

РОССИЯ

Реальны ли угрозы Киева "закрыть небо" России? "Достаточно нагрузить аэропорты Сочи, Москвы и Питера, чтобы остановить сообщение по стране"

Алексей Александров Тимофей Рожанский Настоящее Время

меньше минуты назад

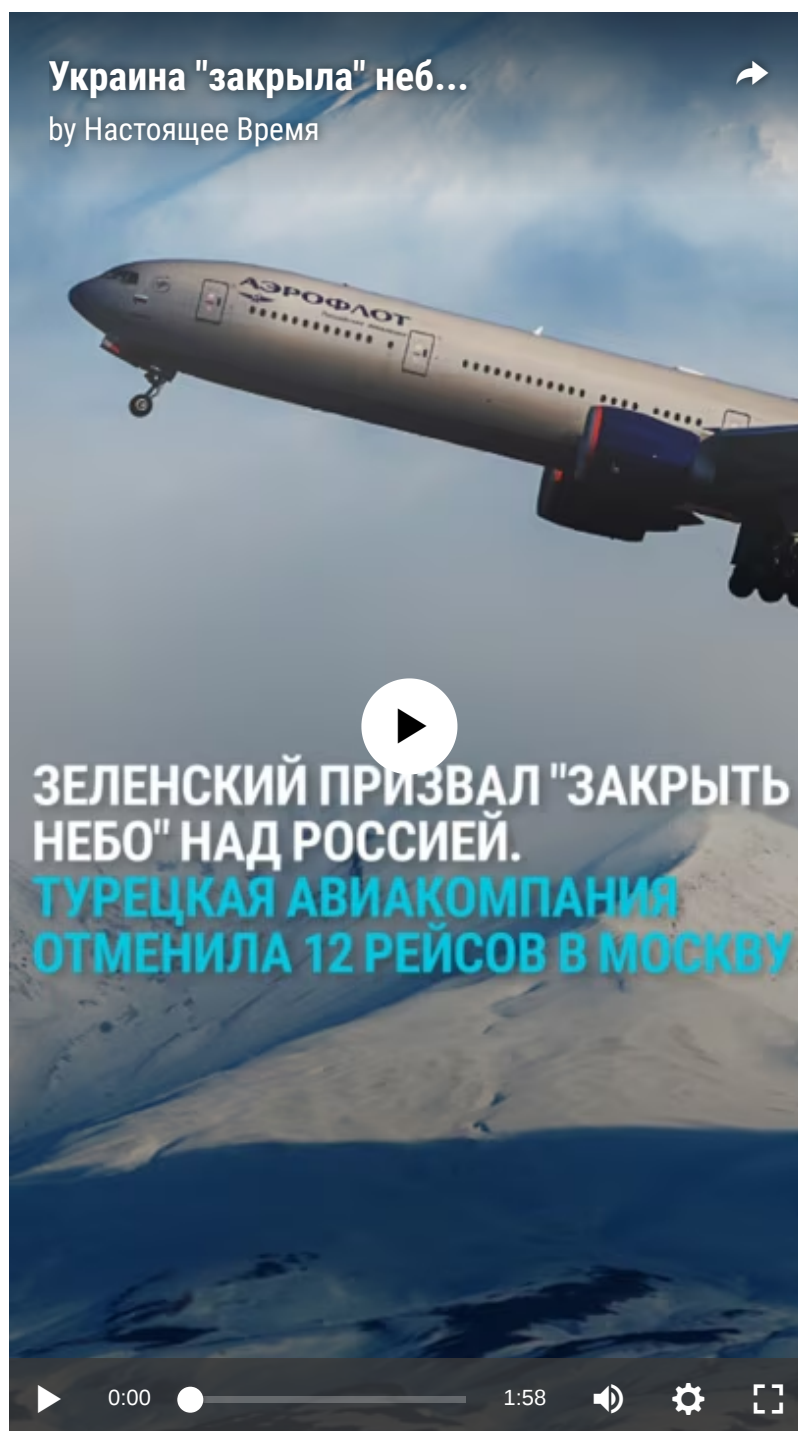
 Подпишитесь на нас в Google



Stanislav Krasilnikov (TASS)

Власти Украины уже несколько дней предупреждают, что небо над территорией России и полеты гражданских самолетов в нем небезопасны – из-за большого количества украинских дронов и российского ПВО, которое пытается с ними бороться. Количество атакующих Россию дронов действительно резко выросло, а приостановки работы аэропортов в разных частях России происходят почти каждый день.

