

# «Сухой» обслужили до катастрофы

## В деле о крушении SSJ 100 приоритетна версия о технической неисправности

Самолет Sukhoi Superjet 100 «Газпром авиа» разбился в Подмоскowie в пятницу. Катастрофа произошла после технического обслуживания лайнера на авиационном заводе. Аварийная ситуация на борту начала развиваться вскоре после взлета при наборе высоты. Падение с высоты 1,5 км не оставляло никаких шансов трем членам экипажа, обломки машины взрывом разбросало на сотни метров. Восстановить картину происшедшего с помощью бортовых самописцев предстоит специалистам МАК. Пока они, как и следствие, склоняются к версии о технической неисправности самолета.

SSJ 100 разбился буквально через несколько минут после того, как в 14:52 взлетел с аэродрома Третьяково. С 3 мая он проходил техобслуживание в ПАО «Луховицкий авиационный завод им. П. А. Воронина», а в пятницу экипажу во главе со опытным (налет более 5 тыс. часов) 53-летним пилотом Евгением Булавко предстояло совершить перелетный рейс до аэропорта Внуково. Посадка планировалась экипажем в 15:40.

Последний раз пилоты вышли на связь с диспетчером Домодедово-Круг стoличного авиаузла в 14:57. В этот момент SSJ 100 находился в процессе набора высоты. Согласно показаниям средств наземного контроля, лайнер набрал чуть более половины указанного диспетчером потолка (около 3 км), а затем начал снижаться со все возрастающей скоростью. Отметка самолета исчезла с радаров, на сообщения экипажа не отвечал, а в полицию поступило несколько сообщений от жителей городского округа Коломна, наблюдавших падение самолета с последующим взрывом на земле.

На место крушения отправили сразу два отряда спасателей и вертолет Ми-8. Горящие обломки были обнаружены в лесу в районе деревни Большое Карасево. К разрушениям и жертвам на земле катастрофа не привела. Все три члена экипажа SSJ 100, пилоты Евгений Булавко и Владислав Харламов, а также бортпроводник Максим Лукманов, погибли.

Следственные органы Западного межрегионального следственного управления на транспорте СКР возбудили уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц).

Председатель СКР Александр Бастрыкин потребовал, чтобы ему доложили о ходе расследования, а самое главное — о возможных причинах ЧП. По результатам доклада производство по делу может быть передано в центральный аппарат СКР.

Пока, по данным, «Ъ», следователи склоняются к тому, что к катастрофе могли привести не действия пилотов, а техническое состояние машины.

Данный SSJ 100 (регистрационный номер RA-89049) построен в 2014 году, первый



В обломках на месте катастрофы были обнаружены бортовые самописцы, которые и помогут установить причину происшедшего

полет совершил в следующем году. Потом, правда, он простоял несколько месяцев на стоянке «Газпром авиа», и первый коммерческий полет совершил только в январе 2016 года. С пассажирами на борту в последний раз RA-89049 поднимался в воздух в конце апреля этого года, а в начале мая был отправлен на техобслуживание в Луховицы.

Специалисты завода проверили работу всех узлов и агрегатов лайнера, в том числе его силовые установки, дав добро на дальнейшую эксплуатацию машины. Сертификат летной годности данного SSJ 100 действовал с 20 июля 2020 года до 23 января 2030 года. За это время лайнер мог провести в воздухе 15 тыс. часов и совершить 10 тыс. посадок. В среднем ежегодно самолет совершал около 300 рейсов, в 2023 году — 352, в 2024-м — 112.

Среди приоритетных версий, которые предстоит обработать специалистам Межгосударственного авиакomитета (МАК), осуществляющим техническое расследование

катастрофы, — возможный отказ одного или сразу двух российско-французских двигателей SaM146. Запчасти к ним из-за санкций перестали поставлять в Россию с 2022 года. По мнению экспертов, могли отказать и другие системы, однако предполагаемые версии катастрофы будут выдвинуты только после расшифровки бортовых самописцев. Пока же специалисты не исключают любых вариантов — от столкновения с птицами до заправки самолета некачественным топливом.

Следствие уже изъяло документацию по RA-89049, в том числе связанную с проведенными на нем работами по техобслуживанию, которую изучает, а также образцы топлива — они направлены на экспертизу.

Отметим, что одновременно с этим SSJ 100 в воздухе поблизости находился проходящий испытания Superjet New с российскими двигателями ПД-8, которыми должны заменить российско-французские SaM146. Он успешно сел, хотя впоследствии представителям Минпромторга и ОАК пришлось объяснять, что инцидент произошел со «старым» самолетом, а «опытный „Суперджет“ с импортозамещенными системами

успешно завершил испытательный полет», приземлившись на аэродроме Раменское.

