

Резюме доклада

Парк воздушных судов гражданской авиации России состоит из 8148 воздушных судов. В его составе 1537 пассажирских магистральных самолетов и 618 грузовых самолетов российского производства, разработанных и произведенных в основном в 60-х – 80-х гг. Большое количество относительно старых самолетов характерно для мощных авиастроительных государств, производивших их в основном для собственных нужд, а потом и на продажу. В 80-х годах в России были созданы новые типы воздушных судов и авиадвигателей, однако обновление парка воздушных судов идет крайне медленно в силу переходного периода в развитии государства.

С позиции шума из 1537 магистральных пассажирских воздушных судов по главе 2 эксплуатируются 1049 (68,7%), а из 618 грузовых – 562 (91%). По главе 3 в настоящее время эксплуатируется 544 воздушных судна; если исключить из их числа 344 самолета Як-40, практически не оказывающих влияния на международные перевозки, то эксплуатирующихся по главе 3 будет 200 воздушных судов. Такое положение не означает отсутствия возможности модернизации существующего парка. Самолеты Ту-154М, Ил-62М, Як-42, Ан-124 сертифицированы по требованиям главы 3, которые обеспечиваются установкой звукопоглощающих конструкций (ЗПК), что будет реализовано в сроки, принятые ИКАО. Таких воздушных судов насчитывается 241. Самолеты Ил-76, Ту-134, Ту-154Б, Ил-86, Ан-12, Ан-26, Ан-24 (всего 1332) могут быть модернизированы только при условии замены силовых установок.

Для российского парка воздушных судов принятые САЕР/5 рекомендации уже являются значительной экономической проблемой, но оставляют возможность ее разумного решения.

Позиция Европейского сообщества, выступающего за еще большее ужесточение норм по уровню, по срокам и ограничениям эксплуатации, практически исключает возможность доработки воздушных судов и фактически означает дискриминацию в международной авионавигации.

Россия поддерживает принятые САЕР/5 рекомендации и считает, что политика в этой области должна носить достаточно гибкий характер, обеспечивающий достижение поставленных целей с учетом обоснованных технико-экономических позиций стран – членов ИКАО.

Виктор В. Горлов
Руководитель Департамента
поддержания летной годности и
технического развития
гражданской авиации
Государственной службы
гражданской авиации России

Г-н Горлов в 1961 году закончил Куйбышевский авиационный институт по специальности инженер-механик.

Он обладает глубокими знаниями и обширным опытом работы на руководящих должностях в области эксплуатации и технического обслуживания гражданских воздушных судов, летной годности и надежности авиационной техники, расследования авиационных происшествий, сертификации воздушных судов, защиты окружающей среды от воздействия авиации.

На протяжении своей 40-летней карьеры он занимал должности заместителя министра гражданской авиации (эксплуатация и ремонт авиационной техники, 1986–1991 гг.), а после распада СССР – заместителя директора Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации (1991–1996 гг.) и заместителя директора Федеральной авиационной службы России (1996–2000 гг.).