

"WESTERNIZACJA" ANTONOWA, CZYLI UKRAIŃSKIE MSW NA ZAKUPACH [KOMENTARZ]

Podczas salonu lotniczego Paris Air Show 2019 koncern Ukroboronprom, do którego należą obecnie zakłady Antonow, zawarł porozumienie dotyczące dostawy 13 samolotów transportowych An-178 dla Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Ukrainy. Wartość kontraktu szacowana jest na 800 mln dolarów, a termin pierwszych dostaw to najwcześniej rok 2022.

Długi okres oczekiwania wynika przede wszystkim z tego, że obecnie istniejący prototyp wyposażony jest w wiele rosyjskich komponentów, szczególnie w zakresie napędu i awioniki. Natomiast warunkiem realizacji dostaw jest oblatanie i certyfikowanie maszyny w wersji „zwesternizowanej”, a więc z wyposażeniem produkcji ukraińskiej, europejskiej lub amerykańskiej, zgodnym ze standardami NATO. Zdaniem prezesa Antonowa, Ołeksandra Dońca, na opracowanie i zbudowanie nowej wersji An-178 potrzebne są 2-3 lata. Wówczas możliwe będzie uzyskanie stosownych certyfikatów i rozpoczęcie dostaw.

Aby wzbudzić zainteresowanie zagranicznych odbiorców, uroczystość podpisania umowy miała miejsce 18 czerwca 2019, podczas 53. Paryskiego Salonu Lotniczego i Astronautycznego. Dostawcę reprezentował Paweł Bukin, prezes koncernu Ukroboronprom, natomiast minister Arsen Awakow podpisał dokument w imieniu ministerstwa spraw wewnętrznych Ukrainy. Było to o tyle kuriozalne, że An-178 debiutował w Paryżu w 2015 roku, natomiast w tym roku nie był prezentowany w na Le Bourget żaden samolot Antonowa i konferencja prasowa odbyła się na terenie targów, na tle japońskiego samolotu patrolowego Kawasaki P-1.



Konferencja ministra Awakowa i prezesa Bukina podczas Paris Air Show 2019. Fot. Ukroboronprom

Dokument ma charakter porozumienia ramowego, natomiast zawarcie umowy zaplanowano na jesień b.r. Prawdopodobnie będzie ono miało miejsce podczas targów Arms and Security 2019, odbywających się w październiku w Kijowie. Wartość kontraktu na 13 maszyn transportowych An-178 oszacowano wstępnie na nie więcej niż 800 mln dolarów, co może być sumą niewystarczającą dla prac obejmujących też budowę i certyfikację prototypu. Samoloty nie trafią do wojska, ale znajdą się w dyspozycji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, a dokładnie podlegającej mu Gwardii Narodowej oraz Państwowej Służby ds. Sytuacji Nadzwyczajnych.

Czytaj też: [Paris Air Show 2015: An-178 pierwszy raz we Francji](#)

Obserwując historię samolotu Antonow An-178 należy zachować powściągliwość w kwestii jego produkcji i dostaw, gdyż różnego typu porozumienia ramowe, listy intencyjne i inne podobne dokumenty Antonow podpisał już z kilkoma podmiotami cywilnymi i rządowymi, m. in. linie lotnicze Silk Way (Azerbejdżan) które od lat „wyrażają zainteresowanie 10 maszynami An-178”, natomiast firma A-Star chciała zmontować co najmniej 50 maszyn w Chinach. Jedyne kontrakty zostały zawarte z władzami Iraku i dotyczyły dostawy 2 maszyn, jednak zostały anulowane w 2016 roku.

Jak podkreślał w Paryżu Paweł Bukin, prezes koncernu Ukroboronprom, zamówienie ze strony władz Ukrainy jest kluczowe dla ewentualnego eksportu. Oznaczałoby też wyciągnięcie Antonowa z kilkuletniego zastoju, gdyż obecnie firma w zasadzie nie ma zamówień na nowe samoloty. An-178 wzbudził zainteresowanie m. in. w Azerbejdżanie, Indiach i Arabii Saudyjskiej, jednak problemem były zawsze kwestie dostaw komponentów z Rosji. Kontrakt dla MSW Ukrainy oznacza fundusze na „westernizację” maszyny, co może otworzyć jej drogę na rynek światowy.



Cyfrowa awionika An-178 oparta jest na rosyjskich komponentach. Zostanie prawdopodobnie zastąpiona zachodnim systemem "z półki".

Fot. J.Sabak

An-178 powstał na bazie udanej rodziny maszyn pasażerskich An-148/158 i dzieli z nimi wiele komponentów, takich jak np. silniki i awionika, co obniżyło koszty opracowania i budowy prototypu. Obecnie powstać ma jednak wersja z awioniką zachodnią i silnikami ukraińskiej firmy Motor Sich lub popularnymi turbodrutowymi napędami form takich jak Pratt&Whitney, Rolls-Royce czy GE.

Maszyna może przewozić ładunki wielkogabarytowe o masie do 18 ton, między innymi standardowe kontenery morskie, ale też 90 żołnierzy z pełnym wyposażeniem lub 80 spadochroniarzy. Pod względem masy i wymiarów ładunków An-178 mieści się pomiędzy C-27 Spartan czy An-74, a znacznie większymi maszynami, takimi jak C-130, An-70 lub A400M. Maszyną o zbliżonej koncepcji jest zaś brazylijski Embraer KC-390.

Ukraiński transportowiec zoptymalizowano tak, aby zastąpić popularne na świecie, szczególnie w Azji i Afryce, samoloty turbośmigłowe An-12. Standardowo operują one z ładunkiem o masie około 11-12 ton, przewożonym na dystans 2-3 tys km. Dane dotyczą blisko 70% zadań transportowych dla tej klasy maszyn. An-178 jest zdolny do realizacji takich przewozów przy zużyciu paliwa zbliżonym do An-12 ale z prędkością lotu o 35% większą, co jest zasługą napędu turbodrutowego. Maszyna może przy tym operować na ekonomicznym pułapie 12,2 tys. metrów, podczas gdy An-12 lata na wysokości maksymalnie 8,5 tys. metrów.

Z maksymalnym ładunkiem o masie 18 ton An-178 może przelecieć ponad 1000 km, natomiast 4000 km wynosi jego zasięg z ładunkiem średniej wielkości o masie 10 ton. Prędkość maksymalna samolotu wynosi 825 km/h. An-178 posiada możliwość krótkiego startu i lądowania na nieprzygotowanych lądowiskach, co zwiększa jego możliwości działania, zwłaszcza w rejonach pozbawionych rozbudowanej infrastruktury.

Są to walory przydatne dla maszyny wojskowej czy transportowej w Gwardii Narodowej Ukrainy, ale też istotne w przypadku realizacji zadań związanych z klęskami żywiołowymi i innymi stanami kryzysowymi, w jakich działać będzie w ramach ukraińskiej Państwowej Służby ds. Sytuacji

Nadzwyczajnych. Otwartą kwestią pozostaje to, czy realna umowa zostanie zawarta i powstanie wersja An-178 wyposażona w nierosyjskie agregaty i awionikę. Może to stanowić nowe otwarcie dla tej maszyny i szansę na rynku światowym, szczególnie w sytuacji wsparcia systemu serwisowego Antonowa przez koncern Boeing na mocy zeszłorocznej umowy o współpracy.