

## «Ан» незаменимый

Альтернативы советскому самолету на сегодняшний день нет.

В связи с катастрофой Ан-24 авиакомпании «Ангара», произошедшей 10 июля, президент России Дмитрий Медведев высказался за прекращение эксплуатации самолетов этого типа. Исполнение президентского решения оставит без связи с большой землей многие поселки северных и других отдаленных районов России.

«Все, что я говорил недавно применительно к Ту-134, в не меньшей степени относится к Ан-24», — заявил президент Медведев на совещании с участием главы Министерства чрезвычайных ситуаций Сергея Шойгу. «С учетом того, что мы меняем парк самолетов, такие же подходы предлагаю распространить на Ан-24», — передает слова президента ИТАР-ТАСС.

Сказанные тогда президентом слова не означают категорического запрета на продолжение эксплуатации Ан-24, объясняет «МН» представитель Росавиации Сергей Извольский. В июне в связи с другой авиакатастрофой, в которой пострадал самолет Ту-134, Министерство транспорта, по поручению президента, распорядилось с 1 января 2012 года использовать на регулярных рейсах только те самолеты Ту-134, Ан-24 и Як-40, которые оборудованы системами предупреждения о сближении с землей и другими воздушными судами. Эти системы авиакомпании должны заказывать и устанавливать их за свой счет. «Те Ан-24, на которых до 1 января это оборудование будет установлено, смогут летать», — сказал Извольский. Однако из его же слов следует, что экономического смысла в этом нет: дополнительные системы предупреждения стоят \$200–300 тыс., при этом годный к эксплуатации Ан-24 на рынке сейчас продается за \$500–600 тыс. Таким образом, инвестиция в модернизацию получается слишком дорогой, а вернуть вложения при продаже самолета невозможно.

В России Ан-24 играет преимущественно социальную роль. Эти машины серийно выпускались с 1959 по 1979 год, всего их было сделано порядка одной тысячи. Сегодня 24 российские авиакомпании владеют в общей сложности 99 годными к эксплуатации машинами этого типа. В основном это мелкие компании, работающие в малонаселенных северных и восточных районах России.

Пока авиакомпании не проявляют желания тратиться на установку систем предупреждения на своих Ан-24, сообщил вчера «МН» источник в Минтрансе. «Министерство, разумеется, выполнит свое решение о запрете полетов без этих систем после 1 января. Но в результате ситуация с транспортом в малонаселенных районах сильно испортится. Преимущество Ан-24 в том, что он может садиться на грунтовые аэродромы. А современного самолета, который мог бы его полностью заменить, просто не существует», — говорит собеседник.

Свежие разработки проигрывают Ан-24, не по техническим, но по финансовым показателям. В конце 90-х годов на Украине специально на замену Ан-24 был создан самолет Ан-140. В 2005 году было запущено его серийное производство в России, на самарском заводе «Авиакор». За все это время завод выпустил всего четыре Ан-140, и все они летают в парке одной авиакомпании «Якутия». В марте этого года руководство авиакомпании очень лестно отзывалось о технических свойствах новых самолетов, но выразило сильное сомнение, что они смогут в обозримом будущем заменить парк из 15 принадлежащих «Якутии» Ан-24. Во-первых, отметили в компании, Ан-140 слишком дорог — \$20 млн. А во-вторых, «Авиакор» их слишком медленно делает.

«В последнее десятилетие практически везде в мире прекращено производство 30–50 местных турбовинтовых самолетов, способных садиться на грунтовые аэродромы», — говорит московский представитель международного отраслевого журнала Flight International Владимир Карнозов. В этой размерности только европейская компания ATR продолжает выпускать современный самолет ATR-42. Однако установленное там деликатное электронное оборудование, по словам эксперта, плохо переносит условия российского Севера. Кроме того, в Китае делают Ма-60 и его модернизированную версию Ма-600. И то и другое — просто усовершенствованные пиратские версии Ан-24. Другие мировые авиапроизводители, в том числе канадская Bombardier и бразильская Embraer, отказались от работы в этой нише, признав, что сама по себе

экономическая модель местных авиаперевозок в малонаселенных районах обладает слишком низкой рентабельностью, чтобы быть интересной. Это означает, что замену Ан-24 для российского Севера невозможно найти и за границей.

Автор: Михаил Кукушкин © Московские новости ПРОИСШЕСТВИЯ, МИР 👁 6748 12.07.2011, 12:47 📌 635  
URL: <https://babr24.com/?ADE=94859> Bytes: 4292 / 4292 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

Автор текста: **Михаил  
Кукушкин.**

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

---

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)