

"Tupolev-214" - spása, která se ani nestane dočasnou

★ cs.topwar.ru/211774-tupolev-214-spasenie-kotoroe-ne-stanet-dazhe-vremennym.html

Jevgenij Fedorov

1. března 2023



Tu-214. Zdroj: glav.su

prostředek spásy

O situaci v tuzemském leteckém průmyslu teď nemluví jen líní. Škála názorů je překvapivě široká – od poplašných výkřiků, že brzy z nebe spadnou parníky pro cestující bez náhradních dílů, až po uklidňující – „uspějeme, jen nám dejte peníze a čas“. Pravda je jako vždy někde uprostřed. Země je nyní v situaci, kdy se zdá, že se staví její vlastní letadla, ale vůbec ne v těchto objemech.

O nadějných strojích je zatím jen málo specifik. MS-21 si přes nucený vývoj bude muset na obloze ještě několik let počkat a SSJ-100 NEW, údajně kompletně dovezený, se také brzy neobjeví. Loni začala stavba prvního SSJ-100 NEW, ale stále má ve svých motorových gondolách dovezené SaM146.

Stávající flotila civilních letadel z duopolu Airbus a Boeing bude muset být všemi prostředky udržována v provozuschopnosti. Někde se prodlužují servisní intervaly, někde je možné organizovat „šedé“ schémata dodávek podle íránského scénáře a někde se aerolinky učí vyrábět nekritické sankční jednotky samy. Obvykle se jedná o interiérové předměty, salonní křesla, různé filtry a další doplňky. Organizovat výrobu složitých sestav nepřipadá v úvahu – to vyžaduje roky vývoje a miliardy dolarů investic.



Tu-214. Praktický strop, m - 12 000. Maximální vzletová hmotnost, t - 110,75. Typ motoru: 2 x TVRD PS-90A. Tah, kgf - 2 x 16 000. Cestovní rychlost, km / h - 850. Praktický dojezd, km - 6 500. Maximální kapacita cestujících, os. - 210. Zdroj: tupolev.ru

Řešení výše uvedeného problému, i když dočasné, je uvedeno v nařízení ruské vlády ze dne 11. ledna 2023, podle kterého je na

nákup několika desítek osobních parníků přiděleno téměř 176 miliard rublů. Konkrétně do roku 2025 by mělo být uvedeno do provozu nejméně jedenáct Tu-214 a ještě dříve loni v létě podepsaly United Aircraft Building Company a Aeroflot dokument o dodávce mj. 40 kusů Tupolev-214. Dokument se nazývá dohoda o záměru a počítá se do roku 2030.

Tyto záměry v tuto chvíli nejsou potvrzeny pevnou smlouvou, která byla plánována do konce roku 2022. Aeroflot není spokojen se třemi členy posádky Tu-214. Aerolinky již delší dobu využívají dva piloty a nejsou připraveny utrácet peníze za palubního mechanika.

Teoreticky je taková obměna možná - v portfoliu Tupolevů je Tu-204SM s dvoučlennou posádkou. To ale bude vyžadovat vývoj nové avioniky, což znamená peníze a čas.

O nějakém druhém zrodu strojů řady Tu-204/214 přitom nemůže být řeč. Letoun by se měl stát dočasnou záchranou, dokud na oblohu nevzlétnou MS-21, SSJ-NEW a Il-114. Takový zachránce života. Pokud vše půjde podle vládního plánu, pak za šest až sedm let zmizí potřeba osobních letadel s názvem „Tupolev“.



Tu-204 je základním letounem rodiny, která zahrnuje letouny s vylepšenou sadou technických a provozních vlastností. Jedná se o osobní letadla Tu-204-100 a Tu-204-100V; nákladní Tu-204S a Tu-204SE; dálkové Tu-204-300 a Tu-204 300A; letouny poháněné Rolls Royce Tu-204-120, Tu-204-120S, Tu-204-100SE a dalšími. Zdroj: tupolev.ru

Všichni si pamatují poměrně tvrdý rozhovor mezi Vladimírem Putinem a ministrem průmyslu a obchodu Denisem Manturovem na začátku roku 2023, během něhož prezident kritizoval nezářetelnou práci na poskytování státních zakázek leteckým továrnám.

Podle kazaňské publikace „Business Online“ se v roce 2022 obrátil šéf Tatarstánu Rustam Minnikhanov na prezidenta s návrhem na znásobení roční produkce řady Tu-204/214. Až 40 okřídlených vozidel ročně. Perfektní fantasy, vzhledem k tomu, že Kazaňský letecký závod. S.P. Gorbunova - pobočka Tupolev (KAZ) donedávna nevyráběla více než 2-3 letadla ročně. Pro takový průlom není ani výrobní prostor, ani výrobní technologie, ani kvalifikovaný personál.