Президент Украины открытым текстом предупредил власти России, авиакомпании и страховщиков, которые с ними работают: "Подтверждаем, что российское небо из-за войны стало простором для дронов, а не гражданских летательных аппаратов". Зеленский уже несколько раз говорил о необходимости "закрыть" небо над Россией для безопасности пассажиров – точно так же, как сейчас из-за российских обстрелов запрещены полеты над территорией Украины:



Министр иностранных дел Украины Андрей Сибига сообщил, что Украина официально [уведомила ICAO](#) (ИКАО, Международную организацию гражданской авиации), что воздушное пространство России небезопасно для гражданской авиации из-за повышенной военной активности. Однако, Россия, по его словам, "сознательно

игнорирует существующие угрозы, являющиеся следствием ее агрессии против Украины".

Компания Osprey Flight Solutions, которая специализируется на разведке и оценке рисков для авиации, тоже предупредила авиакомпании, что ежедневные атаки ВСУ по территории России будут практически неизбежны как минимум до конца 2026 года. Компания отдельно указывает на риск просчетов и ошибочной идентификации целей российской системой ПВО, которая пытается сбивать украинские дроны и ракеты.

Как минимум один гражданский самолет над Россией во время полномасштабной войны с Украиной уже был сбит: это произошло 25 декабря 2024 года, когда ПВО Грозного во время дроновой атаки ВСУ [ударила по самолету "Азербайджанских авиалиний", летевшему из Баку](#). Самолет позже упал рядом с казахстанским Актау, 38 человек погибли.

Журналист американского издания Atlantic Саймон Шустер со ссылкой на источник в Киеве сообщил, что Украина сейчас пытается "закрыть небо" над Россией в рамках операции по блокированию аэропортов Москвы с помощью тысяч дронов: [она получила кодовое название M&Ms](#), а разрабатывал ее экс-министр обороны Украины Михаил Федоров. По плану Киева, каждую ночь 1000 дронов, оснащенных искусственным интеллектом и загруженной в систему картой местности, будут перегружать системы ПВО и делать невозможной работу московского авиаузла. После этого, согласно плану Киева, международные авиакомпании должны отказаться от полетов в Россию.

Официально украинские власти существование такой стратегии не подтверждали. Но Федоров уже после своей отставки в интервью 24-му каналу факт существования плана с названием M&Ms подтвердил.

"Это проект автономных дронов, дешевых, стоимостью \$3-5 тыс., которые полностью автономны, работают без связи. В них будут AI-модули, они оснащены map matching, они автономно будут искать цели и их поражать", — рассказал он.

Источники Atlantic сообщили, что план M&Ms президенту Украины был презентован еще в начале 2026 года. Но тогда Зеленский выразил в отношении него опасения — из-за риска поражения гражданских самолетов, а также возможных жертв среди пассажиров и сотрудников российских аэропортов. Но с учетом того, что 1 сентября Владимир Зеленский все же заявил, что небо над Россией становится опасным, видимо за полгода массированных ударов России по украинским гражданским объектам настроения президента Украины изменились.

Массовых отмен рейсов в Москве или других городах после предупреждений Украины пока не произошло: авиакомпании из Турции, Армении, Арабских Эмиратов, Египта и Кувейта после заявления Зеленского отменили лишь 27 рейсов в Москву и из Москвы. Вместе с рейсами российских авиакомпаний количество отмененных полетов достигло 43 – при том, что только один аэропорт Шереметьево летом обслуживает более 800 рейсов за сутки.

СМОТРИТЕ ТАКЖЕ:

- Air Tanzania приостановила рейсы в Россию до 7 сентября
- Pegasus начал отменять авиарейсы в Москву после заявления Зеленского об опасности российского неба

Настоящее Время отправил запрос в 36 международных авиакомпаний спросив, как они будут реагировать на заявление украинского президента и продолжат ли полеты в Россию. В пресс-службе Qatar Airways ответили, что компания мониторит безопасность воздушного пространства перед каждым полетом. А в турецкой компании Pegasus сообщили, что рейсы в Россию 1–2 сентября были отменены "по техническим и операционным причинам".

