



**В Госархиве**  
открылась выставка  
«1917. Портреты эпохи  
русской революции.  
Рисунки Юрия Арцыбушева»

Страница 10

**Риккардо Мути**  
выступил  
с объединенным  
ирано-итальянским  
оркестром



Страница 11



# Российская Газета

Общественно-политическая газета. Выходит с ноября 1990 года. Вторник, 18 июля 2017. № 156(7322) www.rg.ru

Федеральный выпуск

**2**  
Антидопинговые нарушения лишат спортсменов и тренеров президентской стипендии

**5**  
Внесены значимые поправки в Правила дорожного движения

**7**  
Врачей обяжут сообщать органам опеки о психических расстройствах родителей несовершеннолетних

**7**  
Верховный суд разъяснил, как жилое помещение сделать нежилым

**8**  
В Ставрополе в ночном ДТП с пассажирским автобусом погибли два человека, еще 15 — ранены

**ПРОЕКТ**



**Невиновные**  
смогут  
убирать свои  
отпечатки  
пальцев  
из баз  
полиции

**Проект** Клиенты и покупатели смогут оценить качество обслуживания, не отходя от кассы

## Верните жалобную книгу



**Владислав Куликов**  
Новый законопроект предлагает наделить особым статусом жалобные книги и ввести их везде, где обслуживают людей. Госдума начала сбор отзывов на проект соответствующих поправок в закон о защите прав потребителей. Предполагается, что правительство пропишет обязательные правила ведения жалобных книг, распространяющиеся на любой магазин или сервис. Парикмахерские, прачечные, автомастерские — куда бы ни обратились, везде будет лежать та самая книга.

**Акцент**  
Отзывы граждан станут легальным источником информации и для проверяющих, и для клиентов

В советское время фраза «Дайте жалобную книгу!» была культовой. Она даже стала названием известного фильма Эльдара Рязанова. Ее произносили на каждом шагу, тем более что советский сервис давал к тому немало поводов. Сегодня к клиентам у нас относятся более трепетно. Зато книга жалоб и предложений, как жется, утратила свой ореол. По

крайней мере встретить ее можно далеко не везде. А кое-где можно нарваться и на подделку.

Как рассказала «РГ» адвокат Виктория Данильченко, в принципе сегодня законодательством предусмотрено предъявление жалобной книги потребителю по первому требованию, но не факт, что человек сможет ее получить.

«Ему могут отказать в ее предоставлении, мотивируя это, например, проверкой, на которой якобы находится книга», говорит адвокат.

То есть книга как бы есть, но на деле ее нет. К тому же, по словам эксперта, законом не регули-

рованы формы такой книги, правила ее ведения. Поэтому потребителю может быть предоставлена подложная версия книги, которая не заверена государственной печатью и, соответственно, не работает по своему прямому назначению. Сегодня в хамском сервисе одна тетрадка, завтра — другая. И каждый вечер возмущенные отзывы граждан летят в корзину.

Изменить ситуацию и предлагает законопроект, рассматриваемый в Госдуме.

→ 7

**доходы** Холодное лето 2017-го повысило платежи за электроэнергию и сделало кассу торговым центрам, ресторанам и кинотеатрам

## Принесенные ветром

**Елена Березина, Георгий Панин**  
Непогода в центральной части России нанесла существенный урон фермерам. Однако есть и те, кто не только ничего не потерял, но и даже остался в выигрыше. В первую очередь непрекращающийся дождь «лилил на руку» энергетикам. С ухудшением погодных условий увеличилось потребление электроэнергии. Если взглянуть на статистику «Регионального диспетчерского управления энергосистемы г. Москвы и Московской области», то можно увидеть, что в столичном регионе в июле потребление электроэнергии составило на 0,1 процента больше аналогичного показателя прошлого года, рассказала «Российской газете» эконо-

