



# ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дело № 46-О10 -47

## КАССАЦИОННОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ

г. Москва

25 мая 2010 г.

Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации в составе:

председательствующего

Журавлёва В.А.

судей

Ситникова Ю.В. и Колышницына А.С.

при секретаре

Андреевой Н.В.

рассмотрела в судебном заседании кассационные жалобы адвокатов Машницких О.В. и Мязиной Н.А., представителя потерпевшего Б [REDACTED] [REDACTED] – Живаева Е.О. на приговор Самарского областного суда от 1 марта 2010 года, которым

**Зубков О [REDACTED] В [REDACTED], [REDACTED]**

[REDACTED],  
осуждён по ч.3 ст.263 УК РФ с применением ст.73 УК РФ к 6 годам лишения свободы условно, с испытательным сроком 4 года и возложением обязанности: не менять постоянного места жительства без уведомления специализированного государственного органа, осуществляющего контроль за поведением условно осуждённого.

**Лапанов А [REDACTED] А [REDACTED], [REDACTED]**

[REDACTED],  
осуждён по ч.3 ст.263 УК РФ с применением ст.73 УК РФ к 2 годам лишения свободы условно, с испытательным сроком 2 года и возложением обязанности: не менять постоянного места жительства без уведомления специализированного государственного органа, осуществляющего контроль за поведением условно осуждённого.

Заслушав доклад судьи Ситникова Ю. В., выступление осуждённого Зубкова О.В., адвокатов Мязиной Н.А., Машницких О.В., представителя

потерпевшего Б [REDACTED]. – Живаева Е.О., поддержавших доводы кассационных жалоб, с дополнениями Мязиной Н.А. о необходимости прекращения производства по делу из-за отказа государственного обвинителя от обвинения, Живаева Е.О. о необходимости отмены приговора с направлением дела на новое судебное рассмотрение, мнение представителя потерпевших Аршавской Т.М. о прекращении производства по делу в связи с отказом государственного обвинителя от обвинения, мнение прокурора Кравца Ю.Н. об оставлении приговора суда без изменения, Судебная коллегия

### установила:

приговором суда Зубков О.В.- [REDACTED] воздушного судна и Лапанов А.А. – [REDACTED], признаны виновными и осуждены за нарушение правил безопасности движения воздушного транспорта при управлении самолетом [REDACTED], повлекшее по неосторожности смерть пассажиров У [REDACTED], П [REDACTED], Ч [REDACTED], Ч [REDACTED], С [REDACTED], В [REDACTED], причинение вреда средней тяжести Б [REDACTED], С [REDACTED], Т [REDACTED], М [REDACTED], Г [REDACTED], С [REDACTED], Н [REDACTED], П [REDACTED], причинение лёгкого вреда здоровью Т [REDACTED], Щ [REDACTED], Д [REDACTED], Х [REDACTED], М [REDACTED], М [REDACTED], Р [REDACTED], С [REDACTED], причинение телесных повреждений, не повлекших вред здоровью Ж [REDACTED], Л [REDACTED], Х [REDACTED], Г [REDACTED], а также телесные повреждения, степень тяжести которых не определена – Т [REDACTED], Х [REDACTED], К [REDACTED], П [REDACTED], Г [REDACTED], К [REDACTED]

Преступление совершено 17 марта 2007 года на аэродроме « [REDACTED] » [REDACTED] при обстоятельствах, изложенных в приговоре.

В кассационной жалобе адвокат Мязина Н.А. в защиту Зубкова О.В. утверждает, что приговор постановлен с нарушениями уголовно-процессуального закона; выводы суда о виновности Зубкова не соответствуют фактическим обстоятельствам дела; предъявленное обвинение неконкретно, имеет ссылку на недействующий нормативный акт, в обвинении отсутствует и не доказана причинно-следственная связь между действиями Зубкова и наступившими последствиями; в период следствия и суда были существенно ограничены права и законные интересы Зубкова.