Российские чиновники при этом уверяют, что российское небо безопасно, и обещают "не допустить каких-то значимых перерывов в рамках гражданской авиации".

Сможет ли Украина "закрыть" небо над Россией и вынудить иностранные авиакомпании прекратить полеты в страну? Телеканал Настоящее Время поговорил об этом с экспертами: **Анатолием Храпчинским**, экс-офицером Воздушных сил Украины и замдиректора компании-изготовителя средств РЭБ, и **Александром Ланецким**, гендиректором компании Friendly Avia Support, которая сопровождает лизинг самолетов и запчастей к ним.

Храпчинский полагает что для того, чтобы перекрыть авиасообщение над всей Россией, ВСУ достаточно нарушить работу трех основных хабов: в Москве, Санкт-Петербурге и Сочи. Ланецкий также отмечает, что в России где-то 70% всех пассажирских авиаперевозок, сосредоточены на московском авиаузле, и если парализовать московский авиаузел на неделю, "то это почувствует абсолютно вся страна".

Храпчинский: "Россия будет вынуждена перетягивать ПВО с приграничных или временно оккупированных территорий, чтобы противодействовать угрозам"

– Операция M&Ms уже идет?

– Нагрузка на аэропорты Москвы и Питера ранее осуществлялась за счет наших ударных беспилотников.

Но если говорить об операции M&Ms, то тут у дронов ВСУ основная цель – нагрузить воздушное пространство для того, чтобы остановить авиасообщение в России. Тут я сказал бы, что будут взяты на вооружение дальнобойные беспилотники, но они будут, скорее всего, использоваться без полезной нагрузки, то есть без взрывоопасных элементов. За счет этого будут одновременно увеличены их топливные баки, плюс к ним добавят системы искусственного интеллекта, которые будут использовать воздушное пространство без спутниковой навигации. То есть искусственный интеллект этих дронов будет сам выстраивать алгоритмы полетов, обходя средства РЭБ, обходя средства ПВО московского региона.

Если мы говорим о снятии боевой части с дальнобойного дрона, то это плюс 30–40 кг. За счет этого можно добавить 30–40 кг топлива – это плюс 2,5 тыс. км полета. То есть в данном случае такими беспилотниками можно нагрузить все аэропорты по территории Российской Федерации.

Но в России есть четкая иерархия построения авиасообщения, она предусматривает 3 основных хаба – это Сочи, Москва и Питер. Достаточно нагрузить эти аэропорты для того, чтобы остановить полностью сообщение по всей территории Российской Федерации.

– Но если беспилотники в рамках этой операции будут безударные, то какую опасность они представляют для самолетов? Насколько я понимаю, дроны и самолеты летают на принципиально разной высоте, это так?

– Зона посадки, взлета и посадки самолетов – условно говоря, коридор, где самолет снижается и, соответственно, находящиеся воздушные объекты в этом пространстве создают препятствия и проблемы для самолетов. Поэтому никакая наземная служба не разрешит посадку в зоне, где замечены несанкционированные воздушные объекты, которыми не управляются. Поэтому я бы говорил про то, что это нагрузка именно на сектор взлета и посадки и нахождения в зоне самолетов.

А дроны могут использовать высоту практически до 6000 метров, это позволяет им в принципе, нагружать воздушное пространство. И, соответственно, если это происходит, наземные средства обслуживания самолетов, их взлета и посадки, тоже не смогут обеспечить беспрепятственно посадку самолета. Поэтому это будет основным критерием для того, чтобы переносить рейсы на запасные аэродромы либо же отменять рейсы.

— Как этим дронам можно противостоять в таком случае?

— Работой средств противовоздушной обороны. И в данном случае для Украины это позитивно, потому что у России произойдет уменьшение запасов средств ПВО. Россия будет вынуждена перетягивать средства ПВО с приграничных территорий либо же с территории временно оккупированной Украины на свою территорию — для того, чтобы противодействовать таким угрозам.



СМОТРИТЕ ТАКЖЕ:

Пассажирские самолеты летают над Москвой, несмотря на атаки дронов и закрытие аэропортов. Насколько это безопасно? Объясняет авиаюрист

— А денег и вообще ресурсов на такое количество дронов у Украины есть? Это же десятки миллионов долларов в месяц...