мический аналитик Анна Кокорева. Выработка электроэнергии электростанциями Москвы и Московской области в прошлом месяце увеличилась на 16,5 процента. Потребление электроэнергии в январе-июне 2017 года увеличилось на 1,8 процента по сравнению с тем же периодом 2016 года. В целом же, подсчитал эксперт «РГ», по стране в июне потребление электроэнергии, газа и пара выросло на 4,7 процента по отношению к маю 2017 года. «Люди греются, — отметила москвичка Лидия Захарова в разговоре с «Российской газетой». — У меня обогреватель работал практически круглосуточно. Сначала было просто прохладно, а когда еще и воду отключили, находиться в квартире стало просто холодно. В результате счет за электроэнергию вырос примерно на четверть — с 280 до 360 рублей». Однако грелись жители центральной части страны не только дома. Большинство забегало укрыться от дождя, ветра и града в торговые центры, кафе и рестораны. Так, по данным Watson, только за одну неделю с 12 по 25 июня количество посетителей торговых-развлекательных центров выросло на четыре процента относительно предыдущей недели. Правда, люди заходили в торговые моллы в основном поглазеть и погреться, покупки в большинстве своем носили спонтанный или вынужденный характер. Но все-таки покупали! Так, небывалый спрос ретейлеры отмечают на зонты. Рост продаж этого аксессуара в июне составил 135 процентов. Также продажи, говорит Анна Кокорева, отметили резкий спрос на резиновые сапоги и фиксируют рост цен на 50 процентов. При этом стрит-ритейл — небольшие магазины, расположенные вдоль улиц — в июне-июле потеряли. Средний чек в дождливую погоду у отдельных торговых точек в среднем на 10 процентов ниже, чем обычно. В них укрываются от непогоды редко когда более чем на полчаса, тогда как по большому счету торговые-развлекательные центры можно ходить часами. И товары первой необходимости этим летом чаще покупали в больших магазинах. Ошутимый навар получил и ресторанный бизнес. Несмотря на то что практически просел сегмент летних веранд — мало кому хочется нежиться под летним дождем. Однако внутри ресторанов, баров и кафе поток клиентов ощутимо возрос. Игорь Бухаров, президент Федерации рестораторов и отельеров, связывает наплыв клиентов с тем, что многие из тех, кто обычно уезжает на дачу, остались в городе.

**ЦИФРА**  
**135**  
**ПРОЦЕНТОВ**

— на столько выросли продажи зонтов в нынешнем июне в центральной части России по сравнению с прошлым годом

→ 3

**ЖКХ** Муниципалитеты обяжут проводить капремонт за свой счет

## За вами должок

**Ирина Жандарова**  
МУНИЦИПАЛИТЕТЫ будут обязаны провести капитальный ремонт за свой счет в домах, которые стояли в графиках еще до приватизации первой квартиры в доме. Комитет Госдумы по жилищной политике и ЖКХ поддержал законопроект с такими поправками в Жилищный кодекс. Рассмотреть документ планируется на пленарном заседании до конца этой сессии. За неотремонтированные дома муниципалитеты будут перечислять необходимые средства на счет региональных операторов или на специальный счет, в зависимости от способа формирования фонда капремонта для конкретного дома. А собственники таких квартир в таком доме будут принимать участие в приемке работ по капремонту. Так как дома уже довольно долго ждут своей очереди на ремонт, то проведение работ в них предлагается в приоритет. Они должны будут включаться в соответствующую региональную программу капремонта в первоочередном порядке. Есть одно «но». К сожалению, собственников помещений в таком многоквартирном доме от уплаты взносов на капитальный ремонт не освобождают. Законопроект это не предусматривает.

→ 3

**ГЕОПОЛИТИКА** В Брюсселе начались переговоры по «брекзиту»

## За развод положен штраф

**Максим Макарычев**  
В ПОНЕДЕЛЬНИК в Брюсселе начался второй раунд переговоров рабочих групп представителей 27 стран Евросоюза и Великобритании по «брекзиту» (выходу этой страны из состава европейского объединения). В ЕС хотят, чтобы премьер-министр Великобритании Тереза Мэй как можно скорее представила четкий и подробный план «брекзита». Лидеры ЕС стремятся свести к минимуму возможные экономические и социальные потрясения в Европе после предстоящего ухода ее второй по величине экономики. В рабочих консультациях принимают участие главный европейский переговорщик Мишель Барнье с командой экспертов в составе 50 человек и британские специалисты во главе с министром Великобритании по «брекзиту» Дэвидом Дэвисом. Открывая консультации в штаб-квартире Европейской комиссии, француз и британец, обменявшись крепкими рукопожатиями, обратились к журналистам. «Мы сейчас углубимся в суть вопроса. Нам нужно изучить и сравнить наши позиции, чтобы добиться хорошего прогресса», — сказал Барнье.

