

Руслан Гагкуев:
Чему учат попытки
звать на помощь
иностранцев, решая
свои проблемы



Страница 10

Российские школьники
победили
на Международной
Менделеевской
олимпиаде




Страница 7

Премьера в театре «Сфера»:
что нужно,
чтобы спектакль
о войне стал
событием



Страница 11

Известный тренер
Гаджи Гаджиев –
про «Динамо»,
звезд и будущее
нашего футбола



Страница 12



Российская Газета

Общественно-политическая газета. Выходит с ноября 1990 года. Среда, 14 мая 2025. № 103 (9642) www.rg.ru

Федеральный выпуск

- 02
Банки
отменяют
комиссии
по льготной
ипотеке
- 02
Подросткам
ограничат
открытие
счетов
- 03
Оператор
БПЛА —
зачем, куда
и как летают
дроны
- 05
Россия и ОПЕК
увеличивают
добычу нефти,
а США — нет
- 05
Бизнес может
отказаться
от мобильного
интернета
- 05
В «Госуслугах
Дом»
появятся
новые сервисы
для оплаты
- 09
Четвероногие
потребляют
все больше
услуг
- 12
ЦСКА и «Зенит»
разыграют
путевку
в решающий
матч турнира

ТОЛЬКО В «РГ» Академик Сергей Чернышев: Самолеты на отечественных системах должны превзойти зарубежные аналоги Прибавьте сверхзвук!

Наталья Ячменникова

Почему для пассажирского сверхзвуковика вес так же важен, как и для космического корабля? До какого минимума можно снизить звуковой удар? Можно ли весь самолет сделать из композитов? Об этом мы говорим с научным руководителем Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (ЦАГИ, входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»), вице-президентом РАН, академиком Сергеем Чернышевым.

Сергей Леонидович, одна из самых амбициозных задач мирового авиастроения — создание эффективного и не шумного пассажирского «сверхзвуковика». Ученые разных стран включены в эту гонку. Что отлагает Россию?

СЕРГЕЙ ЧЕРНЫШЕВ: Концепция создания сверхзвукового пассажирского самолета нового поколения у разработчиков ведущих стран близка: это увеличение топливной эффективности, снижение громкости звукового удара, шума на местности по сравнению с Ту-144 и «Конкордом». Однако подходы действительно разные. Так, зарубежные производители ориентируются в основном на трансатлантические и транстихоокеанские перелеты, где требования к громкости звукового удара могут быть не такими жесткими, как при полетах над сушей. А вот наш самолет, который будет применяться в том числе и для трансконтинентальных перелетов, требует весьма низкой громкости звукового удара, достаточной для полетов над населенными территориями.

Какие масштабные исследования намечены в реализации отечественного проекта «СГС» — сверхзвукового гражданского самолета?

СЕРГЕЙ ЧЕРНЫШЕВ: Это в первую очередь разработка отечественного газотурбинного двигателя, обеспечивающего требуемые тягово-и расходные характеристики вместе с возможностью длительного, более четырех часов, полета на сверхзвуковой скорости. Разработка сетчатых и пробирочных конструкций для снижения веса планера. Это разработка интегрированной спланером силовой установки, в том числе с уникальными воздушозаборниками, распо-

женными сверху на фюзеляже, малолушным сопловым устройством. Это специальная форма фюзеляжа, приближающая его вместе с крылом и оперением к эквивалентному телу минимального звукового удара. Это разработка методов и алгоритмов расчета звукового удара с учетом свойств реальной атмосферы, фокусировки звукового удара при нестационарном полете и другие.

очему до сих пор не приняты международные нормы по звуковому удару? Участвуют ли в рабочей группе ИКАО российские ученые?

СЕРГЕЙ ЧЕРНЫШЕВ: В рамках Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации ИКАО идет активная работа по подготовке стандарта по звуковому удару. Принятие норм предполагается через три года, на заседании Ассамблеи ИКАО. Эти нормы имеют принципиальное отличие от традиционных: по шуму, эмиссии, CO₂ и т.д. Поэтому для их разработки требуется решение новых задач, связанных с надежной диагностики, метрикой, в которой следует звуковой удар измерять, проблемой турбулентности атмосферы, по которой он распространяется, и многое другое.