— Atlantic заявил про необходимость 1000 дронов (на одну атаку). Я бы не говорил бы о таких количествах, потому что нужно всего лишь достаточно хорошо знать расположение средств ПВО в определенном регионе для того, чтобы правильно нагрузить его достаточным количеством дронов и произвести остановку объекта. То есть не тысячи дронов нужно на один аэропорт или даже на три аэропорта.

— А есть ли возможность у Киева вести такие атаки в ежедневном формате? И будет ли это происходить?

— Украинские производители могут обеспечивать достаточно большое количество данных средств поражения либо для нагрузки, либо для имитационных целей. Поэтому тут задача исключительно в финансировании операции.

— А что будет, если авиакомпании не прислушаются к Зеленскому и полеты в Россию продолжатся в том же режиме, что и ранее? Такое может быть?

— Такое может быть. Мы же видим, что после того, когда Россия сбила самолет "Азербайджанских авиалиний", они все равно продолжают летать в Москву.

Но я бы говорил про то, что в данном случае авиакомпании должны будут рассчитывать, что их топливные баки должны иметь резерв топлива — для того, чтобы долгое время находиться в зоне ожидания (из-за дронов, пока им разрешат посадку — ред.), либо же лететь совсем в другой аэропорт. Это теоретически повысит их издержки.

Авиакомпании могут выставять аэропортам счета за свои издержки, за то, что они находились в зоне ожидания, если ранее было получено добро на перелет, то есть аэродром, который принимает самолет, дал добро на то, что он готов принять самолет. И, соответственно, тут еще и будут проблемы непосредственно самих аэропортов.

— Если теоретически в России в ходе этой операции будет сбит гражданский самолет в результате несчастного случая, столкновения с дроном, как на это будет реагировать Киев, как вы думаете?

— Я бы сказал бы, что средства искусственного интеллекта позволят нашим дронам не попадать непосредственно в самолеты. Но есть большая опасность от российского ПВО, потому что оно имеет успешные кейсы перехвата гражданских самолетов. И Путин способен принять решение об уничтожении гражданского самолета — для того, чтобы потом этим инструментом давить на Европейский союз либо на Америку.

— Можно ли считать операцию M&Ms, если это действительно она, новым этапом в атаках ВСУ на Россию? Сначала атаковали НПЗ и склады маркетплейсов, а теперь план Зеленского состоит в том, чтобы закрыть небо над Россией, и заставить россиян требовать от властей остановки войны?

— Если говорить про авиасообщение, то лишь 30% россиян используют авиасредства для перемещения. И тут, наверное, больше ставка делается на средний класс и тех, кто выше среднего, тех, кто использует бизнес-джеты.

Я думаю, что Россия должна начать говорить на кухнях не про Украину, а про то, почему у них закрывают воздушное пространство, почему у них горят склады Wildberries, почему они стоят в очередях на заправках за бензином. Поэтому основная цель данной операции — да, это асимметричный инструмент, который должен заставить Россию принять меры по остановке так называемого "СВО" (так власти России требуют называть войну с Украиной — ред.).

Ланецкий: "Turkish Airlines, думаю, зарабатывают на московском направлении сверхприбыль, это основные авиационные ворота во внешний мир для России"

– Ваша компания занимается лизингом самолетов и их комплектующих. Вот вы бы разрешили тем бортам или той технике, с которой вы работаете, летать в Россию?

– На сегодняшний момент – нет, мы бы не разрешили, так как это даже связано не столько с войной, сколько с санкционными рисками. Российские авиакомпании из-за сложившейся ситуации (санкций) не могут правильно поддерживать летную годность самолетов, обслуживать самолеты, поэтому львиная доля лизинговых компаний ограничились сдачей самолетов в лизинг России.

Что касается военных рисков, то конечно, с каждым годом, они все более и более усиливаются. Вы упоминали о сбитии самолета AZAL над Грозным, но на самом деле таких сбитий, только известных мне, было более пяти. Только в других случаях это были не коммерческие самолеты, а в самолеты общей авиации, Ан-2, "Сессна", маленькие самолеты. Но таких случаев в России было уже много, до десяти, я думаю, только мне известно более пяти.

– Объясните, пожалуйста, в чем разница: почему небо над Украиной закрыто, а над Россией – нет?