Вменяя нарушение Руководства по лётной эксплуатации самолёта [REDACTED], в обвинении не приведено полное наименование данного нормативного акта – Руководство по лётной эксплуатации самолётов [REDACTED]

Расследование по делу проведено односторонне, с обвинительным уклоном, так как лётно-техническая экспертиза проведена с нарушением

уголовно-процессуального закона, прав и законных интересов Зубкова. Постановлением заместителя прокурора Самарской области от 23.03.2009 года признано недопустимым доказательством заключение комиссионной лётно-технической судебной экспертизы в связи с допущенными нарушениями ст.ст. 57, 195, 199, 204 УПК РФ при её назначении и проведении. 11 июня 2009 года вместо повторной экспертизы в этом случае назначена дополнительная. Вопросы Зубкова и его защитника не были заданы экспертам. В нарушение ст.200 УПК РФ не соблюдено правило участия в экспертизе не менее двух экспертов одной специальности. В нарушение требований ст.199 УПК РФ перед проведением экспертизы экспертам не разъяснялись права и обязанности, экспертам не направлялись материалы уголовного дела. В заключение экспертизы не указаны методики установления и определения технических параметров; вывод о повышенной скорости на участках от входа в глиссаду до удаления 1500 м. и на удалении менее 1500 м. не подкреплён расчётами и ссылками на средства объективного контроля, отсутствует ответ на вопрос №8; ответ на вопрос №15 дан ненадлежащим экспертом.

В судебном заседании не доказано нарушение Зубковым правил безопасности движения.

Вопреки выводам суда, командиром воздушного судна Зубковым был определён точный порядок пилотирования в процессе предпосадочной подготовки.

Скорость воздушного судна при заходе на посадку не превышала допустимую, определяемую п.7,2,1 Руководства по лётной эксплуатации самолётов [REDACTED] а не её пунктом 3.1.6, как указано в приговоре.

Документы, регламентирующие лётную работу, не содержат требования, обязывающего командира воздушного судна изменить принятое ранее решение о порядке пилотирования, в том числе в ухудшающихся метеоусловиях, так как командир воздушного судна вправе взять его управление на себя в любой момент, без уведомления экипажа.

Вменяя нарушение п.7.6.15 Наставления правил полётов гражданской авиации – 85, обязывающего командира воздушного судна прекратить снижение и уйти на второй круг, если после пролёта дальнего приводного радиомаяка отклонения воздушного судна по курсу (глиссаде) и (или) вертикальной скорости превышают допустимые, суд не учёл, что воздушное судно не оборудовано приборами бортового контроля таких параметров, а диспетчер не проинформировал командира воздушного судна об отклонениях. К моменту же пролёта ближнего приводного радиомаяка воздушное судно находилось на курсе и глиссаде, что подтвердил диспетчер С [REDACTED] [REDACTED]

После доклада штурмана «Оценка», было принято решение «Садимся» без использования самолётного переговорного устройства.

При полёте над предпосадочной прямой командиром воздушного судна был установлен визуальный контакт с наземными ориентирами, а в

дальнейшем был утерян из-за осложнившихся метеоусловий, что послужило к принятию решения об уходе на второй круг. Своевременность и правильность действий Зубкова по уходу на второй круг подтверждается показаниями специалистов М [ ] [ ], С [ ] [ ] и М [ ] [ ], а также графиком параметров отклонения руля высоты.

В приговоре отсутствуют доказательства причинно-следственной связи между действиями командира воздушного судна Зубкова и наступившими последствиями, что подтверждает невиновность Зубкова.

Адвокат просит отменить приговор суда и прекратить производство по делу за отсутствием в действиях Зубкова состава преступления.

Адвокат Машницких О.В. в защиту Лапанова А.А. утверждает, что ч.3 ст.263 УК РФ предусматривает ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного судна, государственный обвинитель отказался от одного из признаков преступления - нарушение правил эксплуатации воздушного судна, при таких обстоятельствах не может быть вынесен обвинительный приговор.

Положенное в основу приговора заключение дополнительной комиссионной комплексной лётно-технической экспертизы является недопустимым доказательством по основаниям, аналогичным изложенным в кассационной жалобе адвоката Мязиной Н.А.

По мнению адвоката, предъявленное Лапанову обвинение не нашло своего подтверждения. Экстремальные условия, в которых оказался экипаж воздушного судна, не позволили в считанные секунды принять оптимальное решение по управлению самолётом.

Адвокат также просит отменить приговор суда и прекратить производство по делу за отсутствием в действиях Лапанова состава преступления.

Представитель потерпевшего Б [ ] [ ] – Живаев Е.О. в своих кассационных жалобах утверждает, что вина Зубкова и Лапанова не доказана.

Эксперты не установили прямой причинно-следственной связи между действиями экипажа и наступившими последствиями. Недостаточно учтено воздействие на экипаж внешних факторов – сообщения метеослужб и диспетчера.

Выводы суда, не соответствуют требованиям нормативных актов.

Экипаж воздушного судна не имел возможности определить отклонения по глиссаде от предельно допустимых параметров по бортовому оборудованию [ ], а диспетчер не предупредил об этом. К моменту пролёта ближнего приводного радиомаяка воздушное судно находилось на курсе и глиссаде.

