



Ежедневный мониторинг СМИ

07 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.05.06; ПУТИН ЗАСЛУШАЛ ДОКЛАДЫ О ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В КАТАСТРОФЕ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100.....	7
ТАСС; 2019.05.06; В СОВФЕДЕ ОБСУДЯТ ЧП В ШЕРЕМЕТЬЕВО НА ПАРЛАМЕНТСКИХ СЛУШАНИЯХ С УЧАСТИЕМ ГЛАВЫ МИНТРАНСА	7
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ГЛАВА МИНТРАНСА ВОЗГЛАВИЛ КОМИССИЮ ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ И СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ В КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	7
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; АЭРОПОРТ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ SUPERJET «АЭРОФЛОТА», СООБЩИЛИ «ИНТЕРФАКСУ» В ПРЕСС-СЛУЖБЕ АЭРОПОРТА	8
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ПАРАМЕТРИЧЕСКИЙ САМОПИСЕЦ СГОРЕВШЕГО SSJ-100 СИЛЬНО ПОВРЕЖДЕН, РЕЧЕВОЙ – В УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОМ СОСТОЯНИИ – МАК	8
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06 ПОЖАРНЫЕ ПРИБЫЛИ К ГОРЯЩЕМУ «СУПЕРДЖЕТУ» ЧЕРЕЗ МИНУТУ ПОСЛЕ ПОСАДКИ – МИНТРАНС	9
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ГЛАВА МИНТРАНСА ПОКА НЕ ВИДИТ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ ПРИОСТАНОВКИ ПОЛЕТОВ SSJ-100	9
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ВЫПЛАТЫ ПОСТРАДАВШИМ И СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ В КАТАСТРОФЕ SSJ 100 ОСУЩЕСТВЯТ АЭРОФЛОТ, СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ И РЕГИОНЫ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ДАННЫЕ «ЧЕРНОГО ЯЩИКА» РАЗБИВШЕГОСЯ «СУПЕРДЖЕТА» УЖЕ РАСШИФРОВЫВАЮТСЯ – МИНТРАНС	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА, ИРИНА НЕВИННАЯ, НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.05.06; ЧЕРНЫЕ ЯЩИКИ РЕЙСА SU1492; СЛЕДСТВИЕ РАССМАТРИВАЕТ РАЗНЫЕ ВЕРСИИ, СРЕДИ НИХ – УДАР МОЛНИИ, ОШИБКИ ПИЛОТОВ И ДИСПЕТЧЕРОВ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; ВАЛЕРИЯ МИШИНА, АЛЕКСАНДР ЧЕРНЫХ; 2019.05.07; ТЕНЬ ТРАУРА; ВЫЖИВШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРЕДЛАГАЮТ МАТЕРИАЛЬНУЮ, МЕДИЦИНСКУЮ И ПСИХОЛОГИЧЕСКУЮ ПОМОЩЬ.....	13
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ МАШКИН, НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ, АЛЕКСЕЙ СОКОВНИН, ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ, ИВАН САФРОНОВ; 2019.05.07; РАЗБОР ПОСАДКИ; СЛЕДСТВИЕ РАССМАТРИВАЕТ ВСЕ ВЕРСИИ ТРАГЕДИИ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	15
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ РАММ, РОМАН КРЕЦУЛ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.05.07; ЧЕРНАЯ ПОЛОСА: ПОЯВИЛАСЬ НОВАЯ ВЕРСИЯ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО; ОДНОЙ ИЗ ПРИЧИН РОКОВОГО УДАРА «СУПЕРДЖЕТА» О ЗЕМЛЮ МОГ СТАТЬ СБОЙ В РАБОТЕ ВОЗДУШНЫХ ТОРМОЗОВ	17
ИЗВЕСТИЯ; АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА, МАРИЯ НЕДЮК, ПАВЕЛ ПАНОВ, АЛЕКСАНДР ГРИГОРЬЕВ; 2019.05.07; ЭКСТРЕННЫЙ ВЫХОД: МИНТРАНСУ ПРЕДЛОЖИЛИ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ЭВАКУАЦИИ; НОВШЕСТВО СМОЖЕТ СЭКОНОМИТЬ ВРЕМЯ И СПАСТИ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ В КРИТИЧЕСКИХ СИТУАЦИЯХ	20

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.05.07; ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ИЛИ НЕИСПРАВНОСТЬ ТЕХНИКИ. ЧТО МОГЛО СТАТЬ ПРИЧИНОЙ КАТАСТРОФЫ SSJ100; НЕИСПРАВНОСТЬ СУДНА И НЕКОМПЕТЕНТНОСТЬ ПИЛОТОВ РАССМАТРИВАЮТСЯ СЛЕДОВАТЕЛЯМИ СРЕДИ ВОЗМОЖНЫХ ПРИЧИН.....	23
1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 07.05.2019 03:01; СОБОЛЕЗНОВАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА	25
РЕН ТВ # НОВОСТИ, 06.05.2019 23:08; ТРАГЕДИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО (ЧАСТЬ 3)	25
ТВ ЦЕНТР # СОБЫТИЯ, 06.05.2019 22:07; ПОЧТИТЬ ПАМЯТЬ ЖЕРТВ АВИАКАТАСТРОФЫ МИНУТОЙ МОЛЧАНИЯ ПРЕДЛОЖИЛ МЭР МОСКВЫ	26
ЭХО МОСКВЫ, 06.05.2019 22:01; БОЛЕЕ 90 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК ПОДПИСАЛИ ПЕТИЦИЮ ЗА ЗАПРЕТ ПОЛЕТОВ ЛАЙНЕРОВ SUKHOI SUPERJET 100 В РОССИИ.....	27
1 КАНАЛ # ВРЕМЯ, 06.05.2019 21:18; ГЛУБОКИЕ СОБОЛЕЗНОВАНИЯ ВСЕМ, КТО ПОТЕРЯЛ РОДНЫХ И БЛИЗКИХ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ, ВЫРАЗИЛ ВЛАДИМИР ПУТИН	27
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 06.05.2019 20:09; ВЛАСТИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЪЯВИЛИ В РЕГИОНЕ ТРЕХДНЕВНЫЙ ТРАУР	28
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 06.05.2019 20:01; ПЕРВЫЕ ВЫВОДЫ СЛЕДСТВИЯ.....	29
ЭХО МОСКВЫ, 06.05.2019 20:01; ПРЕМЬЕР ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ДОРАБОТАТЬ ЗАКОН ОБ АВИАБЕЗОПАСНОСТИ	31
РЕН ТВ # НОВОСТИ, 06.05.2019 19:36; СЛОВА СОБОЛЕЗНОВАНИЯ СЕГОДНЯ ПРИХОДЯТ СО ВСЕГО МИРА	31
ТЕЛЕКАНАЛ МОСКВА 24, 06.05.2019 19:02; ЖЕСТКАЯ ПОСАДКА	32
НТВ # СЕГОДНЯ, 06.05.2019 19:01; ТРАГЕДИЯ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»	34
ТЕЛЕКАНАЛ 360, 06.05.2019 18:45; АВИАПАССАЖИРОВ МОГУТ НАУЧИТЬ ОБРАЩАТЬСЯ С РУЧНОЙ КЛАДЬЮ ПРИ ЧП	38
1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 06.05.2019 18:01; ГЛАВНАЯ ТЕМА СЕГОДНЯ, 6 МАЯ, ТРАГЕДИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО 41 ЧЕЛОВЕК ПОГИБ, ЕЩЕ ДЕВЯТЬ ПОСТРАДАЛИ.....	39
ЭХО МОСКВЫ, 06.05.2019 18:00; МОСКВИЧИ НЕСУТ ЦВЕТЫ К ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВУ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ В СВЯЗИ С КРУШЕНИЕМ САМОЛЕТА В ШЕРЕМЕТЬЕВО	41
ВЕСТИ ФМ, 06.05.2019 17:09; «МЫ ВЗЛЕТЕЛИ. БЫЛ СИЛЬНЫЙ ГРАД. В ЭТОТ МОМЕНТ ПРОИЗОШЕЛ ХЛОПОК. ВСПЫШКА ТАКАЯ, КАК ЭЛЕКТРИЧЕСТВО»	41
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 06.05.2019 17:03; ХРОНОЛОГИЯ ТРАГЕДИИ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»	42
РОССИЯ 24, 06.05.2019 16:01; ПОСЛЕДСТВИЯ ЭКСТРЕННОЙ ПОСАДКИ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО	43
ЭХО МОСКВЫ, 06.05.2019 15:00; МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ НАЧАЛ РАСШИФРОВЫВАТЬ ДАННЫЕ ЧЕРНОГО ЯЩИКА САМОЛЕТА СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ-100.....	47
ВЕСТИ ФМ, 06.05.2019 13:45; «SUPERJET РАЗРАБАТЫВАЛСЯ В НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ГРАЖДАНСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ».....	47
НТВ # ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ, 06.05.2019 13:21; ПРИЧИНЫ КАТАСТРОФЫ	47
РЕН ТВ # НОВОСТИ, 06.05.2019 12:53; БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ ВЕЗУТ В МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ	50
ТЕЛЕКАНАЛ 360, 06.05.2019 12:35; МАК НАЧАЛ РАСШИФРОВЫВАТЬ ЧЕРНЫЕ ЯЩИКИ С SSJ100	50

1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 06.05.2019 12:05; РАССЛЕДОВАНИЕ ТРАГЕДИИ.....	51
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 06.05.2019 12:00; ТРАГЕДИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	52
ТВ ЦЕНТР # СОБЫТИЯ, 06.05.2019 11:34; В СЛЕДСТВЕННОМ КОМИТЕТЕ СООБЩИЛИ, ЧТО ИЗЪЯТЫ РЕЧЕВОЙ И БОРТОВОЙ САМОПИСЦЫ.....	54
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА, 06.05.2019 11:25; ТРАГЕДИЯ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»	55
РБК; 2019.05.07; РОСАВИАЦИЯ ВЫРАЗИЛА СОБОЛЕЗНОВАНИЯ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	56
РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; ПУТИН ПОЛУЧАЕТ ДОКЛАДЫ О КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	56
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ.....	57
РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; В СОВФЕДЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ТРАГЕДИЮ В ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	58
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.05.06; В ГД ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ОГРАНИЧЕНИЯ ДОСТУПА ПАССАЖИРАМ БИЗНЕС И ЭКОНОМ-КЛАССА К РУЧНОЙ КЛАДИ НА АВИАРЕЙСАХ	58
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.05.06; В ГОСДУМЕ ЗАЯВИЛИ О СОЗДАНИИ ГОСКОМИССИИ ДЛЯ ВЫЯСНЕНИЯ ПРИЧИН ВОЗГОРАНИЯ САМОЛЕТА В ШЕРЕМЕТЬЕВО	59
РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ SSJ-100 – ПРЕРОГАТИВА СПЕЦИАЛИСТОВ, ПОКА ТАКИХ РЕШЕНИЙ НЕ ПРИНИМАЛОСЬ, НУЖНО ДОЖДАТЬСЯ ЗАКЛЮЧЕНИЯ О ПРИЧИНАХ ЧП В ШЕРЕМЕТЬЕВО, ЗАЯВИЛ ПРЕСС-СЕКРЕТАРЬ ПРЕЗИДЕНТА РФ ДМИТРИЙ ПЕСКОВ.....	59
РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; ЭКИПАЖ СГОРЕВШЕГО В ШЕРЕМЕТЬЕВО SSJ-100 РАССКАЗАЛ ПОДРОБНОСТИ КАТАСТРОФЫ	59
РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; СЛУЦКИЙ ПОБЛАГОДАРИЛ ИНОСТРАННЫХ ПАРТНЕРОВ ЗА ПОДДЕРЖКУ ПОСЛЕ ЧП С SSJ-100.....	60
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; В КОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ» ОТКАЗАЛАСЬ КОММЕНТИРОВАТЬ МАССОВУЮ СДАЧУ БИЛЕТОВ ПОСЛЕ АВИАКАТАСТРОФЫ С СУПЕРДЖЕТОМ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»	60
ТАСС; 2019.05.06; ПРАВЛЕНИЕ «АЭРОФЛОТА» ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ О ВЫПЛАТЕ КОМПЕНСАЦИИ ВСЕМ ПАССАЖИРАМ И СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ В КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	60
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; В КОМИТЕТЕ ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ ЖДУТ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ОТ МИНТРАНСА ПО ИЗМЕНЕНИЯМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ	61
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ОТКАЗ ОТ ПРОИЗВОДСТВА SSJ ПОСТАВИТ ПОД УДАР ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМА РФ – ДЕПУТАТ ГУТЕНЕВ	61
ТАСС; 2019.05.06; ГОЛИКОВА ВЗЯЛА ПОД КОНТРОЛЬ ОКАЗАНИЕ МЕДПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ..	62
ТАСС; 2019.05.06; В МОСКВЕ ОРГАНИЗОВАЛИ ГОРЯЧУЮ ЛИНИЮ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ РОДСТВЕННИКОВ ПОГИБШИХ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	62
ТАСС; 2019.05.06; КОМПАНИЯ POWER JET, ПРОИЗВОДЯЩАЯ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ РОССИЙСКИХ SUKHOI SUPERJET , ГОТОВА ОТПРАВИТЬ В РФ ФРАНЦУЗСКИХ ЭКСПЕРТОВ ДЛЯ УЧАСТИЯ В РАССЛЕДОВАНИИ КАТАСТРОФЫ	62
ТАСС; 2019.05.06; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА В ПОНЕДЕЛЬНИК ПРОВЕРКУ В АЭРОПОРТУ САРАТОВА, ОТКУДА ВЫЛЕТЕЛ SUKHOI SUPERJET	

100, ПОЗДНЕЕ АВАРИЙНО ПРИЗЕМЛИВШИЙСЯ И ЗАГОРЕВШИЙСЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ.....	62
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ГЛАВА СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА АЛЕКСАНДР БАСТРЫКИН ПРОВЕЛ ОПЕРАТИВНОЕ СОВЕЩАНИЕ В АЭРОПОРТУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» СО СЛЕДОВАТЕЛЯМИ, КОТОРЫМ ПОРУЧЕНО РАССЛЕДОВАНИЕ УГОЛОВНОГО ДЕЛА ОБ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ SUPERJET 100.....	62
РБК; ДМИТРИЙ СЕРКОВ; 2019.05.06; ЧЕТЫРЕ ВОПРОСА О КАТАСТРОФЕ SUKHOI SUPERJET 100 В ШЕРЕМЕТЬЕВО; РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ НАЧАЛИ ОФИЦИАЛЬНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ ПРИЧИН АВИАКАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО, В РЕЗУЛЬТАТЕ КОТОРОЙ ПОГИБЛИ ДЕСЯТКИ ЛЮДЕЙ. РБК РАЗБИРАЛСЯ, КАКИЕ ФАКТОРЫ МОГЛИ СТАТЬ ПРИЧИНОЙ ТРАГЕДИИ.....	63
РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КАК ПОВЫСИТЬ ШАНСЫ ВЫЖИТЬ В АВИАПРОИСШЕСТВИИ.....	65
ТАСС; 2019.05.06; РЖД И «АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА.....	66
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ РАММ, БОГДАН СТЕПОВОЙ, РОМАН КРЕЦУЛ; 2019.06.07; ЩИТ И ПУТЬ: РУССКУЮ АРКТИКУ ПРИКРОЕТ РАДИОЭЛЕКТРОННЫЙ КУПОЛ; КОМПЛЕКСЫ «МУРМАНСК-БН» СТАНУТ НЕЛЕТАЛЬНЫМ ОРУЖИЕМ ДЛЯ НАРУШИТЕЛЕЙ ГОСГРАНИЦЫ.....	67
ПРАЙМ; 2019.05.06; ВЭБ ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ ПРОЕКТОМ ЧАСТНОЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ ЕЗК – ТРАССОЙ «МЕРИДИАН».....	68
ВЕСТИ КУРСК; 2019.05.06; СТРОИТЕЛЬСТВО ЮЖНОГО ПОДХОДА К КУРСКУ ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ НА ПОЛТОРА МЕСЯЦА. СЕГОДНЯ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ ОЦЕНИЛ ВРИО ГУБЕРНАТОРА РОМАН СТАРОВОЙТ.....	68
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ВЛАДИМИР КОЛОКОЛЬЦЕВ: НАШИ ГРАЖДАНЕ ВСЕ БОЛЬШЕ ЧУВСТВУЮТ СЕБЯ ЗАЩИЩЕННЫМИ ОТ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....	69
ТАСС; 2019.05.06; БОЛЕЕ 480 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ АРХАНГЕЛЬСКА В 2019 ГОДУ.....	73
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; ДАРЬЯ ШУЧАЛИНА; ОКСАНА ПАВЛОВА; ЮЛИЯ СЫРОВА; 2019.05.07; ПОГОДУ ЗАКАТАЛИ В АСФАЛЬТ; РАЗРАБОТАНЫ ПРАВИЛА РЕМОНТА ДОРОГ В ДОЖДЬ, СНЕГ И МОРОЗ.....	73
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.05.07; НАЦПРОЕКТАМ НЕ ХВАТАЕТ ПЕСКА И ЩЕБНЯ; МИНЭКОНОМИКИ ОЦЕНИЛО ПОТРЕБНОСТЬ ЭКОНОМИКИ В СТРОЙМАТЕРИАЛАХ.....	74
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; BOEING ЗНАЛ О ПРОБЛЕМАХ С ДАТЧИКАМИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ НА 737 MAX ЗА ГОД ДО АВИАКАТАСТРОФЫ В ИНДОНЕЗИИ.....	76
ТАСС; 2019.05.06; WSJ: BOEING БОЛЕЕ ГОДА СКРЫВАЛА ПРОБЛЕМУ С ОПОВЕЩЕНИЕМ О НЕПОЛАДКАХ ДАТЧИКОВ В 737 MAX.....	76
ТАСС; 2019.05.06; АЗЕРБАЙДЖАН РАССЧИТЫВАЕТ НА РОСТ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ ИЗ РОССИИ.....	77
ТАСС; 2019.05.06; РЖД МОГУТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ТЕНДЕРЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СЛОВЕНИИ.....	77
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.05.06; РЖД СООБЩИЛА О ВОЗМОЖНОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА В ТУРЦИИ ШИРОКОЙ КОЛЕИ.....	78
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН КАРТАШОВ; 2019.05.06; АМСТЕРДАМ ЗАПРЕТИТ АВТОМОБИЛИ НА БЕНЗИНЕ И ДИЗЕЛЬНОМ ТОПЛИВЕ.....	78
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ КОГАЛОВ; 2019.05.06; ПДД ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ПОЯВЯТСЯ ВО ФРАНЦИИ.....	78

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МЕДВЕДЕВ ЮРИЙ; 2019.05.06; ЭКСПЕРТЫ: ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ БУДЕТ ДЕШЕВЛЕ ОБЫЧНОГО АВТО	79
ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.06; ЭКСПЕРТЫ СПРОГНОЗИРОВАЛИ ПАДЕНИЕ ЦЕН НА ЭЛЕКТРОКАРЫ	80
ТАСС; 2019.05.06; ДОСЬЕ: ГЛОБАЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ООН	80
ТАСС; 2019.05.07; РАБОТА БЕЗ РАСКАЧКИ. ПЕРВЫЙ ГОД НОВОГО СРОКА ПУТИНА ПРОШЕЛ ПОД ЗНАКОМ НАЦПРОЕКТОВ И РЕФОРМ.....	81
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ЗУБКО; 2019.05.06; ПОБОЛЕЮТ БЕЗ ВИЗ; ИНОСТРАННЫМ ГОСТЯМ ЕВРО-2020 ДЛЯ ВЪЕЗДА В РФ БУДЕТ ДОСТАТОЧНО БИЛЕТА НА ИГРУ И ПАСПОРТА БОЛЕЛЬЩИКА	84
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.07; НАПОЛОВИНУ ВИНОВАТЫЕ; КТО УСТАНОВИТ СТЕПЕНЬ ВИНЫ В ДОРОЖНОМ ПРОИСШЕСТВИИ.....	85
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБСУДИТ РАЗВИТИЕ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА	85
ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.06; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОГРАНИЧИТЬ РЕМОНТ ДОРОГ В ПРАЗДНИКИ	86
ТАСС; 2019.05.06; В ЕВПАТОРИИ В 2022 ГОДУ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЕДИНСТВЕННУЮ В КРЫМУ ТРАМВАЙНУЮ ЛИНИЮ	86
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ПУТИН К ЛЕТУ ЖДЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО РАЗВИТИЮ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА.....	87
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ВАСИЛИСА ЧЕРНЯВСКАЯ; 2019.05.06; МАРАТ ХУСНУЛЛИН: КЛЮЧ УДОБНОГО ГОРОДА – ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ.....	87
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.07; РЕГИОНЫ СЕЛИ В ЭЛЕКТРИЧКУ; ПРАВКОМИССИЯ НАСТАИВАЕТ НА ПОЛНОЙ ОПЛАТЕ ДОЛГОВ ПЕРЕД ППК.....	91
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.07; РЕЛЬСАМ ПРИШЛОСЬ НЕЛЕГКО; ПОЛНОЦЕННАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУПЕРТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ВАГОНОВ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ	92
ТАСС; 2019.05.06; ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 2019 ГОДУ СОСТАВЯТ 40 МЛРД РУБЛЕЙ.....	93
ТАСС; 2019.05.06; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В АПРЕЛЕ СНИЗИЛАСЬ НА 1,9%.....	94
ТАСС; 2019.05.06; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА СЕТИ РЖД В АПРЕЛЕ ВЫРОСЛИ НА 3,8% ДО 96,5 МЛН ЧЕЛОВЕК	94
ТАСС; 2019.05.06; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «САПСАН» ВЫРОСЛИ ЗА ЯНВАРЬ – АПРЕЛЬ 2019 ГОДА НА 7,8%.....	95
РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; ИНОСТРАННЫЕ ТУРИСТЫ АКТИВНО ПОКУПАЮТ КРУИЗЫ ПО РЕКАМ РОССИИ	95
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2019.05.07; БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ, КАК В АФРИКЕ; В 2018 Г. СТРАНЫ СНГ ЗАНЯЛИ ПЕРВОЕ МЕСТО В МИРЕ ПО СООТНОШЕНИЮ КОЛИЧЕСТВА ТЯЖЕЛЫХ ЛЕТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НА МИЛЛИОН ПОЛЕТОВ	95
РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; «АЗИМУТ» НЕ ПЛАНИРУЕТ ПРИОСТАНАВЛИВАТЬ ПОЛЕТЫ НА SSJ ПОСЛЕ ЧП В ШЕРЕМЕТЬЕВО	97
ТАСС; 2019.05.06; АК «ЯМАЛ» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ПОКУПКИ 10 САМОЛЕТОВ SSJ-100 ИЗ-ЗА РАСХОДОВ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ	97
ТАСС; 2019.05.06; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК ДО 9,6 МЛН ЧЕЛОВЕК В 2019 ГОДУ	97
ТАСС; 2019.05.06; ПРОИЗВОДСТВО VRT500 НА УЛАН-УДЭНСКОМ АВИАЗАВОДЕ НАЧНЕТСЯ В 2022 ГОДУ	98

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ПТИЧКИН; 2019.05.06; ОСОБЫЕ СЕКРЕТЫ НА ДВОИХ; РОССИЯ ГОТОВА К СОВМЕСТНЫМ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ РАЗРАБОТКАМ НОВЕЙШИХ СИСТЕМ ВООРУЖЕНИЯ.....	98
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ПРИОСТАНОВИТ РЕЙСЫ НА БАЛИ И ШРИ-ЛАНКУ ДО ИЮЛЯ.....	99
ТАСС; 2019.05.06; «АЭРОФЛОТ» ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ С САМОЛЕТОМ РЕЙСА СИМФЕРОПОЛЬ – МОСКВА.....	100
ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; БОИНГ-737, ПРИЛЕТЕВШИЙ В НОРИЛЬСК (КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ) ИЗ КРАСНОЯРСКА, ВЫКАТИЛСЯ ЗА ПРЕДЕЛЫ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ, СООБЩАЕТСЯ НА ОФИЦИАЛЬНОМ ПОРТАЛЕ ОПЕРАТИВНОЙ ОБСТАНОВКИ И ПРОГНОЗА ЧС КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ.....	100
ТАСС; 2019.05.06; ДОРОГА НА ОНЕГУ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКРЫТА ИЗ-ЗА ПОДТОПЛЕНИЙ.....	100

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.05.06; ПУТИН ЗАСЛУШАЛ ДОКЛАДЫ О ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В КАТАСТРОФЕ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100

Президент РФ **Владимир Путин** заслушал доклады о помощи пострадавшим в катастрофе самолета Sukhoi Superjet 100, а также о ходе расследования этого инцидента. Об этом сообщил пресс-секретарь главы государства **Дмитрий Песков**.

«**Путин** заслушал доклады председателя Следственного комитета **Александра Бастрыкина** о ходе расследования причин и обстоятельств катастрофы, министра транспорта **Евгения Дитриха** о работе возглавляемой им правительственной комиссии по помощи семьям жертв и пострадавшим и по ликвидации последствий инцидента, а также министра здравоохранения **Вероники Скворцовой** о том, как оказывается медицинская помощь травмированным», – сказал **Песков**.

<https://tass.ru/proisshestiya/6405459>

ТАСС; 2019.05.06; В СОВФЕДЕ ОБСУДЯТ ЧП В ШЕРЕМЕТЬЕВО НА ПАРЛАМЕНТСКИХ СЛУШАНИЯХ С УЧАСТИЕМ ГЛАВЫ МИНТРАНСА

Комитет Совета Федерации по экономической политике во второй половине мая организует парламентские слушания с участием министра транспорта РФ **Евгением Дитрихом** по вопросу организации авиaperевозок в России, где в том числе будет обсуждаться тема ЧП в Шереметьево. Об этом ТАСС сообщил в понедельник первый замглавы комитета **Вячеслав Тимченко**.

«Еще при формировании работы комитета на первое полугодие 2019 года мы запланировали парламентские слушания по вопросам, связанным с авиaperевозками (состояние парка, оказание финансовой поддержки, безопасность полетов), этот вопрос (ЧП в Шереметьево – прим. ТАСС) на них также будет обсуждаться. На это мероприятие будет приглашен и министр транспорта, и министр по развитию Дальнего Востока и Арктики», – пояснил **Тимченко**.

Он добавил, что в зависимости от выводов комиссии, которая занимается расследованием трагедии в Шереметьево, могут быть приглашены на слушания и главы других министерств, например, министр промышленности и торговли РФ.

<https://tass.ru/proisshestiya/6404007>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ГЛАВА МИНТРАНСА ВОЗГЛАВИЛ КОМИССИЮ ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ И СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ В КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Премьер РФ **Дмитрий Медведев** своим распоряжением утвердил состав комиссии по оказанию помощи пострадавшим и семьям погибших в катастрофе SSJ 100 в «Шереметьево», ее возглавил министр транспорта **Евгений Дитрих**, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе правительства.

Как отмечается в документе, комиссия образована «в целях оказания помощи пострадавшим и семьям погибших в катастрофе самолета Superjet RRJ-95B (бортовой номер RA-89098) ПАО «Аэрофлот», произошедшей 5 мая 2019 года в Московской области, а также содействия в ликвидации последствий указанной катастрофы».

В состав комиссии вошли, в частности, гендиректор АО «Международный аэропорт «Шереметьево» **М.Василенко**, руководитель Федеральной службы по труду и занятости **М.Иванков**, глава Федерального агентства воздушного транспорта **А.Нерадько** (в качестве замглавы комиссии), гендиректор «Аэрофлота» **В.Савельев**, врио губернатора

Мурманской области А.Чибис, генеральный директор Межгосударственного авиационного комитета А.Сороченко, заместители министров промышленности и торговли, финансов, здравоохранения, труда и социальной защиты, «Ространснадзора», Минтранса, замглавы МЧС – главный госинспектор РФ по пожарному надзору И.Кобзев. На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestiya/6404367>

<https://tass.ru/proisshestiya/6404355>

<https://rns.online/transport/Ditrih-s-mesta-katastrofi-v-SHeremetievo-izvlecheni-tela-41-pogibshego-2019-05-06/>

<https://ria.ru/20190506/1553290915.html>

<https://ria.ru/20190506/1553290891.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; АЭРОПОРТ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ SUPERJET «АЭРОФЛОТА», СООБЩИЛИ «ИНТЕРФАКСУ» В ПРЕСС-СЛУЖБЕ АЭРОПОРТА

«Работы на взлетно-посадочной полосе, на которую приземлился аварийный самолет, завершены. В аэропорту на вылет и прилет действуют обе полосы», – сказал представитель аэропорта.

Как сообщили в пресс-службе, оперативные службы «Шереметьево» после завершения работы следственной бригады СКР и представителей Межгосударственного авиационного комитета (МАК) на аэродроме «эвакуировали аварийное воздушное судно SSJ-100 и переместили его на удаленную стоянку, ликвидировав последствия авиационного происшествия».

«Аэропорт «Шереметьево» перешел в штатный режим работы с двумя взлетно-посадочными полосами», – сказали в пресс-службе.

Планируется, что в течение предстоящих суток аэропорт войдет в график выполнения рейсов согласно центральному расписанию.

Сообщается, что авиакомпания посредством СМС-сообщений и телефонных звонков минимум за 5 часов информируют пассажиров отмененных либо отложенных рейсов о соответствующих изменениях в статусе. Информацию о статусе рейсов можно уточнить в колл-центрах и на сайтах авиакомпаний и аэропорта Шереметьево.

Ранее аэропорт «Шереметьево» предупредил об изменениях расписания рейсов в понедельник из-за закрытия одной из двух взлетно-посадочных полос.

Сообщалось, что аэропорт работал с ограничениями и использовал одну взлетно-посадочную полосу. Ограничения были введены в связи со следственными действиями на аэродроме бригады Следственного комитета РФ

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ПАРАМЕТРИЧЕСКИЙ САМОПИСЕЦ СГОРЕВШЕГО SSJ-100 СИЛЬНО ПОВРЕЖДЕН, РЕЧЕВОЙ – В УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОМ СОСТОЯНИИ – МАК

Параметрический «чёрный ящик» совершившего жёсткую посадку в «Шереметьево» Superjet, получил серьёзные повреждения, а звуковой «чёрный ящик» в удовлетворительном состоянии, сообщает Межгосударственный авиационный комитет (МАК).

«Параметрический регистратор подвергся интенсивному температурному воздействию и получил серьёзные повреждения. Звуковой регистратор находится в удовлетворительном состоянии», – говорится в сообщении на сайте МАК.

В ведомстве сообщили, что специалисты Научно-технического центра МАК провели работу по осмотру, демонтажу и подготовке носителей информации к копированию данных.

«Вся полетная информация скопирована, подготовлена для расшифровки и анализа», – говорится в сообщении МАК.

По данным ведомства, комиссия по расследованию МАК, в установленный Приложением 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 30-дневный срок, подготовит и представит предварительный отчет о результатах работы Комиссии с оперативными рекомендациями по безопасности полетов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06 ПОЖАРНЫЕ ПРИБЫЛИ К ГОРЯЩЕМУ «СУПЕРДЖЕТУ» ЧЕРЕЗ МИНУТУ ПОСЛЕ ПОСАДКИ – МИНТРАНС

Глава Минтранса Евгений Дитрих заявил, что службы реагирования аэропорта «Шереметьево» сработали оперативно в связи с катастрофой самолета Superjet-100.

«В 18:30 (мск в воскресенье) самолет совершил посадку. В 18:31 был объявлен «код красный», через одну минуту первая «пожарка» была рядом с воздушным судном. В течение последующих четырех минут прибыло еще шесть пожарных машин. Тушение самолета продолжалось 18 минут», – сказал Е.Дитрих, который возглавляет государственную комиссию по расследованию авиапроисшествия с самолетом «Суперджет-100», в понедельник журналистам.

Вечером 5 мая выполнявший рейс SU1492 из Москвы в Мурманск Superjet-100 компании «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) вернулся в аэропорт «Шереметьево», совершил аварийную посадку в 18.32 мск и загорелся. На борту находились 78 человек, включая пятерых членов экипажа.

По предварительным данным, 41 человек погиб при пожаре на борту самолёта, сообщила представитель Московского межрегионального управления следственного комитета на транспорте Елена Марковская. У пострадавших основные травмы – ожоги дыхательных путей, отравление дымом, ушибы и ожоги тела, заявила глава Минздрава Вероника Скворцова.

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestiya/6404516>

<https://rns.online/transport/Mintrans-rasskazal-o-rabote-pozharnih-pri-avarii-SSJ-100-v-Sheremetve-2019-05-06/>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ГЛАВА МИНТРАНСА ПОКА НЕ ВИДИТ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ ПРИОСТАНОВКИ ПОЛЕТОВ SSJ-100

Оснований для приостановки эксплуатации самолетов Superjet-100 нет, заявил министр транспорта Евгений Дитрих.

«Нет оснований», – сказал Е.Дитрих журналистам, отвечая на вопрос «Интерфакса».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6404363>

<https://rns.online/transport/Glava-Mintransa-zayavil-ob-otsutstvii-osnovanii-dlya-priostanovki-poletov-SSJ-100-2019-05-06/>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ВЫПЛАТЫ ПОСТРАДАВШИМ И СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ В КАТАСТРОФЕ SSJ 100 ОСУЩЕСТВЯТ АЭРОФЛОТ, СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ И РЕГИОНЫ

Глава Минтранса Евгений Дитрих доложил председателю правительства Дмитрию Медведеву о ходе работы правительственной комиссии по оказанию помощи пострадавшим, семьям погибших и ликвидации последствий крушения SSJ-100 в «Шереметьево», сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе правительства.

Ранее Д.Медведев подписал распоряжение, которым утвердил состав правкомиссии, назначив ее руководителем Е.Дитриха.

«В частности, **Е.Дитрих** проинформировал премьера о том, что выплаты пострадавшим и семьям погибших в результате авиакатастрофы будут осуществляться по линии авиакомпании «**Аэрофлот**» (МОЕХ: AFLT), страховых компаний и регионов РФ», – отметили в пресс-службе правительства.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6405033>

<https://tass.ru/obschestvo/6404436>

<https://tass.ru/ekonomika/6404381>

<https://rns.online/transport/V-Mintranse-rasskazali-o-viplatah-poterpevshim-pri-avarii-SSJ-100-v-SHeremeteve-2019-05-06/>

<https://ria.ru/20190506/1553292834.html>

<https://ria.ru/20190506/1553292532.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ДАННЫЕ «ЧЕРНОГО ЯЩИКА» РАЗБИВШЕГОСЯ «СУПЕРДЖЕТА» УЖЕ РАСШИФРОВЫВАЮТСЯ – МИНТРАНС

Специалисты начали расшифровку параметрических данных одного из «черных ящиков» разбившегося в «Шереметьево» самолета «Суперджет-100», а также работают с двумя другими самописцами, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Межгосударственный авиационный комитет сейчас расшифровывает параметрический самописец и работает с двумя другими», – сказал министр журналистам в понедельник в Москве.

На вопрос, есть ли подозреваемые по делу об авиакатастрофе в «Шереметьево», **Е.Дитрих** ответил: «Эти вопросы адресуйте Следственному комитету, но у меня стойкое ощущение, что они сейчас вам не ответят».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА, ИРИНА НЕВИННАЯ, НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.05.06; ЧЕРНЫЕ ЯЩИКИ РЕЙСА SU1492; СЛЕДСТВИЕ РАССМАТРИВАЕТ РАЗНЫЕ ВЕРСИИ, СРЕДИ НИХ – УДАР МОЛНИИ, ОШИБКИ ПИЛОТОВ И ДИСПЕТЧЕРОВ

Расшифровка «черных ящиков» с борта Sukhoi Superjet-100 может занять от двух недель до месяца, сообщили в Межгосударственном авиационном комитете. В понедельник они были обнаружены и с ними уже начали работать специалисты, которые оценили состояние самописцев «как приемлемое».

На борту самолета SSJ-100, авиакатастрофа с которым унесла жизни 41 человека, установлены твердотельные аварийные регистраторы: параметрический и речевой. Это электронные блоки регистрации, помещенные в корпуса из нержавеющей стали и титана (кстати, не черного, а оранжевого цвета). Информация записывается на цифровые носители. Герметичный корпус может выдержать 60 минут пожара до 1100 градусов по Цельсию. Речевой «самописец» записывает все переговоры экипажа за последние два часа полета. Параметрический может работать не менее 25 часов и фиксирует сотни самых разных данных о полете и работе систем самолета.

Когда они «заговорят» в руках опытных специалистов, будет понятнее, что стало причиной трагедии в аэропорту Шереметьево 5 мая.

Сегодня же следствием рассматриваются разные версии трагедии. Среди них недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и тех, кто проводил технический осмотр борта. Озвучены версия неисправности воздушного судна и версия о неблагоприятных метеоусловиях.

«Российской газете» стало известно из своих источников, что основной версией на этот момент следствие считает удар молнии в самолет, после чего у авиалайнера отказала автоматика. При посадке самолет дважды ударился о взлетную полосу. Попадание молнии следователям уже подтвердил один из членов экипажа. Тем не менее «однозначные

выводы о причинах и обстоятельствах авиапроисшествия будут сделаны после всестороннего изучения полученных следствием данных», – подчеркнули в Следственном комитете РФ.

Председатель Следственного комитета России Александр Бастрыкин провел оперативное совещание прямо в столичном аэропорту Шереметьево со следователями Главного управления по расследованию особо важных дел СК России. Группа, которая будет заниматься этим делом, имеет опыт расследования подобных происшествий.

Вот что рассказала корреспонденту «Российской газеты» официальный представитель СК Светлана Петренко: «Глава ведомства лично осмотрел место происшествия и дал ряд конкретных поручений по расследованию. Бастрыкин заслушал доклады руководителя Криминалистического центра и руководителя следственной группы. Председатель СКР поручил незамедлительно организовать проведение всех необходимых экспертных исследований и в кратчайшие сроки окончить осмотр места происшествия, зафиксировав все доказательства, связанные с трагедией». Уже отобраны образцы топлива из баков самолета и заправочной станции, аудиозаписи переговоров с диспетчерской службой, записи с камер видеонаблюдения. В ближайшее время будут назначены генетические и судебно-медицинские экспертизы.

По данным следствия, на момент возгорания на борту самолета находилось 78 человек, среди которых трое несовершеннолетних и 5 членов экипажа. Непосредственно после посадки эвакуировано 33 пассажира и 4 члена экипажа. Продолжаются поиски других пассажиров этого рейса. На момент подписания этого номера оперативные службы извлекли из фюзеляжа самолета тела всех погибших – 41 человека. Большинство из них доставлены в морг судебной экспертизы в Москве для опoznания и проведения экспертиз. В понедельник же утром в столицу из Мурманска для опoznания прилетели около 50 родственников погибших.

Следствие уже признало потерпевшими 22 человека. В понедельник весь день допрашивали очевидцев, сотрудников аэропорта. Для установления личностей погибших следствие планирует обратиться к родственникам пассажиров самолета.

В Шереметьево кроме сотрудников Следственного комитета работает государственная комиссия по расследованию чрезвычайной ситуации, которую возглавил **министр транспорта России Евгений Дитрих**. Разбираются и сотрудники прокуратуры.

Как заявил **Евгений Дитрих**, для приостановки эксплуатации российских самолетов Sukhoi Superjet 100 нет оснований. В Росавиации отметили, что до завершения работы правительственной комиссии преждевременно делать какие-либо серьезные выводы.

Внеплановые проверки компании «Аэрофлот», аэропорта Шереметьево и Госкорпорации по организации воздушного движения начал **Ространснадзор**. Представители ведомства должны выяснить, соблюдались ли нормы воздушного законодательства в области обеспечения безопасности полетов.

Во время проведения следственных действий одна из двух взлетно-посадочных полос аэропорта Шереметьево была закрыта, потому воздушная гавань 6 мая работала с ограничениями. В расписание рейсов были внесены изменения.

Министр здравоохранения Вероника Скворцова навестила пострадавших в авиакатастрофе, которые проходят лечение в НМИЦ хирургии имени Вишневого.

В эту клинику доставили четверых пострадавших. «Трое из них в состоянии средней степени тяжести, четвертая пациентка в тяжелом состоянии, она на искусственной вентиляции легких. Еще четверо пациентов, в том числе три члена экипажа самолета, госпитализированы в НИИ Склифосовского, из них один в тяжелом, трое – в состоянии средней тяжести. Еще один пассажир направлен в медцентр ФМБА – его состояние также не внушает опасений.

«Медики работали молниеносно, – отметила Вероника Скворцова. – На месте катастрофы работали 24 бригады «скорой помощи», кроме того, подключили два борта

санавиации – два вертолета, которые доставили больных из Химкинской больницы, куда их привезли бригады «скорой помощи», в столичные клиники. И сейчас вся необходимая медицинская помощь пациентам оказывается в полном объеме».

Самые серьезные травмы у всех пострадавших – это термальные поражения: ожоги кожи и дыхательных путей. Кроме того, люди получили травмы различных частей тела при экстренной эвакуации из горящего самолета. Наконец, те, кто оставался в самолете дольше других, отравились продуктами горения.

Министр подчеркнула, что вместе с хирургами с пациентами работают офтальмологи, неврологи, кроме того, для оказания психологической поддержки подключены специалисты НМИЦ психиатрии им. Сербского.

«Не исключено, что количество пострадавших, обратившихся за медицинской помощью, может увеличиться», – отметила министр. Она пояснила, что люди могли в состоянии шока отказаться от госпитализации, но позже им может понадобиться помощь врачей.

О состоянии самой тяжелой пациентки рассказал директор НМИЦ хирургии имени Вишневого Амиран Ревшвили.

«Я пообщался с ней, она в тяжелом состоянии, но в сознании, кроме термотравмы дыхательных путей, у нее также обожжено 15-20 процентов поверхности тела. Эта пациентка нуждается в интенсивной терапии», – пояснил Амиран Ревшвили.

Готовятся выплаты

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил министру транспорта **Евгению Дитриху** и первому вице-премьеру – министру финансов **Антону Силуанову** совместно с правительствами Мурманской и Московской областей к 8 мая оказать финансовую помощь пострадавшим и семьям погибших в катастрофе.

Веронике Скворцовой также поручено к тому же сроку и при участии региональных властей принять необходимые меры по оказанию помощи пострадавшим и семьям погибших.

Все пострадавшие в авиакатастрофе в аэропорту Шереметьево, а также родственники погибших получают выплаты из трех источников, пояснил **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Во-первых, финансовую помощь окажут региональные бюджеты. Правительство Подмосковья объявило о том, что выплатит компенсации семьям всех погибших и пострадавшим при аварии, независимо от того, в каком регионе жили или живут эти люди. Семьи погибших жителей области получают по 2 миллиона рублей, семьи из других регионов – по 1 миллиону. Всем пострадавшим выплатят компенсации в размере до 500 тысяч рублей. По словам **Дитриха**, в ближайшее время будет принято решение по выплатам в Мурманской области, есть решение Москвы.

Столичные власти сообщили, что родственники погибших при пожаре на борту самолета в Шереметьево жителей Москвы получают по 1 миллиону рублей, пострадавшие – по 500 тысяч рублей. Компенсация в размере 250 тысяч будет выплачена пассажирам SSJ-100, которым медицинская помощь была оказана в амбулаторных условиях и без дальнейшей госпитализации в медицинские учреждения.

Средства на компенсации также выделит авиаперевозчик – компания «**Аэрофлот**». Вопрос о размере выплат должен быть рассмотрен на заседании совета директоров авиакомпании. «Предварительно, есть предложение установить сумму в пять миллионов рублей», – уточнил **Евгений Дитрих**.

Третий источник выплат – страховые компании. В понедельник они уже начали прием документов для выплат пострадавшим и родственникам погибших. Для этого в терминале В аэропорта Шереметьево был развернут специальный штаб.

По предварительной оценке, которую озвучил президент Всероссийского союза страховщиков и Национального союза страховщиков ответственности **Игорь Юргенс**,

объем выплат страховых компаний по аварии самолета SSJ-100 в Шереметьево может достигнуть 100 миллионов рублей.