→ 6

**ПРЕМЬЕР-ЛИГА**



Сегодня состоится старейшее в отечественном футболе дерби: «Спартак» — «Динамо»

→ 12

Официальные курсы валют ЦБ России с 18.07.17

Австралийский доллар	46,1303	Венгерский форинт**	22,0753	Индийская рупия**	91,7525	Новый туркменский манат	16,9001	Таджикский сомони*	67,2730	Шведская крона*	70,8604
Азербайджанский манат	34,6996	Вон Республики Корея***	52,3525	Казахстанский тенге**	18,1191	Норвежская крона*	72,1836	Турецкая лира	16,6805	Швейцарский франк	61,3033
Аргентинский доллар**	12,3310	Гонконгский доллар*	75,6991	Канадский доллар	46,6370	Польский злотый	16,0627	Украинская гривна**	14,7130	Южноафриканский рэнд*	45,4565
Белорусский рубль	30,2823	Датская крона*	90,9263	Киргизский сом**	85,3181	Румынский лей	14,8201	Узбекский сум***	22,7438	Японская иена**	52,4539
Болгарский лев	34,5656	Доллар США	59,0637	Китайский юань*	87,2488	СДР	82,1291	Фунт стерлингов	77,2757		
Бразильский реал	18,5747	Евро	67,6184	Молдавский лей*	32,5880	Сингапурский доллар	43,1105	Чешская крона*	25,9093		

\*За 100  
\*\*За 100  
\*\*\*За 1000



4 607044 060128

17129

Россия издана и успешно конкурирует со всеми ведущими космическими державами на рынке пусковых услуг



**СОБИТИЕ**  
Новинками МАКС-2017 станут деловые брифинги и программа для молодежи

**БУДУЩЕМУ НУЖНЫ КРЫЛЬЯ**

**Федор Андреев**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ авиационно-космический салон (МАКС) помогает предприятиям отрасли расширить деловые связи. О традициях и новациях МАКС-2017 «РГ» рассказал генеральный директор компании «Авиасалон» Александр Левин.

Александр Юрьевич, программа каждого салона предлагает что-то новое. Чем отличается нынешний?

**Александр Левин:** В деловой программе салона впервые запланировано проведение брифингов. Их тема — развитие кооперации, привлечение поставщиков в программы самолето- и вертолетостроения. Она обсуждалась на МАКСе несколько лет подряд в формате конференций и «круглых столов», и в нынешнем году ее поднимут на совместном мероприятии Особой экономической зоны «Литановая долина» и Boeing Russia. Но мы предложили новый формат, в котором производители расскажут о своих гражданских программах и обозначат конкретные потребности в комплектующих или услугах.

Молодежь сможет осмотреть экспозицию, увидеть демонстрационные полеты, принять участие в «круглых столах», ярмарках вакансий

Встречи потенциальных партнеров пройдут в камерной обстановке — в переговорных комнатах два-три специалиста презентуют программу, а представители трех-пяти компаний смогут задать вопросы.

В отличие от многолюдных конференций здесь будет возможность плодотворно пообщаться, установить деловые контакты.

На кого ориентированы эти встречи?

**Александр Левин:** В этом году на приглашение откликнулись флагманы нашего авиастроения — «Объединенная авиастроительная корпорация» и «Вертолеты России». Но интерес был и со стороны иностранных компаний. Они заявили несколько тем, мы подготовили программу брифингов, собрали заявки слушателей. Потребности у компаний различные: к примеру, разработчик российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета ищет поставщиков изделий из композиционных материалов. Создатели Ил-114-300 рассчитывают привлечь производителей интерьеров и кабинного оборудования. А для программ MC-21 и Sukhoi Business Jet нужны новые решения в области бортовых мультимедийных систем. «Вертолеты России» привлекают поставщиков в программы Ми-38 и Ми-171А2, «Ансат», Ка-226Т, а также программу развития вертолетных технологий «Вертикаль».

