

Гражданская Кыргызстана

авиация

Гражданская авиация является одной из самых важных отраслей и для Кыргызстана, как горной страны, не имеющей выхода к океану, отдаленной от мировых экономических и торговых центров, и не являющейся транзитной для основных дорожных путей.

В данное время в развитии гражданской авиации, имеется ряд существенных проблем, которые требуют скорейшего реагирования, таких как: выпадение платежей в связи с выводом Центра транзитных перевозок «Манас»; высокие цены на авиабилеты и малое количество направлений; низкая загруженность производственных мощностей аэропортов; устаревшие воздушный парк самолетов, парк спецтехники, перронной механизации и автотранспортных средств (инфраструктуры).

Кроме того, у КР нет прямого сообщения со странами Европейского союза, по причине нахождения авиакомпаний Кыргызстана в «черном списке», а также отсутствия сообщений с Юго-Восточной и Восточной Азией.

При этом за последние 7 лет в авиационной отрасли Кыргызстана наблюдается бурный рост пассажиропотока со стороны местных и иностранных авиакомпаний. Так, средний ежегодный рост рейсов составил 8 %, средний ежегодный рост пассажиропотока – 15 % (в то время как в развивающихся странах среднемировой темп роста за тот же период равнялся 11 %).

Если в 2009 году количество рейсов составляло 18 тыс. 852, то в 2013 году – 26 тыс. 333. Объем роста составил 139,6 %. Количество пассажиропотока в 2009 году – 927 тыс. 339, в 2013 году – 2 млн 420 тыс. 253. Объем роста составил 260,9 %.

В отрасли занято около 3,5 тыс. сотрудников, из них в авиакомпаниях работают около 500 человек. Таким образом, основную долю занятых и отчислений в бюджет страны обеспечивает наземная инфраструктура (аэропорт, аэронавигация, топливно-заправочный комплекс и так далее).

История кыргызской гражданской авиации

Считается, что история гражданской авиации Кыргызской Республики началась с Постановления Совета Народных Комиссаров Кыргызской АССР 1933 года.

Однако первый самолет появился на территории Киргизии в 1927 году. Финн Теодор Суопио прилетел на Ю-13 в Киргизию и приземлился в тогдашнем Пишпеке рядом с одной из городских больниц.

Первым аэропортом была целинная площадка в районе пригородной деревни Папеновка, начальником которого был назначен выпускник Ленинградского института гражданской авиации Н.К. Батов, приехавший в город Фрунзе в 1933 году по направлению после института. Самолетный парк состоял из трех самолетов У-2, специального сельскохозяйственного назначения.

В октябре 1933 года с Фрунзенского аэродрома взлетел маленький самолет У-2, пилотируемый Николаем Иеске с авиатехником на борту Евгением Балакши. Они совершили первый перелет через горные хребты Кунгей и Киргизский на высоте 3500 метров, тем самым определив возможность прохождения через перевалы и открытия новой трассы Фрунзе – Рыбачье – Пржевальск. Свою работу начала линия Пишпек – Ташкент – Алма-Ата. 7 октября 1933 года газеты писали по этому поводу под заголовком «Первый рейс»: Последняя победа нашей авиации – это хребет Кунгей Ала-Тау, вставший над уровнем моря на 4575 метров, грозные воздушные ямы, свирепые ветры «Улан», «Сан-Таш». Наитруднейший воздушный путь Фрунзе – Рыбачье – Пржевальск взят смелостью, энтузиазмом и точными расчетами наших отважных пилотов, проводших самолет через Токмак, Рыбачье, Сазановку.

Бурное развитие гражданская авиация Кыргызстана получила в 60-е годы 20 века. Вскоре начинают эксплуатироваться транспортные самолеты Ил-18 и Ан-24. Происходит бурный рост технической оснащенности. В последующие годы были возведены многочисленные объекты служб аэропортов городов Фрунзе, Ош, жилые дома, расширены аэровокзалы во всех аэропортах внутренних воздушных линий.

Главные воздушные ворота страны – Международный аэропорт

«Манас» – один из самых крупнейших и современнейших аэропортов в Центральной Азии, обладающий пропускной способностью 1700 человек в час. Аэропорт обеспечивает международные и внутренние перевозки, способен принимать все типы воздушных судов и обладает самой длинной в регионе искусственной взлетно-посадочной полосой. Аэропорт «Манас» расположен в центре Чуйской долины и находится в 23 километрах к северо-западу от столицы Кыргызской Республики Бишкека. Основной авиаперевозчик Республики – АО Национальная авиакомпания «Кыргызстан».