Также стало известно, что министр труда Максим Топилин дал поручение Пенсионному фонду России установить членам семей погибших граждан пенсии по случаю потери кормильца.

Помощь жертвам аварии решил оказать и Сбербанк. Кредитная организация сообщила о принятом решении урегулировать задолженности по кредитам пострадавших при крушении авиалайнера.

Экспертное мнение

90 секунд на спасение

Сергей Мельниченко, генеральный директор МКАА «Безопасность полетов»:

- Исследователи установили, что при возникновении пожара на самолете у авиапассажира есть лишь около 90 секунд, чтобы спастись. Не все пассажиры об этом знают. У многих из них в ручной клади на полках находятся важные документы, паспорта, деньги, кредитные карты, телефоны, жизненно необходимые лекарства. И в критической ситуации они, пытаясь спасти все это, упускают драгоценные секунды и погибают. Более того, зачастую блокируются аварийные выходы, и создается угроза жизни другим пассажирам. Этого бы не происходило, если бы у каждого был надеваемый на шею герметичный пластиковый пакет, куда можно поместить самое необходимое. Такие приспособления, которые не горят и не пропускают воду, существуют. К сожалению, лишь небольшое число авиакомпаний в предполетной информации сообщает о том, что в аварийной ситуации по надувным трапам самолет следует покидать без багажа и ручной клади. В некоторых государствах установлены даже штрафы нарушителей таких правил, а кое-где – вплоть до уголовной ответственности. Эксперты давно говорят о том, что авиакомпаниям необходимо раздавать герметичные пакеты для документов при посадке в самолет и собирать их после прибытия. Не говоря уже о том, что пакеты должны продаваться в магазинах беспопылинной торговли. Но главное надо понять, что 90 секунд – это минимально реальное время для спасения.

<https://rg.ru/2019/05/06/sledstvie-rassmatrivaet-raznye-versii-tragedii-s-bortom-ssj-100.html>

КОММЕРСАНТЪ; ВАЛЕРИЯ МИШИНА, АЛЕКСАНДР ЧЕРНЫХ; 2019.05.07; ТЕНЬ ТРАУРА; ВЫЖИВШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРЕДЛАГАЮТ МАТЕРИАЛЬНУЮ, МЕДИЦИНСКУЮ И ПСИХОЛОГИЧЕСКУЮ ПОМОЩЬ

Понедельник стал первым днем трехдневного траура в Мурманской области, объявленного по погибшим пассажирам рейса SU1492. Компания «Аэрофлот» объявила о выплате компенсаций всем пассажирам рейса и семьям погибших, власти Мурманской и Московской областей также сообщили о выплатах. Во Всероссийском союзе страховщиков предварительно оценили общий объем выплат пострадавшим и семьям погибших в 100 млн руб. Врачи пока воздерживаются от прогнозов относительно состояния девяти госпитализированных пострадавших. В социальных сетях продолжается эмоциональное обсуждение затруднений при эвакуации, которые якобы могли быть вызваны пассажирами, забиравшими с полок ручную кладь. Опрошенные «Ъ» эксперты не исключили, что это могло увеличить число жертв, но напомнили, что все выжившие нуждаются в психологической помощи.

«Только члены экипажа и сами пассажиры могут рассказать, что происходило внутри. Тем не менее есть видео, как от горящего самолета отбегают люди – и у некоторых в руках рюкзаки, сумки на колесиках. С точки зрения сотрудника авиации, такое поведение – серьезное нарушение техники безопасности,- на условиях анонимности рассказала «Ъ» стюардесса «Аэрофлота».- В случае нештатной ситуации команда обязательно предупреждает, что надо оставить багаж. Человек встает, открывает полку, вытаскивает

чемодан – это минимум две-три секунды. Если таких людей несколько, движение застопорится и кому-то не хватит нескольких секунд, чтобы спастись».

«У кого-то в стрессовых ситуациях, связанных с угрозой для жизни, возникает состояние панического возбуждения, и они могут совершать много рефлекторных автоматических действий,- поясняет доктор медицинских наук, директор филиала Национального медицинского исследовательского центра психиатрии и наркологии имени Сербского Татьяна Клименко.- Взять ручную кладь с полки самолета – это автоматизм, который есть у человека, который часто летает в самолете. Как бы цинично это ни выглядело со стороны, это может быть как раз проявлением растерянности». Бортпроводники сделали все, чтобы максимально быстро «выпихивать людей из самолета», отмечает психолог, при этом «у экипажа возможностей воздействовать на пассажиров в состоянии паники особенно не было. Счет шел на секунды». Госпожа Клименко призывает авиапассажиров не игнорировать предполетный инструктаж: «То, что пассажиры не знали, как себя вести, связано с состоянием ужаса. Но это связано и с тем, что мы практически не слушаем, что нам говорят». Татьяна Клименко просит всех выживших и родственников погибших «не убегать от психологической помощи, которая им предлагается».

Как сообщили в пресс-службе Минздрава, всего госпитализировано девять пострадавших в авиакатастрофе. Четверо из них (двое в тяжелом состоянии и двое в состоянии средней тяжести) – в НИИ имени Вишневого, еще четверо – в НИИ имени Склифосовского: один – в тяжелом состоянии, трое – в состоянии средней степени тяжести. Еще один пассажир в состоянии средней тяжести направлен в медцентр ФМБА. Министр здравоохранения Вероника Скворцова осмотрела пациентов и сообщила, что в Институте Склифосовского находится командир корабля, второй пилот и бортпроводница, все в состоянии средней тяжести, в основном в связи «с отравлением продуктами горения»: «Кроме того (у этих трех пациентов.- “Ъ”), очень серьезная шоковая реакция». Директор НИИ имени Склифосовского Сергей Петриков сообщил, что у пациентки в тяжелом состоянии (женщина 50 лет) «сочетание нескольких диагнозов», в том числе ожоги дыхательных путей: «Очень тяжелая ситуация. Пока она в реанимации». По его словам, «в ближайшие дни будет понятно, какая будет длительность лечения и что потребуется». «Мы надеемся, что прогноз у всех пациентов благоприятный», - заявила госпожа Скворцова и добавила, что за амбулаторной помощью обратились еще 13 пассажиров и 14 человек обратились «с разнообразными реакциями на стресс».

В ПАО «Аэрофлот» заявили, что выплатят компенсации всем пассажирам рейса SU1492 Москва-Мурманск. Выплаты начнутся с 7 мая. По 1 млн руб. будет выплачено пассажирам, которым не потребовалась госпитализация, по 2 млн руб.- пассажирам, госпитализированным 5 мая 2019 года в результате события, и по 5 млн руб.- родственникам за каждого погибшего. Врио губернатора Мурманской области Андрей Чибис заявил, что семьи погибших получают по 1 млн руб., находящиеся в больницах – по 500 тыс. руб. «Все организационные вопросы, связанные с трагедией, власти берут на себя, мы оказываем необходимую поддержку семьям, которых коснулось это горе», - заявил врио губернатора. Правительство Мурманской области также открыло специальный счет для пожертвований семьям погибших и пострадавших. Губернатор Московской области Андрей Воробьев, который посетил вместе с Вероникой Скворцовой пострадавших в Центре хирургии имени Вишневого, сообщил, что среди погибших – пять жителей Подмосковья. Он также заявил, что «всем семьям погибших – и Московской области, и проживающим в других регионах – будет выплачена материальная помощь, это 2 млн руб. и 1 млн руб. соответственно». Всероссийский союз страховщиков сообщил, что «объем страховых выплат пострадавшим и погибшим при пожаре в самолете в аэропорту Шереметьево, по предварительным оценкам, может достигнуть 100 млн руб.».

Пользователи соцсетей в понедельник предлагали отменить торжественные мероприятия на 9 Мая: в частности, член президентского Совета по правам человека и глава

международной правозащитной группы «Агора» Павел Чиков и политолог Леонид Гозман предложили не проводить Парад Победы. Такие же предложения в течение дня несколько раз публиковались в паблике Мурманска «ВКонтакте», но позднее были удалены.

Господин Чибис объявил в Мурманской области траур 6, 7 и 8 мая. По его данным, в списке погибших 26 жителей региона, в том числе двое детей, один бортпроводник и две сотрудницы регионального правительства. Вечером 6 мая в Мурманске у стихийного мемориала погибшим на борту самолета прошла траурная встреча. В Москве люди в течение дня несли цветы и свечи к зданию представительства Мурманской области.

<https://www.kommersant.ru/doc/3962340#id1743216>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН, НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ, АЛЕКСЕЙ СОКОВНИН, ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ, ИВАН САФРОНОВ; 2019.05.07; РАЗБОР ПОСАДКИ; СЛЕДСТВИЕ РАССМАТРИВАЕТ ВСЕ ВЕРСИИ ТРАГЕДИИ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Как стало известно “Ъ”, в уголовном деле о катастрофе самолета SSJ 100 «Аэрофлота», жертвами которой стал 41 человек, доминирующей является версия о действиях пилотов. Не выработав топливо и с явным превышением скорости, они совершили посадку в аэропорту Шереметьево, что и привело к повреждению воздушного судна с последующим пожаром. Параллельно следствие разбирается с наземными службами, которые, возможно, оперативно не отреагировали на ЧП. Окончательные же выводы о причинах катастрофы сделают специалисты МАК и генерал из Следственного комитета, являющийся специалистом по расследованию терактов.

Осмотрев в понедельник в Шереметьево сгоревший самолет, председатель Следственного комитета России (СКР) Александр Бастрыкин провел оперативное совещание, на котором заслушал отчеты своих подчиненных. По итогам мероприятия, как стало известно “Ъ”, руководителем расследования был назначен первый замначальника главного управления по расследованию особо важных дел Следственного комитета Николай Ушаповский. Следует отметить, что он имеет опыт расследования уголовных дел, связанных с авиацией. В частности, еще работая в Генпрокуратуре, он разбирался в обстоятельствах двойного теракта (жертвами взрывов стали 93 человека), совершенного смертниками на бортах самолетов, вылетевших в 2004 году из Москвы в Сочи и Волгоград. Генерал Ушаповский также расследовал подрыв террористами поезда «Невский экспресс» в 2009 году в Тверской области, покушение на главу РАО ЕЭС Анатолия Чубайса и массовые убийства, совершенные так называемой бандой «амазонок» в Ростовской области.

Официальный представитель СКР Светлана Петренко сообщила, что следствием рассматриваются различные версии происшедшего в Шереметьево, среди которых недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших технический осмотр борта, неисправность самого воздушного судна и даже неблагоприятные метеоусловия.

Подозрения в адрес пилотов, которые с отравлением угарным газом оказались в больницах, связаны с их действиями при посадке воздушного судна.

Борт SU-1492 «Аэрофлота» вылетел из Шереметьево в Мурманск в 18:02, а уже через 14 минут полета его командир Денис Евдокимов вышел на связь с диспетчером по так называемому резервному каналу связи, работающему на частоте 121,5 МГц. Пилот сообщил, что в его SSJ 100 попала молния и пробивший фюзеляж электростатический разряд привел к отказу основного канала радиосвязи и автоматики управления самолетом. В связи с этим летчик решил вернуться на аэродром вылета.

Самолет сделал несколько разворотов в воздухе, а еще примерно через десять минут начал заходить на посадку на освобожденную для него полосу. Заход, по мнению близких к расследованию аварии источников “Ъ”, оказался сложным. В первую очередь потому, что из-за отказавшей автоматики совершался в ручном (direct mode) режиме. В нем

отключаются такие важные при посадке функции, как автоматический контроль минимально допустимой путевой скорости машины, перегрузок или предельно допустимых углов атаки, поэтому экипаж мог ориентироваться только на показания приборов и собственные профессиональные навыки.

Кроме того, из-за неизрасходованного топлива, взятого с расчетом примерно двухчасового полета до Мурманска, Superjet садился с максимальной массой, создающей дополнительные трудности для приземления. Наконец, проблемы экипажу создало отсутствие полноценной радиосвязи с диспетчером – резервный канал, по словам летчиков, постоянно прерывался.

Самолет тем не менее благополучно вышел на глиссаду и снизился по ней к взлетно-посадочной полосе со значительным – более 1 км перелетом и превышением путевой скорости на 30 км/ч. Даже в таких условиях посадка, по мнению экспертов, была вполне безопасной. Однако в результате еще одной возможной ошибки летчиков, превысивших, как оказалось, не только путевую, но и вертикальную скорость снижения машины, касание колесами самолета бетонки оказалось слишком жестким. Сработавшие стойки шасси вытолкнули машину вверх, и самолет совершил так называемый отскок (bounce landing) от ВПП.

Справиться с первым скачком летчики опять же не смогли, а своими действиями – они все время пытались прижать нос самолета к земле, вместо того чтобы, наоборот, стабилизировать машину в посадочном положении, – лишь спровоцировали новые «прогрессирующие», по авиационной терминологии, отскоки. Уже после второго, еще более высокого «прыжка» стойки шасси продавили топливные баки самолета, керосин из них выплеснулся на горячие двигатели и воспламенился. Когда SSJ наконец остановился, вся его задняя часть была охвачена пламенем.

Выбраться из горящей машины удалось большинству членов экипажа и только пассажирам, которые сидели на первых рядах кресел. Те, кто располагался сзади, получили серьезные травмы еще во время «прыжков» лайнера по бетонке и выбраться из салона самостоятельно не могли. Горящий вокруг авиационный керосин не оставил раненым никаких шансов на выживание.

В понедельник эксперты Межгосударственного авиакомитета приступили к расшифровке параметрического и речевого самописцев сгоревшего самолета. О причинах трагедии можно будет говорить после анализа сохранившейся на приборах информации, однако уже сегодня эксперты сходятся во мнении, что катастрофа, скорее всего, произошла из-за ошибок экипажа Superjet.

Первой из них было само решение летчиков лететь через грозовой фронт. Затем, попав в сложную, но далеко не катастрофическую ситуацию с отключением автоматики, летчики, по мнению авиаэкспертов, поторопились приземлиться вместо того, чтобы продержаться несколько часов в воздухе и выжечь лишний керосин (сливать топливо в воздухе сейчас запрещено по экологическим требованиям). Наконец, уже в процессе приземления члены экипажа SSJ, как полагают авиаэксперты, продемонстрировали свою крайне слабую пилотажную подготовку, не сумев сначала правильно зайти на посадку в ручном режиме, а затем еще и усугубив ситуацию с начавшимися отскоками.

Вице-президент компании «Гражданские самолеты Сухого» Игорь Виноградов сообщил “Ъ”, что при испытаниях SSJ проверялся на удары молниями. По их результатам было установлено, что молнии не приводят к возгораниям на воздушном судне и потерям его управления. Другой источник “Ъ” в компании отметил, что за время эксплуатации SSJ 100 в них 13 раз попадали молнии, но ни один из этих инцидентов не повлиял на работу машины в воздухе. По словам господина Виноградова, прямые испытания самолета на посадку с превышением массы не проводились, однако подобные ситуации предусмотрены руководством по летной эксплуатации SSJ и моделируются на тренажерах при обучении пилотов.

Помимо действий самих пилотов СКР активно изучает работу наземных служб Шереметьево. По словам руководителя **Минтранса** России **Евгения Дитриха**, службы реагирования аэропорта Шереметьево сработали оперативно. Министр отметил, что SSJ совершил посадку в 18:30, а тревога была объявлена в 18:31. Первая пожарная машина, по его данным, оказалась рядом с лайнером уже через минуту. «В течение последующих четырех минут прибыло еще шесть пожарных машин», - добавил **Евгений Дитрих**.

Председатель комитета по чрезвычайным ситуациям в аэропортах гражданской авиации ассоциации «Аэропорт» ГА Александр Журавков сообщил “Ъ”, что в Шереметьево используется шесть аэродромных пожарных автомобилей и все они соответствуют российским требованиям, а большая часть и стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО). «При этом аэродром обеспечивает уровень требуемой противопожарной защиты самой высокой для России 9-й категории, которая необходима для больших воздушных судов, к которым относятся, например, Boeing 777-300 и A330. Для тушения пожаров в этих больших самолетах, согласно российским требованиям, задействуются 5 пожарных машин и 20 человек личного состава. Сгоревший SSJ относится к 6-й категории, и для его тушения необходимо 3 машины и команда пожарных из 12 человек. По стандартам ИКАО и российским нормам они должны были оказаться у горящего самолета максимум через три минуты», - рассказал господин Журавков.

В свою очередь, руководитель Шереметьевского профсоюза бортпроводников Илона Борисова сказала “Ъ”, что вопросы к спасательной операции действительно имеются. «Есть регламент аварийно-спасательного обеспечения безопасности полетов, который исполнен не был, - полагает госпожа Борисова. - В соответствии с ним первые спасательные машины должны прибыть на место происшествия через три минуты. Но не с момента возникновения самого ЧП, а с момента получения соответствующей команды. Так вот, по нашим данным, пожарные уложились в норматив, но прибыли гораздо позже, чем начался сам пожар и спасение пассажиров с борта лайнера». По словам госпожи Борисовой, проблема заключается в том, что сами команды «Тревога» и «Готовность» были отданы с опозданием.

В соответствии с первой из них внезапно произошло ЧП с терпящим бедствие воздушным судном. Расчеты спасателей сразу направляются на место чрезвычайной ситуации. Первая машина должна прибыть туда через три минуты. По второй – спасатели в ожидании посадки терпящего бедствие самолета находятся в месте своего сбора, откуда и выезжают на ЧП в случае необходимости. Согласно регламенту, решение о подаче сигналов «Тревога» и «Готовность» могут принять диспетчеры, руководитель полетов, сменный начальник аэропорта, руководитель предприятия гражданской авиации, начальник поисково-аварийной службы аэропорта – всего семь должностных лиц. Передаются же они службой движения по специальной связи. Судя по появившемуся в понедельник видео, диспетчеры, только наблюдая с вышки за аварийной посадкой, пожаром на борту и спасающимися пассажирами, вызывали пожарных: «2-10, «вода», давайте, подъезжайте...»

<https://www.kommersant.ru/doc/3962418#id1743216>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ РАММ, РОМАН КРЕЦУЛ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.05.07; ЧЕРНАЯ ПОЛОСА: ПОЯВИЛАСЬ НОВАЯ ВЕРСИЯ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО; ОДНОЙ ИЗ ПРИЧИН РОКОВОГО УДАРА «СУПЕРДЖЕТА» О ЗЕМЛЮ МОГ СТАТЬ СБОЙ В РАБОТЕ ВОЗДУШНЫХ ТОРМОЗОВ

Причинами крушения самолета Sukhoi Superjet-100 авиакомпании «Аэрофлот» в Шереметьево могли стать недостаточная квалификация пилотов и специалистов, проводивших техосмотр судна, а также неисправность самого лайнера и неблагоприятные метеоусловия, заявили в Следственном комитете России. Но по словам источников

«Известий» в авиастроительной отрасли, одной из причин катастрофы стал сбой в работе интерцепторов и воздушных тормозов во время снижения. Эти элементы конструкции крыла лайнера необходимы для гашения скорости. Однако 5 мая, когда пилоты решили экстренно посадить самолет, они не сработали в полную силу.

Смертельная вертикаль

Следователи СКР отработывают несколько версий авиакатастрофы пассажирского самолета Sukhoi Superjet-100 авиакомпании «Аэрофлот», произошедшей в аэропорту Шереметьево вечером 5 мая. Среди них -- недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших технический осмотр борта, неисправность воздушного судна, а также неблагоприятные метеоусловия. По словам источников «Известий» в авиастроительной отрасли, еще одной причиной катастрофы стало недостаточное использование интерцепторов (механизмов, предназначенных для управляемого уменьшения подъемной силы на крыле) и воздушных тормозов во время снижения. В результате непосредственно над посадочной полосой у самолета оказалась слишком высокая вертикальная скорость, что и привело к разрушительному удару о ВПП.

- Предстоит определить, что стало причиной недостаточного использования интерцепторов и воздушных тормозов при снижении самолета, – рассказал один из собеседников «Известий». – Это мог быть технический сбой систем самолета. В таком случае они не позволили штатно применять интерцепторы и воздушные тормоза.

Также одной из причин крушения могла стать и ошибка пилотов. Самолет заходил на посадку практически с полными топливными баками. Непосредственно на глиссаде (траектория полета летательного аппарата, по которой он снижается непосредственно перед посадкой. – «Известия») экипажу нужна была большая горизонтальная скорость, чтобы самолет не вошел в сваливание. Поэтому при ее выстраивании пилоты минимально использовали интерцепторы, чтобы не потерять горизонтальную скорость, предположил источник.

Интерцепторы представляют собой щитки, расположенные на верхней поверхности крыла. При необходимости снизить скорость их поднимают, тем самым понижая подъемную силу. Кроме того, при использовании интерцепторов улучшается поперечная управляемость самолета.

Воздушные тормоза находятся рядом с интерцепторами ближе к фюзеляжу и конструктивно выглядят так же. В отличие от интерцепторов, они не используются для поперечного управления, но их синхронный выпуск дает возможность энергичнее затормозить воздушное судно. Это используется при гашении скорости как в воздухе, так и на земле.

Интерцепторы и воздушные тормоза используются в воздухе до того, как самолет заходит на глиссаду, пояснил «Известиям» Герой России, летчик-испытатель Роман Таскаев. Если этого не сделать вовремя, судно идет на посадку на большой скорости, и возможностей снизить ее на заключительном этапе остается немного.

По словам источника «Известий» в отрасли, экипаж, скорее всего, принял решение об отказе использования интерцепторов из опасений, что самолет после снижения скорости потеряет подъемную силу. Судя по всему, лайнер коснулся взлетно-посадочной полосы с большой вертикальной скоростью, что и привело к крушению.

- Чем больше вертикальная скорость при касании полосы, тем выше вероятность разрушения конструкции, – рассказал «Известиям» Роман Таскаев. – А скорость полета в воздухе на этапе предпосадочного планирования зависит от веса самолета. Чем больше вес, тем выше должна быть скорость, чтобы не падать. Самолет шел с большой посадочной массой, наполненный топливом. Если у судна большой вес и летчик вынужден держать высокую скорость, тогда возникает необходимость применять воздушный тормоз на пробеге.

Отказ от закупок

Как сообщили «Известиям» представители компании-производителя лайнера -- «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС, входит в «Объединенную авиастроительную корпорацию»), с 2011 года было собрано 164 лайнера Sukhoi Superjet-100, но в настоящее время эксплуатируются 139. Еще 100 самолетов должны быть поставлены «Аэрофлоту» в 2019-2026 годах. По словам представителя ГСС, условия этого контракта не пересматривались.

«Аэрофлот», согласно данным реестра Росавиации, является самым крупным заказчиком и эксплуатантом самолета – в парке авиакомпаний сегодня 50 воздушных судов. Еще 15 машин у авиакомпании «Ямал», у «Газпром авиа» и «Азимута» – по девять самолетов, у «ИрАэро» – семь лайнеров, у «Якутии» – четыре, у «Северстали» – три самолета. Также SSJ-100 есть в парке МЧС, Специального летного отряда «Россия» и компании «Русджет». Крупнейший зарубежный заказчик лайнера – мексиканская InterJet, подписавшая в 2011 году контракт на 30 машин. Впрочем, в начале 2019-го стало известно, что договор будет выполнен лишь частично – компания отказалась от закупки восьми воздушных судов. Еще один зарубежный заказчик – ирландская CityJet – также решила прекратить эксплуатацию SSJ-100.

- Мировая практика такова, что если есть сомнения в технической надежности самолета – в данном случае это отказ электроники и связи, проблемы со стойками шасси – то его эксплуатация приостанавливается до выяснения причин ЧП. Это было бы разумно, если исходить из интересов пассажиров, – пояснил «Известиям» аналитик «Финама» Алексей Калачев.

В качестве примера эксперт привел ситуацию с Boeing 737 MAX, полеты на котором остановили до официального объявления причин катастроф в Индонезии и Эфиопии. Он добавил, что у самолета SSJ-100 невысокий налет часов по сравнению с иностранными конкурентами, авиакомпании «неохотно приобретают его».

Финансовые потери

В понедельник **министр транспорта Евгений Дитрих** заявил, что его ведомство пока не видит оснований для приостановки полетов самолетов Sukhoi Superjet-100. Если же в ходе расследования авиакатастрофы появятся весомые причины для запрета полетов SSJ-100, то это может обернуться серьезными проблемами для авиакомпаний.

Для авиакомпаний в сезон отпусков приостановка полетов SSJ-100 грозит большими финансовыми потерями, считает Алексей Калачев. Каждый отмененный рейс, по его оценкам, сократит выручку авиакомпании на 1,5-2,5 млн рублей в зависимости от загрузки борта. Но в целом негативный эффект для отрасли не будет большим: в критической ситуации окажутся «Азимут» (весь флот состоит из Superjet), «Ямал» (15 самолетов из 22) и «ИрАэро» (половина бортов – SSJ 100).

По словам старшего партнера адвокатского бюро «Титов, Кузьмин и партнеры» Андрея Кузьмина, поставщик SSJ-100 должен обеспечить надлежащее качество самолета и отсутствие скрытых недостатков.

- Если выясняется, что SSJ был произведен с недостатками либо имеет какой-то системный дефект, то производитель должен либо за свой счет устранить недостатки самолета, либо вернуть деньги. По общему правилу производителем должны быть возмещены все убытки, причиненные ненадлежащим качеством, а это значит, все потери авиакомпаний, – сказал он.

В прошлом году стало известно и о проблемах с двигателями SSJ-100, рассказал «Известиям» источник в авиаотрасли, знакомый с самолетом. Лайнер комплектуется двумя двигателями SaM146, они производятся совместным предприятием российской «ОДК-Сатурн» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию) и французской Safran – Powerjet. По словам источника, проблемы с двигателем возникали в так называемой горячей части двигателя, где сжигается топливо. В специальных камерах двигателя уже после 2-4 тыс. часов полета могли появляться трещины.

В ГСС отказались комментировать условия компенсации авиакомпаниям до объявления итогов расследования катастрофы в Шереметьево.

Пока следствие не называет какой-либо основной версии случившегося. Найденные на месте катастрофы «черные ящики» отправлены на расшифровку в МАК.

<https://iz.ru/875628/aleksei-ramm-roman-kretcul-aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/chernaia-polosa-poiavilas-novaia-versiia-katastrofy-v-sheremetevo>

ИЗВЕСТИЯ; АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА, МАРИЯ НЕДЮК, ПАВЕЛ ПАНОВ, АЛЕКСАНДР ГРИГОРЬЕВ; 2019.05.07; ЭКСТРЕННЫЙ ВЫХОД: МИНТРАНСУ ПРЕДЛОЖИЛИ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ЭВАКУАЦИИ; НОВШЕСТВО СМОЖЕТ СЭКОНОМИТЬ ВРЕМЯ И СПАСТИ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ В КРИТИЧЕСКИХ СИТУАЦИЯХ

Объявление о том, что в момент эвакуации пассажиры не должны забирать свои вещи, может стать обязательным на всех рейсах отечественных авиакомпаний. После трагедии в Шереметьево, унесшей жизни 41 человека, с таким предложением в **Минтранс** обратилось Общероссийское объединение пассажиров (письмо есть в распоряжении «Известий»). Кроме того, активисты предложили создать при ведомстве рабочую группу, которая займется предотвращением авиакатастроф.

Инструктаж для пассажира

Сразу после катастрофы Superjet 100 в соцсетях разгорелись споры – имели ли спасшиеся пассажиры моральное право забирать свой багаж и сыграли ли эти минуты роковую роль для людей, находившихся в хвосте лайнера. Между тем, как выяснили «Известия», Общероссийское объединение пассажиров в понедельник отправило обращение в **Минтранс** с просьбой создать при ведомстве рабочую группу, которая займется предотвращением подобных ситуаций. Об этом «Известиям» рассказал председатель объединения Илья Зотов.

- Нужно проводить дополнительные инструктажи для пилотов на случай выхода систем и посадки самолета без приборов. Это отрабатывается редко и навык уходит, признаются пилоты, – поделился содержанием обращения Илья Зотов. – Кроме того, надо изменить подход к экстренной посадке и всегда выводить все службы для встречи борта, а не только тогда, когда подается соответствующий сигнал. Важно сделать невозможным открытие верхних полок на случай чрезвычайной ситуации, чтобы пассажиры не думали, как бы достать чемодан, а оперативно покидали борт.

Кроме того, общественники попросили **Минтранс** перед взлетом сделать обязательным объявление о том, что на момент эвакуации пассажиры не должны забирать свои вещи.

В **Минтрансе** подтвердили получение предложения и сказали, что оно будет рассмотрено. Как сообщил источник «Известий», знакомый с ситуацией, ведомство намерено рекомендовать всем авиакомпаниям делать такие объявления на русском и английском языках.

В этот же день премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил министру транспорта **Евгению Дитриху** подготовить поправки в законодательство, которое регулирует обеспечение безопасности эксплуатации самолетов. Они должны учитывать результаты расследования, которое проводится по факту крушения самолета SSJ-100 в Шереметьево.

«У всех шоковая реакция»

В столичных больницах в понедельник находились 10 пассажиров и членов экипажа сгоревшего самолета. Самые тяжелые пациенты – в НИИ Вишневского (четверо) и в НИИ Склифосовского (пятеро). Еще один – в медцентре ФМБА. Всем им предстоит долгое и сложное лечение.

- Состояние одной из пострадавших – речь идет о женщине 50 лет – тяжелое, у нее обширные ожоги, поражено примерно 15% кожного покрова. Также в тяжелом состоянии находится еще один бывший пассажир рейса Москва-Мурманск. У двух мужчин

поражения менее серьезны, однако их состояние оценивается как средней тяжести. На лечение может потребоваться несколько месяцев, – рассказал «Известиям» главный врач Центра имени Вишневского Федор Семенов.

То, что им предстоит столкнуться с серьезными травмами и ожогами, врачи клиники предположили, как только пошли первые сообщения о загоревшемся самолете.

- Как только поступила информация о катастрофе в Шереметьево, было принято решение усилить дежурную бригаду медиков. Хотя первые сообщения в СМИ говорили о том, что пострадавших в пожаре на авиалайнере нет. Тем не менее все наши врачи вызвались приехать на работу в выходной день: мы все понимали, что жертв может оказаться много, – пояснил «Известиям» директор центра, академик РАН Амиран Ревитшвили.

По словам руководителя Ожогового центра НИИ Вишневского, доктора медицинских наук Андрея Алексея, спасенные пассажиры самолета испытывают серьезные психологические трудности.

- Двое мужчин 35-38 лет находятся в сильном шоке. Да, они в сознании и даже говорят, однако надо понимать, что пережитое давит на них, – рассказал он. – Один из пострадавших, как выяснилось, летел с другом в Мурманскую область на рыбалку. Он всё время говорит: «Я должен был его спасти».

Министр здравоохранения Вероника Скворцова во время обхода больных в Ожоговом центре рассказала, что не сомневается в высоком уровне профессионализма врачей Центра имени Вишневского.

- И в НИИ Вишневского, и в НИИ Склифосовского работают опытные психологи, а также психиатры из нашего Федерального центра имени Сербского. Всего же 13 человек обращались за амбулаторной помощью, которая была им оказана, в том числе мальчику 16 лет. Еще один мальчик 11 лет не пострадал. Всего погиб 41 гражданин, в том числе один ребенок, – уточнила глава ведомства.

Убивающий вдох

По предварительным данным, большинство пассажиров лайнера Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) погибли от отравления продуктами горения. Это острое патологическое состояние критически опасно для жизни, так как человек попросту теряет способность дышать. Само отравление происходит очень быстро: достаточно нескольких вдохов, чтобы потерять сознание, а для гибели клеток мозга от кислородного голодания хватит пары минут, рассказал «Известиям» врач-пульмонолог клинического центра Сибирского государственного медицинского университета (СибГМУ) Сергей Федосенко.

Шансы на то, что пострадавшие смогут выжить при остром отравлении, минимальны, но всё же есть. Существует два типа отравления угарным газом, пояснил врач скорой помощи Денис Иванов. Первый не сопровождается повреждением верхних дыхательных путей.

- При таком состоянии самое главное – как можно быстрее дать человеку кислород с помощью баллона с маской и другого оборудования, – подчеркнул медик. – Это могут сделать пожарные и спасатели на месте катастрофы. Затем уже врачи скорой помощи обычно вводят пострадавшему «Ацизол» – российский лекарственный препарат, антидот угарного газа. Такое отравление впоследствии, уже после выписки, может давать о себе знать и даже перейти в более тяжелую форму. Кислородное голодание повреждает все органы, в первую очередь страдают почки и мозг – может развиваться почечная недостаточность, патологии нервной системы, болезни сердца. В некоторых случаях пациент даже может впасть в кому.

Эффективность при лечении отравления угарным газом показывает еще одна отечественная разработка – так называемая «голубая кровь», препарат «Перфторан». Это жидкость с функцией переноса кислорода, которая применяется в качестве противошокового и противогипоксического средства.

Второй тип отравления угарным газом сопровождается повреждением верхних дыхательных путей, вызванным попаданием в них раскаленных частиц сажи. В такой ситуации спасти человека очень сложно: нужно специализированное вмешательство.

В российских больницах применяются две основные методики спасения людей в таких критических состояниях, рассказал «Известиям» академик РАМН, профессор Александр Чучалин. Это гипербарическая оксигенация (ГБО) – метод применения кислорода под высоким давлением – и «промывание легких» – бронхоальвеолярный лаваж (БАЛ).

Однако даже после успешных реанимационных мероприятий могут наступить отдаленные последствия. Как пояснила ректор СибГМУ Ольга Кобякова, отравление угарным газом убивает в первую очередь клетки мозга, и их уже невозможно восстановить. Полученное ишемическое повреждение многократно повышает риски инсультов. Поэтому таким людям стоит наблюдаться у врачей на протяжении всей жизни.

«У него была цель»

На столике у входа в кадетскую школу-интернат в подмосковном Монино стоит портрет Максима Моисеева, бортпроводника SSJ-100. Рядом – погоны, шевроны, аксельбант, знак училища и удостоверение.

22-летний парень погиб, спасая пассажиров. Людей эвакуировали через переднюю дверь по надувному трапу. А в хвостовой части самолета, охваченной огнем, Максим Моисеев пытался открыть заднюю дверь, чтобы оперативно вывести пассажиров последних рядов. Дверь заклинило, и тогда Максим стал помогать им выбраться через передний выход. Бортпроводник успел спасти десятки людей. Ни времени, ни сил на то, чтобы выбраться самому из горящего самолета, у него не осталось.

Свою летную карьеру Максим Моисеев начал в кадетской школе-интернате с первоначальной летной подготовкой, которая расположена в поселке Монино Московской области. Туда он поступил в 2013 году, закончил учебу в 2015-м. Замдиректора по учебно-воспитательной работе Наталия Яскевич была классным руководителем Максима. Она говорит, что за два года обучения Максим сделал для себя окончательный выбор – авиация. Он не собирался всю жизнь работать бортпроводником, а мечтал о карьере пилота.

- Мальчик был очень скромным, но вместе с тем очень ответственным, был готов прийти на помощь любому человеку. Он всего добивался своим трудом. После урока мог подойти к учителю и долго мучать его вопросами. Он медленно, но верно шел к своей цели. Я считаю, что он стал бы первоклассным пилотом. У него была цель, было стремление, была безумная любовь к этому, – рассказала преподаватель.

По словам Наталии Яскевич, после окончания школы Максим не смог поступить в высшее летное учебное заведение. Пошел служить в армию. И уже после этого оказался в училище, связанном с военно-морским флотом. Но параллельно Максим Моисеев устроился на работу в «Аэрофлот». В трагическом рейсе Москва-Мурманск молодой бортпроводник должен был первоначально находиться в носовой части самолета, но в какой-то момент поменялся местами со стюардессой, которая находилась в хвосте.

- В критической ситуации он смог принять грамотное решение, рискуя собой, чтобы спасти людей, – сказал директор учебного заведения Ярослав Долинчук.

Помощь пострадавшим

Ожоговый центр НИИ имени Вишневого посетил и губернатор Московской области Андрей Воробьев. Он сообщил, что всем семьям погибших будет выплачена материальная помощь: семьям погибших жителей Московской области будет выплачено по 2 млн рублей, семьям из других регионов – по 1 млн рублей.

- В этом центре находится человек из Московской области, его зовут Сергей. Спасибо врачам, которые спасли его жизнь. Сергей попросил нас быстро восстановить его документы, – рассказал губернатор.

Врио главы Мурманской области сообщил, что регион выплатит компенсацию всем пострадавшим. Семьям погибших – по 1 млн рублей, пострадавшим при пожаре – по 500 тыс. рублей.

Также пообещали выплатить компенсацию родственникам погибших и пострадавшим пассажирам страховые компании «АльфаСтрахование» и СОГАЗ, которые сотрудничают с «Аэрофлотом». Пассажирам, которым не потребовалась госпитализация, выплатят по 1 млн рублей, еще по 2 млн рублей получают те, кто попал в больницу. И по 5 млн рублей выплатят родственникам за каждого погибшего в пожаре члена семьи.

Поскольку тела погибших сильно обгорели, личности пассажиров установят с помощью генетической экспертизы, рассказал источник «Известий» в медицинских кругах.

<https://iz.ru/875589/angelina-galanina-mariia-nediuk-pavel-panov-aleksandr-grigorev/ekstrennyi-vykhod-mintransu-predlozhili-izmenit-pravila-evakuatsii>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.05.07; ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ИЛИ НЕИСПРАВНОСТЬ ТЕХНИКИ. ЧТО МОГЛО СТАТЬ ПРИЧИНОЙ КАТАСТРОФЫ SSJ100; НЕИСПРАВНОСТЬ СУДНА И НЕКОМПЕТЕНТНОСТЬ ПИЛОТОВ РАССМАТРИВАЮТСЯ СЛЕДОВАТЕЛЯМИ СРЕДИ ВОЗМОЖНЫХ ПРИЧИН

Следственный комитет сообщил, что среди версий катастрофы в «Шереметьево» SSJ100 «Аэрофлота» 5 мая рассматривает недостаточную квалификацию пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших технический осмотр борта; неисправность воздушного судна; неблагоприятные метеоусловия. Уголовное дело возбуждено по ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц).

Лайнер вылетел в Мурманск из «Шереметьево». Через несколько минут после взлета в самолет ударила молния, была потеряна радиосвязь, затем отключилась электроника, говорил командир воздушного судна Денис Евдокимов. Экипаж решил возвращаться в «Шереметьево». Сесть удалось со второй попытки, но очень неудачно. Самолет несколько раз подпрыгнул на полосе, после последнего приземления у него подломилась стойка шасси, загорелось топливо и в секунды вспыхнула вся хвостовая часть самолета. 41 человек погиб, выжили 33 пассажира и четыре из пяти членов экипажа. Это первое происшествие с человеческими жертвами в истории коммерческой эксплуатации SSJ100, которые поставляются авиакомпаниям с 2011 г. Для «Аэрофлота» это первая катастрофа за 25 лет.

Виноваты ли пилоты?

«Ситуация была сложной, обвинять пилотов неправильно: если отключилась электроника, то самолет перешел в режим Direct Mode (ручной режим) – это психологический стресс для пилотов и просто тяжело физически», – рассуждает сотрудник «Аэрофлота». Возможно, стоило перед посадкой выработать топливо. Но для полета в Мурманск было не менее 8 т керосина, вылетывать его в ручном режиме пришлось бы часа два – и это при наличии сильного ветра. Полные баки снижали управляемость, садиться пришлось с превышением посадочной массы, это также способствовало жесткому приземлению. «Когда лайнер при посадке коснулся земли и снова подскочил в воздух, возможно, пилоту следовало перевести двигатели в режим взлета и уйти еще на один круг – топлива было достаточно, – говорит собеседник «Ведомостей». – Но такие решения надо принимать в доли секунды в состоянии сильного стресса».

9 мая 2012 г.

в Индонезии близ Джакарты в ходе демонстрационного полета потерпел крушение предсерийный экземпляр самолета Sukhoi SuperJet 100, принадлежавший ЗАО «Гражданские самолеты Сухого». Погибли все находившиеся на борту 45 человек. Причиной катастрофы стала ошибка пилотирования.

21 июля 2013 г.

в аэропорту Кефлавик (Рейкьявик, Исландия) в ходе сертификационных испытаний предсерийный экземпляр Sukhoi SuperJet 100 приземлился с убранными шасси. На борту находилось пять человек, один получил незначительные травмы. У самолета был поврежден правый двигатель. После ремонта самолет продолжил полеты.

10 октября 2018 г.

пассажирский самолет Sukhoi SuperJet 100 авиакомпании «Якутия» при посадке в аэропорту Якутска выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. На борту находилось 92 человека – 87 пассажиров и пять членов экипажа. Жертв не было, четверо пассажиров обратились за медпомощью. Самолет получил значительные повреждения фюзеляжа, стоек шасси и двигателей, в результате чего был списан.

Пилоты SSJ100 «Аэрофлота» отрабатывают на тренажерах как режим ручного управления, так и посадку с превышением посадочной массы, но порознь. Сейчас компания стала пересматривать программу тренажерной подготовки, знает собеседник в «Аэрофлоте».

Руководство авиакомпании примерно год назад запретило пилотирование в ручном режиме, разрешен только автоматический, добавляет бывший пилот «Аэрофлота» с 45-летним стажем, летавший в том числе на SSJ100, Владимир Сальников: «Управление судном в ручном режиме отрабатывается только раз в полгода на тренажерах, навык теряется».

«Безопасно произвести посадку с такой посадочной массой (с полными баками), да еще при неработающих пилотажных приборах, практически невозможно. Действия летчиков заслуживают уважения», – не согласен гендиректор авиакомпании «Ямал» Василий Крюк, сам пилот с 40-летним стажем, управлявший многими типами советских самолетов и вертолетов. «Ямал» – второй крупнейший в России после «Аэрофлота» эксплуатант SSJ100 (15 судов).

Виноват ли самолет?

Президент Шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюзов и Сальников отмечают, что пилоты должны избегать попадания в грозовой фронт. Если гроза была прямо по курсу взлета, следовало отказаться от вылета, добавляет Сальников. При этом все собеседники «Ведомостей» настаивают, что удар молнии не должен выводить из строя никакие системы самолета. «Конструкция любого самолета имеет систему отвода электричества, как накопленного статического, так и полученного в результате разряда, – рассказал Крюк. – В 2018 г. в России было около 30 случаев попаданий молний в самолеты, но все полеты завершились благополучно».

«Составной частью системы отвода электричества является металлизация судна – соединение компонентов судна между собой, позволяющее электричеству до отвода перетекать внутри самолета, не нарушая его работы. Причиной отказа электроники вследствие попадания молнии могла быть только некачественная сборка металлизации производителем. Опыт эксплуатации показывает, что качество сборки SSJ100 оставляет желать лучшего», – категоричен Крюк.

Представитель производителя – компании «Гражданские самолеты Сухого» на запрос не ответил.

Такое воздействие молнии могло быть вызвано недостатками не сборки самолета, а технического обслуживания – в каком состоянии, например, находились токосъемники судна, отмечает человек, близкий к расследованию катастрофы. Техобслуживанием своих судов занимается «Аэрофлот». Представитель «Аэрофлота» на запрос не ответил.

Где были пожарные?

Первая пожарная машина подъехала к самолету через минуту после остановки, сказал **министр транспорта Евгений Дитрих**. Согласно данным flightradar24 за несколько минут до посадки пилот подал сигнал General Emergency (экстренная ситуация). Если

такой сигнал был получен диспетчером, это означает аварийную посадку и пожарные машины, которые постоянно находятся в состоянии высокой готовности, должны ждать самолет вдоль полосы, утверждает Сальников. Представитель «Шереметьево» не ответил на запрос, почему пожарные машины не ждали самолет вдоль полосы и было ли целесообразно полить полосу перед посадкой специальной пеной, чтобы снизить вероятность пожара от искр.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/05/06/800854-chelovecheskii-faktor-ssj100>

1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 07.05.2019 03:01; СОБОЛЕЗНОВАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА

ВЕДУЩИЙ: Соболезнования всем, кто потерял родных и близких в Шереметьево, выразил **Владимир Путин**. Он поручил провести тщательное расследование трагедии и оказать необходимую помощь пострадавшим. Президент заслушал доклад комиссии, которая выясняет причины случившегося, встретился с главой Следственного комитета Александром Бастрыкиным, министром транспорта **Евгением Дитрихом**, а также с министром здравоохранения Вероникой Скворцовой.