Какие еще новинки ожидают посетителей МАКСа?

**Александр Левин:** В этом году мы снова проведем День студента. Возможность бесплатно посетить прошлый салон воспользовались около семи тысяч учащихся, нашу инициативу отметил президент Владимир Путин. В этом году участники выставки в пятницу 21 июля проведут профориентационные программы. Молодежь сможет не только осмотреть экспозицию и увидеть демонстрационные полеты, но и принять участие в «круглых столах», ярмарках вакансий и других мероприятиях. Для всех любителей авиации у нас есть подарок — летняя программа восьми пилотажных групп, включая наших прославленных пилотов и — впервые в истории МАКСа — группу высшего пилотажа Al Fursan из ОАЭ.

**Прямая речь** Россия увеличивает свою долю на мировом рынке военной авиации

## Взлетная полоса

Татьяна Русакова

На юбилейном Международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2017) будут представлены все достижения отечественной авиационной техники. О том, каковы сегодня экспортные перспективы российского авиастроения, о пользе кредитов и сложных переговорах с покупателями российского вооружения в преддверии МАКС-2017 «РГ» рассказал глава Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС России) Дмитрий Шугаев.

Дмитрий Евгеньевич, меньше месяца назад прошла авиационная выставка в Ле Бурже, где французские власти из-за санкций запретили российской делегации выставлять натурные образцы военной техники. На МАКС-2017 наши производители могут продемонстрировать все свои самые современные разработки. Увидим ли мы в этом году новинки?

**Дмитрий Шугаев:** Вы правы, на Ле Бурже мы были представлены в «усеченном» виде. Но на домашней выставке можно показать всю нашу продукцию. 655 компаний подали заявки в качестве участников МАКС-2017, из них более 160 — иностранные компании из 32 стран. На выставке созданы 10 национальных павильонов — Италия, Германия, Китай, Индия, Канада, Иран, Франция, Чехия, Швейцария, Белоруссия. В салоне участвуют практически все российские организации, которые связаны с авиацией и не только с ней. Это госкорпорация «Ростех» и входящие в нее Объединенная приборостроительная корпорация, компания «Вертолеты России», КРЭТ, «Технодинамика», «Швабе». Представлена вся палитра продукции, которую производит Объединенная авиастроительная корпорация. Естественно, участвуют «Роскосмос», «Алмаз-Антей», корпорация «Тактическое ракетное вооружение» и многие другие.

Несмотря на сложную геополитическую обстановку, свое участие в салоне подтвердили многие иностранные компании, в том числе и знаменитые бренды, которые традиционно участвуют в МАКС. Это французские Safran и Thales, американские Boeing, Honeywell и Pratt & Whitney, английская Rolls Royce, китайские компании AVIC и CASIC, итальянская Agusta Westland, турецкая Roketsan. Мы не сомневаемся, что МАКС-2017 пройдет успешно.

С этими крупными компаниями мы до сих пор работаем, несмотря на санкции?

**Дмитрий Шугаев:** Какие-то контрактные обязательства были приостановлены, но сотрудничество никогда не прекращалось. Компания понимает, что уходить с российского рынка — себе дороже, времена меняются. И многие уже видят, что ряд ниш, которые они были вынуждены оставить, занимают другие производители, прежде всего российские. Сегодня очевидно, что, несмотря на санкции, российская авиапромышленность адаптировалась к ситуации. Многие отрасли стали развиваться более быстрыми темпами, импортозамещение происходит на деле, а не на словах. Наша промышленность получила определенный толчок, и сегодня перспективы у нас более чем неплохие. Это касается и двигателестроения, и радиоэлектроники, и спецматериалов.

Недавно вы сказали, что Россия в ближайшие десять лет будет занимать первое место на мировом рынке военной авиации с долей в 27 процентов. На чем основана такая уверенность?

**ПЕРСПЕКТИВЫ** Предприятия российской авиапромышленности уверенно развиваются

## Набираем высоту

Виктор Кладов

директор по международному сотрудничеству и региональной политике корпорации «Ростех»

Международному авиационно-космическому салону исполнилось 25 лет. Впервые он прошел в 1992 году как «Мосаэршоу», но уже с 1993 года обрел свое оригинальное имя — МАКС и стал проводиться по нечетным годам. Можно подвести некоторые итоги.

