



## **Интервью старшего следователя по особо важным делам при Председателе СКР Михаила Гуревича газете "Комсомольская правда"**



Как авиадиспетчеры погубили «Фалкон» с французским магнатом под Москвой: Один выпил, пятеро отвлеклись

Громкое дело о гибели в авиакатастрофе в аэропорту «Внуково» пилотов и пассажира Кристофа де Маржери передается в суд.

В преддверии Дня сотрудника органов следствия России (отмечается 25 июля) «Комсомолка» встретила со старшим следователем по особо важным делам при Председателе Следственного комитета (СК) России Михаилом Гуревичем, который вел следствие по уголовному делу о катастрофе 20 октября 2014 года французского самолета «Фалкон-50 ЕХ»



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

в аэропорту «Внуково». За пять месяцев следствие окончено и передается в суд.

Амнистируют и обяжут каждого выплатить по 2 миллиона евро?

- Михаил Григорьевич, погиб не только пассажир - глава нефтегазовой компании Total Кристоф де Маржери, но и три члена экипажа. Кто же были эти люди?

- Это был профессиональный экипаж. Командир судна - 45-летний Пикан Янн Жак Жозеф. Второй пилот - 28-летний Россия Максим Жан-Мари, 39-летняя стюардесса Руслана Вервель. Руслана была родом из украинского Тернополя, несколько лет назад вышла замуж за француза и сменила фамилию Салюк. Она была по специальности переводчик, владела семью иностранными языками.

- В итоге кто будет отвечать в суде за их гибель?

- К уголовной ответственности привлечены водитель снегоуборочной машины аэродромной службы аэропорта «Внуково» 61-летний Владимир Мартыненко, старший инженер смены 52-летний Владимир Леденев (оба находятся под стражей).

- Авт.), сотрудники Внуковского центра организации воздушного движения: руководитель полетов 28-летний Роман Дунаев (домашний арест. - Авт.), диспетчер-инструктор 37-летний Александр Круглов (под стражей. - Авт.), диспетчер руления 57-летняя Наталья Архипова (под подпиской о невыезде. - Авт.), осуществлявшая под контролем инструктора Круглова непосредственное управление экипажем французского самолета диспетчер-стажер 24-летняя Светлана Кривсун (домашний арест. - Авт.).

- В чем именно обвиняет их следствие?

- В нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, повлекшем по неосторожности крупный материальный ущерб и смерть более двух лиц. Так звучит статья, а максимальное наказание за данное преступление - до 7 лет лишения свободы.

- За массовую гибель людей - 7 лет?

- Не факт. До этого момента необходимо пройти ряд предусмотренных законом процедур. При наличии оснований прокурор вправе вернуть следствию уголовное дело для дополнительного расследования и изменения объема обвинения (в ближайшее время дело будет направлено в Генпрокуратуру для утверждения обвинительного заключения и направления в суд. - Авт.).

А уже суд установит их виновность и определит наказание и порядок возмещения материального ущерба. Но не исключается, что судья при назначении может применить в



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

отношении ряда обвиняемых акт амнистии, объявленной к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне, поскольку преступление совершено до объявления амнистии.

- Если суд признает их виновными, какой материальный ущерб им придется компенсировать?

- Первично французской авиакомпанией «Юниджет» заявлено 14 миллионов евро материального ущерба, при этом не исключается поступление дополнительных материальных претензий со стороны страховщиков за поврежденный самолет, а также от родственников погибших, признанных потерпевшими. Возмещается ущерб, как обычно, солидарно по решению суда. Кроме того, виновным лицам придется заплатить ОАО «Аэропорт Внуково» более миллиона рублей за поврежденную снегоуборочную машину и расходы на устранение последствий авиакатастрофы.

- Вам удалось закончить это следствие раньше, чем сделал свои выводы Международный авиационный комитет...

- Следствие пришло к выводу, что работниками аэродромной службы и диспетчерами был допущен ряд нарушений авиационной безопасности, но смерть потерпевших и причинение крупного материального ущерба произошли по неосторожности. Согласно закону, обвиняемых, совершивших преступления средней тяжести, можно содержать под стражей и домашним арестом не более 6 месяцев. За это время надо было выяснить в полном объеме причины катастрофы и установить виновных лиц.

60 томов дела - Зачем надо было их задерживать, обыскивать, а после ходатайствовать перед судом об их содержании под стражей и домашним арестом?