Гражданские аэропорты Кыргызской Республики

В Кыргызстане 11 аэропортов, из них – 4 имеет международный статус.



№ п.п.	Наименование аэропорта	Статус аэропорта	Кодовое обозначение аэродрома	Размеры взлетно-посадочной полосы, м, тип покрытия	Пропускная способность аэровокзального комплекса, пасс/час	Пропускная способность грузового терминала, тонн/год	Режим работы
1	Манас	международный	4E	4200x55, армобетон	750	100 000	круглосуточно
2	Ош	международный	4D	2816x45, асфальтобетон	200	Грузовой терми-нал отсутствует	круглосуточно
3	Иссык-Куль	международный	4C	2400x45, цементобетон	50	-//-	дневной
4	Каракол	международный	3C	2000x40, асфальтобетон	50	-//-	дневной
5	Талас	внутренних воздушных линий	3C	1700x35, асфальтобетон	50	-//-	дневной
6	Нарын	внутренних воздушных линий	3C	2145x40, асфальтобетон	50	-//-	дневной
7	Казарман	внутренних воздушных линий	3C	1840x35, асфальтобетон	50	-//-	дневной
8	Джалал-Абад	внутренних воздушных линий	3C	1773x35, асфальтобетон	50	-//-	дневной
9	Караван	внутренних воздушных линий	3C	1740x35, асфальтобетон	50	-//-	дневной
10	Исфана	внутренних воздушных линий	3C	1700x35, асфальтобетон	50	-//-	дневной

№ п.п.	Наименование аэропорта	Статус аэропорта	Кодовое обозначение аэродрома	Размеры взлетно-посадочной полосы, м, тип покрытия	Пропускная способность аэровокзального комплекса, пасс/час	Пропускная способность грузового терминала, тонн/год	Режим работы
11	Баткен	внутренних воздушных линий	ЗС	1800х35, асфальтобетон	50	-//-	дневной



В Кыргызстане зарегистрировано 13 авиакомпаний-эксплуатантов, 6 компаний занимаются пассажирскими перевозками, 3 компании – грузовыми перевозками. Авиаспецработы выполняют 4 эксплуатанта. У 4 компаний (2 – грузоперевозки, 2 – спецработы) приостановлены сертификаты.

№	Наименование эксплуатанта	Тип перевозок	Первоначальная выдача сертификата эксплуатанта	Код ИКАО	СТАТУС сертификата
1	Air Bishkek	пассажирские	39141	EAA	
2	Air Manas	пассажирские	39056	MBB	
3	Avia Traffic Company	пассажирские	37847	AVJ	
4	CAAS	авиаспец работы	40063	CBK	ПРИОСТАНОВЛЕН
5	Эйр Кыргызстан	пассажирские	38940	LYN	
6	Manas Airways	авиаспец работы	40877	BAM	
7	Sky KG Airlines	авиаспец работы	40553	KGK	
8	Sky Way Air	грузовые	40351	SAB	
9	Supreme Aviation	грузовые	40486	SGK	ПРИОСТАНОВЛЕН
10	Valor Air	авиаспец работы	39512	VAC	ПРИОСТАНОВЛЕН
11	Tez Jet	пассажирские	7.2013	TEZ	
12	Хели Скай	грузовые	41480	HAC	ПРИОСТАНОВЛЕН
13	Air Kg	пассажирские	42069	KGC	

Всего в реестре гражданских воздушных судов Кыргызской Республики числится 78 бортов, из них 37 самолетов советского производства и 24 вертолета все того же СССР. Зарубежных лайнеров насчитывается 17. Общее количество «наших» ВС имеющих сертификат летной годности, без которого невозможно совершать полеты, равняется 17 бортам. «Иномарок» же, допущенных к полетам – 15.

Происшествия

Количество авиационных происшествий

Годы	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Авиaproисшествия	14	9	15	17	15	9	15	0	5	8	6
Авиaproисшествия с жертвами	-	1	1	0	0	2	0	0	0	0	1
Инциденты	9	9	13	17	15	9	15	3	4	8	5
Повреждение ВС на земле	5	0	2	1	3	0	0	0	1	0	0

В октябре 2003 года при посадке самолет Ил-62 авиакомпании «Третьяково», следовавший рейсом Москва-Бишкек, выехал за пределы взлетно-посадочной полосы и столкнулся с ограждением, в результате чего загорелся. Находившиеся на борту 8 членов экипажа остались живы, двое из них ранены. Самолет сгорел полностью.

