



Коммерсантъ: "Следствие вспомнило о пилоте"

Погибший командир ATR-72, разбившегося под Тюменью, стал фигурантом уголовного дела

В уголовном деле по факту крушения под Тюменью в апреле 2012 года самолета ATR-72 авиакомпании UTair появился третий фигурант — погибший пилот Сергей Анцин. По версии следствия, катастрофа произошла из-за отсутствия противообледенительной обработки самолета. Ранее обвинения уже были предъявлены двум сотрудникам сервисной компании «ЮТэйр-Техник». Появление нового фигуранта произошло из-за несогласия родственников пилота с оценкой следствия о его виновности в крушении.

О предъявлении обвинения погибшему пилоту самолета ATR-72 авиакомпании UTair Сергею Анцину сообщила официальный представитель Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета России (СКР) Наталья Гунькина. «В отношении него вынесено постановление о привлечении в качестве обвиняемого по ч.3 ст.263 УК РФ („Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть более двух лиц“). Оно предъявлено для ознакомления представителю обвиняемого, в качестве которого признан отец погибшего, и защитнику», — пояснила Наталья Гунькина.

Напомним, катастрофа, легшая в основу уголовного дела, произошла 2 апреля 2012 года. Утром самолет ATR-72-201 авиакомпании UTair должен был отправиться из Тюмени в Сургут. Согласно реконструированным специалистами Межгосударственного авиационного комитета событиям, самолет в штатном режиме оторвался от полосы. На высоте около 200 метров началась уборка закрылков, и после их полной уборки воздушное судно начало сильно трясти. Затем возник правый крен, который экипажу удалось парировать рулем направления, но сразу появились левый крен и пикирование, и через три секунды самолет столкнулся с землей на расстоянии около 1,5 км от торца взлетно-посадочной полосы. При падении ATR-72 развалился на части. Спасти удалось лишь десять пассажиров, которые получили тяжелые травмы, 29 пассажиров и четыре члена экипажа погибли.

Как следует из материалов дела, причиной крушения стали отложения на крыльях снежно-ледовых масс, которые изменили геометрию крыла. По мнению следствия, командир воздушного судна Сергей Анцин бегло осуществил предполетный осмотр и не стал запрашивать у наземных служб проведения противообледенительной обработки, хотя самолет



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

провел на стоянке ночь, а в тот день наблюдалась нулевая температура. Несмотря на то, что данную версию о халатном отношении к подготовке к вылету выразили и специалисты МАКа, родственники Сергея Анцина отказались соглашаться с заочным предъявлением их погибшему сыну обвинений. В результате следователи решили ввести в дело нового фигуранта и дать суду возможность определить степень вины каждого из обвиняемых.

Ранее в рамках данного уголовного дела были предъявлены обвинения двум сотрудникам сервисной службы «ЮТэйр-Техник». По сведениям „Ъ”, следователям удалось выяснить, что авиамеханик, готовивший к вылету воздушное судно, поддержал решение командира, что обработка крыльев не требуется. Однако он не имел авиационного образования и работал в сервисной компании чуть больше полутора лет. Более того, к наземному обслуживанию самолетов он был допущен после прохождения краткого обучения (16 часов), в ходе которого вопросам противообледенительной защиты воздушных судов было уделено только 30 минут. Кроме того, по версии следствия, находившийся рядом с самолетом (на соседней стоянке) начальник смены, под контролем которого работал авиамеханик, получив информацию о том, что противообледенительная обработка самолета не проводилась, не стал вмешиваться в ситуацию. Ранее обоим сотрудникам были предъявлены обвинения. А в авиакомпании UTAir отметили, что с мая 2012 года не обслуживают воздушные суда в «ЮТэйр-Техник».

15.03.2014

17 Марта 2014

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/smi/item/508915>