Kazaňský letecký závod se totiž v posledních letech proměnil v exkluzivní letecké studio fungující na základě vládních zakázek. Například pro speciální letovou četu „Rusko“ a ministerstvo obrany. První Tu-214 byl postaven v Kazani již v roce 1996 a od té doby opustilo brány továrny pouze 34 letadel. Vyhodnoťte plány na rozšíření výroby na deset Tu-214 ročně s tím, co aerolinka dělala dříve. Podle publikace Rise ještě není digitalizována ani technická a výrobní dokumentace k letounu.

Proč je Tupolev tak nerad?

Nyní, když stát popadne Tu-204/214 jako poslední kapku, nezbyvá než si vzpomenout na těžké historie PJSC "Tupolev" v posledních letech. Z důvodů, které dosud nebyly zjištěny, letadla od proslulé

konstrukční kanceláře znovu a znovu prohrávala výběrová řízení. Například krátkotratový Tu-334 se nedokázal vyrovnat s konkurencí SSJ-100.

Stroj Tupolev byl vyvinut již na počátku 90. let na základě řady 200 a má pro současnost exotické uspořádání. Motory byly umístěny v motorových gondolách v ocasní části trupu a peří mělo tvar T. SSJ-100 má motory pod křídly, což značně zjednodušuje údržbu a opravy.

Kromě toho jsou v Suchojově autě dva členové posádky oproti třem v Tu-334. Poslední okolnost operátory nepotěšila. Dostupnost ukrajinských motorů D-436T1 také ovlivnila vyhlídky ne zrovna nejlepším způsobem. Letadlo bylo navrženo ještě v sovětských dobách a taková spolupráce byla přirozená. Ale i v SSJ-100 je motor, jak víte, francouzský s malou ruskou úpravou. Motory Tu-334 blízko sebe v ocasní části trupu jsou považovány za motory s menší životností. Pokud dojde k vzplanutí jednoho motoru, je pravděpodobnější, že se plameny rozšíří na druhý.

Přibyly problémy a těžiště letadla se posunulo k ocasní ploše, což znesnadňovalo let s prázdným letadlem. Tu-334 nepomohly nepopíratelné výhody - velká šířka trupu, ticho v kabině díky motorům v ocasní části, možnost přistání na nezpevněných plochách a mnohem větší lokalizace než u Suchoje.

Tu-334 prohrál a nyní konstruktéři bojují na čele s problémem nouzového dovozního nahrazení SSJ-100. Uvedení krátkotratového letounu Tupolev do série by díky velké unifikaci umožnilo prosadit projekt starších bratrů Tu-204/214.

Ve skutečnosti je Tu-334 zkrácený Tu-214. Domácí manažeři se ale snažili vstoupit na mezinárodní scénu, což bez široké spolupráce se Západem nebylo snadné. To by se v zásadě nestalo – globální

průmysl je už dávno rozdělen mezi Airbus a Boeing a povýšenci, i s tak velkými jmény jako Suchoj, neměli šanci. To potvrdila i nedávná historie.



Tu-334. Zdroj: russianplanes.net

Ještě dříve Tupolev prohrál v tendru Rosaviakosmos na nové střednětraťové osobní letadlo.

V roce 2003 představili projekt Tu-234 nebo o něco později - Tu-204-300. Jako základ byl vzat trup Tu-204 zkrácený o téměř šest metrů, motory byly ponechány stejné - ruský PS-90P a interiér byl vyroben ve dvou verzích - pro 124 a 162 míst. Na 100 procent se to ruskému letounu nelíbilo a volba padla na MS-21. Tupolevovu nepomohlo ani klasické umístění motorů pod křídly.

Pro informaci: není známo, kdy vzlétne sériový a plně certifikovaný MS-21, ale Tu-204-300 byl postaven v šesti exemplářích, které docela úspěšně fungují. Jako ovšem i několik desítek Tu-214, na

které stát náhle upozornil.

Skutečný letoun kdysi odmítnuté řady 204/214 se stal jedinou možností, jak zachránit krizový průmysl. V Kazaňském leteckém závodě by již měly být akce jednoduše globálního rozsahu v plném proudu – pro rozšíření výroby jsou potřeba minimálně nové budovy. Ale podle průmyslových publikací v letecké továrně. S. P. Gorbunova vše ztichlo. Společnost stále není schopna vyrábět více než 3-4 letadla ročně.



Kazaňský letecký závod pojmenovaný po S. P. Gorbunova. Zdroj: abak.ru

Historie používání Tu-214 jako dočasné náhrady za vysazené západní strany je velmi nejednoznačná.

Za prvé, čím si slavní výrobci letadel zasloužili takový přístup? O kolik lepší je hypotetický MS-21 než stroje Tupolev? I s ohledem na různé mezery na trhu.

Zadruhé, jaký má smysl nyní rozšiřovat výrobu v Kazani, když bude za šest nebo sedm let uzavřena ve prospěch jiných letadel? A to v tom nejoptimističtější scénáři, kdy iniciátoři uspějí.

Podivná, iracionální nenávist ke značce Tupolev v minulosti již přivedla průmysl k řadě upřímně neodůvodněných rozhodnutí. Zdá se, že v budoucnu se tento příběh může opakovat.