Вечером 12 июля Telegram-канал «Авиаторщина» выложил видеофрагмент выступления заместителя главы Росавиации Андрея Добрыкова на совещании с Минпромторгом. В этой записи чиновник сказал, что RA-89049 «летел без разрешения».

«Об отсутствии какого разрешения на полет говорит представитель Росавиации, угадать сложно: все полеты регулярно согласовываются в штатном режиме, а в факте взлета с аэродрома опытной авиации нет ничего экстраординарного», — уточнил в беседе с «Ъ» источник в авиационной отрасли. Позднее в Telegram-канале представителя Росавиации было опубликовано сообщение главы регулятора Дмитрия Ядрова о том, что «воздушное судно осуществляло перелет в соответствии с принятым планом полетов, в соответствии с поступившей заявкой, одобренной оперативными органами Единой системы организации воздушного движения, по маршруту аэродром Луховицы — аэродром Внуково».

Николай Сергеев, Айгуль Абдуллина

## От столиков не протолкнуться

Открытие летних веранд у ресторанов сдерживает только проезжая часть

Рост внутреннего турпотока, открытий заведений стритфуда и отмена запрета на продажу алкоголя на верандах стимулировали рестораторов активнее их развивать. За год количество заведений с летними террасами и уличными столиками в 16 крупнейших городах России выросло на 15%. Сейчас ими оснащены уже 22% кафе и ресторанов. Но в дальнейшем потенциал формата может быть ограничен: перспективные локации для заведений с летними верандами уже заняты.

Количество заведений с летними верандами в 16 крупнейших городах России выросло на 15% год к году, до 12,3 тыс. на начало июля, подсчитали в 2ГИС. Ими оснащены 22% кафе и ресторанов, годом ранее доля оценивалась в 14,7%. Динамику аналитики 2ГИС связывают с ростом популярности формата столиков на улице: число заведений с ними за год выросло на 41,2%. В отличие от полноценных террас, такие зоны не оснащены навесом и могут работать без ограждений, поясняют в компании.

Наибольший прирост числа летних веранд в 2ГИС заметили в Воронеже — на 31% год к году (см. таблицу на стр. 2). Но самая высокая доля заведений с такими концепциями в Нижнем Новгороде — 29,4% от общего числа. Наименее популярны веранды в Омске, где они есть в 14,1% заведений. В Санкт-Петербурге и в Москве форматами оснащены 22,4% и 21,9% от общего числа работающих в городах заведений соответственно.

Открытия летних веранд активизировало развитие внутреннего туризма, говорит гендиректор сети «Перчини» Элеонора Садилова. Согласно прогнозам, высказанным вице-премьером Дмитрием Чернышенко, в этом году по России будет совершено 90 млн поездок, на 8,4% больше, чем годом ранее. Уличные зоны привлекают дополнительный поток гостей, рестораны без них в сезон будут проигрывать, отмечает бренд-директор сети «Андерсон» Екатерина Гамова. Формат, по ее подсчетам, обеспечивает рост выручки на 20–30%, а если речь о локациях с красивым видом и высоким трафиком — 50%. Для бизнеса это возможно нивелировать спад в сезон отпусков и каникул, замечают во «Вкусно и точка». Гости в первую очередь размещаются за столиками на улице, соглашается руководитель департамента TanukiFamily Екатерина Рыжова. В ГК «Шоколадница» говорят, что веранды остаются востребованными даже в жару. В «Юниресте» (управляет брендами KFC и Rostic's) обращают внимание на то, что за год открылось много небольших заведений стритфуда площадью 40–50 кв. м. Внутри таких точек почти нет посадочных мест, они используют любую возможность расширения, поясняют в компании.

## Назад, к ядерному

### В Сенате США хотят начать избавляться от ограничителей в рамках Договора о СНВ

Сенат США финализирует свой проект оборонного бюджета на 2025 финансовый год. Комитет по вооруженным силам на днях принял свою версию документа, в который вошел и ряд касающихся России нововведений. Так, законодатели предлагают Пентагону начать постепенную реконверсию тяжелых бомбардировщиков B-52, которые были лишены возможности нести ядерное оружие в рамках российско-американского Договора о стратегических наступательных вооружениях (ДСНВ). Это означает, что США не видят смысла в том, чтобы продолжать поддерживать количественных ограничений этого договора после его истечения в 2026 году.

