

«Но не летят туда самолеты и не едут даже поезда...»

С 1 января 2012 года Ту-134 и Ан-24 будут полностью выведены из эксплуатации, и пока авиакомпании ищут им замену, жители некоторых регионов боятся потерять возможность свободного перемещения по стране.

Когда-то Ил-62 стал первым советским турбореактивным самолетом, способным совершать беспосадочные межконтинентальные перелеты, а Ту-144 был первым в истории пассажирским авиалайнером, преодолевшим звуковой барьер, но сегодня гражданская авиация в России переживает кризис: авиапарк стареет, а отечественный рынок не готов предоставить конкурентную замену — авиакомпании вынуждены обновляться за счет «иномарок». К тому же канадские и бразильские «орлы» надежны, а Китай с недавних пор и вовсе «перебрал» наш Ан-24 и успешно продает его аналог за границу — в том числе «обратно» в Россию.

На первый взгляд, ситуация не критична: нет своих самолетов, будем брать иностранные — но проблема кроется в частностях, которых в нашей стране предостаточно. Например, в Томске сегодня 15% рейсов выполняют «иномарки», но львиную долю на себя берут те самые Ан-24 и Ан-26, а это — 85%. «Антонов» уже 10 лет работает по продлениям. Что будет, если завтра его выведут из эксплуатации?

«Томская модель» сегодня актуальна для всей страны. Отмена полетов и вывод из эксплуатации самолетов чреват новыми неожиданностями, поскольку Ан-24 зачастую летает туда, где иного дорожного сообщения нет. И это не последняя причина, по которой за прошедшие десятилетия тысячи аэропортов превратились во вспаханные поля. Трагедия в том, что «вместе с последним огоньком взлетно-посадочной полосы (ВПП) гаснет огонек поселка или городка», — констатирует Олег Смирнов, председатель комиссии по вопросам гражданской авиации Общественного совета Ространснадзора и заслуженный пилот гражданской авиации СССР. Это привело к тому, что район Дальнего Востока «обезлюдил» на 3 млн человек.

Конечно, морально устаревшие модели нужно заменять (а в России в ближайшие 10 лет необходимо заменить 2/3 авиапарка), но «делать это планово, за 3 — 5 лет. Если сразу — то оголим весь парк России», — говорит заслуженный пилот России Вадим Базыкин.

Сегодня нет государственной политики замены авиапарка, «вырабатывающего свой ресурс и морально устаревающего». Нет механизма, который бы поэтапно регулировал этот процесс. Министр транспорта в 2009 году подписал указ о том, что Ту-134, Ан-24 и другие самолеты, не соответствующие современным требованиям, будут отстранены. А уже с 1 января 2012 года должна полностью прекратиться их эксплуатация.

Базыкин уверяет: «Ситуация в гражданской авиации не такая плачевная». У нас есть не только макеты, но и практические модели — самолеты Ан-148, Ан-158, которые могут пойти на замену. Но вот странность: есть сертифицированный самолет Ту-334, а его финансирование и массовый выпуск — прекращены. Есть Ан-140 и уже упомянутый Ан-148, которые тоже сертифицированы, но их полеты ограничены. А ведь это реальная замена, которую, например, Superjet покрыть не может, поскольку не садится на грунт и требует специально подготовленную ВПП. По словам Смирнова, кто-то ввел в заблуждение руководителей государства, позиционируя Superjet на замену Ан-24. На закупку Superjet-100 тратится уже четвертый бюджет, в то время как гораздо меньшие средства можно было бы направить, например, на производство двигателя НК — двигателя нового поколения (по характеристикам одного из лучших в мире).

Стареют не только самолеты, но и летчики. Средний возраст персонала в некоторых авиакомпаниях приближается к 50 годам — им также вскоре придется отправляться «в утиль». А главной причиной катастроф, по утверждению специалистов, в конечном счете служит не устаревшая техника, а человеческий фактор. Если российская авиапромышленность ориентировалась на то, что самолетом управляет человек, то вся зарубежная технология сегодня основана на компьютеризации полетов, чтобы этот фактор свести к минимуму: к примеру, в аэробусах около 130 компьютеров. И здесь основная задача в переучивании инженерно-технического и летного персонала.

К счастью, молодежь «пошла» в Академии, поэтому омолаживание гражданской авиации не за горами. К тому же зарплаты сегодня в больших компаниях серьезные: около 10 000\$ у командира и 80% у второго пилота. Конечно, в регионах, конечно, о таком достатке не слышали, но и там есть перспективы.

Российский авиапром переживает сегодня не лучшие времена. Существуют целые поколения людей на Дальнем Востоке, в Сибири, которые никогда не были в столице своей Родины. Но «великая авиационная держава» — это не только красивые слова, подогревающие сердца патриотов, но и реальная возможность. Ведь Россия со своей территорией без авиации — быть Россией не сможет.

Автор: Никита Ворожищев © Наука и жизнь СТРАНА, МИР 👁 4132 31.08.2011, 12:16 📌 336

URL: <https://babr24.com/?ADE=96821> Bytes: 4685 / 4685 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Никита
Ворожищев.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)