Годом ранее истребитель F-16 совершил жесткую посадку в аэропорту «Манас», отчего у него отвалились задние шасси, и он протасился несколько десятков метров на брюхе. Удивительно, что боезапас не детонировал, пилот чудом не пострадал.

В 2004 году аналогичный самолет и в том же месте совершил аварийную посадку, в процессе которой у воздушного судна отказала гидравлика шасси, после чего он скатился с полосы и уткнулся носом в землю.

26 сентября 2006 года в аэропорту «Манас» из-за неопозволительной ошибки американских пилотов столкнулись пассажирский Ту-154 и самолет ВВС США KC-135. Наш лайнер начал разгоняться по полосе и задел правым крылом только что

приземлившийся американский топливозаправщик, который не успел съехать с полосы. У «тушки» было снесено 2 метра крыла, однако он смог взлететь и, сделав круг, совершить аварийную посадку. 52 пассажира и члены экипажей обоих судов живы. Самолет отправлен на ремонт. Экипаж Ту-154 был высоко отмечен за профессионализм и проявленную отвагу.

В 2007 году у Як-40, на котором летела группа руководителей авиапредприятий страны, во время полета отказали два двигателя, в связи с чем пилоты решили посадить самолет на полосе в урочище Кара-Кужур, которая использовалась сельхозавиацией. Однако при приземлении не вышли шасси, самолет «плюхнулся» и загорелся. 9 высокопоставленных пассажиров, в том числе тогдашние руководители аэропорта «Манас» Бакыт Сыдыков и директор департамента авиации МЧС Алик Эмрулов и 5 членов экипажа успели покинуть самолет и остались живы. Самолет сгорел полностью. Борт использовался для перелетов главы государства внутри страны.

24 августа 2008 года произошло, пожалуй, самое трагическое авиа происшествие в истории Кыргызстана. Самолет «Боинг-737-200» авиакомпании «Итек-Эйр», выполнявший рейс Бишкек-Тегеран, при попытке совершить аварийную посадку разбился, не долетев 9 км до аэропорта. Самолет полностью сгорел. Погибли 65 человек. Выжили 25.

Зимой 2011 года практически чудом удалось спасти пассажирам Ту-134, который разбился, пытаясь сесть в аэропорту г. Ош в условиях плохой видимости. При жестком приземлении, по предварительным данным, у самолета отломилось правое крыло вместе с шасси. Самолет съехал с полосы на грунт и перевернулся. После этого он начал гореть. 82 пассажира (69 взрослых, 4 детей и 9 грудных младенцев) и 6 членов экипажа успели покинуть борт и остались живы. 26 человек обратились за помощью к медикам. Лайнер сгорел и восстановлению не подлежит.

Кроме этого, часто случаются инциденты с самолетами кыргызстанских авиакомпаний – то шасси лопаются при посадке,

то неполадки во время полетов, то путают полосы. Таких случаев, к сожалению, зарегистрировано десятки.

Немало произошло и крушений вертолетов. Чаще всего не везло «вертушкам» МЧС. Среди них происшествие 15 марта 2000 года в Ат-Башинском районе Нарынской области. Вертолет Ми-8 разбился о скалу, забирая с охоты группу людей. Во время полета при плохих погодных условиях хвост судна задел скалу. Погибли 3 человека, в том числе депутат Жогорку Кенеша Эркинбек Матыев, еще четверо ранены. Вертолет сгорел.

15 марта 2004 года в той же местности очередной Ми-8 разбился во время эвакуации граждан. ВС МЧС отправился в долину Музтор для спасения группы охотников, оказавшихся в снежном плену. Погрузив на борт около 20 человек, в том числе трех граждан США и Канады, борт поднялся в воздух, но не смог удержаться, после чего рухнул. Погибли два человека. Техника полностью сгорела

В августе 2005 года в базовом лагере альпинистов «Южный Энильчек», что в Иссык-Кульской области вертолет МЧС разбился при взлете. Ми-8 прилетел в лагерь у подножия пиков Победа и Хан-Тенгри, чтобы забрать группу альпинистов. При взлете не смог набрать нужную высоту и рухнул. 17 туристов и 4 члена экипажа успели эвакуироваться и остались живы. Вертолет сгорел.