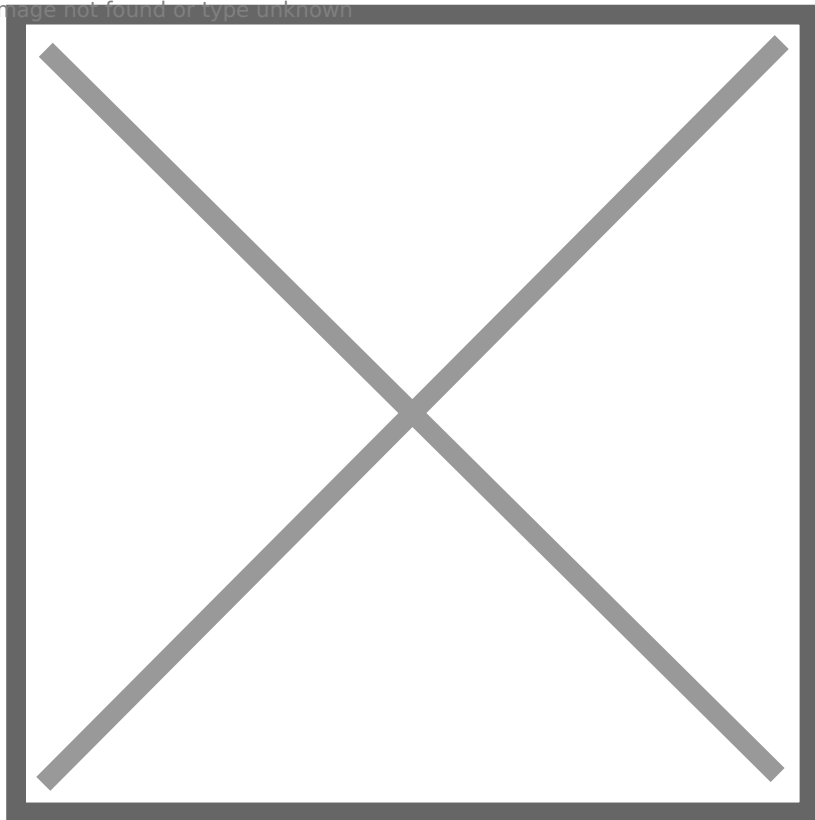


Kłopoty z jakością Tu-204

#Lotnictwo cywilne 25 września 2009

OAK przyznała, że ma problemy z jakością samolotów pasażerskich Tu-204. Maja one wynikać z kłopotów z kooperantami.

Image not found or type unknown



Do problemów z jakością Tu-204/214 przyznał się dyrektor generalny OAK (Obiediniennaja korporacja) Aleksiej Fiedorow. Jego zdaniem 80% awarii spowodowanych jest kłopotami z wyposażeniem i silnikami (PS-90A). Sytuacja niewiele się zmienia mimo wdrożenia specjalnego programu poprawy jakości.

Korporacja prowadzi rozmowy z dostawcami wyposażenia na temat

polepszenia jego jakości. Zmieniane są też umowy kooperacyjne, by dostawcy w większym stopniu odpowiadali za skutki awarii dostarczanych podzespołów. Przy Awiastar-SP w Ulianowsku - głównym producencie Tu-204/214 (drugim jest KNAPO w Kazaniu) powstaje też specjalne centrum serwisowe, które ma odpowiadać za bezproblemową eksploatację tych samolotów.

Tylko w 2009 zarejestrowano trzy przypadki wymuszonego lądowania samolotów Tu-204 należących do linii Red Wings (marka rynkowa Awialinii-400) z powodu problemów technicznych. Ostatni taki przypadek miał miejsce 5 września 2009, gdy samolot lecący z Niżniewo Nowgorodu do tureckiej Antalyi musiał awaryjnie lądować na lotnisku Wnukowo z powodu uszkodzenia systemu kontroli wibracji (BE-45) jednego z silników (po komisyjnych badaniach okazało się, że sam silnik był sprawny i samolot wrócił do eksploatacji). To po tym wydarzeniu szef Rosawiacji, Giennadij Kurzienkow, wystosował pismo do OAK, na które właśnie odpowiedział Fiedorow.

W sierpniu OAK skrytykował sam premier Władimir Putin. Przedmiotem krytyki była wówczas niska rentowność korporacji. Fiedorow przyznał obecnie, że produkcja

samolotów Il-96 i Tu-204 przynosi straty.

Poprzednie tegoroczne awarie Tu-204 należących do Red Wings miały miejsce w kwietniu i maju. W kwietniu lecący z Moskwy do Sharm-el-sheik w Egipcie samolot musiał lądować w Soczi z powodu problemów z silnikiem. Pod koniec maja miała zaś miejsce awaria systemu paliwowego (zadziałała sygnalizacja o nadmiernym zabrudzeniu paliwa i jego filtrów) samolotu lecącego z Permu do Antalyi. Musiał on wówczas lądować w Krasnodarze. Z kolei 21 września z powodu automatycznego wyłączenia prawego silnika w Južno-Sachalinsku musiał awaryjnie lądować Tu-204 linii Władawia.