Минувшая четверть века для отечественной авиационно-космической индустрии была непростой. Хочется верить, что кризисные времена позади. Подтверждение этому то, что предприятия, прямо связанные с авиационной промышленностью и объединенные «Ростехом», — а это 192 тысячи высококвалифицированных специалистов — уверенно смотрят в будущее. Консолидированная выручка нашего кластера авиации в 2016 году составила 534,7 миллиарда рублей, чистая прибыль — 30,9 миллиарда. Показательно, что зарубежные инвесторы смело вкладывают немалые средства в наш авиапром. Например, среди акционеров компании «Вертолеты России» есть представители Италии и Объединенных Арабских Эмиратов. При-



Дмитрий Шугаев уверен, что МАКС-2017 пройдет успешно.

Акцент

Несмотря на санкции, многие отрасли стали развиваться более быстрыми темпами, импортозамещение происходит на деле, а не на словах

Дмитрий Шугаев: Это мнение экспертного сообщества. Для России это серьезный показатель, он даже выше, чем у США — их доля рынка прогнозируется в 25 процентов. Мнение экспертного сообщества базируется на знаниях и понимании тенденций, которые развиваются сегодня.

Сможем ли мы в 2017 году достичь рекордного объема поставок техники в стоимостном или количественном выражении?

**Дмитрий Шугаев:** Не стоит ждать особенных прорывов в целом на мировом рынке продукции военного назначения (ПВН). Мы уверенно удерживаем второе место в мире, годовые объемы поставок — около 15 миллиардов долларов, и я думаю, этот тренд сохранится. Он не может быть другим, потому что закупки вооружений носят циклический характер. Это связано с программами перевооружения государств, с реорганизацией, с финансами и т.д. Рынок ПВН не похож, например, на рынок углеводородов, где существуют се-

рьезные колебания цен. На нем все больше идет менее планомерно.

Имея большой опыт военно-технического сотрудничества с иностранными государствами, мы понимаем, как выстраивать отношения, мониторим ситуацию, которая складывается у наших партнеров, ищем новые рынки, предлагаем новые виды взаимоотношений. Сегодня времена просто купли-продажи готовой техники уходят. Все больше стран — наших традиционных партнеров — стремятся получить доступ к технологиям, производить собственную продукцию. Мы воспринимаем это как данность и к такому виду сотрудничества готовы. Как пример — создание станций технического обслуживания за рубежом, которые позволяют нам оставаться на рынке, предоставлять нашим клиентам возможность ремонтировать технику и поддерживать ее ресурс. Мы делаем все, чтобы они были удовлетворены, и одновременно остаемся на рынке этих стран, «не выпадаем из обоймы».

Выступления российских пилотажных групп всегда вызывают восторг у зрителей авиационных шоу.

Второй пример — это организация производства за рубежом. Недавно в Индии зарегистрировано предприятие по совместному производству легкого вертолета Ка-226Т, которое начнет свою работу. У нас есть подобный опыт с Индией по производству ракет «БраМос», лицензионное производство наших РПГ в Иордании. Мы на пороге открытия сервисных центров вертолетной техники в Перу и Бразилии.

Передавая технологии другим странам, не растим ли мы себе конкурентов?

**Дмитрий Шугаев:** Сегодня невозможно стоять на позиции «либо вы покупаете у нас, либо ищите в другом месте». Мы понимаем, что партнеры стремятся развивать собственную промышленность и готовы помогать им в налаживании того производства, которое они сами способны организовать. О передаче чувствительных технологий речи не идет, потому что это всегда вопрос национальной безопасности. Кроме того, существуют ограничения, наложенные международными обязательствами.

Какова сегодня структура экспортных оружейных заказов и география оружейного экспорта в целом? Какой регион для нас приоритетный в сфере военно-технического сотрудничества?