- В первые дни не было единой версии о причине катастрофы. Требовалось добыть и проанализировать веские доказательства, на основании которых в последующем был сделан вывод, что гибель людей произошла не в результате спланированных умышленных действий.

- Были попытки давления?

- Со стороны многочисленных представителей и общественных организаций авиационных диспетчеров России и иных лиц, заинтересованных в исходе дела, поступило большое количество требований о прекращении уголовного преследования диспетчеров. Но позицию следствия поддержали прокуратура и суд.

Отмечу, что для проверки работоспособности воздушного судна до катастрофы и расшифровки самописцев привлекались представители разработчиков самолета и французской авиакомпании, которая его эксплуатировала.

- Они работали до конца следствия?



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

- Высоко оценив нашу работу, иностранные представители заявили, что полностью согласны с методами и механизмом расследования со стороны СК России, и уехали. После этого мы обменивались запросами, и уже 20 марта 6 обвиняемых и их 14 адвокатов приступили к ознакомлению с делом, которое состоит из 60 томов и 400 вещественных доказательств и приложений к протоколам.

Последние минуты жизни Кристофа де Маржери - Как развивались события в тот вечер?

- Все произошло в секунды. 20 октября 2014 года в 23.56 стажер-диспетчер Кривсун дает разрешение французскому экипажу вырваться на взлетно-посадочную полосу (ВПП), а через минуту - разрешение на взлет. В 23.57 снегоуборочная машина под управлением водителя Мартыненко (не контролируемая старшим инженером Леденевым) выезжает на ВПП и останавливается на пути самолета. Около 23.58, во время взлета, самолет задел шасси снегоуборочную машину. Он резко перешел в правый крен и примерно через 250 метров в перевернутом положении столкнулся с землей, разрушился и загорелся.

- Какой была реакция диспетчеров?

- Сразу после столкновения при радиообмене зафиксирована фраза диспетчера стартового диспетчерского пункта: «Откуда взялась машина, ее не было видно на мониторе:» - В СМИ писали, что диспетчеров подвел неработоспособный радар.

- Нами изъята информация, в том числе видеозаписи отображения на мониторе информации локатора летного поля, которая зафиксировала, что сближение самолета и снегоуборочной машины как до, так и в момент столкновения были отчетливо видны (см. видео на сайте [kr.ru](http://kr.ru)). Чтобы предупредить и спасти экипаж самолета, диспетчерам было достаточно просто исполнять свои обязанности - наблюдать обстановку летного поля как визуально, так и по монитору локатора и информировать экипаж о состоянии ВПП.

Если бы радар вышел из строя, летное поле можно было наблюдать с вышки или при сложных метеоусловиях выставить дополнительный диспетчерский пост рядом с полосой. На другой записи видно, как водитель снегоуборщика двигается с включенными проблесковыми маячками, они должны быть видны с диспетчерской вышки за 800 - 850 метров.

- Как доказать вину?

- Мы провели эксперимент: заложили все обстоятельства и условия, при которых произошла катастрофа во «Внуково», в компьютерную программу, и на специальном авиационном тренажере смоделировали ситуацию. Анализ однозначно показал, что диспетчерам ничто не мешало принять меры для предотвращения катастрофы.

Алкоголь и банальное разгильдяйство - В чем же причина: может, обвиняемые хорошо



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

отметили Международный день авиадиспетчера (20 октября)?

- Нет, все диспетчеры были проверены, признаков наличия алкоголя в их организме не имелось, но чувствовалась какая-то эмоциональная расслабленность.

Свои действия они поясняли тем, что выезда машины на взлетную полосу не должно было быть. Мол, прежде водитель должен был получить разрешение. Повторяли, что, когда давали экипажу разрешение на взлет, ВПП была свободной.

- В чем их роковая ошибка?

- Диспетчеры имели возможность и обязаны были наблюдать и контролировать обстановку летного поля постоянно: от начала движения судна перед взлетом до набора им высоты 200 метров. Они отвлеклись на секунды, и контроль был утрачен.

- А как себя тогда чувствовал водитель?

- Согласно результатам медосвидетельствования Мартыненко имел признаки алкогольного опьянения, от него был запах алкоголя, а при анализах у него был обнаружен этанол в концентрации 1,65 промилле.

- Но ведь перед заступлением на смену его проверяли на алкоголь?