Палата представителей Конгресса США одобрила свой вариант оборонного бюджета страны на 2025 фискальный год (начнется 1 октября 2024-го) еще в июне, предложив выделить Пентагону \$895,2 млрд (на \$9 млрд больше, чем в текущем году). А на этой неделе был опубликован 1200-страничный вариант бюджета, абсолютным большинством голосов (22 против трех) принятый Сенатским комитетом по вооруженным силам. Сенаторы предлагают выделить на нужды Пентагона \$878,4 млрд (еще \$33,4 млрд предложено потратить на оборонную деятельность в рамках Министерства энергетики и \$11,5 млрд — на финансирование смежных проектов в иных ведомствах).

В документ вошел и ряд нововведений, непосредственно затрагивающих интересы России. Среди прочего, сенаторы хотят, чтобы Пентагон не позднее чем через 90 дней после вступления законопроекта в силу приступил к реконверсии (то есть обратному переоборудованию) тяжелых бомбардировщиков B-52, которые были лишены возможности нести ядерное оружие в рамках подписанного в 2010 году российско-американского ДСНВ.

У BBC США на текущий момент есть 50 B-52, способных нести ядерное оружие (из них 33 развернуты, 13 находятся на хранении, четыре испытательных). Под неядерные миссии переоборудованы 40 самолетов (из них часть — на хранении).

Как следует из проекта бюджета, процесс реконверсии должен идти постепенно: сначала, видимо, более медленными темпами, чтобы не нарушить действующий до 5 февраля 2026 года ДСНВ, а затем уже ускоренно. Завершить все работы Пентагону предлагается к 31 декабря 2029 года. В 2025 году на соответствующие работы предусмотрено выделение \$4,5 млн.

Напомним, в феврале 2023 года Россия приостановила участие в ДСНВ, объяснив решение двумя причинами: тем, что обязательство кардинально изменилось по сравнению с 2010 годом, когда он заключался, и тем, что США «существенным образом» нарушают этот договор.

## Порты и дороги

### вступили в перевалку

#### Морем грузы идут не лучше, чем по земле

Перевалка грузов в морских портах РФ продолжает отставать от показателей прошлого года. По итогам первого полугодия она сократилась на 3,1% — практически пропорционально снижению погрузки на железных дорогах. На фоне низких экспортных цен и коммерческих коллизий первого квартала сократилась перевалка угля в портах юга и северо-запада. Сохраняется отставание и по нефтеналивным грузам. При этом заметно выросло перевалка удобрений, особенно в Большом порту Санкт-Петербурга. Официальные прогнозы говорят о выходе по итогам года на прошлогодние объемы, однако аналитики полагают, что это возможно лишь в том случае, если с такой же задачей справятся железнодорожники.

Грузооборот морских портов РФ в первом полугодии сократился на 3,1%, до 448,6 млн тонн, сообщила Ассоциация морских торговых портов (АСОП). Объем перевалки сухих грузов снизился на 2,7%, до 219,9 млн тонн, наливных — на 3,5%, до 228,7 млн тонн. Сократилась и перевалка ро-ро грузов — на 23,3%, до 2 млн тонн, а обработка грузов в контейнерах, напротив, выросла на 10,9%, до 27,6 млн тонн. На 3%, до 354,7 млн тонн, упали отправки экспортных грузов, импорт же увеличился на 4,7%, до 20,7 млн тонн, транзит — на 2,7%, до 34,3 млн тонн.

Если до апреля темпы отставания грузооборота портов от прошлогодних показате-

лей нарастали, то с мая они пошли на спад. За пять месяцев грузооборот портов сократился на 3,4% против 4,3% за четыре, сейчас динамика еще немного улучшилась.

Сильнее всего в массовом выражении сократилась погрузка угля, потерявшая 13 млн тонн, или 12%. Как и в январе — апреле (см. «Ъ» от 17 мая), основные потери пришлись на Азово-Черноморский бассейн, где на фоне ценовых споров угольщиков с ОЭЖО в начале года погрузка угля сократилась на 8,8 млн тонн, или на 49%, в первом полугодии. Погрузка угля в Тамани возобновилась в мае (см. «Ъ» от 28 мая), однако до сих пор порт отгрузил лишь 36% от прошлогодних объемов угля — 5 млн тонн против 14 млн в январе — июне 2023 года, или, согласно статистике АСОП, лишь 1,5 млн тонн с момента возобновления перевалки. Дальневосточный бассейн практически навестал отставание от прошлогодних объемов, но на фоне низкой рентабельности поставок через порты Северо-Запада в условиях неблагоприятной мировой конъюнктуры заметно — на 9,1%, до 24 млн тонн — просела перевалка угля в портах Балтийского бассейна (основной объем приходится на Усть-Лугу). По тем же причинам снизился его перевалка и в Арктическом бассейне (основной объем идет через порт Мурманск) — на 13,4%, до 7,7 млн тонн.