РЕН ТВ # НОВОСТИ, 06.05.2019 23:08; ТРАГЕДИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО (ЧАСТЬ 3)

ВЕДУЩИЙ: Отмечу, сначала 2018 года, за последние 17 месяцев гражданская авиация во всем мире произошло 19 катастроф. Это учитывая падения небольших частных самолетов и вертолетов. Исходя из этой статистики наибольшее количество трагедий приходится на лайнеры компании Боинг. Для Sukhoi Superjet это первая катастрофа подобного масштаба сначала его коммерческого использования. Я ни в коем случае не выгораживаю российскую компанию, тем более, что у самолетов этого типа весьма значительное количество разного рода отказов. Тем важнее понять, что же именно привело к трагедии с лайнером, который стал пока единственной альтернативой зарубежным производителям со времен распада СССР. Важно не потому что нужно сохранить сам проект, важно спасти человеческие жизни. Сегодня итоги первые итоги расследования доложили **Владимиру Путину** главы СК и **Минтранса**. Министра здравоохранения отчиталась о помощи пострадавшим, власть обещает выплатить семьям погибших и раненых денежной компенсации. В Мурманской области объявлен 3-дневный траур. 26 жертв трагедии из этого региона. Жители Мурманска устроили в центре города стихийный мемориал. Сотни свечей, цветы, вечером у этого мемориала стали собираться люди, ровно в 20:00 в память о погибших по всему городу зазвучали гудки автомобилей и судов стоящих в акватории.

МУЖЧИНА: Я считаю, что все мурманчанам должны быть здесь, потому что это вся наша общая беда, потери. У меня коллеги погиб крестный отец.

ЖЕНЩИНА: Почти у всех... Мурманск не такой большой город, мы знаем друг друга.

ВЕДУЩИЙ: Еще раз напомним эти страшные цифры. Из 78 человек, которые находились на борту 41 погиб, спаслись 37. Это не просто статистика, это людские судьбы, это история жизни и смерти, чудесного спасения. Конечно, подвига который совершил Максим Моисеев. Когда мы поднимаемся на борт самолета на встречают те, кого мы привыкли называть борт-проводниками или стюардами. Кого считаем обслуживающим персоналом, хотя это экипаж. И от него зависит наши жизни.

КОР: Он с детства мечтал стать летчиком, а теперь его называют героем. Максим Моисеев на первых полосах мировых газет, прямо перед рейсом в Мурманск он поменялся местами со своей коллегой и летел в хвосте. Когда самолет загорелся борт-проводник попытался открыть заднюю дверь, не вышло. Он сделал все, чтобы помочь пассажирам выбраться из пламени, а сам так и не успел покинуть горящий самолет. В кадетской школе в которой учится Максим говорят только о нем.

Наталья ЯСКЕВИЧ, бывший преподаватель Максима Моисеева в Кадетской школе-интернат имени А. И. Покрышкина: Ответственность в нем настолько повышена, он должен спасти был спасти даже ценой своей жизни.

КОР: Артем учился вместе с Максимом в университете гражданской авиации в Санкт-Петербурге. Последний раз друзья видели в апреле во время сдачи сессии. Собирались встретиться летом в Москве.

Артем, одноклассник Максима: Хороший был человек. Простой в общении.

КОР: Коллега Максима, стюардесса Татьяна Касаткина выжила. Зарубежные СМИ ее тоже называют героиней. Она буквально выталкивала людей из горящего самолета, когда в салоне началась давка и продолжала оказывать помощь пассажирам уже на летном поле. Они с трудом подбирают слова и все время плачут. Обнимают своих близких так крепко, как будто не видели целую вечность. Они живы и это самое главное. Елена **Медведева** должна была быть среди пассажиров рейса 1492, но решила не лететь. Задержалась у родителей.

Елена **МЕДВЕДЕВА**: Просто был шквал сообщений со словами поддержки удивления, радости. С поздравлениями, что я там не оказалась. Если бы мне нужно было на работу 6 числа, я бы оказалась на том рейсе.

КОР: Выживание в объятном пламенем салоне стало тяжелым испытанием. Не в последнюю очередь потому что пассажиры нарушили все правила безопасности при эвакуации.

ЖЕНЩИНА: Проблема была, что люди начали вынимать свои вещи с багажных отсеков. Стали ступором и открыли запасные выходы. Все кто были дальше 10 ряда фактически были отрезаны.

КОР: Лариса Михина узнала о катастрофе из интернета. Написала своей подруге смс. Она не ответила.

Лариса **МИХИНА**, подруга Ларисы Сивоконь: Жалко... Не верю, не может быть. Вся медсанчасть соболезнует, весь город соболезнует.

КОР: Вместе с Ларисой Сивоконь находился ее коллега врач Евгений Новиков. Он возвращался домой вместе с 12-летней дочерью Софией. 58 смертельных секунд эвакуации. В горящем салоне погиб гражданин США Джереми Брук. Летел из Лос-Анджелеса в Москве делал пересадку. Альбина Пилипчук, молодая мама, не пропустила ни одного хоккейного матча своего сына. Москвич Александр Сороколит полетел на рыбалку в Заполярье со своим другом. Сидел в 18 ряду, шансов выжить не было. в авиакатастрофе погиб подполковник московской полиции, старший уполномоченный по особо важным делам Сергей Плотников. По данным Минздрава в больницах находится 9 пострадавших в авиакатастрофе в аэропорту в Шереметьево. Четверо из них госпитализированы в НИИ Склифосовского. Состояние двоих оценивается, как тяжелое. У большинства пациентов ушибы и ожоги дыхательных путей. Кроме этого, многие отравились продуктами горения. В больнице командир корабля, второй пилот и борт-проводницы, их состояние оценивается как средней тяжести. Члены экипажа надышались продуктами горения. Важно доказать своевременную помощь именно в течении первых дней реабилитации.

Вероника **СКВОРЦОВА**, министр здравоохранения РФ: Самое главное сейчас правильный режим вентиляции этих пациентов, не пропустить бактериальное осложнение. Поэтому они получают комплексную терапию.

КОР: Для опознания тел погибших будет назначены экспертизы ДНК. В Мурманской области объявлен 3-дневный траур. В память о тех кому не хватило 58 секунд, чтобы выбраться из захваченного огнем лайнера.

Кирилл Ольхов, Известия специально для «Рен ТВ»

ТВ ЦЕНТР # СОБЫТИЯ, 06.05.2019 22:07; ПОЧТИТЬ ПАМЯТЬ ЖЕРТВ АВИАКАТАСТРОФЫ МИНУТОЙ МОЛЧАНИЯ ПРЕДЛОЖИЛ МЭР МОСКВЫ

ВЕДУЩИЙ: Дмитрий Медведев поручил Минтрансу и Минфину, а также правительствам Подмосковья и Мурманской области оказать финансовую помощь пострадавшим и семьям погибших в авиакатастрофе в Шереметьево. Поручение должно

быть выполнено до 8 мая. Почтить память жертв трагедии минутой молчания предложил сегодня мэр Москвы Сергей Собянин.

Сергей СОБЯНИН, мэр Москвы: Вчера произошла большая трагедия. В авиакатастрофе погибли десятки пассажиров, среди них есть и москвичи. Мы скорбим вместе с родными и близкими погибших. Предлагаю почтить их память минутой молчания.

ВЕДУЩИЙ: В скорбной тишине замерли тысячи участников торжеств в честь Дня Победы, которые проходят на Поклонной горе. По данным главы города, при крушении Superjet погибли три жителя столицы. Мэр выразил соболезнование их родным и близким.

ЭХО МОСКВЫ, 06.05.2019 22:01; БОЛЕЕ 90 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК ПОДПИСАЛИ ПЕТИЦИЮ ЗА ЗАПРЕТ ПОЛЕТОВ ЛАЙНЕРОВ SUKHOI SUPERJET 100 В РОССИИ

Она появилась после катастрофы самолета в аэропорту «Шереметьево», в которой погиб 41 человек.

Петицию на сайте Change.org создала Елена Кузнецова, она адресовала ее авиакомпании «Аэрофлот». По ее словам, «не хочется быть мясом, хочется спокойствия». Автор инициативы указывает на то, что за последний год произошло как минимум восемь авиапроисшествий с самолетами Sukhoi Superjet 100. В частности, пишет Кузнецова, в апреле вылет рейса Воронеж – Москва был отложен почти на 11 часов из-за технического сбоя. Кроме того, добавила автор петиции, в марте Superjet совершил экстренную посадку из-за треснувшего лобового стекла. Также, указывает Кузнецова, несколько раз самолеты этой модели испытывали проблемы с выпуском шасси. Сама петиция на сайте Change.org при этом не имеет юридической силы. Ранее в «Росавиации» и Минтрансе сообщили, что после авиакатастрофы в аэропорту «Шереметьево» пока не планируют вводить ограничения на полеты лайнеров Sukhoi Superjet 100.

Тем временем аэропорт «Шереметьево» сообщил переходе на штатный режим работы. В график полетов там пообещали войти в течение суток.

<https://echo.msk.ru/news/2421245-echo.html>

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ, 06.05.2019 21:18; ГЛУБОКИЕ СОБОЛЕЗНОВАНИЯ ВСЕМ, КТО ПОТЕРЯЛ РОДНЫХ И БЛИЗКИХ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ, ВЫРАЗИЛ ВЛАДИМИР ПУТИН

ВЕДУЩИЙ: Глубокие соболезнования всем, кто потерял родных и близких в Шереметьево, выразил **Владимир Путин**. Он поручил провести максимально тщательное расследование трагедии и оказать всю необходимую помощь пострадавшим. Президент уже заслушал доклад комиссии, которая выясняет все причины и обстоятельства случившегося. Он встретился с главой Следственного комитета Александром Бастрыкиным, министром транспорта **Евгением Дитрихом**, который возглавляет правительственную комиссию по помощи семьям жертв и пострадавшим и по ликвидации последствий трагедии, а также с министром здравоохранения Вероникой Скворцовой, которая рассказала, как оказывается медицинская помощь тем, кто получил травмы. Необходимые поручения по линии правительства дал **Дмитрий Медведев** – министерствам финансов, транспорта, здравоохранения, а также властям Мурманской и Московской областей.

Работают горячие телефонные линии. Их открыли и МЧС России, и региональные ведомства. Специалисты отвечают на все вопросы, предоставляют конкретную информацию.

Горячая линия Центра экстренной психологической помощи МЧС России (круглосуточно): 8-800-775-17-17

Горячая линия Главного управления МЧС России по Мурманской области: 8-8152-39-99-99

Департамент торговли и услуг Москвы: 8-499-610-00-00

Гостиница «Милан» (размещение родственников): 8-916-173-37-54

О состоянии пострадавших можно узнать по телефону Департамента здравоохранения Москвы: 8-499-251-83-00

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 06.05.2019 20:09; ВЛАСТИ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЪЯВИЛИ В РЕГИОНЕ ТРЕХДНЕВНЫЙ ТРАУР

В: Девять пострадавших в результате катастрофы в аэропорту «Шереметьево» сейчас остаются в столичных клиниках, НИИ имени Склифосовского и ожоговом центре Института им. Вишневского. Трое в тяжелом состоянии. Как сообщили сегодня в правительстве, пострадавшим и семьям погибших будет оказана всесторонняя помощь. Кроме того, **Дмитрий Медведев** поручил **Минтрансу** подготовить предложения по совершенствованию законодательства в сфере безопасности авиaperевозок. Власти Мурманской области, куда летел лайнер, объявили в регионе трехдневный траур. Репортаж Полины Ермолаевой.

КОРР: «Мам, мы взлетаем» – позвонила домой двенадцатилетняя Соня Новикова. В 18:02 она зашла на свою страницу, в 18:03 «Суперджет» оторвался от взлетно-посадочной полосы. Соня погибла вместе с папой, Евгением Новиковым. Праздники они провели у родственников в Курской области. 5 мая приехали в Москву, погуляли и отправились в Мурманск вечерним рейсом. Евгений Витальевич был начальником медсанчасти в Снежногорске. Врач от Бога, не сдерживая слез говорят коллеги. Так совпало – тем же рейсом в Мурманскую область возвращалась и заместитель Новикова Лариса Сивоконь.

СВЕТЛАНА КУЛЯБА, КОЛЛЕГА ЕВГЕНИЯ НОВИКОВА, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ЦЕНТРАЛЬНОЙ МЕДИКО-САНИТАРНОЙ ЧАСТИ №120 ФМБА РОССИИ: Это невосполнимая потеря. И, оба были молодые, здоровые, энергичные, у обоих было очень много планов.

РОМАН ЕМЕЛЬЯНОВ, КОЛЛЕГА ЕВГЕНИЯ НОВИКОВА, ЗАВЕДУЮЩИЙ ХИРУРГИЧЕСКИМ ОТДЕЛЕНИЕМ ЦЕНТРАЛЬНОЙ МЕДИКО-САНИТАРНОЙ ЧАСТИ №120 ФМБА РОССИИ: Евгений Витальевич – профессионал высокого класса в плане хирургии, организации. Вообще он друг, однокурсник. Его не хватает очень сильно.

КОРР: Михаил Зенин, ему было всего 24, родом из Ярославля. Потомственный адвокат, окончил московский университет с красным дипломом.

АННА ИВАНОВА, КЛАССНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ МИХАИЛА ЗЕНИНА, ПРЕПОДАВАТЕЛЬ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА ШКОЛЫ №37 Г. ЯРОСЛАВЛЯ: Он настолько всегда ко всему подходил с чувством юмора, даже к решению каких-то серьезных проблем. И вот эта вот его улыбка – она вот так и стоит перед глазами.

КОРР: Александр Сороколит, в Заполярье отправился на рыбалку. Занял место в предпоследнем 18-м ряду. Дома остались жена и двое сыновей.

ЛИЛИЯ ПРИСТУПА, ОДНОКУРСНИЦА АЛЕКСАНДРА СОРОКОЛИТА: Очень любил рыбалку, вот. У него было хобби. Высылал мне фотографии в соцсетях, всегда как бы хвастался, что: вот, Лилька, смотри. Вообще, болел рыбалкой.

КОРР: Сорок один погибший. В списке выживших – тридцать три фамилии. Подруги Альбина Пилипчук и Екатерина Ключникова возвращались из командировки. Спаслась только Катя. Михаил Савченко, капитан мурманской команды «Что? Где? Когда?» накануне одним из первых опубликовал видео бегущих от самолета спасшихся пассажиров. Сегодня поблагодарил – экипаж, который все сделал оперативно и четко, стюардесс, которые держались как могли, зная, насколько все серьезно.

Все выжившие члены экипажа в Институте Склифосовского. Здесь, как и в госпитале Вишневского, врачи борются за жизни пострадавших. У всех ожоги тела и дыхательных путей, отравление угарным газом, травмы. Трое в тяжелом состоянии.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА, МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИИ: Дышать больно или нет?

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Терпимо, но ощущения неприятные, кашель, надышался.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Муж сразу сообщил, как только вышел с самолета, мне позвонил. Не со своей номера, а с номера, я так поняла, человека, который вытолкнул. Все слава Богу, идем на поправку.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА, МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИИ: Самое главное сейчас – правильный режим вентиляции у этих пациентов, не пропустить бактериальных осложнений. Поэтому они получают комплексную терапию, антибактериальную.

КОРР: Психологическую помощь в больницах оказывают специалисты Центра имени Сербского. Для всех, кому может понадобиться поддержка, МЧС открыло «горячую линию».

ЮЛИЯ ШОЙГУ, ДИРЕКТОР ЦЕНТРА ЭКСТРЕННОЙ ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ МЧС РОССИИ: Более тысячи случаев оказания психологической помощи, конечно, большинство из них – это дистанционная помощь. Более семидесяти случаев – это случаи оказания психологической помощи очно тем людям, которые обратились к нам по поводу этой трагедии.

КОРР: 5 мая – как второй день рождения. Вместе с выжившими в авиакатастрофе будет отмечать и Алена **Медведева**, хотя на борту ее не было. В последний момент единственная она поменяла билет. Начальник разрешил взять три дня в счет отпуска. Алена была в Белгороде, у родителей, отвозила дочку на лето.

АЛЕНА МЕДВЕДЕВА: И когда к вечеру я поняла, что более половины самолета не выжило, это, конечно, просто шок. Родители, я не знаю, просто бросились меня обнимать, целовать.

КОРР: Алена возвращается в Мурманск сегодня – разделить боль со своим городом. В области трехдневный траур. Уже объявлено о выплате компенсаций семьям погибших и пострадавших. Скорбит вся страна. В терминалы приносят цветы и детские игрушки.

Полина Ермолаева, Александр Березкин, Татьяна Проскуракова, Мадина Сафина, Илья Баев и Анастасия Тюрина. «Вести»

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 06.05.2019 20:01; ПЕРВЫЕ ВЫВОДЫ СЛЕДСТВИЯ

В: Ошибка пилотов, диспетчеров или техников, неисправность самолета и неблагоприятные погодные условия. Все это версии катастрофы в «Шереметьево», которые сейчас рассматривает следствие. В результате жесткой посадки и пожара на рейсе «Москва – Мурманск» погиб сорок один человек. Буквально только что криминалисты завершили работу в аэропорту, и теперь вместе со специалистами МАК приступают к расшифровке данных так называемых «черных ящиков». О первых результатах работы главы Следственного комитета, Минздрава и **Минтранса** доложили Владимиру **Путину**.

Ранее президент выразил соболезнования близким погибших и дал поручение о проведении тщательного расследования. О первых выводах следствия – Дмитрий Петров.

КОРР: Правительственная комиссия сегодня весь день работает в центре управления аэропортом, куда стекается вся оперативная информация, и откуда открывается вид на летное поле. Здесь мы можем видеть, что самолет, который потерпел катастрофу, находится все еще на взлетно-посадочной полосе. И только к вечеру после того, как лайнер осмотрели специалисты Межгосударственного авиационного комитета, обломки самолета решено было убрать. С помощью большого крана носовую часть самолета аккуратно поднимают, затем так же аккуратно разбирают более мелкие обломки. Лично осмотреть место ЧП приехал сегодня и глава Следственного комитета Александр Бастрыкин. Он провел совещание со следственной группой, которая собирала вещественные доказательства. Также были взяты образцы топлива, изъяты бортовые самописцы, аудиозаписи переговоров с диспетчерской службой.

СВЕТЛАНА ПЕТРЕНКО, РУКОВОДИТЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СО СМИ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА РФ: Следствием рассматриваются различные версии произошедшего. Среди них: недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших технический осмотр борта, неисправность воздушного судна, неблагоприятные метеоусловия.

КОРР: Экипаж пытался спасти самолет, хотя последние 20 минут полета он управлялся с большим трудом. Рейс «Москва – Мурманск» 1492 отправляется из «Шереметьево» по плану в 18:02, курсом 247 на юго-запад. Набор высоты, первый разворот вправо. В этот момент в 18:07 на борту что-то происходит, но самолет продолжает набирать высоту. Через три минуты экипаж все-таки сообщает на землю о технических проблемах. Командир посылает сигнал «Pan-Pan» и запрашивает посадку.

- Pan-Pan, АФЛ 1492, потеря связи и мы в Direct low. Прошу возврат в «Шереметьево».

КОРР: На языке международного радиообмена это означает возникновение аварийной ситуации, при которой самолет и его пассажиры подвержены конкретной угрозе, однако немедленная помощь не требуется. Это очень важный момент. После потери связи экипаж переходит на запасную частоту 121,5 – международный канал для передачи сигналов бедствия. Все дальнейшее было запечатлено с подробностями на несколько камер. Проведя в воздухе 28 минут, лайнер возвращается в аэропорт и заходит на полосу. Касание – все вроде бы штатно. Но потом вдруг самолет задирает нос и снова отрывается от земли, затем резко клюет носом и втыкается в полосу с такой скоростью, что основные стойки шасси сразу же ломаются, пробивают крыльевые баки. Пожар.

АНДРЕЙ ЛИТВИНОВ, ПИЛОТ 1-ГО КЛАССА, КОМАНДИР ЭКИПАЖА AIRBUS A320: Дал «козла», как у нас говорят. Вот подскочил, и загорелся. То есть на этих кадрах, на этих кадрах хорошо видно, что самолет загорелся не в воздухе.

ВИКТОР ЗАБОЛОТСКИЙ, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ СССР, ПРЕЗИДЕНТ ФЕДЕРАЦИИ ЛЮБИТЕЛЕЙ АВИАЦИИ РОССИИ: Скорость была большая и посадка, будем так говорить, на три точки, которые дальше привело к автоколебаниям, то есть которые называются «прогрессирующий козел». Вот, в авиации. И самолет три раза отделился, естественно, каждый раз отделяясь от полосы, он несколько набирал высоту и в то же время терял скорость. И последнее, так сказать, было касание уже, грубое касание, представляете, все равно что с третьего этажа самолет уронить, будем так говорить, с такой вертикальной.

КОРР: Скорее всего, все началось после попадания молнии в самолет во время взлета. В соцсетях приводят рассказы пилота.

ДЕНИС ЕВДОКИМОВ, КОМАНДИР ЭКИПАЖА ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100: Не было радиосвязи, удалось ее восстановить через аварийную частоту на радиостанции, и она была кратковременной и прерывистой. То есть после включения режима самого передатчика несколько слов получалось сказать, потом она пропадала, и нужно было снова подключать. Из-за молнии у нас произошла потеря радиосвязи, и переход самолета не через компьютер, как обычно, а напрямую, на аварийный режим управления.

КОРР: Посадочная скорость, по некоторым данным, была слишком высокой – около 280 километров в час против 240 рекомендованных. И это превышение оказалось критическим.

ВЛАДИМИР ЕВМЕНЬКОВ, МЭР Г. СЕВЕРОМОРСКА, ПАССАЖИР РЕЙСА МОСКВА – МУРМАНСК: Мы коснулись земли и подпрыгнули вверх. Вот когда мы вверх подпрыгнули, вот тут уже слышались крики, народ стал переживать. И в этот момент я посмотрел в окно и увидел, что двигатель горит.

КОРР: Но само решение о возвращении в аэропорт вылета было единственно верным, считают эксперты. Продолжать полет на неисправном самолете было нельзя.

ВЛАДИМИР ПОПОВ, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК РФ: Экипаж действовал правильно. Первоначально принятое решение вернуться, когда случился этот казус на борту, и они еще не знали, что это за нештатная ситуация, и как она дальше себя поведет, они приняли грамотное, единственно правильное решение – вернуться в аэропорт вылета, так, и совершить эту посадку.

КОРР: Подломленные стойки шасси, конечно, сократили путь торможения, но к моменту остановки лайнер уже был объят пламенем. И тем не менее, даже в такой обстановке экипаж действовал максимально оперативно, уже через 20 секунд после остановки началась эвакуация первых пассажиров. Сначала раскрывается правый передний спасательный трап, еще через несколько секунд – левый. Их привели в действие бортпроводницы.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Где было темно, где была самая высокая температура, они оттуда вытаскивали людей и помогали спуститься на трап.

КОРР: В эти же мгновения их Максим Моисеев пытался начать эвакуацию через задние выходы. Но там уже все было в огне. Максим погиб вместе с пассажирами. А летчики, скорее всего, оказались заблокированы, и выбирались наружу – это видно на видеокадрах – из кабины. Вот второй пилот спускается на землю по какому-то тросу, и сразу присоединяется к эвакуации пассажиров по аварийному трапу, принимает их внизу. Почему пожарные машины приехали только после того, как огонь объят весь самолет, почему они не стояли наготове? Да потому что экипаж их и не запрашивал. Такое решение принимает командир воздушного судна. А вот если бы он передал сигнал «Mayday» – сигнал бедствия, то спасательные службы ждали бы борт в полной готовности прямо на полосе. Но даже несмотря на это, первые спасатели прибыли уже через минуту после объявления тревоги.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: В 18:30, собственно говоря, самолет совершил посадку, значит, в 18:31 был объявлен код «красный», а через минуту первая пожарка была рядом с, собственно говоря, была с воздушным судном.

КОРР: А еще через четыре минуты самолет тушили уже семь машин. Оценку действиям экипажа дадут специалисты и следственные органы. Есть вопросы и к этим кадрам: вот несколько человек покидают самолет с сумками и чемоданами. Понятно – чтобы достать такую поклажу с багажных полок, надо было затратить время вместо того, чтобы освободить проход, как положено по инструкции. К этой минуте известно, что обломки самолета перенесены в ангар, дальше с ними будут работать специалисты МАКа.

Дмитрий Петров, Максим Щепилов, Александр Антонов, Татьяна Степовая и Анастасия Серова. «Вести»

ЭХО МОСКВЫ, 06.05.2019 20:01; ПРЕМЬЕР ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ДОРАБОТАТЬ ЗАКОН ОБ АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

Его поручения, данные Минтрансу, приводятся на сайте правительства. Премьер также распорядился выплатить компенсации семьям погибших и пострадавшим в результате вчерашней катастрофы самолета Сухой Суперджет 100 в Шереметьево до восьмого мая.

<https://echo.msk.ru/news/2421203-echo.html>

РЕН ТВ # НОВОСТИ, 06.05.2019 19:36; СЛОВА СОБОЛЕЗНОВАНИЯ СЕГОДНЯ ПРИХОДЯТ СО ВСЕГО МИРА

ВЕДУЩИЙ: Слова соболезнования сегодня приходят со всего мира. Поддержку родным и близким выразил **Владимир Путин**. Он лично следит за ходом расследования. Сегодня главы сразу трех ведомств СК РФ, Минздрава и **Минтранса** представили ему первый доклад о трагедии. В стороне не остались и простые граждане. Около представительства Мурманской области в Москве и в аэропорту Шереметьево появились стихийные мемориалы. Весь день к ним несут цветы и свечи.

ТЕЛЕКАНАЛ МОСКВА 24, 06.05.2019 19:02; ЖЕСТКАЯ ПОСАДКА

В: Для сорока одного пассажира рейса 1492 «Москва – Мурманск» этот полет стал последним. Их жизни не вернуть и никакими деньгами не компенсировать потери родным и близким. Тем не менее, родственникам жертв уже пообещали выплаты. Какие и как их получить. В каком состоянии пострадавшие, которые сейчас находятся в больницах, среди них есть члены экипажа. И предполетная паника. Если вы боитесь лететь на самолете, а билет приобретен по невозвратному тарифу, можно ли сдать его без потерь. Попробуем разобраться. Это «Москва сегодня».

Знаете, когда вчера поступали сообщения об экстренной посадке в «Шереметьево», лично у меня были мысли: ну, хорошо, что сел, все же он находится на земле, и явно самое страшное вот уже позади. Но оказалось, что самое страшное только начиналось. Сорок одна жертва, в том числе ребенок, двенадцатилетняя девочка. Эта информация, конечно, не укладывается в голове. Как и почему – в этом будут разбираться следователи и эксперты. Мы же сегодня поговорим о помощи пострадавшим, родственникам погибших, всем тем, кого эта трагедия так или иначе коснулась. Жуткую фотографию увидела в интернете – схема рассадки пассажиров в салоне «Суперджета». Спасенные обозначены зеленым цветом, желтым – члены экипажа и те, кого спасти не удалось, они обозначены синим цветом, и здесь вот четко видно, что это все, кто сидел после десятого ряда, вот четко видна граница. Почему им не удалось спастись? Быть может, просто не успели и не смогли добраться до трапов, которые, как мы видели на кадрах, находились ближе к носовой части самолета, или были какие-то другие причины? Но и за жизни тех, кто добрался до аварийных выходов, сейчас борются врачи. Из тридцати семи спасенных девять человек находятся в больницах, у одного пассажира было подозрение на инфаркт, поэтому его сразу доставили в клинический центр высоких медицинских технологий. И по четыре человека сейчас остаются в ожоговом отделении госпиталя Вишневского, НИИ Склифосовского. Состояние у них разной степени тяжести, в основном это, конечно, сильные ожоги, отравление продуктами горения и травмы как последствие эвакуации. Вот можно предположить, что внутри салона лайнера была давка. Сегодня пострадавших навещала министр здравоохранения Вероника Скворцова, вот с кем была возможность пообщаться – пообщалась, в частности, в Склифе находится командир корабля, второй пилот и бортпроводница рейса 1492.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА, МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИИ: Сейчас что-нибудь беспокоит – головная боль, тошнота?

ДЕНИС ЕВДОКИМОВ: Нет. Вчера было першение в горле, сейчас проходит.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА, МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РФ: Голова не болит?

ДЕНИС ЕВДОКИМОВ: Нет.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА, МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РФ: Она сейчас загружена, естественно?

СЕРГЕЙ ПЕТРИКОВ, ДИРЕКТОР НИИ СКОРОЙ ПОМОЩИ ИМЕНИ Н.В. СКЛИФОСОВСКОГО: Она сейчас седатирована и обезболена, потому что только что ей накладывали трахеостому, она была на интубации. Вот. Была седатирована тоже. Когда поступала, была (неразборчиво), но мы ее вывели на уровень сознания.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА, МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РФ: То есть она...

СЕРГЕЙ ПЕТРИКОВ, ДИРЕКТОР НИИ СКОРОЙ ПОМОЩИ ИМЕНИ Н.В. СКЛИФОСОВСКОГО: Она, то есть она контактировала, все было прилично.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА, МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИИ: Самое главное сейчас – правильный режим вентиляции у этих пациентов, не пропустить бактериальных осложнений, поэтому они получают комплексную терапию, антибактериальную. И, конечно, вот через два-три дня начинается период, достаточно связанный с большим количеством рисков, потому что вот эрозия верхних дыхательных путей, они могут быть воротами для инфекции. Все делается для того, чтобы так не случилось.

В: Навестил пострадавших и Сергей Собянин, дал поручение оказать им всю необходимую социальную и психологическую помощь, поддержать во всем их родственников. Мэр также пообщался с командиром экипажа Денисом Евдокимовым. Вообще, по всем вопросам, которые касаются трагедии с самолетом, помощь ли нужна, в том числе психологическая, необходимо размещение в Москве родственников пассажиров этого рейса, и другим, можно обращаться на «горячие линии», телефоны вы сейчас видите на своем экране. Сегодня же было заявлено о выплатах. Конечно, никакие деньги не вернут семьям погибших близких, и я думаю, материальные какие-то компенсации – это, наверное, последнее, о чем они сейчас думают, но все же. Пострадавшие и родственники жертв этой трагедии получают деньги из трех источников, об этом сегодня сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих**. Во-первых, по закону об обязательном страховании ответственности перевозчика – это выплаты страховой компании. Во-вторых, из бюджетов регионов, где пассажиры проживают, и от самого авиаперевозчика «Аэрофлота». Смотрите, на сайте страховой компании уже появился раздел для пассажиров этого рейса. Здесь размещен список документов, которые необходимо предоставить, основные – это подтверждение смерти и травм. С этими справками обязан помочь Минздрав, чтобы оформлялись они как можно быстрее и по первому требованию. Суммы страховых выплат определяются законом, вот в случае смерти человека – чуть больше 2 миллионов рублей, и до 2 миллионов в зависимости от полученных травм. Второй источник выплат, как я уже сказала, это бюджет регионов. Среди погибших двадцать шесть жителей Мурманской области, их семьям выплатят по миллиону рублей, пострадавшим – по 500 тысяч. Не меньше суммы компенсации будут и от столичного региона, среди жертв трагедии пять жителей Московской области и три москвича.

Поклонная гора

СЕРГЕЙ СОБЯНИН, МЭР Г. МОСКВЫ: Вчера произошла большая трагедия. В авиакатастрофе погибли десятки пассажиров. Среди них есть и москвичи. Мы скорбим вместе с родными и близкими погибших.

В: Сумму своих выплат определяет совет директоров авиакомпании «Аэрофлот». Сегодня СМИ заявляли о пяти миллионах рублей на каждого погибшего, в том числе и члена экипажа. Двадцатидвухлетний бортпроводник Максим Моисеев пожертвовал жизнью, спасая пассажиров в хвосте горящего «Суперджета». Пассажиры рейса 1492 также просили помощи в скорейшем восстановлении документов, у многих они сгорели в огне. Не получивших травм при аварийной посадке до поздней ночи допрашивали следователи в аэропорту «Шереметьево». Конечно, у них было одно желание – оказаться скорее дома, но лететь снова на самолете в Мурманск отважились не все.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: Двадцать семь человек, которые не пострадали в этой авиационной катастрофе, мы, собственно говоря, они находятся в разной степени, то есть двое из них уехали поездом в Мурманск, а часть людей, собственно, забронировали билеты на другие рейсы, часть из них уже вылетела вчера, часть из них вылетает сегодня. Десять человек сдали билеты, и собственно говоря, не намечали дальше лететь самолетом. Соответственно, по пятерым информации нет, билетов они не сдавали, и соответственно, они находятся где-то в городе.

В: Прилетают и из Мурманска самолеты, на них прибывают родственники жертв этой катастрофы, они сразу попадают в руки психологов, которые оберегают их от расспросов журналистов, дежурящих в аэропорту. Впереди у близких погибших тяжелейшая процедура опознания, причем проводиться она будет в основном с помощью экспертизы ДНК. Другие пассажиры, кстати, рейсов из Мурманска делятся своими переживаниями.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Ну так, прилетели «Аэрофлотом», сели на землю, остановились, и как сумасшедшие заплакали. Это очень страшно, очень страшно. Тем более лететь с детьми, тем более после такой трагедии. Мы вчера не разговаривали насчет этого, потому что, потому что было страшно.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Считаю, что это большая трагедия, конечно, и вчера, у меня друг работает вообще как бы в авиакомпании, вчера вот мы вместе узнали об этой новости. И поэтому было, конечно, чуть-чуть жутко, не по себе. Я хочу выразить свои слова соболезнования всем, кто погиб.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Кажется, если и должно было что-то случиться, нет, ну не у нас в стране.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Я очень волнуюсь, я лечу в Мурманск по тому же рейсу, на том же самолете. Можно я не буду говорить, пожалуйста.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Очень грустно, что так произошло, очень страшно. Очень сожалею как бы, что так получилось.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Вчера слышала, и вот сейчас постояла у стойки, где там лежат и цветы, и детские игрушки. Конечно, это очень печально.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Мы просто сейчас летим в Мурманск после отпуска. На этом же рейсе, получается.

КОРР: О чем вы думаете, вообще, если можно, о чем думаете в этот момент?

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Ни о чем. Ни о чем, там просто мы сами с Североморска, там наш глава летел, слава Богу, долетел, с ним все хорошо. Мы пытаемся ни о чем не думать.

В: Некоторые пассажиры, находясь в шоке, сдавали билеты, особенно если им предстоял перелет на самолетах «Сухой Суперджет». Информация об этом появлялась в СМИ. Вот мы сегодня специально поинтересовались у перевозчиков – можно ли рассчитывать на возврат средств по невозвратным тарифам в такой ситуации, когда после катастрофы просто страшно лететь. Авиакомпании однозначно отвечали – нет.

Это была «Москва сегодня». Еще больше информации о причинах и обстоятельствах трагедии с самолетом «Сухой Суперджет» – далее в нашем эфире.

НТВ # СЕГОДНЯ, 06.05.2019 19:01; ТРАГЕДИЯ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

В-1: Здравствуйте! Вас приветствует Информационная служба телекомпании НТВ.

В-2: Это программа «Сегодня» и ее ведущие Елена Спиридонова ...

В-1: ... и Игорь Полетаев.

В Межгосударственном авиационном комитете началась расшифровка параметрического самописца с разбившегося самолета. Накануне в столичном аэропорту «Шереметьево» при жесткой посадке загорелся пассажирский самолет «Аэрофлота» «Сухой Суперджет 100». В результате сорок один человек погиб, девять находятся в больницах.

В 2: На данный момент известно, что вскоре после вылета лайнер, следовавший в Мурманск, попал в грозу, после чего автоматика на его борту отказала. Дальше ситуация развивалась стремительно. Пилотам пришлось запрашивать экстренную посадку и вручную, с полными баками сажать самолет.

В-1: Владимир Кобяков выяснял, как все это происходило и был ли шанс избежать жертв.

КОРР-1: Вот траектория рейса «Москва-Мурманск». 18:02 – взлет. И уже через несколько минут на высоте две тысячи сто метров в самолет попадает молния, после чего, по словам пилотов, перестают работать некоторые электронные системы. В 18:11 командир фиксирует проблемы с радиосвязью: он не может четко слышать диспетчера и сам не понимает, слышат ли его, запрашивает посадку. В 18:25 появляется код 7700 – это значит, экипаж объявляет об аварийной ситуации. Самолет заходит на небольшой круг и направляется в сторону посадочной полосы «Шереметьево». Через пять минут – в 18:30 – он уже на полосе. И вот первые секунды – жесткое соприкосновение с землей. Машина отскакивает небольшую фазу полета, и снова контакт с полосой. Не выдерживают шасси, пробивают бак с горючим – и уже открытый огонь.

Эти кадры эксперты, видимо, будут пересматривать еще не раз. Отскок от полосы при приземлении, или, как это называют на профессиональном жаргоне, козление. А так все выглядело из салона. Видно, как загорается топливо, вылетающее струями из пробитого

бака, то есть керосин сначала попал на раскаленные двигатели, и уже после этого появился открытый огонь. На другом видео слышно, что это вызвало еще большую панику у пассажиров.

(видеокадры)

- Тихо! Успокойся! Успокойся!

- На выход! На выход все!

КОРР-1: Перегрузка при приземлении, объясняют специалисты, была вызвана тем, что баки с топливом были практически полные. Но возникает вопрос: была ли возможность израсходовать керосин, зайдя на несколько дополнительных кругов, и тем самым снизить общий вес самолета для посадки?

АНДРЕЙ ЛИТВИНОВ (ЛЁТЧИК ПЕРВОГО КЛАССА): Летать было нежелательно, вырабатывать топливо. Так как такой отказ, который произошел после попадания молнии, он мог развиваться дальше, и могли неприятности развиваться гораздо быстрее, чем этого бы хотелось. Они все-таки прилетели на аэродром, они сели, они сели не так, как бы хотелось.

АНДРЕЙ КРАСНОПЁРОВ (ЛЁТЧИК ПЕРВОГО КЛАССА): Он коснулся первый раз полосы и подлетел где-то метров... около десяти метров, это у нас в авиации называется «козел». При уходе на «козла», а это был «козел», реально, летчик должен дать сто процентов двигателю и уйти на второй круг

КОРР-1: Командир судна Денис Евдокимов, сообщили в «Аэрофлоте», – опытный пилот: всего шесть тысяч восемьсот часов налета, из них почти полторы тысячи – на «Суперджете». Сам он рассказывает, что после ЧП в воздухе ему тяжело было ориентироваться при общении с диспетчерами.

ДЕНИС ЕВДОКИМОВ (ПИЛОТ «АЭРОФЛОТА», КОМАНДИР РЕЙСА SU 1492) (по телефону): Из-за молнии у нас произошла потеря радиосвязи. Яркая вспышка, хлопок, переход самолета в аварийный режим управления, вот, и потеря радиосвязи.

КОРР-1: Системы громоотводов на лайнерах существуют давно. В подавляющем большинстве случаев попадание молнии заканчивается бесследно. Но в этот раз, по версии пилотов, это отразилось на работе почти всей бортовой электроники.

КОНСТАНТИН ОНОХИН (ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ РОССИИ): Было ясно: вот это грубейшая посадка, ошибки, которые... стремление посадить самолет без учета высоты и скорости, нормальный летчик сделать такого не мог. То есть явно было видно, что что-то с управлением. И предполагаю, что вот это прямое управление привело к тому, что летчик среднего уровня подготовки не справился в данных условиях.

КОРР 1: Следователи теперь изучают записи с обоих «черных ящиков». Место катастрофы осмотрел и глава Следственного комитета Александр Бастрыкин. Детально разберут и видео с камер наблюдения аэропорта, и аудиозаписи переговоров пилотов с диспетчерами.

СВЕТЛАНА ПЕТРЕНКО (ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА РФ): Следствием рассматриваются различные версии произошедшего, среди них – недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших технический осмотр борта; неисправность воздушного судна; неблагоприятные метеоусловия.

КОРР: Следователи будут изучать и кадры эвакуации. Задняя часть самолета охвачена огнем, по надувному трапу спускаются пассажиры. На видео можно рассмотреть, как кто-то эвакуировался с чемоданами и сумками – спас свой багаж, а в такой толчее в салоне это могло на несколько решающих секунд помешать другим – из задней части самолета – продвинуться к выходу.

Так ли это было – следователи, скорее всего, поинтересуются у выживших пассажиров.

Двадцатидвухлетний бортпроводник Максим Моисеев пытался открыть аварийный люк и в хвостовом отсеке, но у него так и не получилось, в итоге из самолета он уже выйти не смог.

Если внимательно пересматривать эти кадры, то можно заметить: пожарные машины появляются у лайнера далеко не сразу.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Первая пожарка была рядом с, собственно говоря, была с воздушным судном в течение последующих шести минут... в течение последующих четырех минут прибыли еще шесть пожарок. Тушение продолжалось восемнадцать минут.

КОРР: Соответствовало ли это регламенту или нет, как сработали аэропортовые службы, видимо тоже проверят во время следствия.

Владимир Кобяков, Алексей Серегин. Телекомпания НТВ.

В-1: В больницах Москвы сейчас находятся девять пострадавших при крушении лайнера, еще четырнадцать пассажиров нуждаются в амбулаторной помощи.

В-2: От НИИ Склифосовского к нам в прямом эфире присоединяется Светлана Андреева.

- Света, как медики оценивают состояние раненных?

(прямое включение)

КОРР-2: Ну, коллеги, состояние пострадавших оценила Вероника Скворцова. Глава Минздрава приехала сюда буквально несколько часов назад и осмотрела всех пациентов, которые прибыли сюда, в институт Склифосовского. Здесь их четверо, трое из них (их доставили сюда этой ночью, их перевели из подмосковной клиники) – это члены экипажа, командир воздушного судна, второй пилот и стюардесса. Главное, о чем говорят врачи, сейчас нет угрозы их жизни, врачи уже провели полную диагностику их состояния, все трое находятся в отделении реанимации ожогового центра и в самом тяжелом состоянии здесь, в институте имени Склифосовского, пятидесятилетняя женщина, у нее ожоги верхних дыхательных путей, и вот что о ее состоянии, какие подробности рассказали медики главе Минздрава.

СЕРГЕЙ ПЕТРИКОВ (РУКОВОДИТЕЛЬ ИНСТИТУТА СКОРОЙ ПОМОЩИ ИМ. Н. В. СКЛИФОСОВСКОГО): Вентиляционная травма, ожег третьей степени, практически все дыхательные пути.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА (МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РФ): Обожжено все?

СЕРГЕЙ ПЕТРИКОВ (РУКОВОДИТЕЛЬ ИНСТИТУТА СКОРОЙ ПОМОЩИ ИМ. Н. В. СКЛИФОСОВСКОГО): Обожжено все. Плюс к этому, есть поверхностные ожоги. Тяжелая, конечно, ситуация. Мы восстановим вентиляцию, антибактериальную терапию, вроде патологий пока не выявляется, сейчас родственники появятся, посмотрим уже на хронические болезни.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА (МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РФ): Она из Москвы или Мурманской области?

СЕРГЕЙ ПЕТРИКОВ (РУКОВОДИТЕЛЬ ИНСТИТУТА СКОРОЙ ПОМОЩИ ИМ. Н. В. СКЛИФОСОВСКОГО): Из Украины.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА (МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РФ): Из Украины?

СЕРГЕЙ ПЕТРИКОВ (РУКОВОДИТЕЛЬ ИНСТИТУТА СКОРОЙ ПОМОЩИ ИМ. Н. В. СКЛИФОСОВСКОГО): Да, и жила она в Мурманске.

