

НА ИЗЛЕТЕ

ПАРК РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА НЕ СМОЖЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ С 1 ЯНВАРЯ 2012 ГОДА ИЗ-ЗА ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ. ЗАМЕНИТЬ ЭТИ МАШИНЫ ЗА ОСТАВШИЕСЯ ПОЛГОДА НЕЧЕМ, И АВИАКОМПАНИИ ПРЕДРЕКАЮТ КОЛЛАПС МЕСТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК. АВИАТОРЫ НАДЕЯЛИСЬ НА ОТСРОЧКУ ВВЕДЕНИЯ НОВЫХ ПРАВИЛ, НО НЕДАВНИЕ КАТАСТРОФЫ ТУ-134 И АН-24 ЛИШИЛИ ИХ ЭТОЙ НАДЕЖДЫ.

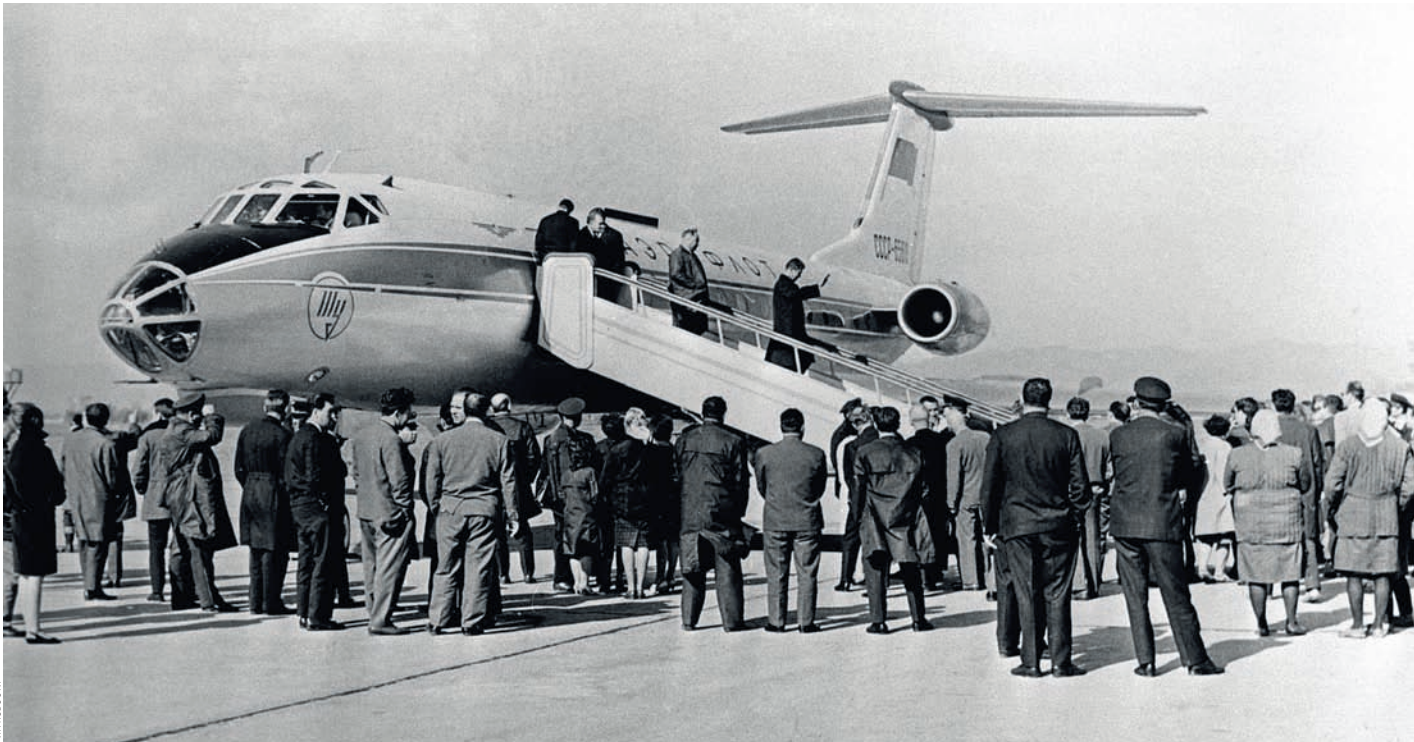
АЛЕКСЕЙ СИНИЦКИЙ, «АВИАТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ»

Недавние катастрофы самолетов Ту-134 и Ан-24 спровоцировали выступления представителей руководства страны о необходимости если не сиюминутной остановки работы парка этих самолетов, то хотя бы ускоренного вывода воздушных судов этих типов из эксплуатации. Любое происшествие на воздушном транспорте вызывает большой общественный резонанс, так что эмоциональная реакция политиков вполне понятна.

