

## [Antonow stellte An-158 vor](#)

**21.04.2010**

Gestern stellte die Ukraine ihr neues Passagierflugzeug An-158 vor. Für dieses gibt es bereits mehr als 20 Bestellungen in Höhe von 500 Mio. \$. Deren Erfüllung ist übrigens kaum ohne finanzielle Unterstützung Russlands möglich und die Entscheidung zur Endmontage der An-158 im Flugzeugwerk Woronesh, wo bereits die An-148 produziert wird, ist bislang nicht gefällt worden. Die Sache ist die, dass die Version des Flugzeugs mit bis zu 100 Plätzen ein direkter Konkurrent zum ambitioniertesten russischen Flugzeugprojekt ist – dem SukhoiSuperJet-100.

Gestern stellte die Ukraine ihr neues Passagierflugzeug An-158 vor. Für dieses gibt es bereits mehr als 20 Bestellungen in Höhe von 500 Mio. \$. Deren Erfüllung ist übrigens kaum ohne finanzielle Unterstützung Russlands möglich und die Entscheidung zur Endmontage der An-158 im Flugzeugwerk Woronesh, wo bereits die An-148 produziert wird, ist bislang nicht gefällt worden. Die Sache ist die, dass die Version des Flugzeugs mit bis zu 100 Plätzen ein direkter Konkurrent zum ambitioniertesten russischen Flugzeugprojekt ist – dem SukhoiSuperJet-100.

Das Flugzeug An-158 wurde gestern beim Staatsunternehmen „Antonow“ in Kiew vorgestellt. Die An-158 ist eine Modifikation des regionalen Flugzeugs An-148 und ist maximal mit ihm abgestimmt/vereinheitlicht. Doch im Vergleich zum bereits in Serie gefertigten An-148-100 (auf 68-85 Passagiere ausgelegt), ist die An-158 dank des verlängerten Rumpfs fähig bis zu 99 Passagiere über eine Entfernung von 2500-3100km zu transportieren. Das neue Modell ist auch sparsamer. „Wir haben den Rumpf verlängert und die interne Anordnung verändert, verbesserten die Konstruktion und haben aerodynamische Endflächen installiert. Dank dessen ist die Treibstoffeffizienz der An-158 um 10-17% höher als die der An-148 in Abhängigkeit von der Ausstattung“, erzählte dem „**Kommersant-Ukraine**“ der Generalkonstrukteur von „Antonow“, Dmitrij Kiwa.

Das Portfolio fester Bestellungen und vorvertraglicher Vereinbarungen für die An-158 zählt bereits mehr als 20 Maschinen, teilte man bei der russischen Leasingfirma „Iljuschin Finance Co“ (IFC) mit, die das Marketing und den Verkauf der An-158 betreibt. Insbesondere das russische Flugzeugunternehmen „Atlant-Sojus“ hat einen Vertrag über zehn An-158 abgeschlossen, eine Option auf weitere fünf vereinbart. Sechs Maschinen bestellte die kubanische Fluggesellschaft „Cubana“.

Am Flugzeug interessiert sind auch ukrainische Unternehmen. „Wir haben Verhandlungen mit ‘Antonow’ über zwei Modelle geführt – die An-148 und die An-158 – und sind bereit die neue Maschine zu Bedingungen eines ‘wet leasing’ Vertrages zu nutzen“, teilte der Assistent des Generaldirektors von „Aerosvit“ für Öffentlichkeitsarbeit, Sergej Kuzyj, mit. Den Informationen der IFK nach, findet der erste Flug der An-158 bereits innerhalb einer Woche statt. Der Abschluss der Zertifizierung und die ersten Lieferungen sollen im I. Quartal 2011 stattfinden. Der Katalogpreis des Flugzeugs beträgt 25-30 Mio. \$.

Bislang plant man übrigens die Endmontage der An-158 nur in Kiew zu eröffnen. „In Russland muss man für die Produktion dieses Flugzeugs eine neue Produktionslinie schaffen, wofür etwa anderthalb Jahre nötig sind“, betonte der Leiter des Direktoriums des Unternehmens „Motor-Sitsch“, Wjatscheslaw Boguslavew. Doch Kiwas Worten nach wird für die Zukunft auch die Organisation der Produktion in der Russischen Föderation geprüft, wo bereits die An-148 montiert wird. Die Organisation der Produktion in Russland ist prinzipiell wichtig für „Antonow“, meinen Experten. „Bedeutende Kapitalinvestitionen sind für den Beginn der Serienproduktion der An-158 in der Ukraine nicht nötig, doch für die Produktion der gesamten Flugzeuglinie und die Erfüllung der Bestellungen innerhalb der Frist hat die Ukraine nicht genügend Mittel“, meint der Direktor des Zentrums für politische und ökonomische Analysen, Alexander Kawa. „Zumal, wenn die OAK (Objedinennaja Aviastroitel'naja Korporazija) bereits feste Bestellungen für die An-158 hat, so gibt es diese bei ‘Antonow’ selbst bislang nicht“.

„Antonow“ hat sich bereits über die Lackierung und den Innenausbau der in Kiew montierten An-158 im Werk der Woronescher Flugzeugbaugesellschaft, die zur OAK gehört, geeinigt, teilte man bei der IFK mit. Doch wurde bislang keine Entscheidung zur Verlegung der Endmontage der An-158 nach Woronesh getroffen.

Den Worten von Branchenexperten nach, befindet sich die 99-sitzige An-158 in der gleichen Marktlücke, wie das von dem russischen Unternehmen „Sukhoi“ projektierte Regionalflugzeug SukhoiSuperJet 100 (SSJ, Basisversion – 95 Plätze). Derweil denkt Dmitrij Kiwa nicht so. „Im Durchschnitt nehmen wir 85-89 Passagiere. Das ist bereits eine andere Nische“, sagt er. „In Russland wird das Flugzeug vor allem auf unbefestigten Flughäfen genutzt, darunter in Sibirien, was für den Superjet unzulässig ist“. Nichtsdestotrotz bezeichnete man beim Pressedienst der SAO (Geschlossene Aktiengesellschaft) „Grashdanskiye Samoljoty Suchogo“ (GSS) die An-158 als direkten Konkurrenten des SukhoiSuperJet-100. „Eine mögliche Entscheidung für eine Produktion des Flugzeugs An-158 auf dem russischen Territorium wird das Erscheinen einer unbegründeten Konkurrenz bedeuten“, betonte man bei der GSS gegenüber dem **Kommersant-Ukraine**. Übrigens der Meinung von Oleg Pantelejew, Leiter des Analysedienstes der Agentur „Aviport“, nach, erfordern beide Projekte bedeutende Investitionen, daher wird die Konkurrenz zwischen ihnen nicht nur um Klienten, sondern auch um eine Unterstützung aus dem russischen Budget gehen.

**Jelena Sinizyna, Alexej Jekimowskij**

Quelle: [Kommersant-Ukraine](#)

Übersetzer: **Andreas Stein** — Wörter: 731

Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Sie dürfen:

- das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen
- Bearbeitungen des Werkes anfertigen

Zu den folgenden Bedingungen:

Namensnennung. Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen (wodurch aber nicht der Eindruck entstehen darf, Sie oder die Nutzung des Werkes durch Sie würden entlohnt).

Keine kommerzielle Nutzung. Dieses Werk darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden.

Weitergabe unter gleichen Bedingungen. Wenn Sie dieses Werk bearbeiten oder in anderer Weise umgestalten, verändern oder als Grundlage für ein anderes Werk verwenden, dürfen Sie das neu entstandene Werk nur unter Verwendung von Lizenzbedingungen weitergeben, die mit denen dieses Lizenzvertrages identisch oder vergleichbar sind.

- Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter welche dieses Werk fällt, mitteilen. Am Einfachsten ist es, einen Link auf diese Seite einzubinden.
- Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die Einwilligung des Rechteinhabers dazu erhalten.
- Diese Lizenz lässt die Urheberpersönlichkeitsrechte unberührt.

#### Haftungsausschluss

Die Commons Deed ist kein Lizenzvertrag. Sie ist lediglich ein Referenztext, der den zugrundeliegenden Lizenzvertrag übersichtlich und in allgemeinverständlicher Sprache wiedergibt. Die Deed selbst entfaltet keine juristische Wirkung und erscheint im eigentlichen Lizenzvertrag nicht.

Creative Commons ist keine Rechtsanwaltsgeellschaft und leistet keine Rechtsberatung. Die Weitergabe und Verlinkung des Commons Deeds führt zu keinem Mandatsverhältnis.

Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts bleiben hiervon unberührt.

Die Commons Deed ist eine Zusammenfassung des Lizenzvertrags in allgemeinverständlicher Sprache.