Экипажем воздушного судна был установлен визуальный контакт с наземными ориентирами до высоты принятия решения (ВПР), а затем был

утерян. Причиной авиакатастрофы явилось внезапное попадание воздушного судна в плотный слой приземного тумана, о наличии которого экипаж не был предупреждён.

Правильность и своевременность действий командира воздушного судна и второго пилота по уходу на второй круг подтверждена специалистами М [ ] [ ], М [ ] [ ], С [ ] [ ]

Представитель Живаев Е.О. просит отменить приговор суда и прекратить производство по делу в отношении Зубкова и Лапанова на основании ст.384 УПК РФ.

В возражениях на кассационные жалобы представитель потерпевших – адвокат Аршавская Т.М., соглашаясь с доводами жалоб, утверждает, что при отказе государственного обвинителя от обвинения связанного с нарушением правил эксплуатации воздушного судна, суду следовало прекратить производство по делу по п.1 ч.1 ст.378 УПК РФ.

Государственный обвинитель Снигирь Е.И., возражая на доводы кассационных жалоб, просит оставить без изменения приговор суда.

Проверив материалы уголовного дела, обсудив доводы кассационных жалоб и возражений на них, Судебная коллегия не находит оснований для их удовлетворения.

Как видно из материалов уголовного дела, фактические обстоятельства содеянного осуждёнными, вывод о виновности каждого, установлены судом правильно, на основании совокупности доказательств, исследованных в судебном заседании, полно и правильно изложенных в приговоре. Доводы кассационных жалоб о том, что вывод о виновности осуждённых не соответствует фактическим обстоятельствам дела, не доказано нарушение осуждёнными правил безопасности движения и причинно-следственная связь между действиями осуждённых и наступившими последствиями, опровергаются следующим.

17.03.07г. в 04 часа 08 минут по всемирному скоординированному времени /UTC/ самолет [ ] в составе экипажа: [ ] воздушного судна Зубкова О.В., [ ] Лапанова А.А., штурмана Щ [ ] [ ], бортмеханика М [ ] [ ], бортпроводника-бригадира Х [ ] [ ], бортпроводника К [ ] [ ], бортпроводника - стажера К [ ] [ ] на борту которого находилось 50 пассажиров, произвел взлет с аэродрома [ ] по маршруту « [ ] ».

В 06 часов 22 минуты 54 секунды экипаж воздушного судна доложил о достижении расчетного начала снижения на аэродроме «[REDACTED]» [REDACTED], получил от диспетчера единой системы организации воздушного движения необходимую информацию и приступил к снижению, которое продолжалось в течение 15 минут.

В 06 часов 42 минуты 33,3 секунды на скорости полета 290 км/ч, при вертикальной скорости снижения около 6 м/с, произошло столкновение самолета с землей, повлекшее полное его разрушение.

Из выписки радиопереговоров экипажа видно, что в ходе предпосадочной подготовки командир воздушного судна определил порядок взаимодействия: пилотирование совместное, активное справа - Лапанов, пассивное слева - Зубков, в 06 часов 40 минут 44 секунды экипаж проинформирован диспетчером о видимости 800 метров и тумане, в 06:41:33 от командира последовала команда «Не разбалтывай, директора в центре держи», на что второй пилот ответил «Хорошо», в 6:42:19 на высоте 75 метров штурман сказал «Оценка», в 06:42:24 бортмеханик назвал высоту самолета над землей «60», зафиксирован /слышен/ сигнал ВПР /высоты принятия решения/, решение командира об уходе на второй круг или о посадке - отсутствует, далее бортмеханик в 06:42:25,6 называет высоту «полсотни», «40», «30», в 06:42:29,4 следует команда командира «Уходим!», бортмеханик называет высоту «20», в 06:42:31,5 второй пилот командует «Режим взлетный», в 06:42:33,5 -записан характерный звук от разрушения конструкции при столкновении с землей /т.16л.д.1838/.

Свидетель М[REDACTED] [REDACTED] – бортмеханик, в ходе предварительного следствия показал, что на высоте полёта 110-120 метров он видел землю в облачности. В процессе снижения видимость ухудшилась. Снижение, заход на посадку и посадку производил второй пилот.

Окончательным Отчётом комиссии Межгосударственного авиационного комитета по результатам расследования авиакатастрофы, выявлены ошибки в действиях экипажа при посадке самолета на аэродром, что повлекло авиационное происшествие.