КОРР-2: Ну, под контролем врачей другой московской клиники – института Вишневого – находятся еще четверо пострадавших при пожаре на «Суперджете». Там в схожей, тяжелой ситуации находится одна из женщин, у нее также ожоги 15-20 процентов всего тела. Еще трое пострадавших – трое мужчин – им от 34 до 39 лет, и у них гематомы, ушибы, а также термоингаляционные травмы, иначе говоря – это повреждение дыхательных органов горячим паром, дымом или другими токсическими веществами, которые образуются в процессе горения. И вот сейчас Вероника Скворцова говорит о том,

что самое главное – это осуществлять бдительный контроль за их состоянием и осуществлять вентиляцию органов.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА (МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РФ): Через два-три дня начинается период, достаточно связанный с большим количеством рисков, потому что эрозия верхних дыхательных путей, они могут быть воротами для инфекций, осложнений инфекционных, и это уже распускает другие неприятные реакции со стороны органов и систем. Поэтому мы это обсудили, самая опытная команда в федеральном ожоговом центре именно здесь, все делается для того, чтобы так не случилось.

КОРР-2: Всего же в московских центрах находятся девять пострадавших при пожаре на «Суперджете», у всех из них шокое состояние, вот девятый пострадавший, у него было подозрение на инфаркт, он сейчас в медицинском центре Федерального медико-биологического агентства, и подозрение на инфаркт не подтвердилось. Все пациенты, которые пострадали, находятся в шокое состоянии, им оказывают опытные психологи и психиатры из института имени Сербского квалифицированную помощь. Ну, и конечно же, коллеги, не только пациентам, но и их родственникам.

- Коллеги?

В-2: Спасибо!

В-1: Спасибо!

В-2: В прямом эфире с последней информацией о состоянии пострадавших, была Светлана Андреева.

В-1: Мэр Москвы Сергей Собянин поручил оказать всю необходимую социальную и психологическую помощь раненым и прибывающим в столицу родственникам погибших. Семьи жертв катастрофы получают компенсации в размере около пяти миллионов рублей, эта сумма складывается из выплат страховых компаний, «Аэрофлота» и средств из региональных бюджетов. Деньги выделяют Мурманская область и Подмосковье.

АНДРЕЙ ВОРОБЬЁВ (ГУБЕРНАТОР МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ): Всем погибшим они будут выплачены, и жителям Подмосковья и всем, кто не проживает на нашей территории – это два и один миллион соответственно, понятно, что деньги здесь имеют весьма... не имеют никакого, по большому счету, значения, но такие решения принимаются для того, чтобы оказать поддержку родным и близким.

АНДРЕЙ ЧИБИС (ВРЕМЕННО ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ ГУБЕРНАТОРА МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ): Мы от имени Мурманской области дополнительно выплатим семьям погибших полмиллиона рублей и тем лицам, которые пострадали, которые находятся сейчас на лечении, получают по пятьсот тысяч. Для нас принципиально важно сейчас установить всех близких, всех близких, всех родственников, которые... с которыми все эти вопросы решать. И вопросы финансового плана, и вопросы траурных мероприятий.

В-1: В Мурманской области объявлен трехдневный траур. Большинство жертв катастрофы – двадцать шесть человек – жители региона. В центре Мурманска и в аэропорту возникли стихийные мемориалы, люди приносят цветы, свечи и детские игрушки. Этим вечером в городе пройдет акция памяти.

В-2: На данный момент еще не все родственники погибших и пострадавших прибыли из Мурманска. А для тех, кто уже прилетел, организованы гостиницы в ближайшем Подмосковье. С некоторыми психологи продолжают работать прямо в аэропорту.

В-1: Все это время в «Шереметьево» находились следователи, и вот только ближе к вечеру сгоревший самолет стали убирать с поля. Все это время в аэропорту работает только одна взлетно-посадочная полоса, десятки рейсов все еще перенаправляются во «Внуково» и «Домодедово».

В «Шереметьево» находится сейчас наш корреспондент Светлана Гордеева.

- Светлана, что сейчас наблюдаете? Когда аэропорт заработает в обычном режиме?

(прямое включение)

КОРР-3: Коллеги, в эти минуты продолжается эвакуация обломков «Сухого Суперджета» со взлетно-посадочной полосы. Мы сейчас находимся в терминале «D», одном из немногих мест и точек в аэропорту, где можно через окно наблюдать за этим процессом. Эти кадры зрители сейчас видят на своих экранах. Лайнер, вернее то, что от него осталось – это кабина и часть салона – поднимают с помощью специального крана. Этот процесс продолжается более трех часов. Ранее пресс-служба аэропорта заявляла, что снять ограничение с полосы планируется в 18 часов по московскому времени, но процесс транспортировки останков самолета затянулся, видимо не так-то просто справиться с многотонной машиной, соответственно, аэропорт по-прежнему работает в ограниченном режиме. Как мы можем видеть на табло, начиная с этого часа и до полуночи, отменено около тридцати рейсов, примерно столько же задерживается. Более того, каждые двадцать минут пассажирам по громкой связи объявляют о том, что расписание рейсов может корректироваться в режиме онлайн. Когда «Шереметьево» вернется к привычному режиму работы – не понятно. Вот несколько минут назад пресс-служба уже объявила о том, что и завтра будут отменены и задержаны десятки рейсов.

- Коллеги?

В-2: Светлана, а как встречают родственников погибших? Какую помощь им оказывают?

КОРР-3: Лен, по прилету родственников встречают медики и психологи. По словам психологов, эмоциональное состояние людей настолько тяжелое, что помощь специалистов им понадобится и по возвращению домой. Сейчас же они размещены в подмосковных гостиницах, двумя рейсами прилетели уже двенадцать человек. Девятичасовым рейсом сегодня ожидают прилета еще тринадцати человек. Приступ аэрофобии – это не самое тяжелое, что предстоит пережить этим людям. Завтра их ожидают в царицынском морге, где им придется сдать биоматериалы для анализа ДНК, это необходимо для проведения процедуры опознания тел погибших. Ну, а здесь, в «Шереметьево», пассажиры и сотрудники аэропорта организовали импровизированный мемориал памяти, и в знак скорби, приезжая в аэропорт, привозят с собой цветы.

- Коллеги?

В-1: Светлана, спасибо!

В-2: Спасибо!

В-1: Это была Светлана Гордеева из аэропорта «Шереметьево», где в результате катастрофы «Сухой Суперджет 100» погиб сорок один человек, тридцать семь выжили, девять человек с ранениями находятся в столичных больницах.

Сообщения по событию:

- [Телеканал 360, Красногорск, 6 мая 2019](#)

ТЕЛЕКАНАЛ 360, 06.05.2019 18:45; АВИАПАССАЖИРОВ МОГУТ НАУЧИТЬ ОБРАЩАТЬСЯ С РУЧНОЙ КЛАДЬЮ ПРИ ЧП

Автор: Макаренко Алена

Пассажирам самолетов необходимо объяснить, что делать с ручной кладью в случае ЧП. Об этом РИА ФАН рассказал депутат Государственной думы Сергей Вострецов.

Так эксперт прокомментировал действия людей, покидавших с чемоданами в руках загоревшийся самолет SSJ100 в Шереметьево. Предположительно, они тормозили процесс эвакуации.

«Сегодня при инструктаже пассажиров о действиях в чрезвычайных ситуациях стюарды не обращают внимания на необходимость оставлять ручную кладь. Я считаю, что есть потребность обратиться к руководству Росавиации и дополнить эту инструкцию», – рассказал Вострецов.

По его словам, во время ЧП в первую очередь нужно думать о жизнях людей, а не о багаже. В такие моменты счет идет на секунды.

Кроме того, депутат обратил внимание на отсутствие у пилотов опыта работы в ручном режиме.

«Сейчас пилоты зачастую – это такие же пассажиры, только с теоретическими знаниями. За них все делает техника. На мой взгляд, одних книжек при подготовке никак не достаточно», – отметил Вострецов.

По его мнению, для решения этой проблемы нужно обязать авиакомпании закупать необходимое количество тренажеров для отработки взлета и посадки. Также стоит увеличить количество соответствующих занятий для пилотов и регулярно экзаменовывать их.

Авиалайнер Superjet 100, который вылетал из Москвы в Мурманск, вернулся в Шереметьево после взлета. При совершении аварийной посадки самолет загорелся. Погиб 41 человек, в том числе бортпроводник.

Авиапассажиры могут научиться обращаться с ручной кладью при ЧП

<https://360tv.ru/news/transport/aviapassazhirov-mogut-nauchit-obraschatsja-s-ruchnoj-kladju-pri-chnp/>

1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 06.05.2019 18:01; ГЛАВНАЯ ТЕМА СЕГОДНЯ, 6 МАЯ, ТРАГЕДИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО 41 ЧЕЛОВЕК ПОГИБ, ЕЩЕ ДЕВЯТЬ ПОСТРАДАЛИ

ВЕДУЩИЙ: Главная тема сегодня, 6 мая, трагедия в Шереметьево 41 человек погиб, еще девять пострадали. Таковы последние данные. Выводы о причинах и обстоятельствах катастрофы сделает специальная комиссия – доклад о ее работе уже заслушал **Владимир Путин**. Как сообщается, президент сегодня встретился с главой Следственного комитета Александром Бастрыкиным, министром транспорта **Евгением Дитрихом**, который возглавляет правительственную комиссию по помощи семьям жертв и пострадавшим и по ликвидации последствий трагедии, также с министром здравоохранения Вероникой Скворцовой, которая рассказала, как оказывается медицинская помощь тем, кто получил травмы. В аэропорту Шереметьево сгоревший лайнер Sukhoi Superjet 100 в ближайшие минуты эвакуируют с летного поля. Специальные службы уже начали подъем обломков самолета с помощью тяжелого крана. После этого их увезут для изучения и работы следователей.

Итак, в воскресенье, 5 мая, вечером лайнер Sukhoi Superjet 100, принадлежащий авиакомпании «**Аэрофлот**», совершил жесткую посадку спустя 28 минут после взлета. Это был самый обычный рейс из Москвы в Мурманск, на борту 78 человек – 73 пассажира и пятеро членов экипажа. Видеокадры сняли очевидцы: посадка жесткая, самолет после первого касания подсакивает. Вероятно, это лишь предположение, ломаются стойки шасси, которые пробивают баки с горючим, после чего начинается пожар – хвост лайнера вспыхивает как спичка.

КОР.: Первые секунды после приземления. Самолет в огне, вспыхнули топливные баки, плавятся иллюминаторы. Крики ужаса в салоне. Кто-то из пассажиров снимает видео. Лайнер еще катится по полосе, и все что пока могут сделать оказавшиеся в ловушке люди – наблюдать.

Кадры самого момента жесткого приземления. Самолет касается взлетно-посадочной полосы, подпрыгивает, и наконец опустившись, загорается. Продолжает движение, объятый пламенем. Топливные баки полные – борт только-только взлетел и был вынужден экстренно вернуться.

Рейс Москва – Мурманск продолжался меньше получаса. Он вылетел по расписанию 5 мая вечером. Моросил дождь, но в целом погода летная. Через восемь минут полета лайнер меняет курс. По предварительным данным, в него ударила молния, после чего пропала радиосвязь.

Самолет разворачивается, делая большой круг. Судя по данным радаров, на посадку с первого раза не заходит, делает еще один, малый круг и приземляется не на автопилоте, а в ручном режиме. Садится почти на середину полосы. С перелетом более чем на километр. Дважды ударившись при посадке.

Александр УРБАНОВИЧ, военный летчик в отставке: Согласно видео видно, что это «скоростной козел». Ошибка на посадке. Причина повторного отделения после посадки, так называемого «козла», как правило, одна: несоразмерное взятие органов управления на себя.

КОР.: Времени на спасение ничтожно мало. Огонь пожирает хвост самолета, из-за температуры и едкого дыма нечем дышать. Эвакуация возможна только через носовую часть. Дмитрий – один из тех, кто летел тем злополучным бортом из Москвы в Мурманск. Он сидел на 10 ряду. Почти никто из тех, кто был дальше по салону, не смог спастись. Из 78 человек на борту выжили 37 – 33 пассажира и четыре члена экипажа.

Дмитрий, пассажир рейса: Пожар начался после второго удара самолета о землю, когда он садился. Я видел вспышку белого цвета.

КОР.: Попадание молнии в самолет не редкость. Но все современные лайнеры оборудованы специальной системой защиты на этот случай. Физики называют подобные устройства «клеткой Фарадея». Каркас из материала, хорошо проводящего ток, как бы опутывает весь самолет, и когда в борт бьет молния, разряд должен равномерно распределиться и не причинить вреда.

Владимир КАРНОЗОВ, авиаэксперт: Если, скажем, интенсивность этого разряда была сравнительно низкая, с ним ничего не произойдет. А если интенсивность высокая, тогда произойдут совсем другие явления. Ну и, в частности, ведь самолеты современные становятся все более компьютеризованными, они напичканы радиоэлектронной аппаратурой, которая очень чувствительна к статическому электричеству. Они получают повреждение и либо прекращают работу, либо функционируют с ошибками.

КОР.: Тот факт, что экипаж принял решение не вырабатывать топливо, а садиться с полными баками, да еще в ручном режиме, опасно – по мнению экспертов, может свидетельствовать о серьезных проблемах на борту.

Станислав ШТИНОВ, специалист по безопасности полетов авиации МЧС: При отказе электроники, электродистанционной системы управления, самолет, конечно, становится более вялым, тяжелым в управлении, посадить его очень сложно. Но при посадке с повышенной скоростью и с таким максимальным весом, конечно, произошли нерасчетные нагрузки на взлетно-посадочные устройства, это шасси, и скорее всего, они не выдержали.

КОР.: Сергей Рябых – один из очевидцев. Он ждал посадки на свой рейс, когда увидел по полосе за окном движущийся огненный шар и огромный столб черного дыма.

Сергей РЯБЫХ, очевидец: Он только приземлился, и уже один или два пожарных расчистили его тушили. Очень много-много людей туда бежало. Ехали машины, тушили, все боялись, что произойдет взрыв.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: В 18.30 самолет совершил посадку, в 18.31 был объявлен код «красный», через минуту первая пожарка была рядом с воздушным судном. В течение последующих четырех минут прибыло еще шесть пожарных, тушение продолжалось 18 минут.

КОР.: Почему произошла трагедия, сейчас разбираются эксперты Межгосударственного авиационного комитета, а также следователи.

Светлана ПЕТРЕНКО, руководитель управления взаимодействия со средствами массовой информации СК РФ: Совместно с представителями МАК изъяты для изучения речевой и параметрической бортовые самописцы, отобраны образцы топлива из баков самолета и заправочной станции, аудиозаписи переговоров с диспетчерской службой, записи с камер видеонаблюдения. Следствием рассматриваются различные версии произошедшего, среди

них недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших технический осмотр борта, неисправность воздушного судна, неблагоприятные метеоусловия.

КОР.: На место ЧП приехал глава Следственного комитета Александр Бастрыкин. По кадрам распространенной официальной видеозаписи можно понять, как сильно пострадал самолет и снаружи, и внутри. Он уничтожен. Представить, что чувствовали люди – невозможно.

ЭХО МОСКВЫ, 06.05.2019 18:00; МОСКВИЧИ НЕСУТ ЦВЕТЫ К ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВУ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ В СВЯЗИ С КРУШЕНИЕМ САМОЛЕТА В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Москвичи несут цветы к представительству Мурманской области в связи с крушением самолета сухой СуперДжет-100 в Шереметьево. В результате катастрофы погиб 41 человек, больше половины – жители Мурманской области. В регионе объявлен трехдневный траур по погибшим.

Общероссийский траур не объявлялся. В Кремле это пока не обсуждается, – сообщил журналистам пресс-секретарь президента Дмитрий Песков. Сегодня днем президент заслушал доклады главы Следственного комитета, министра транспорта и руководителя Минздрава.

Ранее стало известно, что Следственный комитет рассматривает несколько версий катастрофы. В частности, речь идет о недостаточной квалификации пилотов, неисправности самолета и неблагоприятных метеоусловиях.

Выплаты семьям погибших и пострадавшим будут осуществляться из трех источников, – рассказал **министр транспорта Евгений Дитрих**. В **Минтрансе** не видят оснований для приостановки полетов СуперДжетов.

Сухой СуперДжет-100 первый пассажирский самолет, разработанный в России. Его производство началось в 2011 году. Крупнейший заказчик – **Аэрофлот**.

Самолет Sukhoi Superjet 100 не годится ни на что, кроме выкачивания денег. Об этом на встрече с министерством транспорта сказала спикер Совета Федерации Валентины Матвиенко. **Министерство транспорта** обещает повысить эффективность к 2023 году, но летать надо уже сейчас, – добавила Валентина Матвиенко.

СуперДжет не является ни надежным, ни безопасным самолетом, – рассказал в эфире «Эха Москвы» заслуженный летчик-испытатель, Герой России Магомед Толбоев. Толбоев добавил, что вряд ли в России откажутся от этого самолета.

<https://echo.msk.ru/news/2421131-echo.html>

ВЕСТИ ФМ, 06.05.2019 17:09; «МЫ ВЗЛЕТЕЛИ. БЫЛ СИЛЬНЫЙ ГРАД. В ЭТОТ МОМЕНТ ПРОИЗОШЕЛ ХЛОПОК. ВСПЫШКА ТАКАЯ, КАК ЭЛЕКТРИЧЕСТВО»

Автор: Санжиев Александр

Работа аэропорта Шереметьево пришла в обычный режим. Машины оперативных служб разъехались, пробок нет. Рейсы отправляются по расписанию. Но все же есть некоторые задержки и отмены. Подробнее – в материале корреспондента «Вестей ФМ» Александра Санжиева.

В аэропорту уже открыли вторую взлетно-посадочную полосу – до этого на прием и отправку работала только одна.

В Шереметьеве организована правительственная комиссия по расследованию ЧП, которую возглавил **министр транспорта Евгений Дитрих**. На встрече с журналистами он рассказал, что уже началась расшифровка так называемых черных ящиков.

ДИТРИХ : Межгосударственный авиационный комитет проводит расследование. Представитель МАК включен в состав правительственной комиссии. Мы сегодня

обсудили порядок проведения этого расследования. МАК сейчас расшифровывает параметрический самописец и работает с двумя другими.

Министр отметил, что делать выводы относительно причин происшествия и виновных можно будет только после анализа информации с самописцев. Пока же о неисправности известно лишь со слов экипажа. Командир воздушного судна Денис Евдокимов утверждает, что все началось с попадания молнии.

ЕВДОКИМОВ : Не было радиосвязи. Удалось ее восстановить через аварийную частоту. Она была кратковременной и прерывистой. После включения самого передатчика несколько слов получалось сказать. Потом она пропадала. И нужно было снова подключать. Из-за молнии у нас произошла потеря связи. И был совершен переход на прямой режим управления.

Стюардесса лайнера Татьяна Касаткина тоже утверждает, что проблемы начались из-за погодных условий. Вместе с другими бортпроводниками она вытаскивала из салона пассажиров. Многие люди были в панике и не знали, что делать.

КАСАТКИНА : Мы взлетели. Был сильный град. В этот момент произошел хлопок. Вспышка такая, как электричество. Было все очень быстро. Был черный дым. Ни секунды не было времени. Люди уже выползали, последние которые. Начали соскакивать с кресел, продвигаться, хотя самолет еще был на скорости. Самолет остановился, я начала эвакуацию. Я там уже не видела их. Вытаскивала ногой дверь. И потом пассажиров вытаскивала.

Жертвами авиакатастрофы стал 41 человек. Это последние данные, которые объявил Следственный комитет. Родственники погибших приезжают на опознание в Москву. В МЧС пообещали поддержку, говорит директор Центра экстренной психологической помощи МЧС России Юлия Шойгу.

ШОЙГУ : Работа организована не только в Москве. В настоящий момент помощь организована в разных регионах. Там, где проживают родственники погибших и пострадавших людей. Ведется работа в аэропортах. Оказывается помощь по телефону и на дому.

В память о жертвах в терминале В развернули импровизированный мемориал. Сюда несут цветы, свечи и детские игрушки.

В Мурманской области с сегодняшнего дня объявлен трехдневный траур.

<https://radiovesti.ru/brand/61178/episode/2166520/>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 06.05.2019 17:03; ХРОНОЛОГИЯ ТРАГЕДИИ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

В: Подготовить предложения по совершенствованию законодательства в сфере безопасности авиаперевозок – такое поручение **Минтрансу** после ЧП в «Шереметьево» дал премьер **Дмитрий Медведев**. В результате страшного пожара на борту «Суперджета» погиб сорок один человек, тридцать семь спаслись и выжили. В Мурманской области, откуда летел лайнер, объявлен трехдневный траур.

Хронологию трагических событий поминутно воссоздал Георгий... Григорий Вдовин.

(сюжет)

КОРР: Полет рейса 1492 начался в 18:03, и сначала все шло штатно. Что произошло в воздухе, сейчас выясняют следователи, которые уже работают с «черными ящиками». Как сообщают пилоты, от удара молнии отключились компьютерные системы и была нарушена связь. Пилот почти сразу повернул обратно и даже сделал небольшой круг над Зеленоградом. Командир принял решение садиться (практически с полным баком – в воздухе самолет находился двадцать восемь минут). Это кадры с камер аэропорта. Видно, что самолет бьется о землю, подсакивает и снова бьется о полосу. По всей видимости, стойка шасси подламывается, и именно ее части попадают в двигатель, который сразу загорается. На съемке из салона, которую вели пассажиры, отчетливо виден огненный

след на взлетно-посадочной полосе, когда в конце самолет развернуло. Это горело топливо из баков. Эвакуация началась сразу после остановки – и сразу с двух сторон самолета. Задняя часть и, соответственно, задние выходы уже охвачены огнем.

(фрагмент видеосъемки)

- Давайте, пожалуйста! Давайте! Быстрее!

ДМИТРИЙ ХЛЕБУШКИН (ПАССАЖИР РЕЙСА SU 1492 «МОСКВА-МУРМАНСК»): Где было темно, где была самая высокая температура, они оттуда вытаскивали людей и помогали спуститься на... на трап.

КОРР: Пламя удалось сбить достаточно быстро. Уже через несколько минут самолет утонул в пене. Действия и оперативность работы пожарных будут проверяться в том числе.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): В 18:30, собственно говоря, самолет совершил посадку. Значит, в 18:31 был объявлен код красный, через минуту. Первая пожарка была рядом с, собственно говоря, была с воздушным судном. В течение последующих четырех минут прибыло еще шесть пожарок. Вот. Тушение продолжалось восемнадцать минут.

КОРР: Выгорела даже кабина пилотов. Задняя же часть разрушилась полностью. Спасать там было уже некого. Именно там было рабочее место бортпроводника Максима Моисеева. Он погиб, пытаюсь вывести пассажиров.

ЕЛЕНА МАРКОВСКАЯ (СТАРШИЙ ПОМОЩНИК РУКОВОДИТЕЛЯ МОСКОВСКОГО МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО СЛЕДСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА РФ): Из семидесяти восьми человек, находившихся на борту самолета, – тридцать семь выживших.

ЖУРНАЛИСТ: А сколько всего погибших? «Вечерняя Москва».

ЕЛЕНА МАРКОВСКАЯ (СТАРШИЙ ПОМОЩНИК РУКОВОДИТЕЛЯ МОСКОВСКОГО МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО СЛЕДСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА РФ): Сорок один человек.

КОРР: Вот только что с поля, измученные пассажиры идут по терминалу «В» в помещение, где им готовятся оказать помощь. Предстоит беседа и с психологами, и со следователями. В основном это пассажиры из передней части салона. Пострадавших вывозят прямо от самолета. В «Шереметьево» заезжает целая кавалькада машин «Скорой помощи». На взлетку приземляются санитарные вертолеты для самых тяжелых. Одну из двух взлетно-посадочных полос освободят от обгоревших обломков только после того, как там закончат работать следователи.

Григорий Вдовин и Павел Мельник, «Вести».

РОССИЯ 24, 06.05.2019 16:01; ПОСЛЕДСТВИЯ ЭКСТРЕННОЙ ПОСАДКИ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО

В.: Владимир Путин заслушал доклады о помощи пострадавшим в катастрофе в аэропорту Шереметьево и о ходе расследования трагедии. О результатах работы своих ведомств президенту сообщили председатель Следственного комитета Александр Бастрыкин, министр транспорта и глава госкомиссии по урегулированию ЧС Евгений Дитрих, а также министр здравоохранения Вероника Скворцова. Следствие рассматривает ряд версий катастрофы, среди которых недостаточная квалификация пилотов, техническая неисправность и неблагоприятные погодные условия. В результате аварийной посадки и пожара погиб 41 человек, в том числе, две детей.

Аэропорт Шереметьево будет работать с ограничениями до вечера понедельника. Возможно также изменение расписания рейсов. Там работают следователи, на взлётной полосе все ещё остаются обломки самолёта. Репортаж Екатерины Мироновой – о первом дне после трагедии.

КОР.: Аэропорт Шереметьево понемногу возвращается в штатный режим работы. Пассажиры регистрируются на свои рейсы, но большинство самолётов улетают и прилетают с опозданием, пусть и со сравнительно небольшим – до трёх часов. При этом несколько чартеров – в Турцию и в Тунис – задержаны до ночи.

По словам министра транспорта **Евгения Дитриха**, который возглавляет комиссию по расследованию обстоятельств аварии, в ближайшие часы будут убраны обломки самолёта. В полной мере Шереметьево заработает к концу дня.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: Следователи свою часть мероприятий по борту и по, собственно говоря, всем событиям завершили. Сейчас на полосе и на воздушном судне работает Межгосударственный авиационный комитет. Я надеюсь, что, собственно говоря, сегодня в течение дня эти мероприятия будут завершены. Специальные средства, связанные с тем, чтобы транспортировать воздушное судно с рулёжной дорожки, они готовы, поэтому мы ждём только разрешения для того, чтобы открыть полосу.

КОР.: **Министр транспорта** ещё раз подтвердил, что в результате трагедии погиб 41 человек. В том числе и бортпроводник Максим Моисеев, который до последних минут своей жизни делал всё возможное для спасения пассажиров из горящего лайнера.

Евгений Дитрих заявил, что выплаты родственникам жертв и пострадавшим будут идти из трёх источников. Пассажиров сгоревшего самолёта поддержат регионы. Сейчас в областях определяют сумму помощи. Также выплаты будут осуществляться в страховой компании и в «Аэрофлоте».

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: В ближайшее время на совете директоров «Аэрофлота» мы рассмотрим проект решения об осуществлении таких выплат. Предварительно предложения по выплате семьям погибших, включая погибшего бортпроводника, в объёме 5 миллионов рублей.

КОР.: В Шереметьево из Мурманска прибывают близкие погибших и пострадавших. Людей, которые находятся в тяжёлом моральном состоянии, стараются вывести из аэропорта через запасные выходы, чтобы без журналистов и телекамер. С ними работают психологи. Помощь родственникам осуществляется и дистанционно.

ЮЛИЯ ШОЙГУ, ДИРЕКТОР ЦЕНТРА ЭКСТРЕННОЙ ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ МЧС РФ: Более тысячи случаев оказания психологической помощи. Конечно, большинство из них – это дистанционная помощь. Это помощь по телефонам двух горячих линий, которые работают в МЧС России. Это более 950 случаев. Более 70 случаев – это случаи оказания психологической помощи очно тем людям, которые обратились к нам по поводу этой трагедии. В настоящий момент задействовано более 25 специалистов, из них 23 психолога из МЧС. Ещё около 20 специалистов находятся в резерве. На сегодняшний момент работа организована не только в Москве, но и в Мурманске. В настоящий момент помощь организована в разных регионах, там, где проживают родственники погибших и пострадавших людей.

КОР.: Специалисты уже начали расшифровку параметрического самописца сгоревшего лайнера, отметил **министр транспорта**. Идёт работа и с другими «чёрными ящиками», найденными среди обломков.

Екатерина Миронова, Валерий Иванов, Дмитрий Новиков, «Вести».

В.: Трое москвичей погибли в трагедии в Шереметьево. Власти Москвы окажут семьям всю необходимую помощь. Об этом заявил мэр столицы Сергей Собянин. Он приехал сегодня в НИИ скорой помощи имени Склифосовского. Там проходят лечение командир корабля, второй пилот и бортпроводница. Репортаж Андрея Сапегина.

КОР.: В Институте имени Склифосовского, в ожоговом центре находятся четверо пострадавших в результате авиакатастрофы в Шереметьево. Это трое членов экипажа – командир судна, помощник пилота, бортпроводница и пятидесятилетняя женщина, которая сейчас находится в искусственной коме. Ей утром сделали сложную операцию, и

она сейчас на искусственной вентиляции лёгких. У пациентов ожоги. Те, кто находится в сознании, разумеется, в шоковом состоянии.

СЕРГЕЙ ПЕТРИКОВ, ДИРЕКТОР НИИ СКОРОЙ ПОМОЩИ ИМ Н.В. СКЛИФОВСКОГО: У всех разные диагнозы, поэтому там такое, скажем так, сочетание некоторых диагнозов. У наиболее тяжёлой пациентки там есть и ожоги – ожоги дыхательных путей, это очень тяжёлая ситуация. Ну, конечно, они находятся в тяжёлом психологическом состоянии, это естественно. Потому что они столкнулись с непростой ситуацией. И им помогают психологи достаточно активно. И сейчас это даёт свои плоды.

КОР.: Самое главное, о чём говорит директор Института имени Склифосовского – это то, что жизням пациентов ничего не угрожает. Кстати, сегодня этих людей поведала министр здравоохранения Вероника Скворцова. Сначала она побывала здесь, в Институте имени Склифосовского. Затем отправилась в Институт имени Вишневского.

ВЕРОНИКА СКВОРЦОВА, МИНИСТР ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РФ: И в Институте Вишневского, и в Институте Склифосовского работают очень опытные психологи и психиатры. Психиатры из нашего федерального центра имени Сербского. Нужна помощь психологическая не только пациентам, но и их близким, в том числе, скажем, супруге тяжёлого больного, который находится в Институте Вишневского. Для всех для них это состояние шока, они не могут ещё осознать, что произошло.

КОР.: Здесь же, в Институте имени Склифосовского, побывал мэр столицы Сергей Собянин. Он дал поручение оказать всю необходимую социальную и психологическую помощь как пациентам, так и их семьям. Я напомним, всего в больницах Москвы находятся девять человек, пострадавших в результате этой авиакатастрофы, из 37 выживших, с ожогами, отравлением продуктами горения, переломами, и, конечно, в тяжёлом психологическом состоянии.

Андрей Сапегин, Владимир Воинов, Дмитрий Черников, «Вести».

В.: В Мурманске вместе с семьями погибших скорбят и все жители региона. Объявлен трёхдневный траур. Возникают стихийные мемориалы, куда люди несут цветы и ставят свечи. В катастрофе погибли 26 жителей города, в том числе, и двое детей. Из Мурманска – наш специальный корреспондент Наталья Соловьёва.

КОР.: Сегодня начали в Мурманск возвращаться пассажиры того самого рейса – те, кто вчера не полетел по разным объективным причинам. Утренним рейсом вернулись четыре человека. Ещё восемь, это предварительная цифра, должны прилететь как раз из аэропорта Шереметьево примерно в 17:45. Их тоже ждут родственники, их ждут близкие, друзья, те, кто всю ночь накануне волновался и переживал, никуда не уходил из зала ожидания. С ними работали психологи.

НАТАЛЬЯ КАРЕЛЬСКАЯ: -Я увидела в новостных блоках, стала писать и уже узнала о том, что она уже спаслась, и что уже находится в зоне, где её допрашивали.

КОР.: -ЧТО говорит о том, как всё происходило?

НАТАЛЬЯ КАРЕЛЬСКАЯ: -Страшно. Страшно! Она была в начале самолёта, поэтому она жива.

КОР.: Власти региона обещают оказать всестороннюю помощь.

АНДРЕЙ ЧИБИС, ВРИО ГУБЕРНАТОРА МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ: По всем близким будет вестись работа и будет оказываться всяческая поддержка. Как я уже говорил, мы примем решение о том, что от имени Мурманской области дополнительно выплатим семьям погибших по миллиону рублей, и тем лицам, которые пострадали, которые находятся сейчас на лечении, дополнительно по 500 тысяч. Для нас принципиально важно сейчас установить всех близких, всех родственников, с которыми все эти вопросы будем решать – и вопросы финансового плана, и вопросы траурных мероприятий.

КОР.: Есть те люди, которые предварительно сдали билеты и не попали на этот рейс. Мы сегодня как раз с одной из таких несостоявшихся пассажирок пообщались. Ещё одна мурманчанка только прилетит в город, сейчас она находится в Белгороде.

АННА МЕДВЕДЕВА: -Я должна была лететь 5 мая на это же рейсе. К счастью, я поменяла билет на более позднюю дату вылета. Никакой там волшебной истории не было, или каких-то там супер-обстоятельств. Просто так получилось, что я смогла остаться в Белгороде с дочерью, с родителями ещё на эти три дня. Вчера узнала о случившемся. Конечно, я нахожусь в шоке.

НАДЕЖДА БАРМИНА: Я выбирала, улететь мне четвёртого или улететь мне пятого, понимаете? Я выбирала. Бог меня миловал.

КОР.: Сюда приходит очень много людей. Многие просто молча кладут цветы. Многие не сдерживают слёз, люди очень переживают – город небольшой. И есть те, кто так или иначе знал людей, находящихся на борту. По Мурманской области объявлен трёхдневный траур. Все развлекательные мероприятия, которые были запланированы на эти три дня, отменены. Приспущены все флаги, повязаны чёрные ленты. Люди очень переживают.

Наталья Соловьёва, Мурманск, «Вести».

В.: Москвичи несут цветы и свечи к зданию представительства Мурманской области в знак соболезнования в связи с трагедией в Шереметьево. Перед входом стоят две напольные вазы для цветов. В них и на табличке на стене здания – розы и гвоздики. У дверей также закреплён лист белой бумаги с надписью «Москва-Мурманск. Скорбь. Боль».

Патриарх Московский и Всея Руси Кирилл глубоко скорбит в связи с трагедией в аэропорту Шереметьево. Предстоятель молится об упокоении погибших и выздоровлении тех людей, которые сейчас находятся в больницах. Он передаёт свое благословление и слова поддержки родственникам погибших и тем, кто сейчас оказывает помощь пострадавшим. Священнослужители посетят людей, которые находятся в больницах Москвы. Об этом сегодня сообщил пресс-секретарь патриарха Александр Волков.

Десятки мировых лидеров приносят соболезнования в связи с трагедией в Шереметьево. Слова поддержки родственникам и друзьям погибших приходят со всех уголков света. Евгения Земцова продолжит тему.

КОР.: Соболезнования в связи с катастрофой в Шереметьево выражают по всему миру. Телеграмму с соболезнованиями президенту России Владимиру **Путину** направил лидер Таджикистана Эмомали Рахмон. Слова скорби поступили и от глав Казахстана и Киргизии. Поддержку российским гражданам в «Твиттере» выразил и официальный представитель посольства США в России. «Наши мысли с вами в это трудное время», – говорится в сообщении. Соболезнования пришли и от руководства Словакии.

АНДРЕЙ КИСКА, ПРЕЗИДЕНТ СЛОВАКИИ: «Глубоко опечален трагическим инцидентом с самолётом «**Аэрофлота**» в аэропорту в Москве. Мои соболезнования родным и близким погибших. Желаю скорейшего выздоровления пострадавшим».

КОР.: Слова поддержки пришли и от президента Сербии Александра Вучича.

АЛЕКСАНДР ВУЧИЧ, ПРЕЗИДЕНТ СЕРБИИ: «Искренние соболезнования Президенту Российской Федерации Владимиру **Путину** в связи с трагедией на московском аэродроме Шереметьево, где огненная стихия унесла большое число жизней пассажиров и экипажа самолёта «**Аэрофлота**». Граждане Сербии скорбят вместе со своими русскими друзьями».

КОР.: Поддержал родственников погибших и пострадавших в результате катастрофы и глава Молдавии Игорь Додон. На своей страничке в «Фэйсбуке» от имени жителей страны он выразил сочувствие и солидарность с российским народом. Слова скорби прозвучали и от главы латвийского МИДа и его абхазского коллеги, а также от внешнеполитических ведомств Румынии и Турции. Скорее поправиться всем, кто получил травмы, пожелал канцлер Австрии Себастьян Курц. Кадры авиакатастрофы он назвал шокирующими. Министр иностранных дел Кубы направил слова соболезнования родственникам погибших и всем жителям России.

Соболезнования в связи с трагедией выразил и Китай. Представители МИДа КНР передали слова поддержки семьям пострадавших и погибших.

Слова скорби пришли и с Украины от избранного президента Владимира Зеленского. **ВЛАДИМИР ЗЕЛЕНСКИЙ, ИЗБРАННЫЙ ПРЕЗИДЕНТ УКРАИНЫ:** «Жизнь – это высшая ценность. О том, что её нужно беречь, нам напоминают наши потери на фронте; трагедии, подобные терактам на Шри-Ланке и аварии в Шереметьево. Погибших не вернуть. Мы сочувствуем близким и помним о тех, кого больше нет».

КОР.: Соболезнования от лица жителей Украины направил также глава политсовета партии «Оппозиционная платформа – за жизнь» Виктор Медведчук. Он заверил, что украинцы скорбят вместе с россиянами. Глава Белоруссии Александр Лукашенко от имени белорусского народа и от себя лично выразил соболезнования президенту России. Евгения Земцова, Артём Красулин. «Вести».

ЭХО МОСКВЫ, 06.05.2019 15:00; МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ НАЧАЛ РАСШИФРОВЫВАТЬ ДАННЫЕ ЧЕРНОГО ЯЩИКА САМОЛЕТА СУХОЙ СУПЕРДЖЕТ-100

Межгосударственный авиационный комитет начал расшифровывать данные черного ящика самолета Сухой СуперДжет-100, сгоревшего в аэропорту Шереметьево, – сообщает **министерство транспорта**. Следственный комитет подтвердил, что в катастрофе погиб 41 человек. В московских больницах сейчас находятся девять пострадавших. Всем, включая родственников, оказывается квалифицированная медицинская помощь, – рассказала министр здравоохранения Вероника Скворцова.

Выплаты семьям погибших и пострадавшим будут осуществляться из трех источников, – рассказал **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Следствие считает, что катастрофа могла произойти из-за недостаточной квалификации пилотов, плохой погоды и технической неисправности.

Общероссийский траур по погибшим не объявлялся. В Кремле пока не обсуждается такая возможность, – сообщил пресс-секретарь президента Дмитрий Песков.

В авиакатастрофе в Шереметьеве погибли 26 жителей Мурманской области. В регионе объявлен трехдневный траур.

<https://echo.msk.ru/news/2420997-echo.html>

ВЕСТИ ФМ, 06.05.2019 13:45; «SUPERJET РАЗРАБАТЫВАЛСЯ В НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ГРАЖДАНСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ»

Автор: Исаков Сергей

Авиакатастрофа в московском аэропорту не оставила равнодушным никого. Соболезнования и слова сопереживания родственникам погибших и пострадавших приходят из разных концов России и стран мира.

Межгосударственный авиационный комитет приступил к расшифровке параметрического самописца сгоревшего самолета Sukhoi Superjet 100. Это сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих**. Следователи совместно со специалистами МАК сейчас проводят дополнительный осмотр взлетной полосы и фюзеляжа потерпевшего катастрофу лайнера. Своей версией причины катастрофы поделился руководитель программы Ту-204, авиаэксперт Сергей Исаков.

Полностью слушайте в аудиоверсии.

<https://radiovesti.ru/brand/61177/episode/2166438/>

НТВ # ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ, 06.05.2019 13:21; ПРИЧИНЫ КАТАСТРОФЫ

В: На «НТВ» программа «Чрезвычайное происшествие». В студии Марат Сетдинов. Мы в прямом эфире.

Тела погибших пассажиров лайнера Sukhoi Superjet 100, загоревшегося при аварийной посадке в аэропорту Шереметьево, в ближайшее время будут доставлены в морг судебной

экспертизы. Там заявляют, что опознание в большинстве случаев будет проходить с помощью генетического исследования.

Напомню, из 78 человек, находившихся на борту самолета, погибли 41 и 37 выжили. В больницах сейчас остаются шесть человек, трое из них – члены экипажа. У пациентов множественные травмы и отравление продуктами горения. В прямом эфире к нам присоединяется Антон Талпа, он сейчас вместе со съемочной группой в Царицыно, где готовятся к процедуре опознания.

- Антон, что удалось выяснить?

КОР 1: Ну, в эти минуты у здания Бюро судебной медицинской экспертизы уже выставлено оцепление, у входа дежурят полицейские. Все готово к тому, чтобы принять родственников погибших в авиакатастрофе. Также внутри здания дежурят сотрудники МЧС и психологи, они также готовы оказать помощь родным погибших в этой авиакатастрофе. Сейчас за моей спиной находится административное здание, а вот обычно процедуры опознания проходят во втором здании немножко поодаль от меня – там же, где и располагается административный корпус и траурный зал. Известно также о том, что часть родственников погибших уже прилетели из Мурманска в Москву и сразу же после приземления в аэропорту Шереметьево они прямиком отправились сюда на юг столицы к Бюро судебно-медицинской экспертизы. По нашей информации, процедура опознания, конечно же, будет проходить в том числе и с забором данных ДНК. В противном случае, говорят эксперты, опознание просто не получится. Кроме того, стоит отметить, что для этого сколько потребуется времени, пока специалисты не могут предугадать, но очевидно, что речь будет идти не об одном асе. Возможно потребуется более длительное время. Между тем, есть информация и о пострадавших в этой авиакатастрофе. Известно о том, что их шестеро. У одной женщины состояние врачи оценивают как тяжелое. Она получила большой процент ожогов тела и сейчас находится подключенной к аппарату искусственной вентиляции легких. Другие пострадавшие, врачи говорят про них о том, что травмы их средней тяжести и я добавлю, что сегодня пострадавших в авиакатастрофе посетила министр здравоохранения Скворцова.

АМИРАН РЕВИШВИЛИ (ДИРЕКТОР ФГБУ «ИНСТИТУТ ХИРУРГИИ ИМ. А. В. ВИШНЕВСКОГО»): Все они были в первой половине салона, вот. Детали они почти не помнят, то есть они были в шоке уже к этому моменту, вот. И травмы в основном связаны с тем, что они спускались по специальному трапу, который был моментально открыт.

КОР 1: Также есть сведения о работе Следственного комитета. Известно о том, что Александр Бастрыкин сегодня провел совещание прямо на месте авиакатастрофы. Он поговорил со своими подчиненными, а также дал указания и распределил обязанности, и определил алгоритм дальнейших действий. Есть информация о том, что к этой минуте уже изъяты бортовые самописцы, как их называют еще «черные ящики». Также изъяты образцы топлива и видео- и аудиозаписи переговоров диспетчеров, которые будут после переданы для изучения экспертов. Следственный комитет между тем называет предварительные причины авиакатастрофы, их сейчас несколько. Одна из них – это недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и тех людей, которые занимались техническим осмотром Sukhoi Superjet 100, а также одной из версий называется неисправность самолета и неблагоприятные погодные условия. Есть еще и неофициальная версия, так вот по ней пожар... борт вспыхнул только из-за того, что баки после удара о взлетно-посадочную полосу вспыхнули и дальше огнем был охвачен весь фюзеляж. И я предлагаю послушать то, о чем сегодня говорят в Следственном комитете.

СВЕТЛАНА ПЕТРЕНКО (ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА РФ): Следователи изымают с места происшествия документы и вещи пассажиров, которые после проведения необходимых процессуальных действий будут переданы пострадавшим и близким родственникам погибших. Совместно со специалистами Межгосударственного авиационного комитета производится

дополнительный осмотр взлетной полосы и фюзеляжа самолета. Также совместно с представителями МАК изъяты для изучения речевой и параметрический бортовые самописцы.

КОР 1: Но что же касается последствий трагедии, то известно о том, что в Мурманске объявлен трехдневный траур. Помимо этого власти говорят о выплатах родственникам погибших и пострадавших. И вот что о выплатах и о дальнейших действиях после авиакатастрофы сегодня рассказали в Министерстве транспорта.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): По всем, собственно, погибшим и пострадавшим будут организованы выплаты, компенсационные выплаты. Предварительно предложение по выплате семьям погибших, включая погибшего бортпроводника, в объеме по 5 миллионов рублей.

КОР 1: Ну а мы же продолжаем следить за развитием событий и за поступающей сюда информацией у Бюро судебно-медицинской экспертизы. Ну а вся информация о хронологии событий этой авиакатастрофы в репортаже моей коллеги Марии Семенович. (съемка камеры видеонаблюдения)

КОР 2: Эти кадры жесткой аварийной посадки самолета Sukhoi Superjet 100 сейчас детально разбирают следователи. Едва лайнер коснулся полосы, его подбросило, он еще несколько секунд провёл в воздухе. При втором касании уже подломились задние стойки шасси, загорелись оба двигателя. В это время в салоне началась паника.

(видеосюжет)

КОР 2: Самолет вылетел из Шереметьева в Мурманск в 18:02 в воскресенье, успел набрать высоту не более двух тысяч метров и уже через 28 минут был вынужден вернуться в аэропорт. По одной из версий, в воздушное судно попала молния и пилоты приняли решение прервать полет. Как только уже всюю полыхающий Superjet закончил движение, людей начали экстренно эвакуировать с помощью надувных трапов.

(видеосюжет)

КОР 2: В это время за происходящим из терминала аэропорта Шереметьево наблюдали сотни очевидцев, искренне переживая за тех, кто был на борту лайнера.

(видеосюжет)

КОР 2: Как только стало известно о катастрофе, на мест трагедии начали прибывать родственники и знакомые пассажиров рейса SU-1492. Самыми сложными для них были первые часы – часы неведения. Информации было крайне мало, на телефонные звонки близкие не отвечали.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА 1: У меня муж был на борту.

ГОЛОС ЗА КАДРОМ 1: Все в порядке?

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА 1: Я не знаю, нет никакой информации, нас держат всех...

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА 2: Я жду информацию о моем знакомом, который был на борту. Последний раз был контакт вот перед вылетом непосредственно, дальше – все. То есть никакой информации нет.

КОР 2: 5 мая Дмитрий Хлебушкин из подмосковного Королева теперь считает своим вторым днем рождения. Он один из тех пассажиров рейса SU-1492, кому удалось выжить. Этот посадочный талон с местом 10С решил сохранить.

ДМИТРИЙ ХЛЕБУШКОВ (ПАССАЖИР РЕЙСА SU-1492): Очень хотелось бы поблагодарить стюардесс. Только благодаря стюардессам я остался жив. Где было темно, где было... самая высокая температура, они оттуда вытаскивали людей.

КОР 2: До последнего выводил пассажиров из горящего самолета бортпроводник Максим Моисеев. Он отработал в небе чуть больше года, ему было всего 22. Он единственный из стюардов, кому так и не суждено было покинуть борт. Это о нем сообщали все СМИ в первые часы после крушения лайнера, как о единственном погибшем, но с каждым часом страшная цифра росла. После полуночи представители Следственного комитета заявили: из 78 человек выжили только 37. Раненых вертолетами санитарной авиации доставляли в

ближайшие больницы в Химках и Красногорске, а затем после проведения первичных процедур переправляли в Институт скорой помощи Склифосовского и Институт хирургии Вишневского. Почти у всех были поражены верхние дыхательные пути, руки, ноги, один из пострадавших был госпитализирован с подозрением на инфаркт.

(видеосюжет)

- Один человек пошел в вертолет. Один человек в вертолет. Остальных загружаем, потихонечку... подталкиваем, еще-еще. Сидишь над аппаратом.

(оперативная съемка СК РФ)

КОР 2: На месте трагедии был развернут оперативный штаб. По факту произошедшего возбуждено уголовное дело по статье «Нарушение правил безопасности движения самолета, повлекшее смерть двух и более лиц. Основные версии ЧП – неисправность воздушного судна; неблагоприятные метеоусловия и недостаточная квалификация пилотов. К последней склоняется и авиатехник с многолетним стажем Юрий Антипов. Последние 10 лет он принимает участие в расследовании авиакатастроф.

ЮРИЙ АНТИПОВ (НЕЗАВИСИМЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЭКСПЕРТ): Это крайне неквалифицированные действия пилотов при посадке. То есть была превышена вертикальная скорость, горизонтальная скорость, и в итоге мы получили, что самолет несколько раз ударившись своими стойками основных шасси, которые находятся под плоскостями, пробил эти плоскости, где находятся баки.

КОР 2: Более точный ответ смогут дать следователи после того, как изучат записи бортовых самописцев (их уже изъяли), а также аудиозаписи переговоров с диспетчерской службой и записи камер видеонаблюдения. В ближайшее время будут назначены генетические и судебно-медицинские экспертизы.

Мария Семенова, Анна Гримашевич, Виктория Юдина, Алексей Бирулев, Марина Старкова и Дмитрий Логинов. «Телекомпания НТВ».

РЕН ТВ # НОВОСТИ, 06.05.2019 12:53; БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ ВЕЗУТ В МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

ВЕДУЩАЯ: И сейчас возвращаемся к главной теме выпуска – трагедии в Шереметьеве. В эти минуты специалисты приступают к изучению аудиозаписей переговоров экипажа с диспетчерами. Сейчас бортовые самописцы везут в Межгосударственный авиационный комитет. А в столичных моргах в ближайшее время начнется процедура опознания погибших. Выплаты их семьям, уточнил **министр транспорта Евгений Дитрих**, по итогам оперативного совещания госкомиссии составят около 5 млн руб. Рассматриваются три основные версии трагедии: это человеческий фактор, неисправность воздушного судна и плохие метеоусловия.

Пока это все новости. Еще больше информации ищите на мультимедийном портале iz.ru и на сайте ren.tv. До встречи.

ТЕЛЕКАНАЛ 360, 06.05.2019 12:35; МАК НАЧАЛ РАСШИФРОВЫВАТЬ ЧЕРНЫЕ ЯЩИКИ С SSJ100

Автор: Ломейко Александра

Специалисты МАК расшифровывают параметрические данные одного из черных ящиков Sukhoi Superjet 100. Работа ведется и с двумя другими самописцами, которые были на борту самолета, сгоревшего в Шереметьево.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих рассказал журналистам, что в расшифровке заняты сотрудники Межгосударственного авиационного комитета.

«Комитет расшифровывает параметрический самописец и работает с двумя другими», – уточнил **Дитрих** во время пресс-подхода.

Представитель МАК, добавил министр, входит в состав правительственной комиссии, которая расследует случившееся.

«Мы сегодня обсудили ход расследования. Сегодня к вечеру будут известны составы подкомиссий, которые работают в составе инженерно-технической комиссии», – пояснил **Дитрих**.

По его словам, до завершения расследования дополнительной информации на этот счет предоставлено не будет.

Борт SSJ100 авиакомпании «**Аэрофлот**» загорелся после совершения аварийной посадки в Шереметьево 5 мая. Трагедия унесла жизнь 41 человека. Всего в самолете их было 78, включая экипаж.

Следователи считают, что причинами произошедшего могли стать недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров, а также неблагоприятные метеоусловия. Высказывалось предположение, что ЧП случилось из-за попадания в лайнер молнии, однако некоторые эксперты не соглашаются с подобным мнением.

МАК начал расшифровывать черные ящики с SSJ100

<https://360tv.ru/news/obschestvo/mak-nachal-rasshifrovyvat-chernye-jaschiki-s-ssj100/>

На ту же тему:

[Авторадио \(avtoradio.ru\)](http://avtoradio.ru), Москва, 6 мая 2019

[Вести ФМ, Москва, 6 мая 2019](#)

[Вести ФМ, Москва, 6 мая 2019](#)

1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 06.05.2019 12:05; РАССЛЕДОВАНИЕ ТРАГЕДИИ

ВЕДУЩАЯ: В аэропорту Шереметьево буквально только что завершилось заседание комиссии, которая была создана после трагедии. В ее работе принимают участие главы **Минтранса** и Следственного комитета. Как мы уже говорили, «черные ящики» изъяты, параметрические уже на расшифровке. Также специалисты взяли образцы топлива. Что могло послужить причиной трагедии? На данный момент рассматривают несколько версий. Подробности узнаем у нашего корреспондента Ильи Андреева. Он выходит на прямую связь со студией. Илья, что известно на эту минуту?

КОР.: Здравствуйте, коллеги. Да, действительно, несколько минут назад закончилось оперативное совещание. Александр Бастрыкин, глава Следственного комитета, провел его со следователями, которые работают на месте катастрофы. Он осмотрел самолет. На этих жутких кадрах, которые прислали из Следственного комитета, видно, что осталось на самом деле от лайнера. Он практически полностью выгорел сзади от хвоста до крыла. Ну и видны остатки сломавшегося шасси. Видны остатки развалившегося крыла. Это достаточно жуткое зрелище. Но «черные ящики», как стало известно, недавно не только были изъяты, уже выяснилось, что они вполне читаемы. Сейчас из отправили в Международный авиационный комитет. Также взято на образцы топливо из баков и аудиозаписи переговоров диспетчеров и пилотов. В ближайшее время будут назначены также все необходимые экспертизы – судебно-медицинские и генетические. И также стали известны первые версии случившейся трагедии, которые обрабатывает СК. В первую очередь, это может быть техническая неисправность самолета вместе с плохими погодными условиями, также следователи рассматривают и недостаточную квалификацию и экипажа, и диспетчеров, и других технических служб, которые обслуживали сгоревший лайнер. Ну и также в эти минуты завершилось селекторное совещание, в котором принимали участие глава **Минтранса** и глава СК Александр Бастрыкин. Сейчас **министр транспорта Евгений Дитрих** общается с журналистами. И нам стало известно, что он пообещал, что жертвам этой трагедии будет выплачено, может быть, до пяти миллионов рублей, и также, что остатки самолета будут убраны со взлетной полосы, может быть, в течение этого дня. Во всяком случае люди, которые сейчас работают на месте трагедии, постараются это сделать. Дело в том, что в Шереметьево сейчас все еще работает только одна взлетная полоса. Ну и, конечно же, очень много рейсов задержано. С утра сообщалось, что более 90 рейсов или перенесены, или просто-

напросто отменены. В аэропорту просят всех пассажиров перед тем, как выезжать в аэропорт, свериться с расписанием перед приездом в аэропорт, чтобы не провести здесь зря несколько часов. Коллеги?

ВЕДУЩАЯ: Илья АНДРЕЕВ с последними данными из аэропорта Шереметьево.

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 06.05.2019 12:00; ТРАГЕДИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

В: Среди причин катастрофы «Суперджета» в аэропорту Шереметьево недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров, технических служб, а также неисправность самолета и плохая погода, сообщили в Следственном комитете. Погиб 41 человек. На месте аварийной посадки побывал председатель следственного комитета, на этих кадрах видно, что лайнер полностью выгорел. Александр Бастрыкин потребовал в короткие сроки завершить экспертные исследования, в ближайшее время начнется расшифровка бортовых самописцев. Черные ящики были в хвостовой части самолета, которая сильно пострадала от огня и жесткой посадки. Лайнер дважды ударился о взлетно-посадочную полосу и загорелся после подлома шасси. Специалисты отобрали образцы топлива из баков самолета и на заправочной станции. И вот как катастрофу комментируют эксперты.

СТАНИСЛАВ ШТИНОВ, СПЕЦИАЛИСТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ АВИАЦИИ МЧС: Когда экипаж принял решение на возврат в аэропорт и экстренную посадку, здесь что-то произошло очень серьезное. Почему, потому что у них была бы возможность выработать это топливо, но они этого не сделали, скорее всего, что-то такое, отказ значительный и они приняли решение садиться с максимальным посадочным весом, не вырабатывая топливо. К чему это ведет даже если при попадании молнии происходит отказ электроники, большой ли малой, там тоже неизвестно, какой мощности была эта молния, а вот при отказе электроники, электродистанционной системы управления, самолет, конечно, становится более таким вялым, тяжелым в управлении, посадить его очень сложно.

В: Службы аэропорта сработали оперативно, сообщили в Следственном комитете. При этом очевидцы рассказывают: гражданских пожарных МЧС на место не пускали, аэропорт тушил пожар только своими силами. «Альфа страхование» подтвердило полную гибель сгоревшего лайнера «Суперджет», пишет РИА Новости. Компания является одним из страховщиков гражданской ответственности и самолетов **Аэрофлота**. Размер страховой суммы не раскрывается. **Владимир Путин** поручил провести полномасштабное расследование инцидента, оказать помощь пострадавшим. **Ространснадзор** проверит перевозчика, аэропорт Шереметьево и госкорпорацию по организации воздушного движения. Как рассказали в **Аэрофлоте**, командир экипажа опытный пилот, общий налет почти 7 тысяч часов.

АНДРЕЙ ЛИТВИНОВ, ЛЕТЧИК 1-ГО КЛАССА, КАПИТАН AIRBUS A320: Здесь на экипаж, на плечи экипажа свалилось две самые серьезные проблемы, которые только можно придумать. Первое, это посадка с превышением посадочной массы и, второе, это удар молнии и вывод из строя электроники и электрики, то есть у них отказало управление автоматическое, автоматическое управление, поэтому они вынуждены были напрямую управлять самолетом. Представьте, гидроусилитель руля есть у машины и если его нет, вот примерно то же самое с самолетом, только намного серьезней.

В: На сайте Change.org появилась петиция с требованием запретить эксплуатацию «Суперджето», авторы отмечают: за последний месяц произошло три серьезных инцидента с этими самолетами. Ранее с таким же предложением выступил зампредела комитета госдумы по контролю и регламенту Михаил Романов, он также потребовал провести внеочередную проверку всех «Суперджетов». Пока перевозчики от лайнеров не отказываются. Авиакомпания «Якутия» усилила контроль за техническим состоянием «Суперджетов», еще одна компания, «ИрАэро» не намерена приостанавливать полеты своих «Суперджетов», ее глава заявил ТАСС, что у компании хороший опыт

эксплуатации этих самолетов. Мексиканский перевозчик «Интерджет» использует пять лайнеров и следит за расследованием. Казахстан пока не будет ограничивать эксплуатацию единственного такого самолета. И вот как РБК прокомментировали ситуацию в шереметьевском профсоюзе летного состава.

ИГОРЬ ДЕЛЬДЮЖОВ, ПРЕЗИДЕНТ ШЕРЕМЕТЬЕВСКОГО ПРОФСОЮЗА ЛЕТНОГО СОСТАВА: Пилоты любят этот самолет, на нем летают, хвалят, такой продвинутой, много автоматике, но вот этот случай как раз ставит точку в дискуссии, которая идет последнее время, что летная работа перестала быть опасной, вредной, что самолеты такие прямо вот автоматика и летчики в белых рубашечках нажимают кнопочки и все. То есть опасность летной работы, она существует и этот случай явно доказывает.

В: О возможных причинах трагедии в Шереметьево поговорим с заслуженным летчиком России Вадимом Базыкиным, он на прямо связи со студией. Вадим Валерьевич, здравствуйте.

ВАДИМ БАЗЫКИН, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЛЕТЧИК РОССИИ: Да, добрый день.

В: Следственный комитет назвал несколько версий случившегося, среди них недостаточная квалификация пилотов, технических служб, а также плохая погода. На ваш взгляд, что происходило в воздухе, что могло стать причиной катастрофы.

ВАДИМ БАЗЫКИН, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЛЕТЧИК РОССИИ: Ну, в воздухе всегда немножко сложнее и концентрированное все воспринимается. Если мы на земле знаем на пять баллов, то в воздухе это, считайте, три с плюсом либо четыре с минусом, поэтому там нужно кроме знаний еще и уметь успокаиваться, да, как говорят, что мастерство это когда вслед за волнением приходит вдохновение. Если все это есть, если мы убрали психологические зажимы, вот этот страх, который обычно приходит, да, там, испуги, то тогда все нормально, тогда экипаж отработал великолепно, ну вот как стюарты, например, да. Все, что касается пилотов, ну, как правило, сердце болит уже на земле, через несколько часов после посадок, они должны были справиться, поскольку они управляли, они были адекватны, они устанавливали резервную частоту после потери связи, удара молнии, да, вот. Наверное, был какой-то еще отказ, что заставило их так спешно покинуть высоту, да, эшелоны и производить посадку, вот, это может быть и потеря, возможная потеря управляемости, они это все прекрасно понимали, поэтому, наверное, все-таки решили экстренно снижаться.

В: Вот ваши коллеги у нас в эфире говорили, что экипаж и наземные службы хорошо сработали, сделали все правильно. Вы согласны с такой оценкой и если это так, то почему при посадке те же пожарные машины уже не ждали борт внизу, на земле?

ВАДИМ БАЗЫКИН, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЛЕТЧИК РОССИИ: У меня есть несколько вопросов пока вот к той картинке, которая идет по телевизору, да, это большая поступательная скорость и большая вертикальная скорость. Большая поступательная скорость, ну, она очевидно видна, а большая вертикальная скорость говорит о том, что он скозлил, да, то есть был удар первый о землю, он подпрыгнул, со второго уже сел на брюхо на заднее, да, то есть сложились стойки шасси. После первого удара, когда самолет взлетает, заправляется, стоит, загружается, да, существует такое понятие, там, статическая нагрузка, а вот при посадке, при жесткой посадке это уже динамическая нагрузка, это уже он, ну, которая приводит к разрушению стоек шасси, да, они либо складываются, либо протыкают крылья, мы все знаем, что топливные баки это и есть крылья, вот, естественно, оттуда начинает выходить керосин, керосин, он, конечно, воспламеняется не так как бензин, не взрывами, но температура достаточна, он начал брюхом елозить по бетону, естественно, искры, это достаточно было, чтобы в течение 5-10 секунд воспламенить практически все это топливо, вот, и здесь, конечно, работают уже секунды. Если бы, допустим, пожарные в течение, там, минуты, допустим, подскочили и начали бы заливать, да, то, наверное, жертв было бы меньше. Почему вот я просто смотрел, засекал с секундомером, мне показалось, что немножко это долго. Он остановился пока, то есть

надо же ведь время считать не от момента, там, стоянки?, остановки самолета, а вот как он коснулся, как увидели пламя, вот тогда время и пошло, вот. Потом мы знаем, что еще пластик очень негорючий.

В: Вадим Валерьевич, еще вопрос короткий вам задам. По поводу оценки вашей именно самолетов «Сухой Суперджет-100», говорили в нашем эфире специалисты, что летчики любят эту машину.

ВАДИМ БАЗЫКИН, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЛЕТЧИК РОССИИ: Я вам скажу, что двигатели на нем французские, половина, там, больше 60% компонентов иностранного производства, машина надежная, единственное, она получилась немножко тяжелее, допустим, зарубежного аналога.

В: А это могло сказаться, вот при такой посадке жесткой?

ВАДИМ БАЗЫКИН, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЛЕТЧИК РОССИИ: Нет, это не могло. Все наши конструкции, все наши планера всегда были более устойчивые чем их аналоги европейские, это не могло. Просто, видимо, очень сильный был удар с большими перегрузками.

В: Да, Вадим Валерьевич, спасибо вам большое. Говорили с заслуженным летчиком России Вадимом Базыкиным.

Бортпроводника, который спасал пассажиров «Сухой Суперджет-100», в соцсетях называют героем. В профсоюзе РБК подтвердили: его имя Максим Моисеев, ему было 22 года. В загоравшемся лайнере эвакуация велась через переднюю дверь по надувному трапу, бортпроводник находился с пассажирами в хвостовой части самолета, пытался открыть заднюю дверь, но сделать это не получилось, тогда он до последнего помогал людям покинуть горящий самолет. Как пишут сми, в результате пожара погиб и гражданин США. Опознание погибших в пожаре «Сухого» будет проводиться с помощью генетической экспертизы. На сайте **Аэрофлота** появился список выживших пассажиров, на данный момент в нем 33 фамилии, в авиакомпании подчеркнули, что список не полный и будет обновляться по мере поступления данных. По данным ТАСС, в авиакатастрофе пострадал мэр города Североморска. Как пишут сми, он отравился угарным газом во время эвакуации. По информации Интерфакса, очевидцы жаловались, что некоторые пассажиры в панике доставали свои вещи с полок, это затрудняло выход с задних рядов судна и привело к гибели людей. Страховщик **Аэрофлота** заявил о выплатах компенсации, опубликовал контакт для пострадавших и родственников погибших. А врио губернатора Мурманской области пообещал: семьи погибших пассажиров получат по миллиону рублей.

ТВ ЦЕНТР # СОБЫТИЯ, 06.05.2019 11:34; В СЛЕДСТВЕННОМ КОМИТЕТЕ СООБЩИЛИ, ЧТО ИЗЪЯТЫ РЕЧЕВОЙ И БОРТОВОЙ САМОПИСЦЫ

ВЕДУЩАЯ: В Следственном комитете сообщили, что изъяты речевой и бортовой самописцы. Специалисты изучают аудиозаписи переговоров, записи камер видеонаблюдения, образцы топлива, изъятые из баков самолета и на заправочной станции. В числе основных версий – недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших техосмотр. Рассматривают также неисправность самолета и сложные метеоусловия. В ближайшее время будут назначены генетические и судебно-медицинские экспертизы. Алексей **Платонов** продолжит.

КОРР.: Следователи и авиационные эксперты по кадрам изучают видео с камер наблюдения и очевидцев. Самолет приземляется не на задние стойки шасси, как обычно, а на переднюю, потом подпрыгивает и еще раз, садится, после чего в задней части начинается сильный пожар.

Сергей **КРУГЛИКОВ**, заслуженный пилот РФ: К сожалению, самолет был большой посадочной массы. Посадка происходила с превышением скорости, как мы видим. Приземление произошло с разрушением конструкции самолета – т.е. шасси и двигателей,

пробиты топливные баки, в которых было очень много керосина, который воспламенился. Ну, а так как самолет двигался с набегающим потоком воздуха, все это сносило в хвост самолета.

КОРР.: Самолет находился в воздухе всего 28 минут. За это время он не успел выработать топливо, заправленное на рейс до Мурманска – это более двух часов полета. Отсюда превышение посадочной массы и пожар от удара о полосу. О том, как развивались события в воздухе, рассказывают очевидцы. По их словам, они видели яркую вспышку и слышали хлопок. В это время пилоты доложили на землю о нештатной ситуации и кратковременных перебоях радиосвязи.

Денис ЕВДОКИМОВ, командир воздушного судна: Пожар у нас начался после посадки. То есть в воздухе у нас не было пожара. Из-за молнии у нас произошла потеря связи и переход самолета в режим прямого управления.

КОРР.: Погодные условия в районе аэропорта накануне вечером были и непростые – временами дождь, переменная облачность и порывистый сильный ветер. Над Московской областью проходил атмосферный фронт.

Владимир ПОПОВ, генерал-майор, заслуженный военный летчик России: Я думаю, что первоначально все-таки нужно поверить и командиру экипажа, и вот обстоятельства, которые могли повлечь такие последствия – это связано с метеорологическими условиями. Скоростной режим ветра был по градиентам различный и по высотам он тоже отличался. А это признак того, что могло накапливаться потенциалы большие электричества в облаках, воздушной массе. А самолет когда выполняет полет, более того, он еще электризуется сам по себе.

КОРР.: Современный самолет – сложное энергонасыщенное устройство. Электростатические разрядники в сложных погодных условиях могли не справиться и произошел пробой, который вывел электрооборудование лайнера из строя. Кроме того, среди возможных причин катастрофы в Следственном комитете рассматривают недостаточную квалификацию пилотов, диспетчеров и проводивших техосмотр лиц, а также неисправность самолета. Уже найдены оба бортовых самописца. В ближайшее время специалисты приступят к их изучению. По словам экспертов и очевидцев, экипаж проявил мужество и профессионализм, организовав эвакуацию пассажиров.

Благодаря кому Вы остались живы?

МУЖЧИНА: Стюардессе.

КОРР.: Однако спасти, к сожалению, удалось не всех. Эвакуироваться в основном не успели люди, которые находились в задней части салона – она в первую очередь оказалась охвачена огнем и своевременно выйти им могли помешать в том числе и пассажиры, которые пытались взять с багажных полок свои вещи и загорали проход. На этих кадрах видно, как уже после эвакуации, на летном поле некоторые несут в руках даже чемоданы. Расследование катастрофы по поручению правительства проводит комиссия Межгосударственного авиационного комитета. В аэропорту «Шереметьево» работают представители Министерства транспорта, Росавиации, Следственного комитета и прокуратуры. Инициирована досрочная проверка авиакомпании «Аэрофлот», аэропорта и госкорпорации по организации воздушного движения.

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА, 06.05.2019 11:25; ТРАГЕДИЯ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

В: Сегодня утром в «Шереметьево» начали прибывать родственники погибших и пострадавших в авиакатастрофе «Суперджета». С ними работают психологи и врачи. Большинство рейсов, вылетающих и прибывающих в аэропорт, задерживается на несколько часов.

За ситуацией там следит наш корреспондент Ольга Турчанинова. Сейчас она на прямой связи со студией.

- Ольга, здравствуйте! Какая обстановка сейчас в «Шереметьево»? Ждем от вас самых последних новостей.

КОРР: Здравствуйте, Ирина! Ну, последние новости – это первые итоги расследования. Буквально с минуты на минуту здесь, в «Шереметьево», начнется пресс-конференция министра транспорта **Евгения Дитриха**. Также сейчас появилась информация, что Следственный комитет рассматривает в качестве версии катастрофы недостаточную квалификацию пилотов и диспетчеров, неисправность воздушного судна, неблагоприятные метеоусловия. Недавно сюда, на место, прибыл руководитель Следственного комитета Александр Бастрыкин. Он лично осмотрел место происшествия и провел со следователями оперативное совещание. Что же касается работы аэропорта, то на данный момент задержан шестьдесят один рейс. Согласно табло, они прилетают и вылетают с опозданием в несколько часов. Еще несколько часов вовсе отменили. Это связано с тем, что до сих пор не действует одна из полос, на которую, собственно, и совершил посадку «Суперджет». В итоге около сорока рейсов принял на себя «Домодедово» и другие аэродромы. Сам сгоревший самолет до сих пор остается на поле, но его отбуксировали. И сегодня же утром в терминал «В» в 7:39 прилетел первый рейс из Мурманска. На нем в Москву прибыли родственники погибших и пострадавших. Нам удалось поговорить с пассажирами. Я предлагаю послушать.

ПАССАЖИРЫ:

- Обстановка тяжелая крайне. Ну, в самом аэропорту. Плачущие люди. свечи.

- На удивление прямо организация какая-то такая очень хорошая, поэтому всем в этом смысле спасибо, потому что сами переживали тоже.

КОРР: По нашим данным, сейчас родственников отвезли в гостиницу. Им оказывают всю необходимую помощь, в том числе и психологическую. И здесь же, на территории «Шереметьево» продолжает работать оперативный штаб. У здания мы видели не только машины Следственного комитета, но и кареты... но и кареты «Скорой помощи». И тут, в зоне ожидания, также дежурят медики. И я хотела бы отметить, что здесь, в терминале «В», где мы сейчас и находимся, в зоне вылетов появился мемориал. С самого утра люди приносят цветы в память о погибших.

- Ирина!

В: Спасибо! О ситуации в аэропорту «Шереметьево» и последние данные о расследовании трагедии сообщила Ольга Турчанинова.

РБК; 2019.05.07; РОСАВИАЦИЯ ВЫРАЗИЛА СОБОЛЕЗНОВАНИЯ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) принесло соболезнования семьям погибших в результате крушения самолета Sukhoi Superjet 100 в московском аэропорту Шереметьево. Об этом говорится на сайте ведомства.

«**Федеральное агентство воздушного транспорта** приносит свои глубокие соболезнования родным и близким погибшим 05 мая 2019 в катастрофе самолета SSJ100, выполнявшего рейс SU1492 Москва – Мурманск», – говорится в сообщении.

Кроме того, в Росавиации пожелали скорейшего выздоровления и полного восстановления всем пострадавшим при крушении лайнера.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cd0d3259a7947a4068d4503>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; ПУТИН ПОЛУЧАЕТ ДОКЛАДЫ О КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Президент России **Владимир Путин** в рабочем режиме продолжает получать доклады об авиакатастрофе в Шереметьево, сообщил журналистам в понедельник пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков.

Представитель Кремля отметил, что президент в воскресенье вечером начал получать доклады о происшествии в Шереметьево, он также дал необходимые поручения по проведению расследования и оказанию помощи пострадавшим.

«Сегодня **Путин** продолжает получать в рабочем режиме доклады о том, что происходит в этой области», – проинформировал Песков.

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков сообщил журналистам, что не располагает информацией о том, обсуждается ли вопрос объявления траура на общенациональном уровне из-за катастрофы в московском аэропорту Шереметьево.

Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков призвал ориентироваться на официальные результаты расследования авиакатастрофы самолета SSJ-100, а не на эмоциональный фон в социальных сетях.

«Абсолютно понятен эмоциональный фон и в соцсетях, но здесь нельзя руководствоваться фоном в социальных сетях. Здесь можно руководствоваться только теми выводами, которые сделает комиссия», – заявил он журналистам, отвечая на просьбу прокомментировать публикации в соцсетях о героическом поведении членов экипажа во время эвакуации пассажиров из самолета компании «**Аэрофлот**», который загорелся при аварийной посадке в аэропорту Шереметьево 5 мая.

При этом Песков добавил, что к главе государства пока не обращались с просьбой о госнаградах для этих сотрудников авиакомпании «**Аэрофлот**».

Члены Совета по правам человека при президенте РФ пока не обращались к главе государства Владимиру **Путину** с просьбой присвоить государственные награды бортпроводникам, которые проявили героизм при спасении пассажиров горевшего самолета Sukhoi Superjet 100 в Шереметьево, заявил журналистам пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков, призвав руководствоваться выводами, которые сделает комиссия по расследованию авиакатастрофы.

«Нет, они пока не обращались. Но я еще раз повторяю: абсолютно понятен эмоциональный фон и в соцсетях, и не в соцсетях, но все-таки здесь нельзя руководствоваться фоном в социальных сетях. Здесь можно руководствоваться только теми выводами, которые сделает комиссия», – сказал Песков, отвечая на вопрос, не обращались ли пока члены СПЧ к президенту с просьбой о государственных наградах для бортпроводников.

<https://ria.ru/20190506/1553296020.html>

<https://ria.ru/20190506/1553295365.html>

<https://ria.ru/20190506/1553295184.html>

<https://tass.ru/proisshestiya/6404848>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ

Премьер РФ **Дмитрий Медведев** поручил главе **Минтранса Евгению Дитриху** с учетом результатов расследования авиакатастрофы SSJ-100 в «Шереметьево» подумать над поправками в законодательство по обеспечению безопасности эксплуатации самолетов.

«С учетом результатов проведенного расследования представьте при необходимости предложения по совершенствованию законодательства в области обеспечения безопасности эксплуатации воздушных судов», – говорится в поручении **Д.Медведева**, распространенном пресс-службой правительства.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190506/1553304544.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; В СОВФЕДЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ТРАГЕДИЮ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Трагедия в аэропорту в Шереметьево может потребовать законодательных решений, при необходимости – парламентского расследования, заявил РИА Новости в понедельник член комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Франц Клинецвич.

Самолет Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота», следовавший из Москвы в Мурманск, 5 мая вечером экстренно вернулся в Шереметьево и совершил жесткую посадку после 28 минут полета. Самолету удалось сесть только со второй попытки из-за сложных метеоусловий. При посадке у него подломились стойки шасси и загорелись двигатели. По последним данным СК РФ, в результате катастрофы погиб 41 человек.

«Конечно, Совет Федерации и его комитет по обороне и безопасности не могут не отреагировать на эту трагедию. Но не надо пороть горячку. Пока даже нет достоверных данных о причинах аварии, унесшей жизни 41 человека. Работает Следственный комитет, создана Государственная комиссия по расследованию этого ЧП. И, на мой взгляд, прежде чем делать какие-то свои выводы, парламентарии должны услышать то, что скажут специалисты», – отметил Клинецвич.

По его словам, прежде всего нужно получить ответы на главные вопросы: все ли было сделано для спасения людей, готовы ли соответствующие службы в аэропортах к подобным чрезвычайным ситуациям. «И если ответы на эти вопросы не удовлетворят общество, то тогда должны включаться парламентарии», – сказал сенатор.

Он отметил, что формы могут быть самые различные – «и парламентское расследование, и приглашение в Совет Федерации и Государственную Думу представителей соответствующих ведомств, и внесение изменений в законодательство, если, конечно, это потребуется». «Но давайте все-таки подождем», – добавил законодатель.

Клинецвич выразил соболезнования родным и близким погибших.

<https://ria.ru/20190506/1553285653.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.05.06; В ГД ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ОГРАНИЧЕНИЯ ДОСТУПА Пассажирам БИЗНЕС И ЭКОНОМ-КЛАССА К РУЧНОЙ КЛАДИ НА АВИАРЕЙСАХ

Если удастся доказать, что вынос пассажирами ручной клади спровоцировал давку и затруднил проход в самолете авиакомпании «Аэрофлот», который загорелся при посадке в аэропорту Шереметьево, необходимо внести изменения в авиационные регламенты, которые бы ограничивали доступ пассажиров к багажу. Об этом Агентству «Москва» заявил член комитета Госдумы по транспорту и строительству Сергей Тен.

«Безусловно, надо делать выводы из этой страшной аварии. Я думаю, что вполне авиакомпании (могут это предусмотреть – прим. Агентства «Москва»). Прежде всего, в соответствующие нормативные документы, которые определяют процесс обращения с ручной кладью, безусловно, изменения нужно вносить. Если мы в конечном счете придем к выводу, что это (вынос пассажирами ручной клади при аварийном выходе из горящего самолета – прим. Агентства «Москва») повлекло негативные последствия, это необходимо делать», – сообщил С.Тен, отвечая на вопрос о возможности ограничения доступа пассажиров к ручной клади, в частности, установления технических средств, блокирующих верхние полки с багажом.

Парламентарий добавил, что в бизнес-классе пассажирам допускается провозить в ручной клади большой объем багажа, в сравнении с эконом-классом. «Наверное, тогда и в бизнес-, и в эконом-классах нужно предусматривать максимальные меры для безопасности на случай аварий и катастроф, поэтому я думаю, что вполне можно такие меры применить», – заключил С.Тен.

В аэропорту Шереметьево 5 мая совершил аварийную посадку и загорелся самолет Sukhoi Superjet 100 авиакомпании «Аэрофлот», выполнявший рейс Москва – Мурманск. На его

борту находились 73 пассажира и пять членов экипажа. В результате возникшего пожара погиб 41 человек, еще несколько были госпитализированы. По факту происшествия следователи возбудили уголовное дело по статье «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц».

Позже СМИ сообщали, что во время допросов стюардов следователями выяснилось, что эвакуация была частично затруднена из-за того, что люди отказывались оставлять в самолете ручную кладь. Пользователи социальных сетей, комментируя видео с эвакуацией людей из горящего самолета, высказали мнение, что необходимо предусмотреть меры, ограничивающие доступ пассажиров к багажу в случае аварийной ситуации.

<https://www.mskagency.ru/materials/2887205>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.05.06; В ГОСДУМЕ ЗАЯВИЛИ О СОЗДАНИИ ГОСКОМИССИИ ДЛЯ ВЫЯСНЕНИЯ ПРИЧИН ВОЗГОРАНИЯ САМОЛЕТА В ШЕРЕМЕТЬЕВО

В Госдуме заявили о создании госкомиссии для выяснения причин возгорания самолета в Шереметьево. Об этом сообщили в пресс-службе руководитель фракции «Единая Россия» в Государственной думе Сергея Неверова.

«Приношу глубокие соболезнования родным и близким погибших в страшной трагедии, произошедшей на борту самолета. Желаю скорейшего выздоровления всем пострадавшим. Создана госкомиссия, задача которой разобраться в причинах произошедшего и принять меры по недопущению подобных ужасающих ситуаций. А мы все вместе должны еще раз вспомнить о том, насколько важно в чрезвычайных ситуациях выполнять указания профессионалов: от этого часто зависит человеческая жизнь», – приводятся в материале его слова.

<https://www.mskagency.ru/materials/2887219>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ SSJ-100 – ПРЕРОГАТИВА СПЕЦИАЛИСТОВ, ПОКА ТАКИХ РЕШЕНИЙ НЕ ПРИНИМАЛОСЬ, НУЖНО ДОЖДАТЬСЯ ЗАКЛЮЧЕНИЯ О ПРИЧИНАХ ЧП В ШЕРЕМЕТЬЕВО, ЗАЯВИЛ ПРЕСС-СЕКРЕТАРЬ ПРЕЗИДЕНТА РФ ДМИТРИЙ ПЕСКОВ

«Это не прерогатива президента – принимать решения в пользу приостановки или продолжения полетов самолетов той или иной модели или той или иной марки. Это могут делать только специалисты и специальные авиационные органы Российской Федерации. Мы с вами знаем, что пока каких-либо решений на этот счет не принималось», – сказал Песков журналистам, отвечая на вопрос, считает ли президент РФ Владимир Путин, что полеты Sukhoi Superjet нужно приостановить.

Он добавил, что нужно дождаться официальных заключений комиссий о том, что именно стало причиной авиационного происшествия в Шереметьево.

<https://ria.ru/20190506/1553295116.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6404811>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; ЭКИПАЖ СГОРЕВШЕГО В ШЕРЕМЕТЬЕВО SSJ-100 РАССКАЗАЛ ПОДРОБНОСТИ КАТАСТРОФЫ

Члены экипажа самолета Sukhoi Superjet 100 авиакомпании «Аэрофлот», который загорелся при посадке в аэропорту Шереметьево, рассказали телеканалу «Россия 24» об обстоятельствах катастрофы.

Так, по словам бортпроводницы рейса Татьяны Касаткиной, после взлета самолет попал в тучу, где шел сильный град.

«В этот момент произошел хлопок, вспышка такая, как электричество. Все было очень быстро», – рассказала она.

Стюардесса отметила, что после жесткого приземления люди начали вставать с мест и продвигаться к выходу, хотя самолет еще двигался. По ее словам, эвакуация началась сразу после остановки.

Командир экипажа Денис Евдокимов рассказал телеканалу, что из-за удара молнии пропала радиосвязь и пилотам пришлось напрямую переводить самолет на аварийный режим управления.

«Несколько слов получалось сказать, после этого связь пропала и нужно было снова подключать», – добавил Евдокимов.

<https://ria.ru/20190506/1553299694.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; СЛУЦКИЙ ПОБЛАГОДАРИЛ ИНОСТРАННЫХ ПАРТНЕРОВ ЗА ПОДДЕРЖКУ ПОСЛЕ ЧП С SSJ-100

Глава комитета Госдумы по международным делам Леонид Слуцкий выразил соболезнования в связи с гибелью людей при посадке горящего самолета в аэропорту «Шереметьево» в воскресенье. Слуцкий также выразил благодарность иностранным партнерам за слова поддержки.

«Мои самые глубокие и искренние соболезнования их родным и близким. Молимся за скорейшее выздоровление пострадавших. Хотел бы также выразить благодарность нашим иностранным партнерам за слова поддержки и сочувствия горю россиян. Вне зависимости от конъюнктуры в мировой политике важно всегда оставаться людьми и с людьми», – написал Слуцкий в Telegram.

<https://ria.ru/20190506/1553303714.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; В КОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ» ОТКАЗАЛАСЬ КОММЕНТИРОВАТЬ МАССОВУЮ СДАЧУ БИЛЕТОВ ПОСЛЕ АВИАКАТАСТРОФЫ С СУПЕРДЖЕТОМ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

«Я эту информацию комментировать не буду», – заявил журналистам в понедельник официальный представитель «Аэрофлота» Максим Фетисов в ответ на вопрос о массовом возврате билетов после инцидента.

Ранее в социальных сетях сообщалось, что в кассах аэропорта огромные очереди людей, сдающих свои авиабилеты после ЧП в «Шереметьево».

ТАСС; 2019.05.06; ПРАВЛЕНИЕ «АЭРОФЛОТА» ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ О ВЫПЛАТЕ КОМПЕНСАЦИИ ВСЕМ ПАССАЖИРАМ И СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ В КАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Посольство США подтвердило гибель своего гражданина в авиакатастрофе в Шереметьево.

Экстренная посадка сгоревшего в аэропорту Шереметьево самолета до соприкосновения со взлетно-посадочной полосой проходила штатно. Об этом ТАСС сообщил источник в авиационной отрасли.

«То, что мы наблюдали, а именно заход на посадку по глиссаде – это ситуация штатная, хотя и в аварийном режиме. Скорость самолета была 274 км/ч, это штатная посадка для такого типа воздушного судна. На момент посадки в баках самолета оставалось порядка 10 тонн топлива», – сказал собеседник агентства. По его словам, Sukhoi Superjet 100 при взлете тратит примерно 2,5 тонны топлива, а полная загрузка баков 12,4 тонны. «В воздухе самолет пробыл 28 минут, дальше был заход на посадку. Ситуация, при которой в самолет попадает молния, достаточно распространенная, и не является критической. «Если происходит отключение бортовых систем, то всегда есть резервные, и КВС (командир воздушного судна) принимает решение о ручном управлении», – рассказал он.

Собеседник агентства отметил, что теоретически командир самолета мог бы в воздухе находиться достаточно долго и просто выработать топливо и уже потом совершать посадку. «Раз было принято решение посадить самолет незамедлительно, то на то были резкие причины – либо полный отказ систем самолета, его плохая управляемость и полное отсутствие связи с диспетчером аэропорта. SSJ-100 сконструирован так, что он не может сбросить топливо, оно только вырабатывается в воздухе», – сказал он. По его словам, «в районе аэропорта Шереметьево достаточно оживленное воздушное движение, и нахождение в воздухе без связи на малых высотах могло создать угрозу столкновения самолетов в воздухе».

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; В КОМИТЕТЕ ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ ЖДУТ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ОТ МИНТРАНСА ПО ИЗМЕНЕНИЯМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ

В комитете Госдумы по транспорту готовы к взаимодействию с профильным министерством для возможного изменения законодательства для повышения безопасности эксплуатации воздушных судов.

«Ждем предложений от министерства транспорта РФ», – сказал председатель комитета Евгений Москвичев «Интерфаксу» в понедельник. Он добавил, что такие инициативы могут поступить по результатам работы правительственной комиссии, возглавляемой **Евгением Дитрихом**.

В свою очередь зампред комитета Владимир Афонский также отметил, что «готовы к работе с профильными министерствами для того, чтобы подобной трагедии больше не повторилось; сейчас необходимо тщательное расследование».

Ранее в понедельник премьер РФ **Дмитрий Медведев** поручил главе **Минтранса Е.Дитриху** с учетом результатов расследования авиакатастрофы SSJ 100 в «Шереметьево» подумать над поправками в законодательство по обеспечению безопасности эксплуатации самолетов.

«С учетом результатов проведенного расследования представьте при необходимости предложения по совершенствованию законодательства в области обеспечения безопасности эксплуатации воздушных судов», – говорится в поручении **Д.Медведева**, распространенном пресс-службой правительства.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ОТКАЗ ОТ ПРОИЗВОДСТВА SSJ ПОСТАВИТ ПОД УДАР ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМА РФ – ДЕПУТАТ ГУТЕНЕВ

Отказ от производства в России самолетов Sukhoi Superjet поставит под удар перспективы развития отечественного авиапрома, сообщил «Интерфаксу» Владимир Гутенев, координатор экспертного совета по авиационной промышленности в Госдуме.

«Инициатива об отказе производства суперджетов – это удар по перспективам развития собственного авиапрома и угроза для национальной безопасности в условиях введения санкций. Подобное решение будет сдерживать развитие отечественной промышленности, интерес к которой проявляют такие экономически развитые страны как Китай, реализующий с Россией проект широкофюзеляжного пассажирского самолета CR929», – сказал депутат.

По его словам, о необходимости тех или иных мер можно будет говорить только после окончания работы госкомиссии. «Если она придет к выводу, что есть проблема, устранение которой требует приостановить полеты, вне всякого сомнения, это будет сделано. Трагедии случаются со всеми самолетами, и мы осознаем необходимость в начальный период эксплуатации совершенствовать машину и всегда проводим тщательную работу», – сказал депутат.