– Это очень правильный вопрос. Война началась 24 февраля 2022 года. С чего началась война? В 3 часа ночи Россия официально закрыла все небо над Украиной. То есть первой небо над другой страной закрыла именно Россия: Россия объявила все полеты над Украиной опасными. И вот с этого началась война, и через час они начали бомбить и полетели ракеты.

Первое объявление о закрытии неба и полетов над Украиной было именно с российской стороны. И только после этого украинские власти издали свой указ о закрытии гражданского неба над Украиной, который действует до сих пор, уже пятый год.

Но война идет в обе стороны, это игра, в которую можно играть вдвоем. И я не понимаю, что может мешать Украине также "закрыть небо" над Россией или сделать все для того, чтобы закрыть его – ну, кроме того, что Украина меньше, а Россия значительно больше, и Украина в этой ситуации слабее.



СМОТРИТЕ ТАКЖЕ:

Интервью украинского пилота истребителя: "F-16 отрабатывает минимум 6-7 целей, а если МиГ-29 отрабатывает 2-3 — это очень хороший результат"

– Зеленский и Сибига сказали, что уведомили ИКАО об опасности полетов над Россией. А ИКАО какую роль играет? Они в силах закрыть небо над Россией после информации Украины?

– ИКАО может признать территорию над Россией территорией военных действий. А территория военных действий — это совсем другие риски для страховщиков, и это может очень существенно осложнить (полеты).

Допустим, когда была война в Израиле, страна была объявлена территорией военных действий, и туда перестали летать абсолютно все иностранные авиакомпании — потому что перестала действовать их страховка. И тогда правительство Израиля объявило, что покрывает страховые расходы своим авиакомпаниям над территорией Израиля, если с их самолетами что-нибудь случится.

Если ИКАО признает Россию территорией военных действий, у авиакомпаний, которые летают в Россию, тоже перестанет действовать обычная страховка. И иностранные самолеты однозначно в Россию не полетят, но я думаю, у российских самолетов тоже будут проблемы. Но они тогда как минимум пойдут в правительство и будут просить предоставить им какую-то страховку дополнительно.

– Если ИКАО закрывало таким образом небо в Израиле, закрывало фактически полеты в Израиль, почему оно не делает то же самое с Россией?

– Я думаю, это политический вопрос, вопрос влияния той же России в ИКАО и, возможно, влияния российских союзников.

– Как дальше может развиваться ситуация после заявлений из Украины?

– Тут больше, я думаю, военный вопрос, чем транспортный. Но, насколько я вижу, если Украина сосредотачивает свои действия на чем-то, она добивается значительного успеха. Собственники и операторы, клиенты Wildberries не дадут соврать. А аэропорты — очень слабозащищенные объекты, на самом деле.

Во-вторых, в России где-то 70% всех пассажирских операций сосредоточены на Московском авиаузле, возможно, даже больше. И если парализовать Московский

авиаузел на неделю, то это почувствует абсолютно вся страна. Постоянная активность беспилотников в этом районе будет приводить к тому, что будет объявляться неполетная зона, и работа аэропортов, да и всей авиации в этом регионе, будет парализована.

– Почему сейчас иностранные, те же турецкие перевозчики не прекращают летать в Россию, несмотря на очевидный риск?

– Думаю, идет просчет риска прибыли. Для турецких перевозчиков Россия, я думаю, – одно из самых прибыльных направлений, потому что очень маленькая конкуренция. Turkish Airlines, я думаю, зарабатывают сверхприбыль на российском, в частности, на московском направлении, так как на сегодняшний момент это основные авиационные ворота во внешний мир для России. Тем более после того, как на Ближнем Востоке началась война и были закрыты полеты через Дубай, через Катар, через альтернативные хабы. Турки сейчас "стригут бабло" и, наверное, считают риски минимальными.

Но если, не дай бог, будут сбиты самолеты, разбомблен аэропорт, думаю, что абсолютно все пересмотрят возможные риски. Но пока они просто просчитывают свою прибыль.

– А можно ли себе представить, что даже если каким-то образом полеты над Россией ограничат для иностранных авиакомпаний, страховщики внутри России, "Аэрофлот" и другие российские авиакомпании эти ограничения будут игнорировать?

– Думаю, что да.



Читай нас в Телеграме

ПОДПИСАТЬСЯ

МАТЕРИАЛ ИЗ РАЗДЕЛОВ:

В деталях

Видео и статьи

Россия

Актуальное