**БЕЗОПАСНОСТЬ**

## Системы гражданских самолетов защитят от кибератак Секьюрити для неба

Наталья Ячменникова

ХАКЕРСКИЕ атаки на компьютерные авиационные системы стали серьезной угрозой безопасности полетов. В зоне риска оказались серверы авиакомпаний и аэропортов: «взломы» уже приводили к задержкам и даже отмене рейсов. Но эксперты предупреждают: кибератаки могут угрожать прямо в воздухе самым современным пассажирским самолетам.

— Для возможного нападения со стороны кибертеррористов и хакеров в авиации существует множество уязвимых точек: от производства самолетов и их оборудования до любого этапа эксплуатации самолетов, до систем организации и обслуживания воздушного движения и работы всех служб аэропортов, — говорит генеральный директор Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» Сергей Мельниченко. — Понятно, почему: ведь компьютеры. А к чему приводят кибератаки на компьютерные системы, очень «популярно» продемонстрировали вирусы WannaCry, Petya, Misha. По оценке специалистов Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), в течение 2016 года авиационные системы ежемесячно подвергались кибератакам до 1000 раз! Серьезность угроз предполагает, что защита от киберпреступников должна быть всеобщей, полной и надежной.

— Можно ли защититься от киберугроз? Зависит от того, в рамках каких технологий вы действуете, — считает начальник

отделения — главный конструктор по радиоэлектронному оборудованию ГосНИИ авиационных систем Эдуард Фальков. — Проблема очень серьезная. Допустим, я могу прийти к вам в гости, помпую на стол «коробочку», сделанную из радиодеталей, купленных в дешевом радиомагазине, подключу ее к ноутбуку, и мы увидим все «обонки» и «эрбасы», прилетающие и вылетающие в реальном времени из ближайшего аэропорта в радиусе 300–400 км. Вы можете купить такую готовую «коробочку» в виде флешки через Интернет за 150 долларов. Авиация 15–20 лет назад хотела бы отказаться от традиционных радарных систем в пользу более современных цифровых систем наблюдения. Но эти новые технологии оказались неспособными противостоять кибератакам, и концептуальные подходы в организации воздушного движения пришлось пересматривать.

Одна из систем наблюдения сейчас — АЗН-В (автоматическое зависящее наблюдение радиовещательного типа). Летящий самолет 1–2 раза в секунду посылает сигнал: кто он, свои координаты, определяемые с помощью спутников, скорость и другие параметры. Эту информацию могут принять абсолютно все. Тот самый «ящик» декодирует сигнал и представляет в удобной форме. В свое время ИКАО и авиационные администрации ведущих стран рассматривали АЗН-В как основную метод наблюдения, который должен был стать обязательным для гражданской авиации на рубеже 2020 года. На 11-й Аэронавигационной конференции в 2003 году для начального внедрения было рекомендовано использовать АЗН-В на базе одной из линий передачи данных (ЛПД) — расширенного сквиттера (extended squitter) на частоте 1090 МГц — 1090 ES (АЗН-В/1090).

**ИЗ ПЕРВЫХ РУК** Когда наши новые самолеты потеснят «иномарки» в российском небе

Если завтра в полет

Если завтра в полет

Наталья Ячменникова

НА ЧЕМ будем летать завтра? Смогут ли новые отечественные самолеты потеснить «иномарки» в небе России? Когда наши лайнеры перестанут «прописываться» на Бермудах? Об этом «РГ» беседует с генеральным директором ГосНИИ гражданской авиации, доктором технических наук, профессором Василием Шапкинским.

Василий Сергеевич, какие прогнозы развития российского авиапарка? Сколько самолетов будет списано в ближайшие годы? Сколько и каких понадобится?

**Василий Шапкин:** Анализ показывает: нижняя точка «сжатия спроса» на рынке пассажирских перевозок России пройдена. Пассажирооборот российских авиакомпаний устойчиво растет. К 2035 году он может увеличиться в 2,4–3,2 раза, что потребует 1300–1600 магистральных и около 400 региональных самолетов. Надо будет заменить практически весь эксплуатируемый сегодня парк пассажирских воздушных судов. Больше всего понадобится узкофюзеляжных — на 140–170 и 170–220 мест. Это составит примерно треть всех перспективных поставок.

А что с «грузовиками»?