Projekt Tu-204 powstał w latach 1980. w OKB Tupolewa. Oblot prototypu miał miejsce 2 stycznia 1989. Do eksploatacji w liniach lotniczych samoloty weszły w 1994. Tu-204 to dwusilnikowy, średni samolot pasażerski, rosyjski odpowiednik Boeinga 757. W konfiguracji jednoklasowej mieści 210 pasażerów. W eksploatacji znajduje się ponad 70 samolotów tego typu. Awialinii-400 dysponują 5 Tu-204-100.

Według Fiedorowa, portfel zamówień na Tu-204SM wynosi obecnie 100-120 samolotów. OAK szykuje się właśnie do przetargu ogłoszonego przez Rosawię na 50 (plus opcja na 15) samolotów średniego zasięgu o pojemności 160-210 pasażerów. Za Tu-204 ma przemawiać jego rosyjskie wyposażenie pochodzące głównie z przedsiębiorstw koncernu Rostechologie. Przeciw - awaryjność tego wyposażenia. Oferty można składać do połowy października.



Do problemów z jakością Tu-204/214 przyznał się dyrektor generalny OAK (Obiediniennaja awiastroitielnaja korporacja) Aleksiej Fiedorow. Jego zdaniem 80% awarii spowodowanych jest kłopotami z wyposażeniem i silnikami (PS-90A). Sytuacja niewiele się zmienia mimo wdrożenia specjalnego programu poprawy jakości.

Korporacja prowadzi rozmowy z dostawcami wyposażenia na temat polepszenia jego jakości. Zmieniane są też umowy kooperacyjne, by dostawcy w większym stopniu odpowiadali za skutki awarii dostarczanych podzespołów. Przy Awiastar-SP w Ulianowsku - głównym producencie Tu-204/214 (drugim jest KNAPO w Kazaniu) powstaje też specjalne centrum serwisowe, które ma odpowiadać za bezproblemową eksploatację tych samolotów.

Tylko w 2009 zarejestrowano trzy przypadki wymuszonego lądowania samolotów Tu-204 należących do linii Red Wings (marka rynkowa Awialinii-400) z powodu problemów technicznych. Ostatni taki przypadek miał miejsce 5 września 2009, gdy samolot lecący z Niżniewo Nowgorodu do tureckiej Antalyi musiał awaryjnie lądować na lotnisku Wnukowo z powodu uszkodzenia systemu kontroli wibracji (BE-45) jednego z silników (po komisyjnych badaniach okazało się, że sam silnik był sprawny i samolot wrócił do eksploatacji). To po tym wydarzeniu szef Rosawiacji, Giennadij Kurzientkow, wystosował pismo do OAK, na które właśnie odpowiedział Fiedorow.

W sierpniu OAK skrytykował sam premier Władimir Putin. Przedmiotem krytyki była wówczas niska rentowność korporacji. Fiedorow przyznał obecnie, że produkcja samolotów Ił-96 i Tu-204 przynosi straty.

Poprzednie tegoroczne awarie Tu-204 należących do Red Wings miały miejsce w kwietniu i maju. W kwietniu lecący z Moskwy do Sharm-el-sheik w Egipcie samolot musiał lądować w Soczi z powodu problemów z silnikiem. Pod koniec maja miała zaś miejsce awaria systemu paliwowego (zadziałała sygnalizacja o nadmiernym zabrudzeniu paliwa i jego filtrów) samolotu lecącego z Permu do Antalyi. Musiał on wówczas lądować w Krasnodarze. Z kolei 21 września z powodu automatycznego wyłączenia prawego silnika w Južno-Sachalinsku musiał awaryjnie lądować Tu-204 linii Władawia.

Projekt Tu-204 powstał w latach 1980. w OKB Tupolewa. Oblot prototypu miał miejsce 2 stycznia 1989. Do eksploatacji w liniach lotniczych samoloty weszły w 1994. Tu-204 to dwusilnikowy, średni samolot pasażerski, rosyjski odpowiednik Boeinga 757. W konfiguracji jednoklasowej mieści 210 pasażerów. W eksploatacji znajduje się ponad 70 samolotów tego typu. Awialinii-400 dysponują 5 Tu-204-100.

Według Fiedorowa, portfel zamówień na Tu-204SM wynosi obecnie 100-120 samolotów. OAK szykuje się właśnie do przetargu ogłoszonego przez Rosawię na 50 (plus opcja na 15) samolotów średniego zasięgu o pojemności 160-210 pasażerów. Za Tu-204 ma przemawiać jego rosyjskie wyposażenie pochodzące głównie z przedsiębiorstw koncernu Rostechologie. Przeciwnością - awaryjność tego wyposażenia. Oferty można składać do połowy października.
