

КРАЙНИЙ СЕВЕР РОССИИ И АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ

Сайфуллин Ильмир Радикович

магистрант, кафедра автоматизации технологических процессов Уфимского государственного технического авиационного университета, РФ, г. Уфа

Султанмуратова Виля Юнусовна

магистрант, кафедра автоматизации технологических процессов Уфимского государственного технического авиационного университета, РФ, г. Уфа

Хасанов Наиль Салаватович

магистрант, кафедра автоматизации технологических процессов Уфимского государственного технического авиационного университета, РФ, г. Уфа

Крайний Север является одним из самых богатейших регионов нашей страны. На Севере находятся приблизительно 60% разведанных запасов углеводородов и минерально-сырьевых ресурсов, более 50% леса, рыбы, гидроэнергоресурсов, огромная часть золота, платины, алмазов, олова, никеля, редких металлов и т. д. Площадь Крайнего Севера составляет около 11 миллионов квадратных километров, это где-то 65% от общей территории России, при этом численность населения очень мала. В этом регионе проживает более 11 миллионов человек (приблизительно 1 человек на 1 кв. километр). 20% территории России лежит за полярным кругом. 53% зоны Севера в мире и 80% населения приходятся на Россию. [2] Климатические условия в этой части земли очень суровые: низкие температуры — большую часть года, частые электромагнитные бури, вечная мерзлота, частые сильные ветра, длинные периоды дня или ночи, чахлая растительность или полное ее отсутствие. Все это влияет на огромные затраты на развитие этого региона. [1]

В этом регионе очень много мест транспортной недоступности, поэтому огромную роль играет развитие авиации, в том числе малой авиации. В 2014 году была утверждена программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Крайнего Севера и Арктической зоны РФ на период до 2020 года». Одним из пунктов этой программы является развитие гражданской авиации и аэронавигационного обслуживания. Без повышения доступности воздушных перевозок для населения невозможно развитие этого региона. Авиапредприятиям, которые расположены в районе Крайнего Севера требуется государственная поддержка. После распада Советского Союза произошло стремительное сокращение воздушных судов отечественного производства, а это привело к сокращению гражданских аэропортов, возникли проблемы с ремонтом и техническим обслуживанием оставшихся судов. Отечественные разработки современных высокоэффективных самолетов почти отсутствуют. Имеются единичные разработки отечественных машин (Ан-74, Ан-3, Ан-38, Ан-140), но к массовому их производству наша авиационная промышленность не готова.

Ил-114 является двухмоторным турбовинтовым самолетом, он может перевозить до 70 человек на расстояние до 1500 километров. И такой модернизированный самолет очень нужен для освоения Крайнего Севера и Арктической зоны РФ. Потребность в самолете Ил-114 составит порядка 320 машин до 2030 года. Еще один самолет Ил-114-300 планируется производить на лыжно-колесном шасси. Этот самолет будет иметь дальность полета 4800 километров, с максимальным запасом топлива до 5600 километров. Самолет Ил-114-300 планируется производить в четырех вариантах: пассажирский, грузовой, арктический и

патрульный. Базовым будет пассажирский самолет, первые поставки которого планируется начать к 2019 году. А на базе пассажирского самолета будут создавать грузовой, арктический и патрульный самолеты. Самолеты Ил-114 и Ил-114-300 являются привлекательными благодаря простоте обслуживания и неприхотливости к качеству покрытия аэродромов, а также они конкурентоспособны с зарубежными аналогами. [4] Но по оценкам экспертов потребность воздушных судов на Крайнем Севере составляет от 1 до 3 тысяч новых единиц. Кроме обычных самолетов и самолетов на лыжно-колесных шасси необходимо создавать беспилотные летательные аппараты, амфибии, экранопланы и т.д., то есть альтернативные виды воздушных судов. Самые крупные авиапредприятия на Крайнем Севере продолжают эксплуатировать старые Ан-24(26) всех модификаций, Ан-74, Як-40, Як-42, Л-410, Ан-2, Ан-3, Ан-12. А такие амфибии как Ла-8, Бе-103, СК-12, «Орион», «Аэропракт» и другие, которые можно эксплуатировать на Севере, выпущены в небольшом количестве. Что касается освоения Арктики, то можно модернизировать существующие самолеты Ан-2, Ан-74, Як-40, а также использовать самолеты на воздушных подушках С-917 (КБ Сухого), «Сокол» (НАЗ); экранопланы «Ракета-2М»; «Волга-2»; скоростные амфибии «Хивус-6»; «Хивус-10»; «Кайман»; «Пума», А-48. [3] Для развития Крайнего Севера также необходим большой вертолетный парк. Вертолеты нужны для предприятий, где работа ведется вахтовым методом. Без вертолетов не могут обойтись геологи, нефтяники, буровики, металлурги, ученые и жители отдаленных поселков. Основными машинами в Заполярье являются Ми-8, Ми-14, Ми-17, Ми-26 и др.

Список литературы:

1. Булатова Н.Я. Этническая идентификация народов Севера // Материалы научно-практической конференции "История, культура, традиции коренного населения и промышленное освоение северных регионов", Нарьян-Мар, 5-7 апреля 2006, с. 20 — 23.
2. Верт П. «Арктические зеркала» в западной русистике //Слезкин Ю. Арктические зеркала. Россия и малые народы Севера. М., 2008. С.
3. Тихонов А.И. Модель комплексной реализации концепции импортозамещения в инновационной среде (на примере авиационного двигателестроения). Вестник Московского авиационного института. 2015. Т. 22. №3. С. 146-153.
4. Гаврилова И.С. К вопросу формирования научно-технологических приоритетов исследований и разработок в России. Успехи современной науки. 2016. Т. 2. №9. С. 99-101.