Сергей Чернышев: В экстремальных условиях за короткий срок мы способны достичь хороших результатов.



Концепция российского перспективного сверхзвукового гражданского самолета.

ЧИТАЙТЕ СЕГОДНЯ

ВЫБОР-РГ. 25
За столом
Купчихой
Принц
Кустодиев
и дворянин
Смокутновский
— три выставки
конца весны

ДЕНЬГИ. 7
Кошелёк
недоступен
Что делать,
если ваш
смартфон
украден
или
потерян

ПРАВИЛЬНАЯ
ДАЧА. 10
Новые
требования
к дачникам
и владельцам
частных
домов



Российская Газета
НЕДЕЛЯ



ПУТЕШЕСТВИЯ Куда можно отправиться в речной круиз

Бегущие по волнам

СПЕЦИАЦИЯ. 4
Против дрона есть
приемы. Командир
бригады «Экспресс»
об инновациях на фронте

ФИНАНСЫ. 6
По порядку рассчитайся.
Как, по версии расчётов,
можно потерять последнее

ПРЕМЬЕРА. 5
Встретились два
одиночества. Пересел
и Кавказский в фильме
«Муку привнес»

ВОУ. 25
Слишком много
слухов. Открытие
и Кавказский в фильме
«Муку привнес»

ТРАНСПОРТ Госдума приняла закон о локализации такси

Шашки или на вылет

Татьяна Замахина,
Мария Кузнецова,
Владимир Баршев

Таксистов, работающих в России, пересадят на отечественный транспорт. Посвященный этому закон принял Госдума. Депутаты после консультаций с правительством и бизнесом смягчили документ, чтобы не создать риски дефицита машин такси. Но по мнению экспертов новый закон поможет производителям автомобилей. Меру принимают по поручению президента РФ: Владимир Путин еще в начале июня 2023 года поручил рассмотреть и разработать требования к локализации производства автомобилей такси. «Если коротко, то законопроект о том, чтобы мы ездили на автомобилях такси, которые отечественные или в высокой доле собираются и производятся на территории РФ. Практика эта достаточно

АКЦЕНТ

Если сами не будем развивать свое автомобилестроение, его за нас никто развивать не будет, пояснил председатель Госдумы Вячеслав Володин

распространенная, многие страны так делают», — изложил суть первый зампред Комитета ГД по транспорту Павел Федяев. Поддержка отечественного автопрома — цель понятная, но тут, как говорится, есть нюансы. Законопроект, который прошел первое чтение еще в начале прошлого года, породил множество споров. Бизнес-сообщества заявили, что документ, обрушившись на рынок в таком виде, замедлит обновление автопарков, создаст проблемы для самозанятых водителей.

Изначально парламентарии предлагали закрепить правило, по которому уже с 1 октября 2025 года все приобретаемые для легковых перевозок автомобили должны быть произведены в России. Под заявленные критерии попадали только модели «АвтоВАЗа» с большой долей локализации, а также отдельные модели «Москвича», еще некоторые немассовые модели. После длительных консультаций с кабмином и бизнесом депутаты вышли на компромиссный вариант. «В

итоге предложена норма, в соответствии с которой перечень производителей расширяется», — пояснил председатель Госдумы Вячеслав Володин. На пленарном заседании он заявил, что планируется учесть региональную специфику, и в итоге нормы закона охватят продукцию заводов и Калининграда, и Москвы, и Тулы, и Дальнего Востока, и Самарской области, и Санкт-Петербурга. В целом же такие меры принимать необходимо, уверен он: «Когда против нас такое количество санкций, вызовов, угроз, плюс демпингуют в мире для того, чтобы свою продукцию нам затолкать, — понятно, что если сами не будем развивать свое автомобилестроение, его за нас никто развивать не будет». Еще важный момент, который выделил спикер Госдумы, — в качестве такси можно будет использовать машины, произведенные по специальным инвестиционным контрактам.