ТАСС; 2019.05.06; ГОЛИКОВА ВЗЯЛА ПОД КОНТРОЛЬ ОКАЗАНИЕ МЕДПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Вице-премьер РФ Татьяна Голикова выразила соболезнования родным и близким погибших и пострадавших в авиакатастрофе в аэропорту Шереметьево. Оказание медпомощи пострадавшим находится на контроле вице-преьера, сообщили в понедельник журналистам в ее секретариате.

«Заместитель председателя правительства Татьяна Голикова выразила глубокие соболезнования родным и близким погибших и пострадавших в результате авиакатастрофы, произошедшей в аэропорту Шереметьево. Оказание медпомощи пострадавшим находится на контроле вице-преьера», – сообщили в секретариате.

<https://tass.ru/proisshestiya/6404241>

ТАСС; 2019.05.06; В МОСКВЕ ОРГАНИЗОВАЛИ ГОРЯЧУЮ ЛИНИЮ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ РОДСТВЕННИКОВ ПОГИБШИХ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Власти Москвы организовали несколько горячих линий для обращений родственников пострадавших и погибших в авиакатастрофе в аэропорту Шереметьево. В том числе организована горячая линия по размещению в гостинице, сообщила в понедельник пресс-служба столичного Комплекса городского хозяйства.

«В связи с ЧП с самолетом в аэропорту Шереметьево в правительстве Москвы работают горячие линии: Департамента здравоохранения Москвы 8-499-251-83-00; Департамента торговли и услуг Москвы 8-499-610-00-00; МЧС России 8-800-775-17-17; Гостиница «Милан» (размещение родственников) 8-916-173-37-54», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/obschestvo/6404328>

ТАСС; 2019.05.06; КОМПАНИЯ POWER JET, ПРОИЗВОДЯЩАЯ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ РОССИЙСКИХ SUKHOI SUPERJET , ГОТОВА ОТПРАВИТЬ В РФ ФРАНЦУЗСКИХ ЭКСПЕРТОВ ДЛЯ УЧАСТИЯ В РАССЛЕДОВАНИИ КАТАСТРОФЫ

Об этом сообщил корреспонденту ТАСС официальный представитель совместного франко-русского предприятия, созданного в 2004 году двигателями Snesta (в настоящее время Safran, «Сафран») и НПО «Сатурн».

«Мы, безусловно, готовы направить своих специалистов и ждем, когда будет определена та структура, которой предстоит вести следствие. Мы предоставим все необходимые сведения и персонал, если потребуется оказать поддержку расследованию», – сказал представитель компании.

Он сообщил, что предприятие производит два варианта двигателей для самолетов Sukhoi SuperJet 100: для средне- и дальнемагистральных версий самолета. Речь идет о 1S17 и 1S18. «На разбившемся самолете стоял двигатель 1S17», – уточнил он. ТАСС

ТАСС; 2019.05.06; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА В ПОНЕДЕЛЬНИК ПРОВЕРКУ В АЭРОПОРТУ САРАТОВА, ОТКУДА ВЫЛЕТЕЛ SUKHOI SUPERJET 100, ПОЗДНЕЕ АВАРИЙНО ПРИЗЕМЛИВШИЙСЯ И ЗАГОРЕВШИЙСЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ

Об этом сообщил ТАСС заместитель саратовского транспортного прокурора Станислав Прохоров.

«В настоящее время нашими сотрудниками организована проверка в аэропорту Саратова на предмет соблюдения федеральных авиационных правил при подготовке к рейсу воздушного судна», – сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ГЛАВА СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА АЛЕКСАНДР БАСТРЫКИН ПРОВЕЛ ОПЕРАТИВНОЕ СОВЕЩАНИЕ В АЭРОПОРТУ

«ШЕРЕМЕТЬЕВО» СО СЛЕДОВАТЕЛЯМИ, КОТОРЫМ ПОРУЧЕНО РАССЛЕДОВАНИЕ УГОЛОВНОГО ДЕЛА ОБ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ SUPERJET 100

«Глава ведомства лично осмотрел место происшествия и дал ряд конкретных поручений по расследованию уголовного дела, поручил незамедлительно организовать проведение всех необходимых экспертных исследований и в кратчайшие сроки окончить осмотр места происшествия, зафиксировав все доказательства, связанные с трагедией», – говорится в пресс-релизе.

В пресс-службе отметили, что на месте ЧП продолжает работать следственная группа.

«А.Бастрыкин дал указание тщательно исследовать все обстоятельства, предшествовавшие трагедии, установить причины и условия, повлекшие тяжкие последствия, и всех без исключения лиц, чьи действия или бездействие стали причиной гибели людей», – добавили в СК.

РБК; ДМИТРИЙ СЕРКОВ; 2019.05.06; ЧЕТЫРЕ ВОПРОСА О КАТАСТРОФЕ SUKHOI SUPERJET 100 В ШЕРЕМЕТЬЕВО; РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ НАЧАЛИ ОФИЦИАЛЬНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ ПРИЧИН АВИАКАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО, В РЕЗУЛЬТАТЕ КОТОРОЙ ПОГИБЛИ ДЕСЯТКИ ЛЮДЕЙ. РБК РАЗБИРАЛСЯ, КАКИЕ ФАКТОРЫ МОГЛИ СТАТЬ ПРИЧИНОЙ ТРАГЕДИИ

Следствие рассматривает различные версии трагедии 5 мая в Шереметьево, унесшей жизни 41 человека, среди которых недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших технический осмотр борта, неисправность воздушного судна, а также неблагоприятные метеоусловия. Об этом Следственный комитет России сообщил днем в понедельник, 6 мая.

РБК разобрал с авиаэкспертами возможные причины катастрофы.

1. Что пилоты могли сделать не так

Управляли SSJ100 пилоты «Аэрофлота» Денис Евдокимов (командир воздушного судна) и Максим Кузнецов (второй пилот). Оба они находятся в НИИ им. Склифосовского в состоянии средней тяжести. Как сообщили РБК в «Аэрофлоте», общий налет Евдокимова – 6,8 тыс. часов, из них более 1,4 тыс. – на Superjet. Командиром воздушного судна он стал два года назад.

Опрошенные РБК авиаэксперты обращают внимание на следующие моменты. По мнению бывшего пилота «Аэрофлота», причиной катастрофы могло стать то, что летчики не сумели выдержать приемлемую вертикальную скорость. «Получился сильный отскок. Вроде начали его компенсировать, но второй отскок получился еще больше, а на третьем стойки шасси пробили баки и произошло возгорание», – описал последовательность событий собеседник РБК.

Другой пилот отмечает сложности посадки в режиме direct law (когда электронные ассистирующие системы перестают работать), который был выбран экипажем из-за проблем с электроникой после удара молнии. «При direct law самолет начинает неожиданно реагировать на любое отклонение джойстика управления. Это могло усугубиться повышенной массой воздушного судна, у которого были полные баки. Сразу подобрать правильные действия в этом случае непросто», – сообщил он.

Оба собеседника РБК отмечают, что посадка в режиме direct law является штатной, а не аварийной ситуацией.

Руководитель Федерации профсоюзов авиадиспетчеров России Сергей Ковалев считает, что необходимо разобраться в причинах, по которым экипаж принял решение о заходе на посадку с полными баками. «Если управляемость воздушным судном была нарушена, то посадка оправдана. Если управляемость была нормальной, то, конечно, лучше было бы выработать керосин», – говорит Ковалев, отмечая, что экипаж мог быть не подготовлен к такого рода посадке.

Автор технологии бортовых активных систем безопасности полетов для военной и гражданской авиации, председатель совета директоров НПП «Темп» им. Короткова Валентин Сухолитко считает, что решающую роль в авиакатастрофе могла сыграть конструкция SSJ100. «Самолет спроектирован крайне неудачно, слишком низко посажены двигатели, и когда при нескольких ударах о взлетно-посадочную полосу стойка шасси сложилась, судно село на двигатель, который был поврежден и загорелся», – поясняет эксперт.

2. Могла ли молния вывести важнейшие системы лайнера из строя

О попадании молнии сообщали экипаж и пассажиры самолета. Источник РБК в авиаотрасли отмечает, что молнии в самолеты попадают регулярно, но не становятся причиной катастроф. «Удар молнии не приведет к аварии», – считает летчик-испытатель Магомед Толбоев. Перед вылетом экипаж получает метеосводку, есть наземные локаторы, определяющие положение грозовых облаков, также на борту есть прибор, который определяет положение грозы. «Все это позволяет обойти грозовой фронт», – уточнил Толбоев. Он подчеркивает, что даже если молния ударит в машину, то не выведет ее из строя.

Исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев в разговоре с РБК отметил, что для самолетов любого типа полеты в зонах грозовой деятельности являются нежелательным режимом. «Правило «не суйся в грозу» абсолютно однозначно действует для всех. Возможны действительно серьезные повреждения систем воздушного судна, причем как механические, связанные с прожиганием обшивки, так и связанные с отказами бортового радиоэлектронного оборудования – навигационного, связного и т.д. Если удар молнии пришелся в антенну, то связное оборудование может выйти из строя. Поэтому производители всех современных воздушных судов принимают обширный перечень мер, связанных с грозозащитой; риски фатальных отказов систем, насколько это возможно, минимизированы», – говорит Пантелеев.

Эксперт отмечает, что после попадания молнии двигатели были работоспособны, шасси вышли, часть оборудования была исправна. «Говорить о том, что были в результате предполагаемого поражения молнией воздушного судна выведены из строя какие-то жизненно важные системы, сейчас мы не можем», – говорит он.

3. Правильно ли была организована спасательная операция

На видеороликах, снятых очевидцами, видно, что в момент эвакуации пассажиров из самолета пожарной техники рядом с ним не было. «В 18.30 самолет совершил аварийную посадку, после чего произошло возгорание. В 18:31 был объявлен код «красный». Через минуту первая пожарка была рядом с воздушным судном. В течение последующих четырех минут прибыло еще шесть пожарок. Тушение продолжалось 18 минут», – описал действия спасателей **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Источник в МЧС рассказал РБК, что пожарные были в пути, когда самолет заходил на посадку. По его словам, от момента посадки до момента начала тушения прошло 30 секунд. «К месту съехались все подразделения, дислоцирующиеся на территории аэропорта», – добавил собеседник РБК.

Собеседник в МЧС рассказал, что в понедельник на селекторном совещании глава ведомства Евгений Зиничев отметил, что действия противопожарного подразделения аэропорта были адекватными, но выразил недовольство из-за отсутствия взаимодействия между службами аэропорта и подразделениями МЧС. «Сообщили уже, когда самолет приземлился, и не сразу обеспечили доступ спасателям на территорию аэропорта», – резюмировал претензии министра источник.

Тушение пожаров на воздушных судах и на аэродромах гражданской авиации регламентируются нормативными документами ИКАО, согласно которым в случае аварийной посадки воздушного судна пожарно-спасательные расчеты прибывают в установленное место сбора, получают инструкции и занимают исходные позиции вдоль

посадочной полосы. В случаях аварийной ситуации, связанной с пожаром на борту, взрывом или угрозой взрыва, движение пожарного автомобиля начинается немедленно без команды руководителя.

Источник, знакомый с работой аэропорта Шереметьево, сообщил, что весь комплекс мероприятий не всегда выполняется наземными службами. Тем более они не прибегают к «покрытию взлетно-посадочной полосы пеной». Это предусмотрено для ожидаемой посадки самолета с полностью или частично убранными шасси. 5 мая самолет садился на выпущенных шасси, момент посадки проходил без сопровождения машин экстренных служб.

Руководитель профсоюза авиадиспетчеров Сергей Ковалев считает, что если бы пожар начался в воздухе, то пожарные и скорая были бы на полосе и жертв могло быть меньше. Поскольку самолет загорелся в результате жесткой посадки, наземные службы не успели среагировать в полном объеме, отметил эксперт.

4. Почему не приостановлены полеты SSJ100

Оснований для приостановки полетов Sukhoi Superjet 100 в **Минтрансе** не нашли. Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков заявил, что решение о прекращении полетов самолетов Sukhoi Superjet 100 не является прерогативой главы государства. «Нужно дождаться официальных заключений комиссии относительно того, что именно стало причиной этого авиационного происшествия», – добавил он.

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил **Минтрансу** «с учетом результатов проведенного расследования представить при необходимости предложения по совершенствованию законодательства в области обеспечения безопасности эксплуатации воздушных судов».

Источник РБК, знакомый с ходом расследования, отметил, что в гражданской авиации «нет такой практики – приостанавливать эксплуатацию самолетов до выяснения причин аварии». Ситуация с запретом полетов Boeing MAX-737 – исключение, подтверждающее правило, но в этом случае производитель признал неисправности, добавил собеседник.

Для выяснения причин авиакатастрофы SSJ100 создана госкомиссия под руководством министра транспорта. СК возбудил уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц). Расследование поручено сотрудникам центрального аппарата ведомства.

«Следователи приступили к допросам пострадавших, очевидцев, сотрудников аэропорта и авиакомпании-перевозчика, а также иных лиц, ответственных за эксплуатацию воздушного судна. Также будет изучена необходимая техническая документация», – сообщил СК.

Следователи совместно со специалистами Межгосударственного авиационного комитета проводят дополнительный осмотр взлетной полосы и фюзеляжа самолета, изучаются речевой и параметрические бортовые самописцы. Отобраны образцы топлива из баков самолета и заправочной станции, аудиозаписи переговоров с диспетчерской службой, записи с камер видеонаблюдения».

Ространснадзор в связи с происшествием проведет внеплановые проверки «**Аэрофлота**», Шереметьево и ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения».

<https://www.rbc.ru/society/06/05/2019/5cd016b19a7947620e26e364>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КАК ПОВЫСИТЬ ШАНСЫ ВЫЖИТЬ В АВИАПРОИСШЕСТВИИ

Грамотный выбор мест в самолете, эвакуация без ручной клади повысит шансы пассажира на выживание при авиационном происшествии, заявил РИА Новости руководитель рабочей группы

общероссийского движения «За реальные дела» по вопросам пассажиров, председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

«Нужно всегда брать места до 15 ряда. В таком случае вероятность, что вы эвакуируетесь быстрее, гораздо выше. Нужно в аварийной ситуации избегать ручной клади, нужно быстро эвакуироваться и ничего не брать с собой. Это экономит время как для спасения своей жизни, так и других пассажиров», – сказал он.

Самолет Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота», следовавший из Москвы в Мурманск, 5 мая вечером экстренно вернулся в Шереметьево и совершил жесткую посадку после 28 минут полета. При посадке у него подломилась стойка шасси и загорелись двигатели. По данным СК РФ, в результате катастрофы погиб 41 человек.

По словам эксперта, на SSJ-100 «бортпроводников было достаточно». «Если это рейс, который выполняется на короткие расстояния за 1-2 часа, то там не требуется большого количества персонала», – пояснил Зотов.

«Мы можем оценить действия экипажа только положительно, иных доводов, что были предприняты какие-то ошибочные действия, у нас не имеется... Те пассажиры, которые выжили, в целом положительно оценивают работу, мы к этому прислушиваемся и также солидарны с этим мнением», – добавил он.

<https://ria.ru/20190506/1553307875.html>

ТАСС; 2019.05.06; РЖД И «АЗЕРБАЙДЖАНСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА

Железнодорожные компании Азербайджана и России договорились проводить согласованную политику развития и эксплуатации евроазиатских международных транспортных коридоров. Такое намерение отражено в подписанном в Баку меморандуме о развитии сотрудничества между ОАО «Российские железные дороги» и ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АЖД), сообщила пресс-служба АЖД.

Документ подписали генеральный директор – председатель правления РЖД Олег Белозеров и председатель АЖД Джавид Гурбанов.

«Меморандум направлен на реализацию согласованной политики развития и эксплуатации евроазиатских международных транспортных коридоров, в том числе с целью расширения внешнеэкономических связей и обеспечения оптимальных транспортных условий для транзитных и экспортно-импортных перевозок», – говорится в сообщении.

В документе, в частности, выражено намерение реализовывать совместные мероприятия, которые будут способствовать росту грузоперевозок по маршрутам Иран – Азербайджан – Россия – Европа в рамках западного маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг» и маршрута Россия – Азербайджан – Турция с использованием инфраструктуры железнодорожной магистрали Баку – Тбилиси – Карс.

Кроме того, компании договорились совместно привлекать дополнительные грузы для доставки контейнерными поездами по западному маршруту коридора «Север – Юг» и другим маршрутам. Усилия также будут направлены на развитие транзитных перевозок в направлении Восток – Запад, прежде всего в сообщении между Азербайджаном и Китаем по территории РФ, а также между Китаем и другими странами транзитом через Россию и Азербайджан.

Стороны выразили готовность повышать качество услуг, обеспечивать эффективное использование подвижного состава и предлагать конкурентоспособные тарифные ставки. «Для сокращения сроков доставки грузов планируется оптимизировать пограничные и таможенные процедуры, включая электронный обмен данными и предварительное информирование. Предполагается развитие приграничной инфраструктуры пограничного перехода Самур – Ялама для увеличения его пропускной способности под перевозки по транспортному коридору «Север – Юг» и другим маршрутам», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/6405574>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ РАММ, БОГДАН СТЕПОВОЙ, РОМАН КРЕЦУЛ; 2019.06.07; ЩИТ И ПУТЬ: РУССКУЮ АРКТИКУ ПРИКРОЕТ РАДИОЭЛЕКТРОННЫЙ КУПОЛ; КОМПЛЕКСЫ «МУРМАНСК-БН» СТАНУТ НЕЛЕТАЛЬНЫМ ОРУЖИЕМ ДЛЯ НАРУШИТЕЛЕЙ ГОСГРАНИЦЫ

Арктику накрыли радиоэлектронным экраном: Северный флот завершил вооружение Центра радиоэлектронной борьбы (РЭБ). Его дальнобойные системы «Мурманск-БН» и станции семейства «Красуха» в ближайшее время будут дополнены новейшими комплексами «Дивноморье», рассказали «Известиям» источники в Минобороны. С учетом расположенной на Камчатке «Мурманск-БН» Севморпуть будет взят под контроль на всем его протяжении. Системы РЭБ могут создавать помехи для комплексов связи, навигации и управления кораблей, субмарин и самолетов, незаконно пересекающих границу. Таким образом действия любого нарушителя можно пресечь без применения оружия.

В настоящее время уникальные системы РЭБ стоят на вооружении Северного, Тихоокеанского, Балтийского и Черноморского флотов – все они были получены воинскими частями в течение последних пяти лет. Новые комплексы уже прошли испытания в войсках.

В течение последних двух-трех лет проводились испытания с применением комплексов «Мурманск-БН», рассказали «Известиям» в Минобороны. Учения подтвердили и высокое качество подготовки личного состава комплексов РЭБ – отдельный Центр радиоэлектронной борьбы на Камчатке был признан лучшим среди частей радиоэлектронной борьбы в Восточном военном округе и на Тихоокеанском флоте.

Сейчас расположенные в Североморске и на Камчатке системы РЭБ контролируют весь Севморпуть. Они находятся достаточно близко к ключевым точкам северного транспортного коридора – к Берингову проливу и проливу Карские Ворота, что позволяет гарантированно перекрывать эти «узкие» места транспортного коридора.

Нелетальное оружие

Подразделения РЭБ в Арктике призваны решать две задачи: обеспечение безопасности мореплавания по Севморпути и контроль региона в радиоэлектронной сфере, рассказал «Известиям» военный эксперт Виктор Мураховский.

- В последние годы, помимо навигационного, гидрографического и спасательного обеспечения, много внимания уделяется военной безопасности в арктическом регионе, – рассказал Виктор Мураховский. – На этих направлениях развернуты аэродромы. Создается система освещения воздушной, надводной и подводной обстановки, полностью перекрывающая этот регион. Радиоэлектронная борьба – неотъемлемая часть этой работы. Интерес к северной морской артерии постоянно растет – причем не только со стороны России. В прошлом году по Севморпути без предупреждения прошел корабль тылового обеспечения ВМС Франции «Рона». Целью похода, по словам капитана, было получение «знаний о регионе».

В перспективе Северный морской путь может стать важнейшим транспортным коридором, связывающим Европу с Азией. По нему смогут перевозить до половины общего объема евро-азиатских грузов стоимостью в сотни миллиардов долларов. ***

<https://iz.ru/875561/aleksei-ramm-bogdan-stepovoi-roman-kretcul/shchit-i-put-russkuiu-arktiku-prikroet-radioelektronnyi-kupol>

ПРАЙМ; 2019.05.06; ВЭБ ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ ПРОЕКТОМ ЧАСТНОЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ ЕЗК – ТРАССОЙ «МЕРИДИАН»

Госкорпорация развития ВЭБ.РФ интересуется проектом частной автотрассы «Меридиан», который развивает бывший зампред «Газпрома» Александр Рязанов, следует из слов представителя ВЭБа в ответ на запрос РИА Новости.

Проект является альтернативой основному маршруту «Европа – Западный Китай» (ЕЗК). При этом эксперты скептически настроены в отношении перспектив проекта.

«Развитие транспортной инфраструктуры соответствует приоритетам ВЭБ.РФ. По данному проекту мы совместно с инициатором анализируем возможности по его структурированию и привлечению финансирования. Учитывая масштаб проекта, полагаем целесообразным формирование пула инвесторов и кредиторов, а также использование мер господдержки. Не исключаем возможность привлечения фондирования от китайских партнеров», – сказал собеседник агентства.

Проект «Меридиан» реализует «Русская холдинговая компания» бывшего зампреда «Газпрома» Александра Рязанова. По задумке организаторов, трасса протяженностью 1982 километра должна быть построена с нуля и пройти по Оренбургской, Самарской, Саратовской, Тамбовской, Липецкой, Орловской, Брянской и Смоленской областям. Трасса должна стать российской частью так называемого «экономического пояса Шелкового пути» и соединить страны ЕС с Китаем через Казахстан и Белоруссию.

Оценочная стоимость строительства – почти 8 миллиардов долларов, финансирование предполагалось на 70% из заемных средств. «Меридиан» претендовал на заем от Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, однако за 2017 год банк так и не рассмотрел заявку компании. Трасса внесена в магистральный план, но с оговоркой, что в проекте не используется госфинансирование. В середине апреля спикер Госдумы Вячеслав Володин говорил журналистам, что строительство первого участка автотрассы «Меридиан» начнется в июне с территории Саратовской области.

«Если бы я выступал в качестве эксперта со стороны государства или со стороны госбанка, я бы этот проект вообще не рассматривал. Он представляется мне чрезвычайно надуманным и заведомо искусственным. Я участвовал во многих обсуждениях этого проекта, идея его мне кажется более чем странной. Пытался получить хоть какие-то аргументы, относящиеся к транспортной экономике. Я был на нескольких обсуждениях и пока их не получил. Возможно, аргументы были предъявлены руководству ВЭБа, и они стали этот проект поддерживать», – прокомментировал РИА Новости директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

«Без государственного, – не банковского, а именно государственного финансирования – его реализовать невозможно, и пока нет политических решений о его софинансировании. Я не верю, что банки интересуются без господдержки – мы слишком хорошо эти банки знаем, мы с ними работаем. Без господдержки они никогда этот проект не профинансируют. Сейчас основной вопрос в том, будет ли господдержка или не будет», – сказал в свою очередь источник агентства в одной из юридических фирм, структурирующих подобные проекты.

<https://1prime.ru/business/20190504/829949053.html>

ВЕСТИ КУРСК; 2019.05.06; СТРОИТЕЛЬСТВО ЮЖНОГО ПОДХОДА К КУРСКУ ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ НА ПОЛТОРА МЕСЯЦА. СЕГОДНЯ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ ОЦЕНИЛ ВРИО ГУБЕРНАТОРА РОМАН СТАРОВОЙТ.

Строительство четырехполосного участка трассы М2 «Крым» за 193 млн рублей на финишной прямой. Слоеный пирог асфальта осталось покрыть заключительным пятисантиметровым выравнивающим слоем.

Роман Старовойт, врио губернатора Курской области: «По качеству и по материалу видно, что это щебеночно-мастичный асфальтобетон – тот тип дорожного покрытия, который

долговечен и под такое интенсивное движение рассчитан. Качество работ достойное, я уверен, эта дорога долго простоит».

Эдуард Бирюков, и.о. директора ДРСУ: «Выполнены работы по благоустройству тротуаров на 100%, фрезирование – на 100% нижний слой. Осталось 40% верхнего слоя».

Южный подход – это семь с половиной километров трассы М2 «Крым». По стратегическому плану вся трасса должна стать четырехполосной. Ремонт курского участка стал возможен благодаря Году дорог – в конце прошлого года **Минтранс** и **Росавтодор** скорректировали программы, в которые его включили.

Рамиль Сенжапов, руководитель Курского филиала **Росавтодора**: «У нас законтрактованы капитальные ремонты и ремонты вокруг ядра агломерации – это Западный обход Курска и капремонт Северного подхода с нулевого по третий километр. Продолжается капремонт на границе с Воронежской областью. В целом это все объемы работ на этот год».

Всего на ремонт федеральных трасс в нашем регионе до 2021 года будет выделено около 6 млрд рублей. А участок на въезде в Курск планируют открыть на полтора месяца раньше срока.

Ирина Кожухова, специальный корреспондент: «Согласно генеральному плану этот участок дороги должны сдать 25 июля, но подрядчик обещает сделать это гораздо быстрее – 10 июня».

Ирина Кожухова, Вести-Курск

http://gtrkkursk.ru/lenta-novostei/06052019154554_1.html

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ВЛАДИМИР КОЛОКОЛЬЦЕВ: НАШИ ГРАЖДАНЕ ВСЕ БОЛЬШЕ ЧУВСТВУЮТ СЕБЯ ЗАЩИЩЕННЫМИ ОТ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

В России не найдется ни одного человека, которого бы не волновали проблемы безопасности. Не нужно проводить глубоких социологических исследований, чтобы в этом убедиться. О состоянии правопорядка в нашей стране и результатах борьбы с преступностью в интервью «Интерфаксу» рассказал министр внутренних дел РФ, генерал полиции, Владимир Колокольцев.

- Владимир Александрович, можно ли сегодня говорить, что Россия входит в топ самых безопасных стран мира?

- Было бы несколько некорректно сравнивать Российскую Федерацию с другими странами. Все-таки мы существенно отличаемся от большинства из них и по численности населения, и по национальному составу, и по географическому положению, и по иным параметрам.

Каждое государство имеет свою уникальную правовую систему. Различаются принципы построения правоохранительных структур, степень централизации органов правопорядка, их численность и функционал. Поэтому так называемые рейтинги уровня безопасности носят довольно условный характер.

Я достаточно часто встречаюсь с иностранными партнерами. Мы обмениваемся мнениями по различным аспектам полицейской работы. И видим, что очень многие проблемы носят транснациональный характер и актуальны практически для любой страны мира – наркобизнес, киберпреступность, нелегальная миграция, коррупция, экстремизм.

Если говорить о криминальной обстановке в России, то уже не первый год снижается количество преступлений, прежде всего, против личности, таких как убийства, умышленное причинение вреда здоровью, изнасилования. Сокращается число погибших на дорогах.

Не допущено резонансных правонарушений во время спортивных соревнований международного уровня, хозяйкой которых выступала Российская Федерация. Достаточно вспомнить Олимпийские игры в Сочи, чемпионат мира по футболу и недавно завершившуюся зимнюю Универсиаду в Красноярске. Высокий профессионализм

российских полицейских был отмечен не только зарубежными болельщиками, но и представителями международных организаций.

Хочу подчеркнуть, что основным критерием оценки деятельности полиции является общественное мнение. Результаты социологических исследований в последние годы показывают рост доверия к органам внутренних дел. Уверенность граждан в защищенности от преступных посягательств укрепляется. Именно на этот критерий мы и в дальнейшем будем ориентироваться, анализируя работу подразделений МВД России.

- Как вы оцениваете состояние общественного порядка в стране? Какие тенденции беспокоят руководство ведомства? Существует ли угроза экстремистских, террористических проявлений?

- По итогам прошлого года общее количество зарегистрированных преступлений сократилось на 3,3%, совершенных в общественных местах – на 4,8 %, а правонарушений на улицах, в парках и скверах – на 8%.

Этому способствует все более активное использование аппаратно-программного комплекса «Безопасный город», с применением которого раскрыто 28,3 тысячи противоправных деяний. Правоохранительный сегмент АПК в настоящее время действует почти в тысяче населенных пунктов, где развернуто 266,7 тысячи камер видеонаблюдения и около 1200 терминалов экстренной связи «гражданин-полиция».

Тем не менее ситуация в сфере общественной безопасности остается непростой. Серьезное влияние на нее оказывает нелегальная миграция, которая обостряет обстановку на рынке труда, способствует росту ксенофобских настроений в обществе. Также в связи с развитием современных телекоммуникационных технологий увеличивается и количество преступлений, совершенных с их использованием.

Давно приобрели международный характер вопросы защиты населения от терроризма и экстремизма. Распространение радикальной идеологии стало одной из главных угроз безопасности и требует повышенного внимания правоохранительных органов. В прошлом году были приняты серьезные меры по профилактике межнациональных конфликтов. Правонарушений, способных спровоцировать эскалацию напряженности в обществе, не допущено. В ряде регионов совместно с коллегами из ФСБ России пресечена деятельность радикальных группировок, задержаны участники международных террористических организаций. Количество зарегистрированных преступлений экстремистской направленности в 2018 году по сравнению с предыдущим снизилось на 16,8%.

Мы проводим постоянный мониторинг оперативной обстановки в регионах. При выявлении малейших признаков ее осложнения организуем необходимые мероприятия, в которых задействуем не только территориальные органы, но и подразделения центрального аппарата Министерства.

- Как вы оцениваете результаты визита в КНДР, какие вопросы поднимались в ходе встреч с северокорейским руководством?

- У меня остались положительные впечатления от визита в Северную Корею. Хотел бы напомнить, что между МВД России и Министерством народной безопасности КНДР еще в 2005 году было заключено соглашение о сотрудничестве. На прошедшей встрече мы с северокорейским коллегой Цой Бу Илем обсуждали вопросы взаимодействия по линии уголовного розыска, сотрудничества на уровне территориальных подразделений. Затрагивалась и тема подготовки специалистов для органов правопорядка.

В сфере нашей совместной деятельности имеются определенные нюансы, связанные с действием международных санкций в отношении КНДР. Мы обозначили корейским партнерам готовность к работе в областях, не затронутых ограничениями, и в то же время подчеркнули необходимость соблюдения взаимных обязательств с учетом резолюций Совета Безопасности ООН.

Также, я встретился с Председателем Президиума Верховного народного собрания КНДР Ким Ен Намом, побывал в Институте народной безопасности КНДР им. Ким Чен Ира –

ведущем правоохранительном вузе страны, в кинологическом центре. Там многое меня впечатлило.

- Не секрет, что для легализации серой наличности активно используются виртуальные валюты, например, биткоин. Требуется ли, на ваш взгляд, усилить контроль за виртуальными валютами?

- Правильнее было бы говорить не об усилении контроля, а о необходимости законодательного регулирования оборота виртуальных активов в нашей стране. Это поможет правоохранительным органам эффективнее выявлять и пресекать преступления, совершенные с использованием криптовалют.

Определенные успехи в этой сфере у нас уже имеются. Рассчитываем, что их станет больше с принятием федерального закона «О цифровых финансовых активах», который находится на рассмотрении в Государственной Думе.

Также, специалисты МВД России принимают активное участие в деятельности рабочей группы Комитета Государственной Думы по финансовому рынку, на которую возложена выработка решений для нормативного регулирования цифровых технологий, применяемых в финансовой сфере.

Введение криптовалют в правовое поле с обязательной идентификацией пользователей будет способствовать снижению криминальной привлекательности данного продукта и значительно сократит количество фактов его использования в противоправных схемах, например, при оплате наркотиков или финансировании радикальных группировок.

- Для повышения эффективности борьбы с организованной преступностью Президент предложил дополнить Уголовный кодекс РФ статьей 210.1 «Занятие высшего положения в преступной иерархии», то есть привлекать к ответственности «воров в законе». Удастся ли добиться разрушения криминальной иерархии в России и окончательно покончить с так называемыми криминальными авторитетами? Начата ли работа в этом направлении? Каковы первые результаты?

- Вступление в силу этих изменений в уголовном законодательстве – большой шаг вперед в противодействии криминалу. Наши профильные специалисты обсуждали данный вопрос на различных площадках и неоднократно указывали, что деятельность лиц, занимающих высшее положение в преступной иерархии, и их организующая роль оказывают негативное влияние на криминогенную ситуацию в субъектах Российской Федерации. Теперь у правоохранительных органов появляются дополнительные возможности для активизации борьбы с теми, кого называют лидерами уголовно-преступной среды.

Разумеется, работа в этом направлении проводится постоянно. Если говорить о лицах, причисляющих себя к так называемым вора в законе, о которых Вы упомянули, то за последние пять лет 141 из них привлечен к уголовной ответственности, 53 выдворены из страны, еще в отношении 40 принято решение о нежелательности пребывания на территории России.

Закон вступил в силу несколько недель назад, и нет никаких сомнений, что он станет для нас действенным инструментом.

- С 2021 года в России должна начаться выдача электронных паспортов. Определены ли функции нового документа, полностью ли он заменит внутренний паспорт? Как долго будет продолжаться выдача внутренних паспортов? Определен ли внешний вид новых документов? Как будут защищены персональные данные обладателей электронных документов?

- Идея разработки электронного паспорта гражданина Российской Федерации была выдвинута коллегами из Минкомсвязи России в рамках реализации национальной программы «Цифровая экономика».

Предложение обусловлено развитием технологий в современном мире. Пришло время задуматься о переводе сведений в цифровой формат. Конечно, эти перемены должны быть

комфортны и удобны людям. Одновременно необходимо совершенствовать инфраструктуру, обеспечить защиту информации.

Внешний вид и содержание документа сейчас обсуждаются специалистами заинтересованных ведомств. Предполагается, что выдаваться паспорт нового поколения будет по желанию граждан, а электронный носитель в нем – содержать данные о регистрации по месту жительства, детях, отношении к воинской обязанности.

Отмечу, что в некоторых государствах, таких как Казахстан, Польша, Эстония, уже перешли к практическому внедрению электронных паспортов.

- Неоднократно звучали предложения отказаться от института регистрации полностью. Возможно ли такое решение в связи с переходом на электронные паспорта?

- Процесс постепенного внедрения паспортов нового поколения никак не связан с вопросом о целесообразности регистрационного учета граждан. Не имеет значения, какой у человека документ – бумажный или электронный, ведь абсолютное большинство сведений в них будут идентичны.

Полагаю, что на данный момент отказываться от существующей системы регистрации преждевременно. Ведь она позволяет органам власти осуществлять контроль за миграционными потоками, прогнозировать нагрузку на инфраструктуру города или района. Кроме того, многие государственные, в том числе социальные услуги, по-прежнему предоставляются по месту жительства.

- В РФ не так давно был принят закон о декриминализации ч. 1 ст. 282 УК РФ (возбуждение ненависти либо вражды). Как это повлияло на показатели преступности, связанной с экстремистскими проявлениями?

- Названный Вами закон вступил в силу в начале текущего года. Напомню, что теперь действия, направленные на возбуждение ненависти или вражды, в том числе с использованием сети Интернет, если гражданин совершил их впервые, квалифицируются не как уголовно наказуемое деяние, а как административное правонарушение. Это повлекло за собой резкое снижение количества преступлений экстремистской направленности. С января по март их зарегистрировано всего 9 (по статье 282 УК РФ), а в прошлом году за тот же период – 223.

Что касается статистики по административным правонарушениям, то поскольку с момента вступления закона в силу прошло немного времени, правоприменительная практика по статье 20.3.1 КоАП РФ только нарабатывается.

- В декабре 2018 года Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения поручила МВД (ГИБДД) и **Минтрансу** до 1 марта 2019 года представить предложения по изменению КоАП РФ в части сокращения ненаказуемого порога превышения скорости с 20 до 10 км в час. Какова позиция МВД?

- Проведенные исследования показали, что превышение максимально разрешенной скорости движения на 1 км/час увеличивает вероятность летального исхода в случае аварии на 4-5%.

Многие автолюбители воспринимают существующий порог привлечения к административной ответственности за нарушения скоростного режима в 20 км/час как разрешение постоянно двигаться с превышением скорости. Например, разогнаться в городе до 80 км/час вместо 60. Естественно, это приводит к ДТП. Поэтому на заседании Правительственной комиссии в ноябре прошлого года был рассмотрен вопрос о снижении данного порога до 10 км/ч. В то же время эти нововведения, как и любые другие, надо применять очень продуманно. Для их эффективной реализации необходимо повысить качество технических средств контроля, продолжать работу по совершенствованию организации движения. Важно и проинспектировать состояние дорог в регионах с целью выявления необоснованных ограничений.

В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации нашим ведомством совместно с **Минтрансом** России были разработаны и представлены соответствующие

предложения, которые позволят сократить количество дорожных происшествий, а следовательно, погибших и раненых в них людей.

- Уже не первый год циркулируют слухи о том, что пожарная служба будет переведена в структуру МВД. Планируется ли такое в обозримом будущем? Какова позиция министерства по этому вопросу?

- Отвечу кратко. Все вопросы организационного построения правоохранительных структур являются исключительной прерогативой Президента России. На сегодняшний день никаких поручений по этому вопросу в Министерство не поступало. Мы со своей стороны его так же не инициировали.

<https://www.interfax.ru/interview/660172>

ТАСС; 2019.05.06; БОЛЕЕ 480 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ АРХАНГЕЛЬСКА В 2019 ГОДУ

Около 487 млн рублей планируется направить на ремонт дорог Архангельска по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили ТАСС в пресс-службе администрации города.

«В 2019 году Архангельск впервые получит из федерального бюджета на ремонт городских дорог 370 млн рублей, софинансирование из городского бюджета составит 117 млн рублей, всего около 487 млн», – сказал собеседник агентства.

По его словам, сейчас идет подготовка требуемой документации. Контракт на работы будет заключен не ранее 6 июня. Всего по **нацпроекту** в 2019 году в Архангельске будет отремонтировано 12 участков дорог протяженностью около 18 км. Работы завершатся 31 октября, гарантия выполненного ремонта составит четыре года, уточнили в пресс-службе.

Как сообщил собеседник агентства, до 2027 года на ремонт дорог Архангельска из федерального бюджета планируется получить более 2 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6406391>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; ДАРЬЯ ШУЧАЛИНА; ОКСАНА ПАВЛОВА; ЮЛИЯ СЫРОВА; 2019.05.07; ПОГОДУ ЗАКАТАЛИ В АСФАЛЬТ; РАЗРАБОТАНЫ ПРАВИЛА РЕМОНТА ДОРОГ В ДОЖДЬ, СНЕГ И МОРОЗ

Российским дорожникам официально разрешат класть асфальт в мороз, в снег и дождь. Но при сочетании резкого ветра с минусовой температурой, а также во время ливня работы будут запрещены. Нововведения заложены в проекте нового стандарта, разработанного по заказу **Росавтодора**. Ранее принятые документы, разрешающие ремонтировать дороги в непогоду, в **Росавтодоре** признали «нелегитимными» и «выпавшими из правового поля».

“Ъ” удалось ознакомиться с проектом нового ГОСТа «Устройство асфальтобетонных покрытий при неблагоприятных погодных условиях». Документ разработан НИИ ТСК – Научно-исследовательским институтом транспортно-строительного комплекса по заказу **Росавтодора** (сумма контракта – 8,9 млн руб.). Первая редакция ГОСТа проходит общественное обсуждение, финальная версия должна быть готова в ноябре.

Большая часть дорог России находится в первой и второй дорожно-климатических зонах, то есть на территории с тундрой, вечной мерзлотой, влажными лесами и т. д., говорится в материалах **Росавтодора** (контракте с НИИ ТСК, пояснительной записке к стандарту). В таких местах строительный сезон ограничен коротким периодом теплой погоды, но в последние годы подрядчики стали класть асфальт в мороз без «ущерба качеству», тем более что стала доступна специальная техника. Проблемы возникают с нормативным регулированием. Есть свод правил 2012 года, разрешающий класть асфальт в сухую погоду весной и летом при температурах не ниже +5°C, осенью – при температуре не ниже +10°C. Технология описана и в рекомендациях **Росавтодора** 2017 года. Но применение этих документов «нелегитимно» и «выпадает из правового поля», поясняют в

Росавтодоре: технический регламент таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» не предполагает применение рекомендаций.

Неблагоприятными погодными условиями, согласно новому ГОСТу, будет считаться температура от +5°C до -10°C весной и летом, от +10°C до -10°C осенью и зимой. Для ремонта в таких условиях асфальт с заводов нужно перевозить на машинах с подогреваемым кузовом или тентами: при температуре, к примеру, -5°C смесь в самосвале не должна остывать быстрее, чем на 0,38 градуса в минуту. Нижний слой дороги перед укладкой верхнего нужно очистить от снега и грязи, а при необходимости обработать реагентами и просушить специальными машинами. Подобную технологию запрещено использовать, если на улице мороза с ветром скоростью более 6 м/с, а также при осадках интенсивностью более 5 мм в сутки. На скоростных магистралях категории 1А и 1Б (Новорижское шоссе, М4 и других подобных дорогах) ремонтировать дороги можно только в теплое время года, оговорено в стандарте.

Случаи, когда дорожники кладут асфальт в снег или в мороз, всегда привлекают внимание общественности, говорит гендиректор Российской ассоциации территориальных органов управления автодорогами Игорь Старыгин, а новый стандарт позволит исключить «неоднозначное толкование» таких случаев. С сентября 2018 года по февраль 2019 года ОНФ выявил почти 100 случаев ремонта при неблагоприятном климате, по каждому направлялись запросы в муниципалитеты. Нарушения были выявлены в Челябинске, Ростове-на-Дону, Якутске и Рязани, с некоторыми подрядчиками разорваны контракты.

Проект ГОСТа продвигается в интересах регионов, которые не успевают отремонтировать дороги в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** (поставлена задача привести в нормативное состояние дорожную сеть в 83 субъектах к 2024 году), считает депутат Госдумы, единоросс Александр Васильев. «Деньги регионам уже выделяются (в 2019 году – 106 млрд руб.- “Ъ”), но некоторым наверняка из-за нехватки мощностей придется работать и зимой,- пояснил он “Ъ”.- Наши подрядчики работать в снег и дождь не умеют. Такие объекты спустя некоторое время разваливаются. Тем более что в регионах контроля за ремонтом почти нет, какая техника используется, непонятно». «Дорожники давно проводят работы при низких температурах,- возражает начальник отдела контроля качества территориального управления автодорог Новосибирской области Эдуард Луцык.- При соблюдении всех условий – утепление катков, применение разогревателей – качество укладки не страдает. Другое дело, что обеспечение этих условий требует существенных затрат». «Даже с учетом новых технологий и добавок укладывать асфальт в «минус» нельзя,- отмечает председатель совета директоров строительной компании «Химспецстрой» Алексей Чикунов.- Упор при ремонтах нужно делать не на качество асфальта, оно и так высокое, а на основание дороги. Все трещины и ямы из-за него, замена верхнего слоя не панацея».

<https://www.kommersant.ru/doc/3962459>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.05.07; НАЦПРОЕКТАМ НЕ ХВАТАЕТ ПЕСКА И ЩЕБНЯ; МИНЭКОНОМИКИ ОЦЕНИЛО ПОТРЕБНОСТЬ ЭКОНОМИКИ В СТРОЙМАТЕРИАЛАХ

Предусмотренное **нацпроектами** существенное наращивание объемов строительства жилья и дорог может привести к росту загрузки мощностей по производству наиболее востребованных стройматериалов – песка, щебня и битума до критически высокого уровня в 82-95%. В Минэкономике предупреждают, что это в свою очередь может создать риски возникновения дефицита мощностей и самих материалов, а также способно спровоцировать рост цен на этом рынке. Для снижения этих рисков Минэкономике предлагает вводить новые мощности и проработать единый порядок распределения лицензий на месторождения общедоступных ископаемых.

