

Tu-204SM oblatany

#Lotnictwo cywilne 30 grudnia 2010

Wczoraj został oblatany samolot pasażerski Tu-204SM, czyli zmodernizowany dla spełnienia współczesnych wymagań Tu-204.

Image not found or type unknown

Pierwszy Tu-204SM wzniósł się w powietrze wczoraj o 13:25. Wystartował z lotniska Ulianowsk Wostocznyj. Za sterami samolotu siedział pilot doświadczalny Wiktor Minaszkin. Lot trwał godzinę. Przebiegł bez problemów.

Projektantem Tu-204SM jest OAO Tupolew, a producentem wytwórnia Awiastar-SP w Ulianowsku. Obecnie w różnych fazach budowy znajduje się 5 Tu-

204SM. 3 z nich jest w fazie ostatecznego montażu. Oblot pierwszego samolotu odbył się z opóźnieniem w stosunków do wcześniejszych zapowiedzi. Pierwotnie był planowany na 17 grudnia.

Samolot jest napędzany silnikami PS-90A2 - zmodernizowaną we współpracy m.in. z Pratt & Whitney ([USA blokują Tu-204 dla Iranu](#), 2010-06-10), wersją PS-90A. Nowe silniki mają być 1,5-2 razy bardziej niezawodne niż wersja podstawowa. Do tej pory użytkownicy Tu-204 zgłaszali wiele uwag dotyczących awaryjności ich napędów ([Kłopoty z jakością Tu-204](#), 2009-09-25).

Tu-204SM jest lżejszy o tonę od wersji podstawowej. Ma nowe podwozie i zmodernizowaną awionikę - w 80% pochodząca od dostawców rosyjskich.

Nowe wyposażenie pozwoliło na zmniejszenie załogi z 3 do 2 osób, co jest standardem we współczesnych samolotach pasażerskich. Tu-204SM ma zasięg równy 4 tys. km, a długotrwałość lotu sięga 9 godzin. W konfiguracji 2-klasowej mieści 174 pasażerów. Według pierwotnych założeń, miał być konkurentem samolotów rodzin Airbus A320 i Boeing 737.

Los programu budowy Tu-204SM pozostaje niejasny ([Koniec samolotów spod znaku Tu?](#), 2010-10-30). Nie ma na niego chętnych. Główny odbiorca zagraniczny - Iran zrezygnował z transakcji w związku z zerwaniem przez Rosjan kontraktu na dostawy systemów przeciwlotniczych S-300. Rodzime linie żądają zaś dopłat do kupowanych samolotów ([Rezygnacja z Tu-204SM](#), 2010-09-27). Nieoficjalnie wiadomo, że chodzi o ok. 300 mln rubli za samolot w przypadku linii Atlant-Sojuz. Z kolei linie Red Wings są gotowe kupić 44 Tu-204SM po 1,07 mld rubli za egzemplarz, podczas gdy wytwórnia chce 1,3 mld rubli.

Zdolność produkcyjna Awiastar-SP jest szacowana na 10 Tu-204SM rocznie. W budowie samolotów tego typu uczestniczy ponad 700 poddostawców.

Pierwszy Tu-204SM wzniósł się w powietrze wczoraj o 13:25. Wystartował z lotniska Ulianowsk Wostocznyj. Za sterami samolotu siedział pilot doświadczalny Wiktor Minaszkina. Lot trwał godzinę. Przebiegł bez problemów.

Projektantem Tu-204SM jest OAO Tupolew, a producentem wytwórnia Awiastar-SP w Ulianowsku. Obecnie w różnych fazach budowy znajduje się 5 Tu-204SM. 3 z nich jest w fazie ostatecznego montażu. Oblot pierwszego samolotu odbył się z opóźnieniem w stosunku do wcześniejszych zapowiedzi. Pierwotnie był planowany na 17 grudnia.

Samolot jest napędzany silnikami PS-90A2 - zmodernizowaną we współpracy m.in. z Pratt & Whitney ([USA blokują Tu-204 dla Iranu](#), 2010-06-10), wersją PS-90A. Nowe silniki mają być 1,5-2 razy bardziej niezawodne niż wersja podstawowa. Do tej pory użytkownicy Tu-204 zgłaszali wiele uwag dotyczących awaryjności ich napędów ([Kłopoty z jakością Tu-204](#), 2009-09-25).

Tu-204SM jest lżejszy o tonę od wersji podstawowej. Ma nowe podwozie i zmodernizowaną awionikę - w 80% pochodząca od dostawców rosyjskich.

Nowe wyposażenie pozwoliło na zmniejszenie załogi z 3 do 2 osób, co jest standardem we współczesnych samolotach pasażerskich. Tu-204SM ma zasięg równy 4 tys. km, a długotrwałość lotu sięga 9 godzin. W konfiguracji 2-klasowej mieści 174 pasażerów. Według pierwotnych założeń, miał być konkurentem samolotów rodzin Airbus A320 i Boeing 737.

Los programu budowy Tu-204SM pozostaje niejasny ([Koniec samolotów spod znaku Tu?](#), 2010-10-30). Nie ma na niego chętnych. Główny odbiorca zagraniczny - Iran zrezygnował z transakcji w związku z zerwaniem przez Rosjan kontraktu na dostawy systemów przeciwlotniczych S-300. Rodzime linie żądają zaś dopłat do kupowanych samolotów ([Rezygnacja z Tu-204SM](#), 2010-09-27). Nieoficjalnie wiadomo, że chodzi o ok. 300 mln rubli za samolot w przypadku linii Atlant-Sojuz. Z kolei linie Red Wings są gotowe kupić 44 Tu-204SM po 1,07 mld rubli za egzemplarz, podczas gdy wytwórnia

chce 1,3 mld rubli.

Zdolność produkcyjna Awiastar-SP jest szacowana na 10 Tu-204SM rocznie. W budowie samolotów tego typu uczestniczy ponad 700 poddostawców.

Powiązane wiadomości

[Tu-204SM oblatany \(2010-12-30\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[USA blokują Tu-204 dla Iranu \(2010-06-10\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[Tu-204SM będzie produkowany \(2010-02-15\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[Rezygnacja z Tu-204SM \(2010-09-27\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[USA blokują Tu-204 dla Iranu \(2010-06-10\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[Tu-204SM będzie produkowany \(2010-02-15\)](#)

[Koniec samolotów spod znaku Tu? \(2010-10-30\)](#)

[Ostatni, prezydencki Il-96 \(2009-04-22\)](#)

[Nowe samoloty dla prezydenta i premiera Rosji \(2008-04-21\)](#)

[Prezydenckie Tu-214 \(2009-06-03\)](#)

[Nowe samoloty dla prezydenta i premiera Rosji \(2008-04-21\)](#)

[Ostatni, prezydencki Il-96 \(2009-04-22\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[USA blokują Tu-204 dla Iranu \(2010-06-10\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[Tu-204SM będzie produkowany \(2010-02-15\)](#)

[Rezygnacja z Tu-204SM \(2010-09-27\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

[USA blokują Tu-204 dla Iranu \(2010-06-10\)](#)