Так, при ухудшении погоды, Зубков, получив информацию о дальности видимости **800 м** на посадочной полосе, при подходе к высоте принятия решения / 60 метров/ не взял управление воздушным судном «на себя», в то время как согласно дополнению №4 к части Д, раздел 2 РПП авиакомпания «[REDACTED]» взлет и посадку второй пилот может осуществлять под контролем командира воздушного судна при видимости не ниже 200х2000м. /200м. - вертикальная видимость, **2000м** - дальность видимости/;

при полете в посадочной конфигурации экипаж допустил отклонения от курса и глиссады, приборы [REDACTED] и [REDACTED] показывали отклонение

самолета от заданной линии пути и отклонение от необходимого значения угла крена для выхода на заданную линию пути или глиссаду;

экипаж выдерживал повышенную скорость воздушного судна в пределах 290 - 310 км/час, в то время как расчетная скорость в условиях обледенения должна быть 255 км/час (плюс-минус 10 км/ч) согласно п.3.1.6 Руководства по лётной эксплуатации самолётов [REDACTED]

после доклада штурмана «Оценка», не зафиксировано решение командира воздушного судна о производстве посадки или уходе на второй круг;

если командир воздушного судна до высоты принятия решения (60 м.) не проинформировал экипаж о принятом решении, то второй пилот обязан выполнить уход на второй круг в автоматическом или ручном режиме, предупредив об этом экипаж;

с появлением световой сигнализации опасной высоты, в период времени 06:42:25 - 06:42:28 зарегистрировано двукратное отклонение штурвала «на себя» /по полтора градуса РВ на высотах 55 и 30м/, после чего вертикальная скорость, достигшая максимума /7 м/сек/ через 2 сек., начала несколько уменьшаться, однако такие отклонения руля высоты не могли привести к существенному уменьшению вертикальной скорости снижения;

экипаж не выполнил своевременный уход на второй круг при отсутствии надежного визуального контакта с наземными и световыми ориентирами, и срабатывании сигнализации. Вместо этого экипажем был продолжен заход /снижение ниже высоты принятия решения/, несмотря на информацию, которую давал бортмеханик о высоте полёта самолета «60», «Полсотни», «40», «30», «20».

Последующие действия командира при уходе на второй круг были несвоевременными и неправильными - отклонение штурвала, начатое за 1,5 секунды до касания земли, на скорости полета 290 км/час при вертикальной скорости снижения воздушного судна около 6 м\сек., не могло предотвратить грубого приземления самолета за 300м до взлетно-посадочной полосы, правее курса захода 100м.

Комиссия отметила также, что проведенная экспертная оценка характера пилотирования опытными пилотами-инструкторами и летчиками-испытателями на основе анализа параметрической информации [REDACTED], радиопереговоров между членами экипажа в момент захода на посадку и данных, полученных с посадочного радиолокатора [REDACTED], позволила сделать выводы о недостаточных навыках в технике пилотирования второго пилота при заходе на посадку в директорном режиме /по приборам/, о непринятии своевременных активных действий командиром по исправлению отклонений по курсу и глиссаде, об отсутствии понимания особенностей индикации на приборах [REDACTED] и [REDACTED] которые показывали отклонение самолета от заданной линии пути и отклонение от необходимого значения угла крена для выхода на заданную линию пути или глиссаду, о некомплексном использовании приборного пилотажного оборудования [REDACTED] при

заходе по курсоглиссадной системе в директорном режиме в сложных метеоусловиях.

В процессе снижения с высоты принятия решения и ниже, информации от членов экипажа /штурмана и второго пилота/ об отклонениях от курса и глиссады, расчетной вертикальной скорости снижения, скорости полета, наличии кренов, на записи [REDACTED] воздушного судна, не зафиксировано.

Отсутствие информации от второго пилота комиссия объяснила его занятостью непосредственно пилотированием самолета, так как в случае активного пилотирования командиром после высоты принятия решения, он обязан был активно контролировать полет по приборам и информировать командира об отклонениях в параметрах полета, которые реально были.

Комиссия указала на то, что штурман неоднократно голосом докладывал о необходимости ухода на второй круг, так как ничего не было видно в направлении полета. Бортмеханик постоянно вел отсчет высоты.

Выводы Межгосударственного авиационного комитета по результатам расследования авиакатастрофы подтверждены заключением дополнительной комплексной комиссионной летно-технической судебной экспертизой, которой установлено следующее.