Как стало известно “Ъ”, Минэкономки направило в правительство проект доклада президенту о потребности экономики в строительных материалах (документ есть у “Ъ”). В пресс-службе Белого дома “Ъ” сообщили, что задание провести в срок до 1 мая анализ ресурсного потенциала строительной отрасли было дано министерству по итогам состоявшегося 12 апреля совещания у премьер-министра Дмитрия Медведева по теме ценообразования на стройматериалы.

Поясним, что от состояния отрасли производства стройматериалов сейчас зависит успешность реализации минимум двух национальных проектов – «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и «Жилье и городская среда». Эти **нацпроекты** в 2019-2024 годах должны стать основными драйверами спроса в отрасли. Правительство старается не допустить необоснованного удорожания материалов – поскольку оно скажется на себестоимости стройки. Обеспеченность стройматериалами власти ранее оценивали по-разному – вице-премьер Виталий Мутко сообщал о готовности отрасли к **нацпроектам**, глава **Минтранса Евгений Дитрих** называл нехватку дорожно-строительных материалов одним из основных рисков **нацпроекта** «Безопасные дороги».

Как следует из подготовленного Минэкономки проекта доклада, существуют риски роста цен и возникновения дефицита производственных мощностей и даже самих материалов в период реализации **нацпроектов**. Существенный рост спроса может привести к «критически высокому уровню загрузки мощностей» по их производству – это, предупреждают в Минэкономки, может обернуться ценовыми всплесками, которые будут особенно высокими в регионах с ярко выраженным дефицитом мощностей и скачкообразным ростом потребления.

Потребление песка при строительстве может вырасти на 42% в 2024 году, а уровень загрузки производственных мощностей – до 82%.

Аналогичная ситуация и с щебнем – спрос может вырасти на 44%, а уровень загрузки предприятий – до 95%. В связи с этим Минэкономки предлагает рассмотреть вопрос о разработке новых карьеров для добычи этого сырья – указывая, впрочем, что разворачиванию дополнительных мощностей может препятствовать недостаточный уровень конкуренции среди добывающих компаний. Такая ситуация вызвана отсутствием однообразия в порядке распределения лицензий в регионах, что создает излишние барьеры в этой отрасли.

«Сейчас цены варьируются в разных регионах и зависят от неравномерности распределения мощностей, а также способности удовлетворять объем спроса», - говорится в материалах Минэкономки. Конечная цена для потребителя может существенно превышать цену на карьере (на песок – более чем в 2,5 раза, а на щебень – более чем в два раза), что объясняется транспортными расходами и наценками посредников. «Существует риск дальнейшего увеличения стоимости доставки, связанный главным образом с дефицитом полувагонов», - предупреждает ведомство. Наибольшие опасения у Минэкономки вызывают риски существенного удорожания битума – при прогнозируемом росте потребления до 48% уровень загрузки мощностей достигнет 86%, а в периоды пикового спроса – 100%. Удорожание материала может спровоцировать и завершение налогового маневра – ежегодный вклад этого фактора в рост цен на битум оценен ведомством в 10% вплоть до 2024 года.

Более благополучна ситуация с потреблением цемента – его рост к 2024 году прогнозируется до 66% (по сравнению с 2018-м). Сейчас, констатирует Минэкономки, имеется достаточное количество производственных мощностей – их загрузка в 2018 году составила 51%, а к 2024 году она достигнет 84%. «Ввиду их достаточности и сбалансированной географической диверсификации возникновение риска нехватки производственных мощностей, а также значительного роста цены представляется маловероятным», - считают в ведомстве.

Для снижения рисков дефицита материалов и роста цен на них Минэкономики предлагает принять меры по вводу дополнительных мощностей по производству и хранению битума, сдерживанию роста спроса на него (посредством оптимизации строительных планов). Предложено также проработать единый порядок распределения лицензий на месторождения, а также обсудить возможности увеличения объема поставок грузов железнодорожным транспортом в регионы, в которых ожидается дефицит материалов. Отчасти эти вопросы уже поднимались в правительстве и еще будут обсуждаться – ведомства представят свои предложения в Белый дом после 20 мая.

<https://www.kommersant.ru/doc/3962486>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; BOEING ЗНАЛ О ПРОБЛЕМАХ С ДАТЧИКАМИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ НА 737 MAX ЗА ГОД ДО АВИАКАТАСТРОФЫ В ИНДОНЕЗИИ

Инженерам компании Boeing удалось выявить сбой в системе предупреждения пилотов об опасном угле атаки («задираании» носа самолета) еще в 2017 году, то есть за год до того, как эта система привела к аварии лайнера в Индонезии, признали в корпорации.

В распространенном компанией-производителем заявлении говорится: «В 2017 году, в течение нескольких месяцев после начала поставок 737 MAX, инженеры Boeing определили, что программное обеспечение системы индикации 737 MAX не соответствует требованиям, предъявляемым к АОО (сенсор угла атаки)».

Вместе с тем было принято решение, согласно которому индикатор АОО устанавливался на самолетах как дополнительная функция по желанию авиакомпании, приобретающей самолет. В то же время производитель пришел к выводу, что отсутствие датчика предупреждения «не оказало отрицательного влияния на безопасность или эксплуатацию самолета».

Boeing отметил в своем заявлении, что руководство компании не владело информацией о существующих с датчиком проблемах. Ей стало известно о них только после катастрофы в Индонезии, в которой погибли 189 человек.

Тем не менее, самолеты семейства 737 MAX продолжали эксплуатироваться без внесения изменений в программное обеспечение до аварии лайнера эфиопских авиалиний, которая унесла жизни еще 157 человек.

ТАСС; 2019.05.06; WSJ: BOEING БОЛЕЕ ГОДА СКРЫВАЛА ПРОБЛЕМУ С ОПОВЕЩЕНИЕМ О НЕПОЛАДКАХ ДАТЧИКОВ В 737 MAX

Американская компания Boeing знала за год до катастрофы в Индонезии о проблемах с системой оповещения о неисправности датчиков угла атаки в самолетах Boeing 737 MAX и скрывала данное обстоятельство. Об этом сообщила в воскресенье на своем сайте газета The Wall Street Journal со ссылкой на источники в авиастроительной отрасли и федеральных органах власти США.

По их данным, компания только после крушения Boeing 737 MAX в октябре прошлого года частично и уклончиво объяснила заказчикам и летчикам суть проблемы. В Boeing стали делиться ее подробностями лишь через шесть недель после катастрофы самолета данной серии в Эфиопии. В Федеральном авиационном управлении (ФАУ) США встревожены из-за данной ситуации, которая не добавляет доверия к компании и способна затруднить возобновление полетов 737 MAX, пишет газета.

Ряд СМИ в конце апреля выступил с утверждениями, что упомянутая выше система не была включена в обязательном порядке в некоторых лайнерах 737 MAX. В Boeing в ответ на эти публикации заявили, что функция «являлась стандартной» для самолетов 737 MAX, однако не считалась одной из систем безопасности. В компании заверили, что ее сотрудники не отключали ее специально. Вместе с тем в Boeing признали, что функция могла не работать, если не была «активирована надлежащим образом».

По данным газеты The Wall Street Journal, в Федеральном авиационном управлении (ФАУ) США намеревались запретить в прошлом году полеты Boeing 737 MAX из-за того, что система не работала на некоторых самолетах, но позже решили этого не делать. Издание отмечало, что в результате неисправности датчиков угла атаки могла включиться система MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System – «Система улучшения характеристик маневренности»), сбой в работе которой, предположительно, привел к крушению как самолета Lion Air, так и лайнера Ethiopian Airlines 10 марта этого года.

<https://tass.ru/ekonomika/6403175>

ТАСС; 2019.05.06; АЗЕРБАЙДЖАН РАССЧИТЫВАЕТ НА РОСТ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ ИЗ РОССИИ

Азербайджан рассчитывает на увеличение транзитных грузоперевозок железнодорожным транспортом из России через свою территорию. Об этом заявил в понедельник президент Ильхам Алиев, принимая генерального директора – председателя правления ОАО «Российские железные дороги» Олега Белозерова.

«Президент Ильхам Алиев выразил надежду на то, что возможности Азербайджана и России в железнодорожной сфере создадут хорошие возможности для расширения сотрудничества. Отметив, что объем транзитных грузоперевозок из России через Азербайджан растет, он высказал уверенность в том, что в этой области будут предприняты новые шаги», – приводятся подробности встречи на сайте главы азербайджанского государства.

Белозеров отметил успешное сотрудничество компании «Азербайджанские железные дороги» с РЖД. По его словам, показателем этого является то, что в первом квартале 2019 года объема грузоперевозок увеличился на 25%. Глава РЖД указал, что организация транзита грузов и определение новых маршрутов железнодорожных перевозок вносят вклад в экономическое развитие двух стран.

«Во время беседы обсуждались перспективы сотрудничества», – отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/6404258>

ТАСС; 2019.05.06; РЖД МОГУТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ТЕНДЕРЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СЛОВЕНИИ

«Российские железные дороги» заинтересованы в участии в конкурсе на строительство железнодорожной линии в Словении, сообщили в пресс-службе холдинга.

Ранее словенская газета «Дневник» со ссылкой на собственные источники сообщила, что РЖД проявляют интерес к участию в приватизации Железнодорожной строительной компании, находящейся в собственности государственного концерна «Словенские железные дороги». В пресс-службе РЖД сообщили, что данную информацию не комментируют.

«ОАО «РЖД» внимательно отслеживает тенденции и проекты развития на рынках инфраструктурного строительства стран Балканского региона. Среди перспективных направлений особое место занимает Словения. Так, в настоящее время прорабатывается возможность участия в конкурсных процедурах по проекту строительства второго пути на железнодорожной линии Дивача – Копер», – отметили в РЖД.

По словам представителя пресс-службы, холдинг ожидает публикации конкурсных документов, чтобы проработать возможные варианты участия в проекте.

Словенская железнодорожная строительная компания является основным претендентом на получение подряда на строительство 27-километрового участка пути между крупнейшим портом республики и станцией Дивача. Стоимость работ оценивается в €1 млрд. Строительство железной дороги на данном направлении должно было начаться в 2018 году, но Верховный суд Словении признал недействительными результаты общенационального референдума об одобрении проекта.

<https://tass.ru/ekonomika/6406327>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.05.06; РЖД СООБЩИЛА О ВОЗМОЖНОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА В ТУРЦИИ ШИРОКОЙ КОЛЕИ

Главы железнодорожных компаний России, Турции и Азербайджана подписали трехсторонний меморандум о сотрудничестве в области развития железнодорожных перевозок в понедельник в Анкаре. Об этом говорится в сообщении на сайте РЖД.

Меморандум предусматривает совместные действия для обеспечения регулярных железнодорожных перевозок по маршруту Баку-Тбилиси-Карс, включая установление экономически обоснованных тарифов и привлечение новой грузовой базы. В частности, стороны рассмотрят возможность реализации проекта по строительству второго железнодорожного пути с шириной колеи 1520 мм на участке Ахалкалаки (Грузия)-Карс протяженностью 76 километров по территории Турции и терминально-логистического центра в Карсе.

По словам главы РЖД Олега Белозерова, «меморандум открывает путь к развитию перевозок по линии Баку-Тбилиси-Карс, которая сейчас строится под руководством азербайджанских железнодорожников. А это значит, что Турция подключается к единому технологическому пространству железных дорог стран бывшего СССР, а также Финляндии, Болгарии и Ирана».

Сегодня между Россией и Турцией ежегодно перевозится 6 миллионов тонн грузов в прямом сообщении и 20 миллионов тонн с использованием разных видов транспорта, включая железную дорогу. По словам Белозерова, развитие коридора Баку-Тбилиси-Карс создаст предпосылки для организации регулярного контейнерного сообщения и на постоянной основе включит Турцию в систему евроазиатских транспортных коридоров.

<https://rg.ru/2019/05/06/rzhd-soobshchila-o-vozmozhnosti-stroitelstva-v-turcii-shirokoj-kolei.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН КАРТАШОВ; 2019.05.06; АМСТЕРДАМ ЗАПРЕТИТ АВТОМОБИЛИ НА БЕНЗИНЕ И ДИЗЕЛЬНОМ ТОПЛИВЕ

Автомобили и мотоциклы, работающие на бензине и дизельном топливе, будут запрещены в столице Нидерландов с 2030 года. Об этом сообщает Reuters со ссылкой на законодательное собрание Амстердама.

«Загрязнение зачастую является молчаливым убийцей и одной из главных угроз здоровью в Амстердаме», – заявила министр транспорта Амстердама Шарон Дейксма.

Согласно утвержденной программе, с 2020 года въезд в столицу Нидерландов будет запрещен для автомобилей на дизельном топливе старше 15 лет. С 2022 года в центр города не смогут въезжать автобусы, а с 2025 года этот запрет распространится на скутеры и мотоциклы. Параллельно власти Амстердама будут стимулировать переход горожан на электрокары. Водителям таких транспортных средств частично будут компенсировать стоимость парковки и зарядки.

Программа была принята в связи с тем, что, несмотря на все принимаемые до сих пор меры, уровень загрязнения воздуха в Амстердаме выше, чем прописано в европейских нормативных документах.

<https://rg.ru/2019/05/03/amsterdam-zapretit-avtomobili-na-benzine-i-dizelnom-toplive.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ КОГАЛОВ; 2019.05.06; ПДД ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ПОЯВЯТСЯ ВО ФРАНЦИИ

Власти Франции расширили правила дорожного движения на электросамокаты и им подобные средства передвижения, ставшие крайне популярными среди граждан. По словам министра транспорта Элизабет Борн, они позволяют людям быстро передвигаться и не загрязняют окружающую среду, однако их использование никак не регулировалось, и

улицы городов стали жить по «закону джунглей». Это вынудило минтранс и МВД разработать новые правила, нарушение которых начиная с сентября будет караться крупными штрафами (до 1500 евро).

Так, скорость движения на электросамокатах теперь ограничена 25 км в час. При этом ездить по тротуарам на них запрещено, если только там нет велодорожек. В остальных случаях передвигаться на них отныне придется по проезжей части (где разрешенная для автомобилей скорость движения не превышает 50 км в час).

Электросамокатами больше не смогут пользоваться дети младше 8 лет, а те, кому еще не исполнилось 12, будут обязаны носить шлем. Предназначены эти средства передвижения отныне исключительно для личного пользования, то есть больше нельзя взять с собой пассажира, как это часто бывает в крупных городах, в первую очередь в Париже. Использование наушников или других устройств, которые ограничивают возможность слышать происходящее вокруг, также запрещено. Самокаты должны быть оснащены передними и задними фонарями, а в ночное время или при плохой видимости пользователи должны носить на одежде какой-либо отражающий элемент.

Новые правила также касаются парковки. Часто оставленные электросамокаты мешают прохождению пешеходов, теперь это будет караться штрафами.

Стоит отметить, что продажи электросамокатов во Франции значительно выросли в последние два года. В 2018 году было приобретено 232749 таких устройств. Это объясняется их доступностью (в среднем 490 евро за единицу): цены несколько снизились по сравнению с предыдущими годами.

<https://rg.ru/2019/05/05/pdd-dlia-elektrosamokatorov-poiaviatsia-vo-francii.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МЕДВЕДЕВ ЮРИЙ; 2019.05.06; ЭКСПЕРТЫ: ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ БУДЕТ ДЕШЕВЛЕ ОБЫЧНОГО АВТО

По оценкам экспертов, 2022 год будет переломным для электромобилей, они начнут интенсивно вытеснять автомобили с двигателями внутреннего сгорания. Откуда такой оптимизм? Десять лет назад, говорят оптимисты, мало кто мог бы предсказать стремительный рост индустрии электромобилей. В 2010 году их было всего около 12 тысяч, а сегодня уже пять миллионов. Пессимисты возражают, что это лишь несколько процентов от общего числа продаж автомобилей. А главное, что электромобили активно поддерживаются правительствами многих стран, которые выделяют на них субсидии, предоставляют различные преференции. Как только такое поощрение закончится, электромобиль останется экзотикой. Ведь он намного дороже обычного авто.

Но ситуация быстро меняется. Если еще в 2017 году полагали, что электромобили станут дешевле автомобилей с ДВС не раньше 2026 года, то в прошлом году оценка сместилась к 2024 году, а в этом – к 2022 году.

Причина в цене самого дорогого элемента электромобиля – литий-ионного аккумулятора. Если несколько лет назад их стоимость доходила до половины стоимости машины, то сегодня она упала до 33 процентов, а к 2025 году снизится до 20 процентов. Кроме того, эксперты уверены, что совершенствование аккумуляторов приведет к увеличению дальности пробега электромобилей. Так что уже в самом ближайшем будущем этот экологический транспорт должен наконец обеспечить чистый воздух в мегаполисах планеты. Во всяком случае, оптимисты в этом уверены.

<https://rg.ru/2019/05/03/eksperty-cherez-tri-goda-elektromobil-budet-deshevle-obychnogo-avto.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.06; ЭКСПЕРТЫ СПРОГНОЗИРОВАЛИ ПАДЕНИЕ ЦЕН НА ЭЛЕКТРОКАРЫ

Электрокары могут серьезно потеснить на рынке автомобили с двигателями внутреннего сгорания (ДВС) из-за стремительного снижения цен на этот вид экологически чистого транспорта.

По прогнозам экспертов, к 2022 году ряд электромобилей станет дешевле машин с ДВС. Это связано с тем, что стоимость самого дорогого элемента электрокара – литий-ионного аккумулятора – стремительно падает. Если раньше цена на него доходила до половины стоимости машины, то сегодня это около 33%, а еще через пять лет эксперты прогнозируют снижение до 20%.

Кроме того, они обращают внимание на то, что технологии не стоят на месте и аккумуляторы для электрокаров совершенствуются, что неизбежно приведет к увеличению дальности пробега, а значит такой вид транспорта будет более конкурентоспособным, пишет «Российская газета».

Сегодня развитие электротранспорта активно поддерживается правительствами многих стран, которые выделяют на них субсидии, предоставляют различные преференции в рамках программ по защите экологии.

Так, в начале марта глава Объединения немецкой автомобильной промышленности (VDA) Бернхард Матте сообщил, что производители Германии в ближайшие три года инвестируют €40 млрд в развитие электротранспорта. Тогда он отметил, что «электромобильность набирает обороты» в Европе, так как это экологично и способствует сокращению выбросов углекислого газа.

<https://iz.ru/874677/2019-05-03/eksperty-sprognozirovali-padenie-tcen-na-elektrokary>

ТАСС; 2019.05.06; ДОСЬЕ: ГЛОБАЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ООН

ТАСС-ДОСЬЕ. 6-12 мая 2019 г. пройдет пятая Глобальная неделя безопасности дорожного движения (англ. – UN Global Road Safety Week).

О неделе

Она была установлена резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 26 октября 2005 г. (A/RES/60/5). Мероприятие проводится совместно со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ). Неделя содействует повышению информированности людей о соблюдении необходимых мер безопасности на дороге (соблюдение скоростного режима, использование ремней безопасности и шлемов, вождение в трезвом состоянии и т.д.) и стимулирует принятие действий в этом направлении.

В марте 2010 г. ГА ООН провозгласила Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 гг. с целью стабилизации, а затем сокращения к 2020 г. прогнозируемого уровня случаев смерти в результате ДТП. В документе изложен план по повышению безопасности дорожного движения: управление скоростью движения, повышение безопасности дорожной инфраструктуры и транспортных средств, улучшение поведения участников дорожного движения и др. Программа Десятилетия направлена на оказание помощи странам в достижении Целей устойчивого развития (документ принят в 2015 г.). В их рамках планируется к 2020 г. вдвое сократить число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире и к 2030 г. обеспечить население безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами.

Первая Глобальная неделя безопасности дорожного движения ООН прошла в 2007 г. Она была посвящена молодым участникам дорожного движения (ежегодно, по данным ООН, около 400 тыс. человек в возрасте до 25 лет умирают на дорогах). Ключевым пунктом программы первой Недели стало проведение Всемирной ассамблеи молодежи за

безопасность дорожного движения. На ней была принята Декларация молодежи по безопасности дорожного движения.

В 2019 г. тема Недели – «Лидерство в обеспечении безопасности дорожного движения». Она акцентирует внимание на том, что для повышения безопасности дорожного движения в странах мира необходимо более грамотное руководство в этой области.

Дорожно-транспортные происшествия

Среди основных причин ДТП – несоблюдение правил дорожного движения, употребление алкоголя, отсутствие технического осмотра транспортных средств и устройств, обеспечивающих безопасность водителей и пассажиров, и др.

По данным ВОЗ от 2018 г., ежегодно в автомобильных авариях погибают около 1,35 млн человек в мире. ДТП – главная причина смерти людей в возрасте от пяти до двадцати девяти лет. Наименее защищенными участниками дорожного движения являются мотоциклисты, пешеходы и велосипедисты. На их долю приходится 54% смертельных дорожно-транспортных происшествий (28% – мотоциклисты, 23% – пешеходы, 3% – велосипедисты).

93% ДТП со смертельным исходом происходит в странах с низким и средним уровнем дохода, в то время как на них приходится 60% транспортных средств в мире (наибольшее количество смертельных исходов зафиксировано в странах Африки 26,7% и Южной Азии 20,7%).

В России, по статистике ГИБДД, в 2018 г. произошло более 168 тыс. ДТП (на 0,8% меньше чем в 2017 г.), в результате которых погибли 18 тыс. человек, а 214 тыс. – получили травмы.

По данным ВОЗ на 2018 г., законы о ремнях безопасности приняты только в 105 странах, о максимальной скорости в городских пределах на уровне 50 км/час – в 47 странах, о запрете управления транспортом в нетрезвом виде – в 34 странах, о шлемах – в 44 странах, о детских удерживающих устройствах, соответствующих возрасту, росту или весу ребенка – в 55 странах.

ТАСС; 2019.05.07; РАБОТА БЕЗ РАСКАЧКИ. ПЕРВЫЙ ГОД НОВОГО СРОКА ПУТИНА ПРОШЕЛ ПОД ЗНАКОМ НАЦПРОЕКТОВ И РЕФОРМ

Завершился первый год нового президентского срока Владимира **Путина**. В этот день в прошлом мае он в четвертый раз в жизни принес присягу главы государства и назвал служение людям и Отечеству своим главным долгом. Исполняется также семь лет с момента возвращения **Путина** в Кремль после четырехлетней работы премьер-министром и 19 лет со дня его первой инаугурации.

Но поводом для подведения промежуточных итогов может служить, скорее, не столько сама по себе дата, привязанная к этой торжественной церемонии, сколько годовщина первого же программно-политического документа, подписанного **Путиным** после инаугурации год назад, – указа №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

План Путина

В новом майском указе (как его называют в СМИ по аналогии с программой предыдущего президентского срока **Путина** – майскими указами 2012 года) были поставлены такие задачи, как рост численности населения страны и продолжительности жизни россиян, вхождение в число пяти крупнейших экономик мира, увеличение реальных доходов и снижение вдвое уровня бедности, улучшение жилищных условий 5 млн семей ежегодно, ускоренное внедрение цифровых технологий и так далее.

Все эти пункты, изложенные на гербовой бумаге, повторяли произнесенные **Путиным** на инаугурации слова о том, что России «нужны прорывы во всех сферах жизни».

Для реализации этой программы четвертого президентского срока **Путина** к концу 2018 года были утверждены **комплексный план** модернизации магистральной инфраструктуры и 12 **нацпроектов**, охватывающие как социальные, так и экономические направления, вопросы науки, культуры и экологии. Их общий бюджет составит более 25 трлн рублей.

Реализация **нацпроектов** началась сразу же, и, как рассчитывает **Путин**, их первые результаты «будут уже видны к концу этого года», а еще больше – в 2020-2021 годах. «Времени на раскачку нет», – заявил президент в своем выступлении еще на инаугурации год назад, говоря о необходимости решения непростых задач, стоящих перед страной.

Глава государства неоднократно повторял эту фразу и акцентировал на этом внимание: и когда предлагал Госдуме 8 мая 2018 года вновь утвердить Дмитрия **Медведева** в должности председателя правительства, и во время «Прямой линии» в июне (говоря о персональной ответственности чиновников за реализацию поставленных задач), и в послании Федеральному собранию в феврале 2019 года.

Более того, выступая перед парламентариями, **Путин** развернул эту мысль, когда говорил, что над стратегическими, долгосрочными целями работать нужно «уже сегодня»: «Время спрессовано <...> его запаса на раскачку, на дальнейшие утряски и увязки просто нет». Глава государства назвал абсолютно недопустимым отступление от намеченных рубежей, какими бы сложными ни были поставленные задачи. «Они отвечают масштабу и скорости перемен в мире. Мы обязаны двигаться только вперед, постоянно набирая темп этого движения», – подчеркнул тогда **Путин**.

Обращение к людям

Любые прорывы требуют изменений. Увеличение НДС, реформа системы обращения с отходами и другие решения последнего времени затрагивают всех россиян, и поэтому для их претворения в жизнь нужны были политическая воля и готовность власти брать на себя ответственность. Особенно это касается изменения пенсионного возраста – решения, вызвавшего широкий общественный резонанс.

Реформа была разработана правительством России и уже проходила через Госдуму, но перед ключевым, вторым чтением законопроекта **Путин** взял ответственность на себя: «вышел к людям», выступив в конце августа с телеобращением, в котором заявил, что откладывать проведение пенсионной реформы было бы безответственно. При этом глава государства предложил смягчить первоначальный вариант, и в результате возраст выхода на пенсию для женщин был установлен в 60 лет, а не в 63, был сокращен на три года стаж, дающий право на досрочный выход на пенсию, и так далее. По инициативе президента были также введены штрафы за отказ в приеме на работу или увольнение лиц предпенсионного возраста.

«Будучи главой государства, будучи человеком, за которого проголосовало большинство граждан страны, **Путин** никогда не уходил от своей ответственности, и в наиболее ответственные моменты он всегда выходил и делал ответственные заявления», – прокомментировал выступление главы государства его пресс-секретарь Дмитрий Песков.

Путин продолжил следить за реформой и после вступления нового закона в силу. Так, в послании Федеральному собранию в 2019 году он обратил внимание, что многие пенсионеры «почувствовали себя обманутыми», когда в результате индексации пенсий они перестали получать социальную доплату, и потребовал «немедленно устранить» возникшую несправедливость.

Работа с регионами

Путин на четвертом президентском сроке продолжил традицию проведения различных мероприятий в разных регионах по всей стране, за минувший с инаугурации год таких рабочих поездок было более двух десятков. Первая – в середине мая 2018 года – была связана с открытием автомобильной части Крымского моста, то есть с завершением одного из крупнейших и знаковых проектов последних лет. Также **Путин** принимал

участие в Петербургском и Восточном экономическом форумах, посещал Зимнюю универсиаду в Красноярске, проводил совещание в связи с пожарами в Забайкалье.

Среди других регионов, куда приезжал за последние 12 месяцев президент, – Ульяновская, Новосибирская, Омская, Курская, Калининградская, Ярославская области, Татарстан, Ханты-Мансийский автономный округ, Ставрополье, Кузбасс. Как и в прежние годы, большое число мероприятий глава государства провел в Санкт-Петербурге и Сочи.

Продолжилась во время нового президентского срока и политика обновления губернаторского корпуса с назначением в качестве временно исполняющих обязанности глав регионов до выборов преимущественно достаточно молодых, но хорошо зарекомендовавших себя управленцев, выпускников программы развития кадрового управленческого резерва на базе Высшей школы государственного управления РАНХиГС.

На внешнем контуре

Не менее активно глава государства работает и по международной повестке. С мая 2018 года он нанес более 20 зарубежных визитов. В том числе **Путин** по два раза посетил Китай, Белоруссию, Казахстан и Турцию. Также два раза минувшим летом президент РФ был в Австрии – в июне с рабочим визитом и в августе с частным, в качестве гостя на свадьбе главы австрийского МИД Карин Кнайсль.

Путин представлял страну на крупнейших форумах и важных международных встречах, в том числе на Восточноазиатском саммите в Сингапуре в ноябре и саммите Группы двадцати в Аргентине в конце ноября – начале декабря. В октябре президент посетил Стамбул, где прошла встреча лидеров России, Германии, Франции и Турции по сирийскому урегулированию, а 11 ноября присутствовал на мероприятиях в Париже по случаю столетия окончания Первой мировой войны. В июле прошлого года **Путин** участвовал в саммите БРИКС, который проходил в Южно-Африканской Республике, а в августе на Пятом каспийском саммите в казахстанском Актау лидеры России, Азербайджана, Ирана, Казахстана и Туркмении подписали Конвенцию о правовом статусе Каспийского моря.

Также российский президент за последний год посещал Индию, Иран, Сербию, ряд стран СНГ. Кроме того, большое число иностранных коллег глава российского государства принял у себя в стране, в том числе лидеров, приехавших на матчи чемпионата мира по футболу 2018 года. Также среди значимых событий мирового значения – недавняя встреча во Владивостоке **Путин** с лидером КНДР Ким Чен Ыном.

Активное внешнеполитическое сотрудничество не отменяет того факта, что в отношении России страны Запада продолжают осуществлять политику санкций и ограничений. Очевидным хедлайнером здесь остаются Соединенные Штаты Америки. После двустороннего саммита президентов РФ и США в Хельсинки в июле 2018 года прорыва не последовало. На саммите «двадцатки» в Буэнос-Айресе в конце года Дональд Трамп в последний момент отменил запланированные переговоры с российским лидером, используя в качестве предлога инцидент с украинскими кораблями в Керченском проливе (хотя лидеры все же кратко пообщались в кулуарах аргентинского форума).

О возможности новой встречи с тех пор ничего не сообщалось. Между тем именно американский президент 3 мая 2019 года стал инициатором телефонного разговора с **Путиным**, во время которого лидеры обсудили как двусторонние темы, так и международные вопросы – Украину, КНДР и Венесуэлу.

Объем стоящих перед страной задач, масштаб международных проблем не оставляют сомнений: оставшиеся пять лет президентского срока **Путин** будут не менее насыщенными. Остальное покажет время – то самое, которое, по выражению российского лидера, спрессовано и не терпит снижения темпа движения вперед.

<https://tass.ru/politika/6407174>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ЗУБКО; 2019.05.06; ПОБОЛЕЮТ БЕЗ ВИЗ; ИНОСТРАННЫМ ГОСТЯМ ЕВРО-2020 ДЛЯ ВЪЕЗДА В РФ БУДЕТ ДОСТАТОЧНО БИЛЕТА НА ИГРУ И ПАСПОРТА БОЛЕЛЬЩИКА

Президент России **Владимир Путин** подписал федеральный закон, регламентирующий проведение в РФ чемпионата Европы по футболу-2020. Документ публикует «Российская газета».

Первенство Старого Света будет уже третьим крупным футбольным турниром, проходящим в России. Летом 2017 года наша страна принимала Кубок конфедераций ФИФА, а годом позже в РФ прошло главное соревнование четырехлетия – чемпионат мира. К слову, именно российский ЧМ ФИФА официально признала лучшим в истории.

Проведение обоих турниров регламентировалось федеральным законом, в котором прописаны все детали. Сейчас, в связи с организацией чемпионата Европы, в принятый ранее документ были внесены изменения с учетом специфики турнира. Его проводит, напомним, уже не Международная федерация футбольных ассоциаций (FIFA), а Европейский союз футбольных ассоциаций (UEFA). Что же касается базовых принципов, то они остались неизменными. И это, безусловно, должно обрадовать болельщиков.

Главный для простых любителей футбола пункт публикуемого закона звучит так: «В течение периода, начинающегося за четырнадцать дней до даты проведения первого матча UEFA Евро-2020 в городе федерального значения Санкт-Петербурге и заканчивающегося в день проведения последнего матча UEFA Евро-2020 в городе федерального значения Санкт-Петербурге, въезд в Российскую Федерацию иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывающих в Российскую Федерацию в качестве зрителей UEFA Евро-2020, осуществляется без оформления виз по действительным документам, удостоверяющим личность и признаваемым Российской Федерацией в этом качестве, персонифицированной карте зрителя, получаемой иностранными гражданами и лицами без гражданства при наличии входного билета на матч или документа, дающего право на получение входного билета на матч».

Точно такая же система въезда в страну действовала на Кубке конфедераций и чемпионате мира-2018. Человек, купивший билет на футбол, оформлял себе так называемый паспорт болельщика или Fan-ID. Сделать это можно было онлайн, заполнив небольшую анкету на специальном сайте. Данные документы заменяли болельщикам визы. Кстати, нигде и никогда в мире такая схема ранее не применялась. Свою эффективность она доказала – сотни тысяч болельщиков, избавленные благодаря ей от визовых хлопот, остались очень довольны. Логично, что систему применят и сейчас, во время чемпионата Европы.

Второй важный момент – гостям Евро гарантируется бесплатный проезд общественным транспортом, за исключением такси. Для болельщиков льгота будет действовать в течение дня матча – достаточно иметь билет на игру. Также бесплатно будут перевозить волонтеров и аккредитованных журналистов, причем не только по самому Санкт-Петербургу, но и в пригородных электричках Ленинградской области.

Отметим, что Евро-2020 станет рекордным по масштабу турниром. Матчи примут сразу 13 городов континента, а сам чемпионат пройдет под лозунгом «Евро для Европы». Помимо Санкт-Петербурга, соревнования состоятся в Бухаресте, Дублине, Глазго, Брюсселе, Копенгагене, Амстердаме, Бильбао, Будапеште, Мюнхене, Баку, Риме. Полуфиналы и финальный матч примет лондонский стадион «Уэмбли». В Санкт-Петербурге пройдут три поединка группового этапа, которые назначены на 13, 17 и 22 июня. 3 июля в городе на Неве состоится четвертьфинальный матч.

<https://rg.ru/2019/05/06/kak-inostrannye-gosti-evro-2020-smogut-vehat-v-rf.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.07; НАПОЛОВИНУ ВИНОВАТЫЕ; КТО УСТАНОВИТ СТЕПЕНЬ ВИНЫ В ДОРОЖНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

Страховые компании не могут самостоятельно устанавливать степень вины участников аварии. Так же, как на основании собственных домыслов они не имеют права снижать выплаты пострадавшим.

К такому выводу пришел Верховный суд, рассматривая интересный иск к страховщику от гражданки Глюняевой, владелицы автомобиля «БМВ», попавшего в аварию.

Ситуация была следующей. Водитель автомобиля «ВАЗ 2112» развернулся в месте, где такой маневр запрещен, и врезался в проезжавший мимо «БМВ». Приехавшие на место сотрудники дорожно-патрульной службы оформили ДТП, а заодно привлекли к ответственности обоих водителей. Водителя «ВАЗа» – за нарушение пункта 8.8 Правил дорожного движения, то есть за разворот в неположенном месте. А водителя «БМВ» – за тонировку лобового стекла, а также за управление автомобилем без ОСАГО.

Глюняева обратилась к страховщику. Тот оценил ущерб в 750 тысяч рублей и выплатил... 375 тысяч. Хозяйка «БМВ» с этим не согласилась и потребовала от страховщика доплаты. Однако страховщик указал, что согласно представленному административному материалу усматривается обоюдная вина водителей. Документ, определяющий степень вины каждого из них, отсутствует. Поэтому было принято решение о выплате половины суммы. Автовладелица с этим не согласилась и обратилась в суд. Суд первой инстанции пришел к выводу о наличии обоюдной вины участников ДТП в равной степени, а обязательство по выплате страхового возмещения исполненным. С ним согласился и суд апелляционной инстанции.

Однако Верховный суд не согласился с такими решениями. Он напомнил, что ответственность за причинение вреда наступает тогда, когда есть вред, установлена противоправность действий его причинителя, причинно-следственная связь между такими действиями и возникновением вреда, вина причинителя вреда.

При этом то, что водителей привлекли к административной ответственности, – не повод для возложения на них ответственности также и за ущерб.

Причинно-следственная связь ущерба от аварии и факта тонировки на переднем стекле машины судом не устанавливались. А управление автомобилем без ОСАГО в принципе не может находиться в причинно-следственной связи с совершением аварии, указал Верховный суд.

Он напомнил, что если из документов полиции невозможно установить вину застрахованного или определить степень вины каждого из водителей, то в таком случае страховщики производят выплаты в равных долях от размера ущерба.

При этом получатель имеет право в судебном порядке потребовать взыскания недостающей части страхового возмещения.

Рассматривая такой спор, суд обязан установить степень вины участников ДТП и взыскать со страховщика выплату с учетом этой степени.

Но апелляционный суд, признав всех участников ДТП ответственными за вред, уклонился от установления степени их вины. Поэтому его решение Верховный суд отменил, а дело направил на новое рассмотрение.

<https://rg.ru/2019/05/06/kto-ustanovit-stepen-viny-v-dorozhnom-proisshestvii.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБСУДИТ РАЗВИТИЕ РЫНКА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА

Правительство РФ на заседании 7 мая рассмотрит вопрос о развитии рынка газомоторного топлива, сообщает пресс-служба кабинета министров.

На территории России располагаются 419 АГНКС, 304 из них принадлежат Группе «Газпром» (МОЕХ: GAZP). Общая производительность газозаправочной сети компании составляет 2,2 млрд куб. м природного газа в год.

В 2018 году объем реализации газомоторного топлива в России составил 700 млн куб. м (в том числе на газозаправочной сети «Газпрома» – 598,2 млн куб. м, в 2017 году – 526 млн куб. м).

Год назад президент РФ **Владимир Путин** поручил Минэнерго подготовить Концепцию развития рынка газомоторного топлива до 2030 года, в октябре документ был направлен в правительство. Согласно концепции, объемы направляемого на топливо газа должны будут вырасти до 11 млрд куб. м в год, количество автотранспорта на ГМТ – со 150 тыс. до 700 тыс. автомобилей, газовых АЗС – с 380 до 2400 единиц.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.06; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОГРАНИЧИТЬ РЕМОНТ ДОРОГ В ПРАЗДНИКИ

Депутат Госдумы Василий Власов предложил ввести ограничение на проведение ремонта дорог в праздничные дни. По его мнению, это поможет сократить число пробок.

«Считаю целесообразным введение ограничения на проведение дорожных работ в дни начала государственных праздников. Прошу дать свою оценку данной инициативе и проанализировать возможность ее реализации», – написал парламентарий в обращении к заместителю председателя правительства РФ Максиму **Акимову**.

Власов отметил, что в праздничные дни количество транспорта на дорогах увеличивается. Одним из таких периодов являются и майские праздники, когда многие выезжают из города на отдых.

«Парадоксальным является тот факт, что дорожные работы никак не прекращаются в этот период и огромному количеству людей приходится стоять в пробках в силу ремонта одной или даже нескольких полос движения», – цитирует его «РИА Новости».

30 апреля Центр организации дорожного движения (ЦОДД) предупредил московских водителей о «беспощадных» пробках, которые могут образоваться на дорогах в преддверии майских праздников из-за оттока граждан из города на дачи.

<https://iz.ru/874653/2019-05-03/v-gosdume-predlozhili-ogranichit-remont-dorog-v-prazdniki>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20190503/829947547.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ccbbad49a79479701328b2b>

ТАСС; 2019.05.06; В ЕВПАТОРИИ В 2022 ГОДУ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЕДИНСТВЕННУЮ В КРЫМУ ТРАМВАЙНУЮ ЛИНИЮ

Единственную в Крыму трамвайную линию, построенную более 100 лет назад, реконструируют в Евпатории в 2022 году, сообщила в понедельник ТАСС глава муниципального образования – председатель Евпаторийского городского совета Олеся Харитоненко.

По словам Харитоненко, проект реконструкции предусмотрен федеральной целевой программой по социально-экономическому развитию Крыма и Севастополя. «Срок реализации важного для города-курорта Евпатория проекта и визитной карточки – трамвайной линии – 2022 год. Общая сумма пока уточняется», – сказала она.

В свою очередь, в Крымском филиале Главгосэкспертизы России, сообщили, что общая протяженность трамвайной линии, подлежащей реконструкции, составляет 8 тыс. 286,54 м. На линии предполагается провести переустройство контактной сети и обустроить наружное освещение вдоль трамвайных путей.

По маршрутам движения трамваев дополнительно оборудуют остановки. Кроме того, будут созданы и необходимые условия для комфортного доступа людей с ограниченными физическими возможностями.

Система электрического трамвая города-курорта Евпатории, расположенного на западе Крымского полуострова, – одна из достопримечательностей города. Открытая в 1914 году, она стала одной из семи действующих на территории бывших Российской империи и СССР систем с использованием метровой колеи, принятой на тот момент в России. На сегодняшний день трамвайное движение в Крыму сохранилось только в Евпатории и до сих пор пользуется большой популярностью у жителей города и отдыхающих.

<https://tass.ru/v-strane/6405319>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/05/06/reg-ufo/v-evpatorii-otrekonstruiruiut-tramvajnye-puti-i-seti.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; ПУТИН К ЛЕТУ ЖДЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО РАЗВИТИЮ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Президент РФ **Владимир Путин** поручил правительству РФ совместно с региональными органами власти подготовить предложения по развитию парка городского пассажирского транспорта общего пользования «на базе передовых отечественных технических решений».

Информация опубликована на сайте Кремля. Поручение сделано по итогам обсуждения реализации национального проекта «Жилье и городская среда», состоявшегося 12 февраля. Срок исполнения – 1 июня.

В числе ответственных – премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**, а также «руководители высших исполнительных органов государственной власти регионов.

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ВАСИЛИСА ЧЕРНЯВСКАЯ; 2019.05.06; МАРАТ ХУСНУЛЛИН: КЛЮЧ УДОБНОГО ГОРОДА – ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

5 мая завершилась проходка левого тоннеля между станциями «Проспект Вернадского» и «Мичуринский проспект» на юго-западном участке Большой кольцевой линии метро, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства **Марат Хуснуллин**. Это уже второй построенный тоннель на юго-западном участке новой ветки. О том, когда же «замкнут» самое большое подземное кольцо, глава столичного Стройкомплекса рассказал в интервью «ВМ».

Главная задача, поставленная мэром Москвы **Сергеем Собяниным** еще восемь с половиной лет назад, – превратить Москву в город, комфортный и удобный для жизни. А ключом, открывающим дверь в такой город, является развитие транспортной инфраструктуры. Именно она дает зеленый свет развитию столичной экономики, являясь драйвером формирования качественно новой городской среды. О роли новых и будущих станций метро, о сооружении дорог и развитии сопутствующей инфраструктуры в интервью «ВМ» рассказал заместитель мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства **Марат Хуснуллин**.

- **Марат Шакирзянович**, все-таки это дорогое удовольствие – прокладывать дороги, строить метро. Какой эффект получает Москва?

- Да, это значительные вложения, но если бы мы в таких объемах не финансировали транспортное строительство, наш мегаполис просто не смог бы развиваться. Потому что невозможно построить современный и комфортный город, если существует ограниченная транспортная доступность. Именно транспортное строительство выполняет роль стартера: куда приходит метро, скоростная железная дорога, появляются развязки, удобные подъездные дороги, туда приходят и инвесторы, возводя жилье, социальную инфраструктуру и, что очень важно, недвижимость для создания рабочих мест. Привлекательность таких территорий повышается в разы, и девелоперские проекты быстро себя окупают. Потому что для жителей мегаполиса, особенно такого огромного, как Москва, один из основных критериев удобства – экономия времени в поездках по городу, а значит, скоростной транспорт должен быть в пешей доступности. Вот почему 70

процентов средств Адресной инвестиционной программы город направляет именно на транспортное строительство. Что касается эффекта, то он колоссальный. Есть абсолютно четкие данные: на один бюджетный рубль, вложенный в транспортную инфраструктуру в пешей доступности, поступают три рубля инвестиций в недвижимость. И то, что начиная с 2011 года около 85 процентов всей строящейся в столице недвижимости возвели именно инвесторы, – лучшее доказательство того, что мэром Москвы Сергеем Семеновичем Собяниным изначально был выбран абсолютно правильный вектор развития, когда во главу угла поставлено развитие транспортной инфраструктуры с интеграцией всех видов транспорта в единую общегородскую сеть.

