



КоммерсантЪ: "Пилота осудят посмертно за крушение пассажирского самолета"

Завершилось следствие по уголовному делу о крушении самолета ATR 72 в Тюмени, происшедшее в апреле 2012 года. В результате катастрофы, вызванной тем, что судно перед вылетом не прошло противообледенительную обработку, погибли 33 человека. Обвинение предъявлено двум сотрудникам сервисной компании «ЮТэйр-техник», а также погибшему пилоту, интересы которого представляет отец.

О завершении расследования уголовного дела по ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть более двух лиц) о крушении самолета ATR 72 в Тюмени, происшедшее 2 апреля 2012 года, сообщили в Уральском следственном управлении на транспорте СКР РФ. Как пояснили "Ъ" в управлении, потерпевшими по уголовному делу признаны 60 человек. «Им предлагается до 11 апреля 2014 года обратиться в Тюменский следственный отдел на транспорте Уральского следственного управления с письменным ходатайством об ознакомлении с материалами уголовного дела», — пояснили в ведомстве.

Напомним, 2 апреля 2012 года самолет ATR 72-201 авиакомпании UTair должен был отправиться из Тюмени в Сургут. Согласно реконструированным специалистами Межгосударственного авиационного комитета (МАК) событиям, самолет в штатном режиме оторвался от полосы. На высоте около 200 м 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 поддержали и специалисты МАК, родственники Сергея Анцина отказались соглашаться с заочным предъявлением их погибшему сыну обвинений. В результате в марте этого года следователи решили ввести в дело нового фигуранта (интересы Сергея Анцина представляет его отец) 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 самолет к вылету, 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 компании «ЮТэйр-техник».

Автор публикации – Татьяна Дрогаева

08 Апреля 2014

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/smi/item/508966>