

Iran wycofuje Tu-154 z linii lotniczych

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 8 sierpnia 2010

Irańskie linie lotnicze otrzymały polecenie wycofania do końca roku z użycia samolotów pochodzenia rosyjskiego. Oznacza to rezygnację z dalszej eksploatacji samolotów Tu-154.



O decyzji rządu poinformował szef rady dyrektorów linii Iran Air, Farhad Parwaresz. Rosyjskie samoloty mają zostać zastąpione zachodnimi, w tym przede wszystkim produkcji Boeinga. Środki finansowe na wymianę floty ma zapewnić budżet. W grę wchodzi jedynie samoloty używane.

Nie wiadomo, jaki wpływ na proces wymiany floty będą miały sankcje nałożone na Iran przez ONZ pod

wpływem USA. Iranowi udawało się dotąd różnymi sposobami obchodzić zachodnie sankcje. Obecnie w grę będzie zapewne wchodzić nie zakup, a jedynie wypożyczenie potrzebnych samolotów.

O zakazie eksploatacji w Iranie samolotów Tu-154 po raz pierwszy można było usłyszeć pod koniec czerwca. Poinformował o nim szef parlamentarnego komitetu ds. gospodarki, Ali Musafi Dżafar. Powiedział wówczas, że zakaz wejdzie w życie 23 lipca. Powodem miała być duża awaryjność samolotów, spowodowana m.in. trudnym dostępem do części zamiennych. Co więcej, w ostatnich 2 latach zdarzyły się 3 katastrofy rosyjskich samolotów latających w liniach irańskich (Ił-62 i Tu-154). Jednak ważniejsze są powody polityczne, bo Rosja w dużym stopniu przyłączyła się do zachodnich sankcji wobec Iranu, m.in. rezygnując z dostawy zestawów przeciwlotniczych S-300 ([Zamrożone dostawy S-300 do Iranu](#), 2010-06-10).

Według rosyjskich ekspertów, zakaz nie powinien wpłynąć bezpośrednio na interesy rosyjskich linii lotniczych. W Iranie lata ok. 50 Tu-154, ale tylko jedna trzecia z nich

należy do kompanii rosyjskich, które stosunkowo łatwo powinny je wymienić na inne samoloty. Z kolei Tu-154 należące do linii irańskich będą prawdopodobnie przekazane lotnictwu wojskowemu.

Na razie nie wiadomo jak zakończy się sprawa sprzedaży 5 samolotów Tu-204SM dla Iran Air Tour (spółka córka Iran Air), na której IFK (Iliuszyn Finans Ko) miał zarobić 200 mln USD. Kontrakt podpisany w 2007 został objęty sankcjami USA, ponieważ Tu-204SM jest napędzany silnikami PS-90A2, opracowanymi we współpracy z Pratt & Whitney. Czysto rosyjskie PS-90A były zbyt zawodne, ale być może IFK i Iran Air Tour będą musiały się na nie ostatecznie zdecydować, jeśli kontrakt ma zostać zrealizowany. Na problemy mogą też natrafić dostawy i montaż w Iranie samolotów An-148.

O pogorszeniu stosunków irańsko-rosyjskich można było przekonać się już na początku roku, gdy władze Iranu zażądały opuszczenia kraju przez rosyjskich pilotów ([Rosyjscy piloci muszą opuścić Iran](#), 2010-03-06). Teheran oskarżył ich o zaniżanie standardów bezpieczeństwa latania.



O decyzji rządu poinformował szef rady dyrektorów linii Iran Air, Farhad Parwaresz. Rosyjskie samoloty mają zostać zastąpione zachodnimi, w tym przede wszystkim produkcji Boeinga. Środki finansowe na wymianę floty ma zapewnić budżet. W grę wchodzi jedynie samoloty używane.

Nie wiadomo, jaki wpływ na proces wymiany floty będą miały sankcje nałożone na Iran przez ONZ pod wpływem USA. Iranowi udawało się dotąd różnymi sposobami obchodzić zachodnie sankcje. Obecnie w grę będzie zapewne wchodzić nie zakup, a jedynie wypożyczenie potrzebnych samolotów.

O zakazie eksploatacji w Iranie samolotów Tu-154 po raz pierwszy można było usłyszeć pod koniec czerwca. Poinformował o nim szef parlamentarnego komitetu ds. gospodarki, Ali Musafi Dżafar. Powiedział wówczas, że zakaz wejdzie w życie 23 lipca. Powodem miała być duża awaryjność samolotów, spowodowana m.in. trudnym dostępem do części zamiennych. Co więcej, w ostatnich 2 latach zdarzyły się 3

katastrofy rosyjskich samolotów latających w liniach irańskich (Ił-62 i Tu-154). Jednak ważniejsze są powody polityczne, bo Rosja w dużym stopniu przyłączyła się do zachodnich sankcji wobec Iranu, m.in. rezygnując z dostawy zestawów przeciwlotniczych S-300 ([Zamrożone dostawy S-300 do Iranu](#), 2010-06-10).

Według rosyjskich ekspertów, zakaz nie powinien wpłynąć bezpośrednio na interesy rosyjskich linii lotniczych. W Iranie lata ok. 50 Tu-154, ale tylko jedna trzecia z nich należy do kompanii rosyjskich, które stosunkowo łatwo powinny je wymienić na inne samoloty. Z kolei Tu-154 należące do linii irańskich będą prawdopodobnie przekazane lotnictwu wojskowemu.

Na razie nie wiadomo jak zakończy się sprawa sprzedaży 5 samolotów Tu-204SM dla Iran Air Tour (spółka córka Iran Air), na której IFK (Iliuszín Finans Ko) miał zarobić 200 mln USD. Kontrakt podpisany w 2007 został objęty sankcjami USA, ponieważ Tu-204SM jest napędzany silnikami PS-90A2, opracowanymi we współpracy z Pratt & Whitney. Czysto rosyjskie PS-90A były zbyt zawodne, ale być może IFK i Iran Air Tour będą musiały się na nie ostatecznie zdecydować, jeśli kontrakt ma zostać zrealizowany. Na problemy mogą też natrafić dostawy i montaż w Iranie samolotów An-148.

O pogorszeniu stosunków irańsko-rosyjskich można było przekonać się już na początku roku, gdy władze Iranu zażądały opuszczenia kraju przez rosyjskich pilotów ([Rosyjscy piloci muszą opuścić Iran](#), 2010-03-06). Teheran oskarżył ich o zaniżanie standardów bezpieczeństwa latania.

Powiązane wiadomości

[Iran wycofuje Tu-154 z linii lotniczych \(2010-08-08\)](#)

[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 Ił-62M \(2009-07-25\)](#)

[Katastrofa irańskiego Tu-154M \(2009-07-15\)](#)

[46 rannych po lądowaniu Tu-154 \(2010-01-24\)](#)

[Katastrofa irańskiego Tu-154M \(2009-07-15\)](#)

[Rosja dostarczy Iranowi S-300? \(2010-02-15\)](#)

[Zamrożone dostawy S-300 do Iranu \(2010-06-10\)](#)

[Rosja wywiąże się z umów z Iranem \(2010-05-22\)](#)