- Получается, что все транспортные проекты столицы неразрывно связаны с проектами строительства недвижимости?

- Конечно. Самый главный принцип, на котором все держится, – комплексность развития территории. То есть рядом с жильем строятся не только социалка и объекты, формирующие рабочие места, но и саму недвижимость мы максимально приближаем к транспортным узлам, чтобы увеличить коэффициент пешей доступности. Чем быстрее люди смогут передвигаться по городу, тем больше у них будет свободного времени для самообразования, культурного досуга, поддержки здорового образа жизни.

Именно в этом – залог успеха развития любого мегаполиса, Москва не исключение. Более того: каждая сэкономленная человеком минута в пути в пересчете на количество населения нашей столицы дает колоссальный экономический эффект. Есть и другие существенные плюсы: разгружаются дороги, а значит, снимается «головная боль» – пробки. А раз на трассах становится свободнее, уменьшается объем выхлопов, следовательно, улучшается экология, что напрямую влияет на здоровье людей.

- Какие знаковые проекты, реализованные вместе с транспортной составляющей, вы бы назвали?

- Бурное развитие транспортной инфраструктуры позволило нам реализовывать мегапроекты, имеющие глобальное значение для всего мегаполиса: гигантскую, не имеющую аналогов в мире по масштабам программу реновации жилого фонда, проекты комплексного освоения территорий – промзона, Москва-река, Новая Москва, формирование крупных кластеров различного назначения. Это территория и «Лужников», и стадиона «Открытие Арена» («Спартак»), и ЦСКА, и проект Московского международного медицинского кластера «Сколково», и уникальный парк «Зарядье» у стен Кремля. Все эти территории имеют удобную транспортную доступность. Взять, к примеру, программу реновации: подавляющее большинство районов расположено в непосредственной близости от Московского центрального кольца, которое уже более двух с половиной лет успешно перевозит пассажиров, и от строящейся Большой кольцевой линии метро. Скоростной транспорт охватывает и охватит в будущем значительную часть этих территорий, а значит, снимет нагрузку с дорог и радиальных веток метро. Москвичи смогут жить и работать в пешей доступности от станций скоростного общественного транспорта и экономить свое время и деньги. Основная цель, поставленная городскими властями, – добиться того, чтобы через пять лет пеший доступ к метро и скоростной железной дороге имели 95 процентов москвичей. На достижении этой цели сосредоточены все наши усилия.

- Кстати, о метро. Сколько линий и станций открылось для пассажиров с начала реализации программы метростроения? Каковы планы на будущее?

- Действительно, мы реализуем беспрецедентную по мировым масштабам программу метростроения. По темпам и объемам строительства подземки мы – лидеры в Европе и в числе мировых лидеров (выше темпы пока только в Китае). В одном только 2018 году, который, кстати, был объявлен мэром Москвы Сергеем Семеновичем Собяниным Годом метро, было построено и открыто для пассажиров 33 километра линий и 17 станций, что стало рекордом за всю 84-летнюю историю столичной подземки. Всего же с 2011 года

введено 136,9 километра линий, 73 станции метро и Московского центрального кольца, девять электродепо для обслуживания подвижного состава, что тоже очень важно. Горожане получили 60 новых удобных пересадок. В течение ближайших пяти лет построим еще почти столько же, сколько уже построили. В цифрах это выглядит следующим образом: до конца 2023 года намерены ввести 134 километра, 55 станций и шесть электродепо. Москвичи смогут воспользоваться 34 новыми пересадками. Столичная подземка станет в два раза больше.

- И здесь главный проект – Большое кольцевая линия. Первые станции открыты, а когда новая линия полностью замкнется?

- Строительство Большой кольцевой линии действительно ключевой проект, самый масштабный за всю историю столичной подземки и самый амбициозный. Напомню, что протяженность второго кольца метро с 31 станцией составит в общей сложности 70 километров. Первые два участка – от «Делового центра» до «Петровского парка» и от последнего до «Савеловской» – мы открыли в прошлом году, пассажиры пользуются шестью станциями. В этом году запустим очередной участок еще с двумя станциями: «Лефортово» и «Авиамоторная». В целом же работы развернуты на всех участках кольца. На сегодняшний день общая строительная готовность Большой кольцевой линии составляет 40 процентов. Полностью замкнуть кольцо планируем в 2022-2023 году. В результате три миллиона человек из 34 районов Москвы получат в шаговой доступности от дома и работы новые станции метро.

- А как обстоят дела с железными дорогами?

- Развитие радиальных железных дорог, их интеграция с метро и Московским центральным кольцом в единую взаимосвязанную общегородскую транспортную сеть – важнейший элемент создания современной транспортной инфраструктуры Москвы. Почему так важна эта интеграция? Потому что она обеспечивает основные функции транспорта: быстроту и удобство доставки пассажиров, возможность совершать комфортные пересадки с одного вида транспорта на другой, существенную экономию времени в пути, а благодаря внедрению единой системы билетов и экономию денег. Таким образом, эффективность пассажирских перевозок повышается в разы. Поэтому совместно с ОАО «РЖД» мы активно взялись за развитие и модернизацию железных дорог. В рамках этой работы в одном только 2018 году построено и реконструировано 52,7 километра путей и пять остановочных платформ.

- Развитие железных дорог включает и реализацию еще одного столичного мегапроекта – Московских центральных диаметров. Каковы его основные параметры и что получит Москва, когда проект будет полностью реализован?

– Московские центральные диаметры можно смело назвать прорывом в развитии всей транспортной системы мегаполиса. Ведь железная дорога становится полноценным городским транспортом. По факту Москва получит еще одно наземное метро наряду с МЦК. Время в пути с одного конца города на другой сократится почти вдвое. Пересечь столицу по диагонали без пересадки можно будет менее чем за час. Тем самым мы облегчим жизнь трем миллионам москвичей и еще трем миллионам жителей Подмосковья, которые ежедневно тратят от двух до четырех часов, добираясь на работу в Москву и обратно. То есть шесть миллионов человек забудут про то, что такое стоять в пробках в часы пик. Всего будет построено, реконструировано и благоустроено 446 километров, на которых расположатся новая 41 станция и 170 реконструированных. Таким образом, протяженность линий рельсового транспорта в Москве увеличится по сравнению с 2010 годом в три с половиной раза: достигнет более чем тысячи километров. И вся эта «рельсовая паутина» – метро, Московские центральные диаметры и кольцо, радиальные железнодорожные ветки – будет функционировать как единый организм. Первые два диаметра, Одинцово – Лобня и Нахабино – Подольск, планируется запустить уже к концу этого – началу следующего года.

- Все эти проекты предусматривают и строительство ТПУ?
- Разумеется. Без транспортно-пересадочных узлов создать эффективный транспортный каркас мегаполиса просто невозможно. ТПУ строятся и будут строиться как на станциях метро, так и на железнодорожных платформах. Такие удобные хабы есть в любом крупном городе мира. Теперь и Москва не станет исключением. По сути, весь акцент развития столицы в течение ближайших десяти лет будет именно вокруг ТПУ.
- Какова их функция и почему программе строительства ТПУ придается такое большое значение?
- Перед нами стоит задача интегрировать посредством транспортно-пересадочных узлов платформы МЦК с радиальными направлениями железных дорог, с метро, со станциями будущих Московских центральных диаметров. К тому же ТПУ, по сути, будут представлять собой мультимодальные центры: они не просто обеспечат пассажирам удобную и комфортную пересадку между всеми видами городского транспорта, но и послужат катализаторами развития прилегающих территорий, где будут строиться жилье и создаваться рабочие места. Чем больше такой недвижимости будет построено вокруг ТПУ, тем меньше будет и трафик. Такая практика распространена во многих густонаселенных мегаполисах мира, в том числе в Гонконге, Токио, Сингапуре. Люди, которые будут проживать вблизи ТПУ, получают возможность там же найти работу, там же отдыхать. И, конечно же, строя ТПУ, мы решим актуальнейшую для Москвы проблему пробок: создание системы хабов с удобными пересадками с одного вида транспорта на другой, с сопутствующей инфраструктурой и перехватывающими парковками позволит снизить загруженность дорожной сети в среднем на семь процентов, что для многомиллионной столицы немало.
- О каких реализованных проектах ТПУ можно уже говорить?
- В прошлом году завершена реализация транспортной части пяти капитальных ТПУ на станциях метро «Ховрино», «Расказовка», «Озерная», «Окружная» и «Шелепиха», шести хабов в рамках интеграции Московского центрального кольца и железных дорог. Примеры этого – станции «Окружная», «Новохоловская», «Стрешнево», «Карачарово», «Фрезер» и «Верхние Котлы». На сегодняшний день реализуются 97 транспортно-пересадочных узлов на 94 пересечениях с линиями метро, 25 пересечениях с линиями Московских центральных диаметров и 63 пересечениях с линиями железной дороги и МЦК.
- А какова на сегодняшний день ситуация в дорожном строительстве?
- Активно развивая рельсовый транспорт, о дорожном строительстве мы не забывали ни на минуту. Достаточно привести цифры. За восемь лет построено и открыто для движения 820 километров современных дорог. Тем самым протяженность столичной УДС выросла почти на 20 процентов. Введено 254 тоннеля, эстакады и мосты. Таким образом, количество искусственных сооружений в Москве за восемь лет увеличилось на 35 процентов. Знаковым в этом отношении стал 2018 год, когда было введено рекордное число искусственных сооружений (55) и были достигнуты очень высокие объемы строительства дорог: построили и реконструировали 127 километров. Плюс за восемь лет построено 220 пешеходных переходов. Но самое главное: мы создали мощный задел на ближайшую перспективу. До 2023 года будут построены и открыты для движения еще 568 километров дорог, 152 искусственных сооружений и 61 пешеходный переход. Самый масштабный и очень важный проект в этой сфере – создание хордового кольца из четырех магистралей. Северо-Западная, Северо-Восточная и Юго-Восточная хорды вместе с Южной рокадой не просто дадут возможность автомобилистам осуществлять скоростное движение по диагонали, не съезжая на «кольца», а будут связаны друг с другом и обеспечат возможность транзита за пределы Москвы. Общая протяженность хордовых магистралей составит 330 километров со 178 искусственными сооружениями.
- Какова степень готовности этого проекта?

- Северо-Западная хорда практически готова: в 2018-м был введен ее прямой ход, осталось построить балочный мост через Канал имени Москвы в Мневниках. До конца года планируем завершить все работы по нему, и тогда магистраль будет полностью готова и открыта для движения. На 70 процентов готова и Северо-Восточная хорда. В активной стадии строительства Южная рокада, начались строительные работы и на Юго-Восточной хорде.

<https://vm.ru/news/636668.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/05/06/reg-cfo/do-konca-2023-goda-stolichnoe-metro-vyrastet-vdvoe.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.07; РЕГИОНЫ СЕЛИ В ЭЛЕКТРИЧКУ; ПРАВКОМИССИЯ НАСТАИВАЕТ НА ПОЛНОЙ ОПЛАТЕ ДОЛГОВ ПЕРЕД ППК

Десять регионов не компенсируют в полном объеме выпадающие доходы пригородных пассажирских компаний (ППК), следует из протокола правкомиссии по транспорту. **Минтранс**у поручено к 1 июля унифицировать договоры на транспортное обслуживание населения, которые должны предусматривать конкретный объем транспортной работы и равномерную компенсацию выпадающих доходов ППК. Впрочем, по мнению экспертов, главный шаг по улучшению ситуации был сделан несколько лет назад, когда регионам с задолженностью перед ППК перестали давать дополнительные субсидии на автодороги.

Согласно протоколу заседания правкомиссии по транспорту 23 апреля (есть у “Ъ”), в 2019 году выпадающие доходы ППК не компенсировали Воронежская, Тверская, Вологодская, Самарская, Курганская области, Еврейская АО, Мордовия, Чувашия, Ставропольский и Пермский края. При этом Еврейская АО, Курганская и Костромская области «на систематической основе не в полном объеме компенсируют выпадающие доходы ППК».

Пригородное пассажирское сообщение субсидируется на федеральном и региональном уровнях. На федеральном уровне отмена НДС до 2030 года и снижение платы за инфраструктуру до 1% приносят пассажирскому комплексу около 42 млрд руб. ежегодно. Регионы же обязаны возмещать ППК выпадающие доходы, связанные с госрегулированием тарифов, - в целом около 11-14 млрд руб. в год. Но не все регионы это делают. В 2017 году выпадающие доходы ППК составили 13,3 млрд руб., а начисленные субсидии – 10,9 млрд руб., и если 31 регион компенсировал выпадающие доходы полностью, то 14 – менее чем 50%.

Все же ситуация значительно улучшилась, говорят в ОАО РЖД: в 2018 году из региональных бюджетов на эти цели выделено 12,9 млрд руб. (плюс 22% к 2017 году) с учетом долгов за прошлые периоды. В марте начальник управления пригородным комплексом ОАО РЖД Алексей Белянкин уточнял, что выпадающие доходы ППК в 2018 году составили 11,7 млрд руб., то есть выплаченная сумма их превысила. В 2019 году, говорил менеджер, выпадающие доходы составят 13,1 млрд руб., в бюджеты регионов заложено 12,7 млрд руб.

Замгендиректора ОАО РЖД Дмитрий Пегов говорил, что заработавшие с этого года методики ФАС по расчету экономически обоснованного уровня затрат перевозчика и ставок платы за аренду подвижного состава «сняли ряд острых вопросов между ППК и регуляторами, ранее ежегодно возникающих при проведении тарифных кампаний». Все регионы заключили договоры на транспортное обслуживание населения в 2019 году, но не все фиксируют в них объем транспортной работы, полную и равномерную компенсацию выпадающих доходов перевозчиков. В протоколе **Минтранс**у поручается до 1 июля актуализировать унифицированную форму договора на транспортное обслуживание с фиксацией транспортной работы.

В 2018 году перевозки пассажиров в пригородном сообщении составили 1,045 млрд человек, что на 2,9% больше, чем в 2017 году. За январь-апрель 2019 года перевезено 328,2 млн человек (на 4,7% больше, чем годом ранее).

В протоколе отмечено, что потребность ППК в обновлении подвижного состава до 2030 года (без учета Центральной ППК) оценивается в 1,7 тыс. вагонов. Эта цифра должна быть учтена Минтрансом, ОАО РЖД, Государственной транспортной лизинговой компанией и ВЭБом при актуализации программы обновления пригородного подвижного состава. Разработчики должны представить результаты к 1 июня и ускорить разработку финансовой модели и определение источников финансирования. По информации “Ъ”, конкретики в программе пока нет, хотя участники и подавали свои предложения. В ОАО РЖД поясняют, что цифра 1,7 тыс. вагонов является отправной точкой для долгосрочных планов закупки подвижного состава.

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков отмечает, что предыдущий курирующий вице-премьер Аркадий Дворкович перестал давать регионам дополнительные субсидии на автодороги до тех пор, пока они не погасят задолженность перед ППК. С этого момента количество проблемных регионов сократилось в разы: раньше речь шла о десятках. При этом в трактовке понятия «непогашение выпадающих доходов» могут быть разночтения: регион и ППК могут расходиться в оценке пассажиропотока, зачастую ППК выставляют завышенные расходы к погашению. Сложность – в независимой оценке пассажиропотока и пофамильном учете льготников, говорит господин Янков: не во всех регионах эта работа налажена, хотя именно на региональном уровне они в основном предоставляются, при этом возмещаться должно 50-100% расходов на перевозку льготников.

<https://www.kommersant.ru/doc/3962431>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.07; РЕЛЬСАМ ПРИШЛОСЬ НЕЛЕГКО; ПОЛНОЦЕННАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУПЕРТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ВАГОНОВ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

ОАО РЖД заключило, что железнодорожная инфраструктура страны пока не готова к циркуляции супертяжеловесных вагонов с нагрузкой 27 т на ось. Пока они могут эксплуатироваться только в недозагруженном состоянии. К концу года монополия может запустить их на более крупном полигоне – Новый Ургал-Ванино, однако лишь после починки мостов: из 199 мостов на БАМе они не могут пройти по 110, а на этом участке – по трем из десяти.

Инфраструктура Восточного полигона не может пропускать инновационные вагоны с нагрузкой 27 т на ось (тс), следует из материалов ОАО РЖД. Пока их ввод в полноценную эксплуатацию откладывается.

На сети эксплуатируются типовые вагоны (с нагрузкой 23,5 т на ось) и инновационные – с повышенной нагрузкой 25 т на ось. Инновационные вагоны дают экономию грузоотправителю, если груз плотный, массивный и перевозится на дальнее расстояние; сегодня они востребованы прежде всего угольщиками. 27 т на ось – следующая стадия увеличения грузоподъемности вагонов. Их строит Объединенная вагонная компания (ОВК), всего, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, их выпущено 75 единиц (в 2016 году). В отличие от вагонов 25 тс, вагоны 27 тс не имеют скидки в 11-27% на порожний пробег. Поручения о распространении таких льгот были даны еще в 2016 году Дмитрием Медведевым, однако не реализованы, а ФАС последовательно выступает против подобных скидок, оценивая их негативный эффект для ОАО РЖД в 8 млрд руб. в год.

Испытывать поезда 27 тс начали на полигоне Ковдор-Мурманск Октябрьской железной дороги (вывоз продукции Ковдорского ГОКа) в сентябре 2014 года. С 2017 года подконтрольная эксплуатация проводилась на участке Качканар-Смычка, где они циркулировали под грузом Evraz. Эксплуатация показала рост нагрузки на грунт.

Согласно материалам ОАО РЖД, обследование мостов Восточного полигона показало, что без ограничений полувагоны 27 тс могут проследовать только по 77 из них, с ограничением скорости – по 12, не могут – по 110. «Пока организовать на Восточном полигоне эксплуатацию поездов с вагонами 27 тс не представляется возможным», – говорил в феврале замгендиректора – главный инженер ОАО РЖД Сергей Кобзев в интервью «Технике железных дорог».

В ОАО РЖД “Б” пояснили, что продолжают изучать возможность эксплуатации на сети вагонов 27 тс: «В настоящее время рассматривается возможность продолжения эксперимента по эксплуатации вагонов с нагрузкой 27 тс на более протяженном участке Новый Ургал-Ванино. Однако запуск таких вагонов с полной загрузкой здесь будет возможен только к концу 2019 года, после проведения ремонта ряда мостовых сооружений». Из материалов ОАО РЖД следует, что на этом участке для движения не подходят три моста из десяти.

Заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство» Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС) Юрий Бороненко сообщил “Б”, что, согласно расчетам университета по методике **Минтранса**, при использовании вагонов 27 тс расходы на содержание пути растут на 8,2%, расходы на тягу уменьшаются на 27,6%, на обслуживание в пути следования – на 9,5%. Положительный экономический эффект составил 28,9 тыс. руб. на вагон в год, говорит господин Бороненко. При этом не учтены дополнительные доходы, которые ОАО РЖД может получить за счет перевозки большего количества грузов. При этом, отмечает он, анализ результатов эксплуатации на полигоне Качканар-Смычка дал другие данные: «расходы на содержание пути увеличились на 16%, в среднем по сети это увеличение не должно превысить 22%». При этом сопротивление движению снизилось на 16-23% в груженом и на 10-29% в порожнем режиме, то есть расходы на тягу существенно сокращаются и общий эффект остается положительным, отмечает эксперт.

Действующая система тарификации перевозки грузов в полувагонах, говорит источник “Б” на рынке, основана на принципе «чем больше везешь, тем меньше удельная стоимость», но этот принцип ограничен грузоподъемностью вагона в 80 т. По его словам, ОАО РЖД в 2017 году разработало предложения для устранения этой дискриминации, **Минтранс** и Минпромторг их поддержали. Документы были направлены в ФАС, но решение до сих пор не принято.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что производственные мощности ОВК полностью загружены до 2020 года, тарифные схемы на порожний пробег полувагонов 27 тс отсутствуют, а их себестоимость выше, чем у типовых полувагонов. В этой ситуации, полагает он, имеет смысл эксплуатировать новые модели, понизив их грузоподъемность до уровня инновационных вагонов 25 тс.

<https://www.kommersant.ru/doc/3962434>

ТАСС; 2019.05.06; ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 2019 ГОДУ СОСТАВЯТ 40 МЛРД РУБЛЕЙ

ОАО «РЖД» инвестирует в развитие красноярской железнодорожной магистрали более 40 млрд рублей в 2019 году, что на 70% больше чем в 2018 году, сообщила в понедельник пресс-служба Красноярской железной дороги (КрасЖД, дочерняя структура РЖД).

«Инвестиционная программа Красноярской железной дороги в 2019 году составляет 40 млрд рублей (плюс 70% к 2018 году). Из них 9,3 млрд рублей – это вложения в модернизацию магистрали от Междуреченска до Тайшета», – говорится в сообщении.

В КрасЖД пояснили ТАСС, что из общего объема инвестиций на модернизацию линии Междуреченск – Тайшет 5,9 млрд рублей выделены из федерального бюджета, более 3,3 млрд рублей направит РЖД. Кроме того, в рамках модернизации запланированы работы

по программе увеличения пропускной способности на направлении Артышта – Междуреченск – Тайшет.

По однопутной дороге Междуреченск – Тайшет идет перевозка угля из Кемеровской области, Хакасии и Красноярского края к портам Дальнего Востока. РЖД с 2013 года занимается ее комплексной реконструкцией, чтобы обеспечить эффективное продвижение грузов на восток.

Ремонт и модернизация пути пройдут в 2019 году еще на 59 участках железнодорожной общей протяженностью порядка 350 км.

«Новые наземные пешеходные переходы появятся на остановочных пунктах Восток, Овинный, Крюково, а также в Лесосибирске. Также выделены денежные средства на проектирование 11 наземных пешеходных переходов со световой и звуковой сигнализацией в рамках развития пассажирских перевозок в границах Красноярской агломерации», – уточняется в сообщении.

<https://tass.ru/sibir-news/6403819>

ТАСС; 2019.05.06; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В АПРЕЛЕ СНИЗИЛАСЬ НА 1,9%

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в апреле 2019 года, по оперативной информации, составила 107,1 млн т, что на 1,9% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, говорится в сообщении компании.

«Сокращение темпов роста погрузки на сети РЖД в апреле вызвано рядом сезонных факторов, прежде всего более ранним началом речной навигации, куда традиционно в теплое время года переключается часть строительных, нефтяных и других грузов. Кроме того, были широко развернуты ремонтно-путевые работы, что повлекло ряд ограничений по пропуску грузовых поездов», – сообщают РЖД.

В компании отмечают, что грузооборот за апрель 2019 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 3,7% и составил 223,9 млрд тарифных тонно-км. При этом грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время вырос на 3,2% и составил 284,1 млрд тонно-км.

В следующем месяце в холдинге ожидают роста погрузки на 0,5% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года.

«В мае компания рассчитывает на рост погрузки около 0,5% к аналогичному периоду прошлого года, учитывая складывающиеся тенденции и большее количество выходных и праздничных дней: в мае 2018 года – 11, в мае 2019 года – 13», – добавили в РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/6403887>

ТАСС; 2019.05.06; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА СЕТИ РЖД В АПРЕЛЕ ВЫРОСЛИ НА 3,8% ДО 96,5 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажироперевозки на инфраструктуре «Российских железных дорог» (РЖД) составили в апреле 2019 года, по оперативным данным, почти 96,5 млн человек, что на 3,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом говорится в сообщении компании.

При этом в пригородном сообщении перевезено около 88,4 млн пассажиров, что на 4% больше, чем годом ранее, а в дальнем следовании – 8,1 млн человек или на 1,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В пресс-релизе РЖД также отмечается, что пассажирооборот в апреле 2019 года составил 8,9 млрд пассажиро-километров – на 1,2% больше, чем за аналогичный период 2018 года.

При этом в пригородном сообщении пассажирооборот достиг 2,6 млрд пасс-км (+2,9% к показателю апреля 2018 года), в дальнем следовании – 6,3 млрд пасс-км (+0,5%).

«Всего за январь – апрель 2019 года отправлено 359,6 млн пассажиров (+4,7% к январю – апрелю 2018 года). Из них в дальнем следовании перевезено 31,4 млн пассажиров (+4,8%), в пригородном сообщении – 328,2 млн пассажиров (+4,7%)», – говорится в сообщении РЖД.

Рост продемонстрировали и пассажироперевозки Московского центрального кольца (МЦК), где перевезено более 46,3 млн человек, что на 17,6% больше, чем годом ранее. При этом в течение апреля зарегистрировано рекордное количество пассажиров с момента ввода МЦК в эксплуатацию – 3 апреля 2019 года перевезено 561 956 человек.

<https://tass.ru/ekonomika/6404211>

ТАСС; 2019.05.06; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «САПСАН» ВЫРОСЛИ ЗА ЯНВАРЬ – АПРЕЛЬ 2019 ГОДА НА 7,8%

Высокоскоростные поезда «Сапсан» за январь – апрель 2019 года перевезли более 1,6 млн пассажиров – на 7,8% больше, чем за аналогичный период прошедшего года. Об этом сообщила пресс-служба РЖД.

В том числе перевозки между Москвой и Санкт-Петербургом за четыре месяца 2019 года составили 1,5 млн человек.

«В апреле 2019 года высокоскоростными поездами «Сапсан» перевезено 463 тыс. пассажиров, что на 4,9% больше, чем в апреле прошлого года. В том числе услугами «Сапсанов», курсирующих между Москвой и Санкт-Петербургом, воспользовались 418 тыс. пассажиров», – отмечается в пресс-релизе холдинга.

В РЖД также обратили внимание на спрос на групповые поездки высокоскоростными поездами. «Отметим, что в составе организованных групп пассажиров услугой проезда высокоскоростными поездами «Сапсан» на маршруте Москва – Санкт-Петербург за январь – апрель 2019 года воспользовались свыше 27 тыс. человек (+ 18%)», – говорится в сообщении компании.

В настоящее время в России эксплуатируются 16 поездов «Сапсан» в 10-вагонном исполнении. Они курсируют на маршрутах Москва – Санкт-Петербург и Санкт-Петербург – Нижний Новгород со скоростью до 250 км/ч. Всего с начала эксплуатации поездов «Сапсан» в декабре 2009 года ими воспользовались 35,1 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/6405902>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; ИНОСТРАННЫЕ ТУРИСТЫ АКТИВНО ПОКУПАЮТ КРУИЗЫ ПО РЕКАМ РОССИИ

Туристы из Франции, Германии, Италии и Испании составляют 95% иностранных пассажиров российских речных лайнеров, сообщает ФГБУ «Канал имени Москвы».

В воскресенье, 5 мая, из российской столицы отправился первый в этом году речной круиз с зарубежными туристами. Через неделю теплоход доставит их в Волгоград.

Перевозчики фиксируют значительный рост объема бронирования круизных лайнеров отдыхающими из других стран. Они уже выкупили практически все предложенные на этот сезон туры по рекам Центральной России и «закрывают» сделки на 2020 год, говорят крупные туроператоры, специализирующиеся на таком виде отдыха. В прошлом году доля иностранцев в речном турпотоке выросла на 6%: по водным путям Московского бассейна тогда прошли свыше 86 тысяч зарубежных гостей.

Европейцы, в первую очередь, жители Франции, Германии, Италии и Испании, чаще других интересуются речными круизами по РФ. Также в этот список традиционно входят американцы, австралийцы, новозеландцы и китайцы. Так, к примеру, число китайских туристов, выбирающих такой вид отдыха в России, ежегодно увеличивается на четверть.

Маршрут Москва-Санкт-Петербург-Москва продолжительностью 12 дней – традиционно самый популярный у иностранцев. Также востребованы рейсы из российской столицы до Астрахани и путешествия по Волге.

<https://ria.ru/20190506/1553308848.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2019.05.07; БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ, КАК В АФРИКЕ; В 2018 Г. СТРАНЫ СНГ ЗАНЯЛИ ПЕРВОЕ МЕСТО В

МИРЕ ПО СООТНОШЕНИЮ КОЛИЧЕСТВА ТЯЖЕЛЫХ ЛЕТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НА МИЛЛИОН ПОЛЕТОВ

Катастрофа самолета Sukhoi SuperJet компании «Аэрофлот» в «Шереметьево», унесшая жизни 41 человека, может быть расследована относительно быстро, поскольку, насколько можно судить, вся необходимая информация доступна для ведущей расследование комиссии. Как это часто бывает в случае катастроф, обыватель первым делом подозревает самолет. В конце концов комиссия разберется, и вряд ли имеет смысл гадать сейчас, какова была точная роль различных факторов – действий пилотов, наземных служб, погоды, состояния самолета.

Но уже сейчас можно сказать, что аварийность в отечественной гражданской авиации ставит ее в число худших в мире. Согласно данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) о состоянии безопасности полетов в мировой гражданской авиации в 2018 г., число тяжелых летных происшествий в странах СНГ (они оцениваются как один регион) для реактивных лайнеров на 1 млн полетов составило 1,19 – самый высокий показатель в мире. Для сравнения: в Африке он был равен в прошлом году нулю, а после СНГ на втором месте была Латинская Америка с показателем 0,76. Более того, за шестилетний период, с 2013 по 2018 г., по этому показателю СНГ (1,0) почти догнало Африку (1,06).

По данным Межгосударственного авиакомитета (МАК), который занимается расследованием авиапроисшествий в СНГ, в 2018 г. в странах содружества число жертв авиакатастроф выросло в сравнении с 2017 г. с 74 до 164 человек. Общее количество авиапроисшествий за год не изменилось – 58, число катастроф даже снизилось – с 32 до 25. Подавляющее количество происшествий зарегистрировано в России, причем здесь ситуация ухудшается: число авиапроисшествий в стране увеличилось с 39 в 2017 г. до 42 в 2018 г., катастроф – с 20 до 22, число жертв выросло с 51 до 128 человек. При этом устойчивая динамика ухудшения показателей по авиапроисшествиям с 2014 г. наблюдается, по данным МАКа, в сегменте тяжелых судов взлетной массой более 10 т – и именно они, а не частные легкие вертолеты и самолеты ответственны за наибольшее число жертв. При этом, по предварительной оценке МАКа, причиной 75% авиапроисшествий в 2018 г. послужил человеческий фактор, т. е. ошибки пилотов. Хотя бывает и вина наземных служб – так, в прошлом году SuperJet авиакомпании «Якутия» подломил стойки шасси и был списан после того, как выкатился на ремонтируемую часть полосы из-за того, что экипаж получил прогноз коэффициента сцепления с полосой трехдневной давности и неверно рассчитал посадку в родном аэропорту.

Всего с 2010 г. в России произошло 12 катастроф регулярных и чартерных пассажирских рейсов самолетов, из них лишь две (обе – в 2011 г.) были полностью вызваны техническими причинами: посадка Ан-24 с отказавшим двигателем на Обь и пожар при взлете Ту-154 из-за короткого замыкания в Сургуте. Причиной остальных катастроф послужил человеческий фактор. При этом в Китае с 2010 г., а в США с 2001 г. не произошло ни одной крупной авиакатастрофы с большим количеством жертв на регулярных авиалиниях. Хотя ранее в том же Китае уровень безопасности авиaperевозок оставлял желать лучшего.

Таким образом, не российская или западная авиатехника является причиной высокой аварийности в гражданской авиации. Не стоит также во всем обвинять только пилотов, чьи ошибки в большинстве случаев и привели к тому, что предпосылки к летному происшествию столь регулярно приводили к катастрофам (кстати, первый SuperJet в Индонезии в 2012 г. был потерян тоже из-за ошибки пилота). Ведь уровень подготовки и дисциплины пилотов – это лишь верхушка айсберга всей системы безопасности полетов. Вопрос о том, что пора жесткими методами, как в Китае, вбить в головы всех участников процесса необходимость неукоснительного соблюдения единых во всем мире процедур и

инструкций, перезрел уже давно. Только в России, похоже, это пока, к сожалению, некому сделать.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/05/07/800837-bezopasnost-poletov>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.06; «АЗИМУТ» НЕ ПЛАНИРУЕТ ПРИОСТАНАВЛИВАТЬ ПОЛЕТЫ НА SSJ ПОСЛЕ ЧП В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Авиакомпания «Азимут» не планирует приостанавливать полеты на самолетах Sukhoi SuperJet (SSJ) после катастрофы в Шереметьево, сообщил РИА Новости представитель авиакомпании.

Авиакомпания эксплуатирует девять воздушных судов марки SSJ.

Самолет Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота», следовавший из Москвы в Мурманск, 5 мая вечером экстренно вернулся в Шереметьево и совершил жесткую посадку после 28 минут полета. Самолету удалось сесть только со второй попытки из-за сложных метеоусловий. При посадке у него подломились стойки шасси и загорелись двигатели. По последним данным СК РФ, в результате катастрофы погиб 41 человек.

«Мы выполняем полеты согласно расписанию... У нас есть свое расписание, есть свои текущие проверки самолетов и все остальное, мы согласно этому штатному расписанию действуем», – сказал собеседник агентства.

<https://ria.ru/20190506/1553286134.html>

ТАСС; 2019.05.06; АК «ЯМАЛ» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ПОКУПКИ 10 САМОЛЕТОВ SSJ-100 ИЗ-ЗА РАСХОДОВ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ

Авиакомпания «Ямал» не будет расширять парк самолетов Sukhoi Superjet 100 из-за высоких расходов на их обслуживание. Об этом сообщил журналистам генеральный директор компании Василий Крюк, слова которого приводит пресс-служба «Ямала».

«Ямал» является вторым по величине парка после «Аэрофлота» эксплуатантом самолетов Sukhoi Superjet 100. Сейчас в парке авиакомпании 15 самолетов данного типа. Ранее сообщалось о намерении приобрести еще 10 таких машин.

«Не будем [их] приобретать. К сожалению, не получается той экономической модели в плане поддержания летной годности. Расходы за счет поддержания летной годности не позволяют нам наращивать парк [Sukhoi Superjet 100]», – приводят слова Крюка в сообщении. При этом приостанавливать эксплуатацию имеющихся самолетов Sukhoi Superjet 100 авиакомпания пока не планирует, добавил он.

Ранее в пресс-службе «Ямала» сообщили, что авиакомпания не планирует усиливать меры безопасности при выполнении рейсов на самолетах Sukhoi Superjet 100 и ограничивать полеты после катастрофы авиалайнера этой модели в аэропорту Шереметьево до выяснения причин случившегося.

<https://tass.ru/ekonomika/6405919>

ТАСС; 2019.05.06; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК ДО 9,6 МЛН ЧЕЛОВЕК В 2019 ГОДУ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» планирует в 2019 году увеличить пассажиропоток и перевезти 9,6 млн человек, говорится в годовом отчете компании.

«В 2018 году «Уральские авиалинии» перевезли более 9 млн пассажиров. <...> В планах на 2019 год – увеличить этот показатель и перевезти 9,6 млн пассажиров», – говорится в отчете компании со ссылкой на генерального директора Сергея Скуратова. При этом отмечается, что пассажиропоток за 2018 год вырос на 12,5% по сравнению с показателем предыдущего года.

По словам Скуратова, компания планомерно обновляет свой флот и до конца 2019 года рассчитывает увеличить количество самолетов до 52. На сегодняшний день авиапарк

«Уральских авиалиний» насчитывает 45 лайнеров производства европейского концерна Airbus.

«В 2018 году мы приобрели в операционный лизинг четыре самолета, три Airbus A321 и один Airbus A320, и заключили контракты на поставку новых типов самолетов: Airbus A321/A320 neo и Boeing 737 MAX 8. До конца 2019 года количество самолетов увеличится до 52», – говорится в отчете.

<https://tass.ru/ekonomika/6405880>

ТАСС; 2019.05.06; ПРОИЗВОДСТВО VRT500 НА УЛАН-УДЭНСКОМ АВИАЗАВОДЕ НАЧНЕТСЯ В 2022 ГОДУ

Производство нового легкого многоцелевого вертолета VRT500 на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ, входит в холдинг «Вертолеты России») начнется в 2022 году. Об этом сообщил ТАСС заместитель председателя правительства Бурятии по экономическому развитию Алексей Мишенин.

«Сформирован пакет заказов на этот вертолет на 2022 год. Выпуск VRT500 планируется на 2022 год», – сказал Мишенин.

Ранее глава Бурятии Алексей Цыденов сообщал журналистам, что новый вертолет презентовали в феврале 2019 года в Абу-Даби и он получил поддержку с арабской стороны. В Объединенных Арабских Эмиратах (ОАЭ) машину готовы приобрести, сказал Цыденов.

«Это действительно экспортно-ориентированный продукт, не только для внутреннего рынка. Это продукт в большей степени частного использования. В настоящее время разработан маркетинговый план, программа продвижения вертолета на экспортном рынке, – отметил Мишенин. – VRT500 был презентован в рамках демо-тура не только в ОАЭ, но и в других странах».

В мае 2018 года холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию «Ростех») в рамках международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2018 впервые представил публике легкий многоцелевой вертолет VRT500, разработанный конструкторским бюро «ВР-Технологии» в сотрудничестве с международной командой инженеров. В ноябре 2018 года глава «Вертолетов России» Андрей Богинский сообщал, что компания планирует уже в 2020 году продемонстрировать летный образец VRT500. Вице-премьер РФ Юрий Борисов в ходе совещания 26 февраля на У-УАЗ отметил, что VRT500 призван вытеснить с российского рынка вертолеты «Робинсон» аналогичного класса. По оценкам разработчиков, потребность рынка в период до 2035 года составляет около 1 тыс. таких вертолетов.

VRT500 – легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1,6 т. Машина обладает самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащается современным комплексом интерактивной авионики. Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км, брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

<https://tass.ru/ekonomika/6407400>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ПТИЧКИН; 2019.05.06; ОСОБЫЕ СЕКРЕТЫ НА ДВОИХ; РОССИЯ ГОТОВА К СОВМЕСТНЫМ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ РАЗРАБОТКАМ НОВЕЙШИХ СИСТЕМ ВООРУЖЕНИЯ

Одной из сенсаций прошедшей в Стамбуле военно-технической выставки IDEF-2019 стало известие о том, что наша страна не будет против, если Турция изъявит желание участвовать в совместной разработке зенитно-ракетной системы С-500.

Наша страна готова реализовывать высокотехнологичные совместные проекты не только в военной сфере. Очень активно создается российско-китайский широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет CR 929.

Латинские буквы С и R обозначают участников проекта: С – China, R – Russia. CR – это первые две буквы названия совместного российско-китайского предприятия China – Russia Commercial Aircraft International Corporation – оператора программы перспективного самолета.

Если проект будет реализован, он станет настоящим прорывом в мировой кооперации самых высокотехнологичных отраслей конструкторских школ и промышленности. На предстоящем авиасалоне МАКС-2019, который пройдет в августе в подмосковном Жуковском, полноразмерный макет CR 929 станет настоящей звездой. Для него там обещают построить отдельный ангар.

Мы готовы делиться конструкторскими и технологическими секретами со всеми, кто видит в России не врага, а надежного делового партнера.

<https://rg.ru/2019/05/06/rg-gotova-k-razrabotkam-novejshih-sistem-vooruzheniia-s-drugimi-stranami.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ПРИОСТАНОВИТ РЕЙСЫ НА БАЛИ И ШРИ-ЛАНКУ ДО ИЮЛЯ

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») приостанавливает полеты из Москвы в столицу Шри-Ланки Коломбо и крупнейший город острова Бали Денпасар, следует из расписания на сайте «Аэрофлота».

Согласно расписанию рейсов, авиакомпания «Россия» прерывает полеты на Шри-Ланку с 11 мая до 2 июля. На Бали рейсы будут осуществляться до 23 мая, после этого полеты возобновятся 1 июля.

Как отметили в Ассоциации туроператоров России (АТОР), туристам предлагают возврат денежных средств в течение 30 дней или перелет другой авиакомпанией со стыковкой и доплатой со стороны путешественников.

«Отметка об отмене рейсов на Бали появилась в выписанных бронированиях в личных кабинетах на сайтах туроператоров. При этом ряд туристов забронировал отели на курорте по невозвратным тарифам», – рассказали в ассоциации.

Порталу «Интерфакс-Туризм» не удалось оперативно получить комментарии о причинах приостановки рейсов в пресс-службе авиакомпании.

21 апреля, на католическую Пасху, в трех гостиницах Шри-Ланки произошла серия взрывов, в которых погибли более 320 человек. Ответственность взяла на себя террористическая группировка ИГ (запрещена в РФ). 25 апреля МИД РФ и Ростуризм рекомендовали туристам воздержаться от поездок в Шри-Ланку, а туроператорам – приостановить продажи туров. С аналогичными рекомендациями выступили МИДы многих стран. Загрузка отелей острова в последние дни снизилась на 70%.

Как рассказали порталу «Интерфакс-Туризм» в пресс-службе сервиса поиска авиабилетов Aviasales, с 26 апреля по 1 мая 2019 года число поисковых запросов по направлению снизилось на 4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Авиакомпания «Россия» открыла прямой рейс из Москвы на Бали в конце октября 2018 года, рейс выполняется трижды в неделю. По данным Aviasales, спрос у российских туристов на поездки на Бали растет, но большинство выбирает более дешевые билеты со стыковкой.

«Количество бронирований авиабилетов с начала года увеличилось на треть по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. И если прямые рейсы стоят от 50 тыс. рублей туда-обратно, то рейсы с пересадками обходятся путешественникам от 35 тыс. рублей. Большинство россиян предпочитает покупать билеты по более низкой цене», – пояснил PR-директор сервиса Янис Дзенис.

ТАСС; 2019.05.06; «АЭРОФЛОТ» ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ С САМОЛЕТОМ РЕЙСА СИМФЕРОПОЛЬ – МОСКВА

«Аэрофлот» опроверг информацию о потере радиосвязи с самолетом рейса Симферополь – Москва. Об этом сообщили ТАСС в авиакомпании.

«Никакой потери радиосвязи с воздушным судном Симферополь – Москва не было», – заявили в «Аэрофлоте».

Данные об этом ранее появились на портале «Флайтрадар». В сообщении говорилось, что Airbus 320 подал сигнал о потере связи с землей и продолжает движение к Москве. Экстренная посадка не запрашивалась.

<https://tass.ru/obschestvo/6406294>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.06; БОИНГ-737, ПРИЛЕТЕВШИЙ В НОРИЛЬСК (КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ) ИЗ КРАСНОЯРСКА, ВЫКАТИЛСЯ ЗА ПРЕДЕЛЫ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ, СООБЩАЕТСЯ НА ОФИЦИАЛЬНОМ ПОРТАЛЕ ОПЕРАТИВНОЙ ОБСТАНОВКИ И ПРОГНОЗА ЧС КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

«Норильск, аэропорт Алыкель, Боинг-737, борт 217 Красноярск-Норильск, выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. Пострадавших нет», – говорится в сообщении.

По данным официального сайта аэропорта, самолет рейса Y-721 авиакомпании «Нордстар» (Nord Star) из Красноярск приземлился в 13:25 по местному времени (09:25 мск).

Между тем источник в авиационных кругах сообщил агентству «Интерфакс», что, по предварительным данным, инцидент произошел из-за сложных погодных условий. «По предварительным данным, самолет выкатился из-за штормового ветра. Пострадавших в результате инцидента нет», – сказал собеседник агентства.

В свою очередь старший помощник западносибирского транспортного прокурора Оксана Горбунова сообщила агентству, что по факту авиаинцидента проводится проверка.

ТАСС; 2019.05.06; ДОРОГА НА ОНЕГУ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКРЫТА ИЗ-ЗА ПОДТОПЛЕНИЙ

Проезд по дороге Савинский – Ярнема – Онега Архангельской области закрыт из-за подтоплений в результате разлива реки Онеги. Об этом ТАСС сообщили в центре управления движением «Архангельскавтодора».

«Проезд на 138-м километре трассы Савинский – Ярнема – Онега закрыт. На участке длиной примерно 450 метров уровень воды 30 см, участок закрыт для движения, вода пока не спадает, когда будет открыт, сказать пока сложно», – отметила собеседница агентства.

Подтопления проезжей части наблюдаются также на дороге Онега – Тамица – Кянда, но их глубина не превышает пяти сантиметров, движение не закрыто.

<https://tass.ru/v-strane/6406072>

[Вернуться в оглавление](#)