- В деле есть свидетельские показания, согласно которым он употреблял спиртное уже после проверки и заступления на смену. Следствием установлено время и место употребления им алкоголя.

- Случались ли подобные авиационные происшествия в России?

- В Омске в октябре 1984 года во время посадки потерпел катастрофу Ту-154. На пробеге после посадки лайнер столкнулся на взлетно-посадочной полосе сразу с тремя аэродромными машинами. Эту катастрофу мог предотвратить диспетчер старта, но просто заснул на рабочем месте. Тогда погибли 169 пассажиров, среди которых было 24 ребенка.

Четверо обвиняемых, в том числе руководитель полетов и диспетчер, а также начальник погибшего мастера аэродромной службы, были приговорены судом к длительным срокам - от 12 до 15 лет лишения свободы.

Выходит, что раз в 30 лет люди расслабляются, а должностные лица утрачивают требовательность и бдительность, что приводит к трагедиям. Да: и законодателем уменьшен срок наказания за подобного рода преступления - с 15 лет до 7 лет лишения свободы.



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

- Была ли реакция на катастрофу 20 октября 2014 года у сотрудников Внуковского авиаузла?

- Как только был задержан диспетчерский состав «Внуково», в этом аэропорту стали фиксироваться запреты на полеты, отдаваться команды экипажам об уходе на второй круг при малейших нарушениях движения по аэродрому транспортных средств. То есть должностные обязанности диспетчерскими службами стали выполняться неукоснительно и по полной программе. На сколько по времени хватит этой бдительности и не надо ли ожидать очередной катастрофы через 30 лет, это вопрос. Со своей стороны следствие предприняло все, чтобы подобное не повторилось.

ЛИЧНОЕ ДЕЛО Михаил ГУРЕВИЧ - генерал-майор юстиции, на следственной работе более 20 лет, в СК России - со дня образования.

За золотыми погонами следователя большой послужной список расследований: громкие коррупционные преступления, заказные убийства, террористические акты, катастрофы, в том числе крушение в апреле 2010 года самолета президента Республики Польша Леха Качиньского.

Уроки одной трагедии Что изменилось в аэропорту - Какие выводы были сделаны из этой катастрофы следствием?

- Диспетчеры и их руководители имеют солидное денежное содержание, за которое соответствующая должна быть с их стороны отдача, контроль за подчиненными.

Для устранения условий, способствовавших совершению преступления, министру транспорта было внесено представление. При его положительном рассмотрении считаю, что при возникновении подобных обстоятельств будет возможно предотвратить авиакатастрофы и человеческие жертвы.

- Что конкретно предложили министру изменить?

- Проверять сотрудников аэропортов на алкоголь не только до выхода на дежурство, но и сразу после дежурства. Важно пересмотреть все нормативные документы, которые входят в Федеральные авиационные правила. Они должны иметь не только рекомендательный характер, а в них должно быть прописано, за что конкретно и кто из должностных лиц несет персональную ответственность за нарушения.

Кроме того, необходимо в обязательном порядке требовать видеозапись рабочих мест диспетчерского состава. Это практикуется во многих странах мира.

- А какое там отношение к безопасности?



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

- К сожалению, мы довольно критично относимся к зарубежному опыту, это определено нашим менталитетом, считается неправильно делать замечания коллегам о допущенных ошибках и тем более сообщать об этом руководству. Однако в иностранных авиакомпаниях считается обязательным, когда за действиями командира присматривает второй пилот и наоборот.

- Была ли какая-то мистика в этом происшествии?

- При изучении обстоятельств этой катастрофы можно задать вопрос: а если бы не задержался рейс, могло ли пойти все по-другому? Ведь частный самолет Кристофа де Мажери должен был улететь, когда Мартыненко еще не принял снегоуборочную машину- и не успел употребить спиртное, когда диспетчер-стажер и диспетчер-инструктор не заступили на смену. К сожалению, пассажир задержался, самолет вылетел позже. При этом сам нетрезвый водитель в момент столкновения с воздушным судном получил незначительные царапины.

- Что это, судьба, злой рок?

- Следствие на такие вопросы ответа не дает. Но мы вправе напомнить, что предотвратить подобные катастрофы можно, неукоснительно соблюдая правила, которые, как говорят авиаторы, написаны кровью.

Александр Бойко

22 Июля 2015

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/interview/item/949210>