ФИНАНСЫ ЦБ назвал возможные причины роста российской валюты В курсе рубля

Роман Маркелов

Укрепление российской валюты с середины февраля и удержание этого результата стали настолько аномальными, что единого объяснения тому, почему они все же произошли, пока не нашлось. Так, в Банке России называют две возможные причины роста курса отечественной валюты.

Эта тема поднимается в опубликованном ЦБ резюме обсуждения ключевой ставки. Оно посвящено заседанию регулятора 25 апреля, по итогам которого ставку было решено оставить на прежнем уровне — 21% годовых. Участники обсуждения — члены Совета директоров Банка России, руководители департамента денежно-кредитной политики, департамента исследований и прогнозирования, а также представители других департаментов и главных управлений Банка России. Так, участники обсуждения согласились, что значительный вклад в замедление текущей инфляции (в первом квартале ее темпы снизились, но инфляционное давление по-прежнему осталось высоким, это как раз один из ключевых аргументов за сохранение высокой ключевой ставки) внесло укрепление рубля. Механизм воздействия подорожавшего рубля на инфляцию простой: благодаря укреплению курса дешевеют импортные товары, закупаемые за рубежом за валюту. Однако в ЦБ высказали разные мнения о том, в какой степени на это повлияла денежно-кредитная политика, подчеркнули в регуляторе. Например, одни участники обсуждения считали, что на курс больше влияли ожидания улучшения геополитической ситуации.

КОШЕЛЕК Банки переводят клиентов с Visa на карты «Мир»

Безвизовый режим

Кирилл Каштанов

Российский банк «Акцент» планирует прекратить обслуживать карты Visa уже с 1 июля. Это первый прецедент на банковском рынке, и переход может быть вызван проблемами с сертификатами безопасности чипов, говорят опрошенные «Российской газетой» эксперты. Другие банки пока их продолжают обслуживать. Такие карты с марта 2022 года, по сути, потеряли статус международных: обслуживаются они на базе НСПК (оператора карт «Мир»), а платить за границей с их помощью не выйдет. Поэтому срок действия карт автоматически продлевали до 2027–2030 годов.

Обслуживание банковских карт Visa банк «Акцент» продолжит без каких-либо ограничений до 1 июля 2025 года, говорят в пресс-службе. Там предлагают обновиться до карты «Мир» бесплатно и напоминают, что текущий счет продолжит работать в обычном режиме со всеми функциями. Аргументирует свое решение банк «повышением качества обслуживания и уровня защиты прав и интересов».

Но реальная причина, скорее всего, связана с истечением сроков действия сертификатов безопасности чипов (они отвечают за шифрование данных карты во время связи терминала и банка, когда покупатель совершает оплату), о чем стали появляться сообщения в конце 2024 года, указывает аналитик Банки.ру Эряния Бочкина.

ПРАВО Кассационный суд запретил лишать подсудимых последнего слова

Позвольте сказать

Владислав Куликов

Первый кассационный суд общей юрисдикции в свежем обзоре судебной практики сделал принципиально важные разъяснения: нельзя лишать подсудимого последнего слова ни в первой, ни во второй инстанции. Прежде чем решить судьбу человека, ему надо дать высказаться.

В качестве примера кассационная инстанция привела два дела. В каждом судьи не позволили обвиняемым сказать все, что они думали о своем процессе. В первом случае некий житель Одинцово был осужден за угрозу убийством. Поскольку гражданин уже был судом, суд первой инстанции отправил его в колонию строгого режима.

Сам осужденный вину не отрицал, но считал, что ему назначили излишне суровое наказание. Свои доводы, почему к нему стоит отнестись мягче, он хотел изложить в последнем слове. Но проблема в том, что высказаться в конце процесса ему не дали. И поэтому приговор был отменен.