Однако отказ от упомянутых самолетов нанесет сокрушительный удар по региональным перевозкам в России. Вывести тот или иной тип самолета из эксплуатации формально несложно — достаточно прекратить продление его ресурса. Такая мера обсуждалась на Межведомственной комиссии по авиабезопасности, прошедшей после катастрофы Ту-134. Скажем, сейчас каждый экземпляр самолета Ту-134 проходит процедуру продления ресурса ежегодно. Соответственно, при желании все машины данного типа можно списать максимум за 12 месяцев.

Только на практике этого делать не понадобится. Дело в том, что с 1 января 2012 года вступает в силу новая редакция Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ» (ФАП-128). Новые правила требуют оснащения воздушных судов с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг системой предупреждения о близости земли и системой предотвращения столкновений в воздухе.

Новая редакция правил была принята еще в 2009 году и вне всякой связи с какой-либо авиакатастрофой. Требования касаются практически всего парка региональных самолетов, основу которых в России составляют Ту-134, Ан-24 и Як-40. По оценкам представителей авиакомпаний, стоимость оборудования и установки на один самолет составляет около \$200 тыс., что сопоставимо с остаточной стоимостью самих воздушных судов. При нынешнем объеме рынка региональных авиаперевозок процедура дооборудования машин изначально экономически нецелесообразна. Самолетам, не



В СССР БЫЛО ПРОИЗВЕДЕНО 852 ТУ-134. НА ЗАМЕНУ ЕМУ ТРЕБУЕТСЯ САМОЛЕТОВ В ЧЕТЫРЕ РАЗА МЕНЬШЕ

оснащенным требуемым оборудованием, будет позволено обслуживать лишь чартерные полеты.

Авиакомпании уже несколько лет вели лоббистскую работу, добиваясь от правительства переноса срока введения новых правил как минимум на 2015 год. Однако две недавние авиакатастрофы свели их усилия на нет: Росавиация уже разослала перевозчикам телеграмму,

уведомляющую о запрете продажи с 1 января билетов на рейсы, обслуживаемые самолетами, не прошедшими необходимую модернизацию.

Прекращение эксплуатации основы парка региональных самолетов может фактически парализовать региональные перевозки. По словам Сергея Еремина, технического директора «ЮТэйр-Экспресс», в парке авиакомпании сейчас 28 самолетов Ту-134 (в том числе резспортные машины из авиакомпании ГДР Interflug) и 25 самолетов Ан-24 — в общей сложности 53 машины. Заменить их пока нечем.



По состоянию на январь 2011 года в России в эксплуатации числились: 101 самолет Ан-24, 28 самолетов Ан-26–100 и 78 самолетов Як-40, а также 27 грузовых самолетов Ан-26. Из них дооборудованы в соответствии с новыми правилами только девять машин специального летного отряда «Россия» и бизнес-авиации. Заменить самолеты данного типа за оставшиеся полгода практически нечем. В сегменте региональных турбореактивных самолетов до конца года промышленность выпустит в лучшем случае до 20 самолетов Sukhoi Superjet 100 и Ан-148, а также 4 турбовинтовых Ан-140. Разумеется, самолеты необходимых классов есть за рубежом, и, например, ATR 42, ATR 72 и CRJ200 нормально эксплуатируются в России.

Но, по словам специалистов, есть немало северных грунтовых аэродромов, взлетно-посадочные полосы которых находятся в таком состоянии, что шасси иностранных самолетов будут быстро приходить в негодность.

По мнению ряда специалистов, летающие в России самолеты Ту-134 (по состоянию на январь 2011 года в эксплуатации числилось 99 самолетов) нельзя считать устаревшими. По данным главного конструктора ОАО «Туполев» Александра Шенгардта, самолетам Ту-134 установлен ресурс в 32 тыс. полетов, а срок службы — 40 лет. Из эксплуатируемых сейчас самолетов свыше 50 имеют возраст до 31 года, а 25 — 32–34 года. Более 25 тыс. полетов выработало лишь 20 машин.

«Оставшийся парк не такой уж и старый, а главное, не изношенный! — делает вывод Александр Шен-

СЕЙЧАС В РОССИИ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ 101 САМОЛЕТ АН-24. С 1 ЯНВАРЯ 2012 ГОДА ВСЕ ОНИ МОГУТ БЫТЬ ВЫВЕДены ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСАХ