniu Tu-154 \(2010-01-24\)](#)
- [Katastrofa irańskiego Tu-154M \(2009-07-15\)](#)
- [W Iranie rozbił się An-140 \(2009-02-16\)](#)
- [Rosja dostarczy Iranowi S-300? \(2010-02-15\)](#)