**Василий Шапкин:** Общий грузооборот наших авиакомпаний должен вырасти в 3,3 раза. Потребуется около 150 новых грузовых самолетов.

Сегодня почти 80 процентов магистрального авиапарка и почти треть регионального — это «иномарки». Статистика может измениться?

**Василий Шапкин:** Пока авиапром России производит около 30 пассажирских самолетов в год. Это в 20 раз меньше, чем «Боинг» или «Эрбас».

кластера «Ростеха», да и вообще всей авиационной и космической индустрии России.

МАКС сегодня входит в тройку ведущих мировых салонов наряду с французским, проходящим в Ле Бурже, и британским — в Фарнборо. Начиная свою работу в очень тяжелые, как иногда говорят, «лихие девяностые», салон состоялся. Более того, на МАКСах состоялись, по сути, мировые премьеры таких образцов высокотехнологичной техники, которую сегодня могут выпускать даже не во всех странах Западной и Восточной Европы.

Вот лишь короткий их перечень: зенитно-ракетные системы С-300 и С-400, ракетные комплексы «Калибр», вертолеты Ка-50, Ка-52, Ми-28Н, «Ансат», истребители Су-30, Су-35, Су-47 (с обратной стреловидностью крыла), новейший Т-50, самолет-амфибия Бе-200. И это далеко не все новинки прежних салонов.

Нынешний МАКС-2017 тоже будет наполнен сюрпризами. На статической стоянке покажут 116 различных гражданских воздушных судов и 18 летательных аппаратов Воздушно-космических сил России. Мы ожидаем прилет новейшего широкофюзеляжного лайнера А350-900. Вообще отличительная черта наших МАКСов — масштабные воз-

душные представления, в которых участвуют и одиночные самолеты, и вертолеты, и пилотажные группы. В рамках этого салона свое мастерство покажут 8 пилотажных групп. Впервые можно будет оценить высший пилотаж военных летчиков из Объединенных Арабских Эмиратов. Их группа Fursan Al Emarat впервые участвует в показе за пределами своего региона.

Впервые массовый зритель увидит новейший истребитель МиГ-35С и на земле, и в воздухе. MC-21 сейчас проходит заводские летные испытания в Иркутске. Если он и не прилетит в Жуковский, самую подробную информацию о нем можно найти на стендах Объединенной авиастроительной корпорации. Там же представят детально информацию о самолетах Ил-96-400М и Ил-114-300.

Впервые будут показаны публике и два опытных прототипа вертолетов Ми-38, и опытный прототип вертолета Ми-171А2. Будет представлено на салоне и множество различных беспилотников — от сделанных любителями «энтузиастами» до тех, которые создают крупные авиационные КБ. В целом салон обещает стать интересным для всех — как для профессионалов, так и для тех, кто просто интересуется авиацией и мечтает о покорении неба.

Акцент

Показательно, что зарубежные инвесторы смело вкладывают немалые средства в нашу авиационную промышленность

Минувшая четверть века для отечественной авиационно-космической индустрии была непростой.

Вертолетная отрасль и в целом развивается динамично, даже при том, что объем реализации техники несколько сократился. Первые полеты совершили модернизированные Ми-28Н и новый Ка-62. Подписано соглашение о создании совместного российско-индийского предприятия Indo-Russian Helicopters Private Limited. Оно будет выпускать в Индии вертолеты Ка-226Т и различные их модификации.

Региональный самолет SSJ-100 входит на мировой рынок авиаперевозок. Он уже эксплуатируется в Мексике и в Западной Европе — ирландской компанией CityJet.

МС-21. Это первый отечественный пассажирский самолет, в котором широко использованы композиционные материалы.

Когда-то советские гражданские самолеты эксплуатировались авиакомпаниями многих стран. Мы надеемся вернуть себе утраченные рынки. И уже сейчас создаем сервисные центры там, где летает российская авиатехника — военная и гражданская.

Стремимся развивать международное сотрудничество в авиационной индустрии. Одним из самых перспективных проектов может стать российско-китайский широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет, известный сейчас по аббревиатуре ШФДМС.

На МАКС-2017 можно будет увидеть самые передовые и интересные продукты авиационного

A2

A2

A2