Все системы и оборудование самолета работали исправно до столкновения самолета с землей, обеспечивая экипажу правильную индикацию на приборах необходимой информации, самолет не имел особенностей, которые могли повлиять на возникновение особой ситуации, неблагоприятное развитие которой привело бы к катастрофе самолета. Заход на посадку осуществлялся по курсо-глиссадной системе, директорном режиме, то есть по приборам. В этом случае экипаж сам принимает решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг /запасной аэродром/. Но в процессе захода на посадку экипажем были допущены серьезные и грубые ошибки в пилотировании, были нарушены требования нормативных документов, регламентирующих летную работу, сочетание которых привело к созданию и неблагоприятному развитию особой ситуации в полёте.

Так, в процессе проведения предпосадочной подготовки неоднозначность указания командира воздушного судна /КВС/ по порядку пилотирования расходились с принятой терминологией раздела 1.1 Общие положения «Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа самолета [REDACTED]», которая предусматривает активное пилотирование одним из пилотов и контролирующее пилотирование другим, и пилотирование командиром воздушного судна после пролета высоты принятия решения /ВПР/ в условиях отсутствия видимости взлетно-посадочной полосы /ВПП/.

Получив информацию диспетчера о видимости на высоте принятия решения: «видимость 800 м., туман», командир воздушного судна не проанализировал по поступающей информации ухудшение метеоусловий, не изменил своего решения о порядке пилотирования при подходе к высоте



принятия решения, и о взятии управления самолетом «на себя», так как второй пилот не имел права выполнять посадку при видимости менее 2000 м. /Руководство по производству полетов, часть А глава 8 /8/; РПП авиакомпании «[REDACTED]», дополнение «4» к части Д, раздел 2: « Взлет и посадку второй пилот может осуществлять под контролем КВС при метеоусловиях на ВПП не ниже видимости 2000 м»/. Таким образом, второй пилот продолжал управлять самолетом в условиях, к которым профессионально не был подготовлен.

Второй пилот при выполнении четвертого разворота и полете на предпосадочной прямой допустил значительные отклонения по курсу и глиссаде, которые послужили предпосылкой для возникновения особой ситуации, а командир воздушного судна не предпринял корректирующих действий.

На участке 2,6 - 1,6 км до торца взлётно-посадочной полосы полет происходил ниже предельно допустимых отклонений. Полет ниже глиссады происходил также и на удалении менее 800 м вплоть до столкновения самолета с землей. КВС не предпринял корректирующих действий и не ушел на второй круг, когда эти отклонения достигли предельно допустимых значений.

При директорном режиме захода на посадку экипаж самолета должен систематически контролировать положение самолета по приборам [REDACTED], [REDACTED] и по высотометру. Но командир воздушного судна и второй пилот не контролировали параметры полета по приборам, в то время как самолет пересек линию посадочного курса и продолжал уклоняться вправо, снижаясь с повышенной вертикальной скоростью, выйдя за допустимые пределы по курсу и глиссаде. Эксперты указали, что такое положение самолета однозначно классифицируется как непосадочное и требует ухода на второй круг (п.7.6.15 [REDACTED], п.0,6/1/, раздел 4 Руководства по лётной эксплуатации самолета [REDACTED]).

На участке полёта после высоты принятия решения отсутствовала слаженная работа в экипаже, что в конечном итоге привело к авиационному происшествию.

После доклада штурмана «Оценка» до достижения высоты принятия решения, командир воздушного судна не установил надёжный визуальный контакт с наземными ориентирами и огнями приближения, не дал четкой команды экипажу по СПУ/самолетное переговорное устройство/ о своем решении производства посадки или уходе на второй круг в нарушение «Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа самолета [REDACTED]» и [REDACTED] п.п.7.1.12, обязывающей вести все служебные переговоры, используя СПУ.

Второй пилот при отсутствии сообщения КВС о своем решении не выполнил действия по уходу на второй круг, а продолжал заход на посадку, нарушив п.3.7.1 Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа самолета [REDACTED].

В соответствии с п.7.6.15 [ ] командир и второй пилот не имели права снижаться в условиях, когда до высоты принятия решения / 60 метров/ не установлен надежный визуальный контакт с огнями приближения огнями ВПП/ или наземными ориентирами.

После пролета БПРМ /ближнего приводного радиомаяка/ командир воздушного судна и второй пилот перешли в режим неконтролируемого снижения самолета, который продолжал уклоняться вправо с одновременным увеличением вертикальной скорости.

На высоте около 25 метров, скорости полета 290км/ч (превышение скорости полета от рекомендованной Руководством по лётной эксплуатации самолета [ ] составляло 50 км/ч) командир воздушного судна дал команду экипажу: «Уходим», перевел РУД обоих двигателей на взлетный режим, но при этом не перевел самолет в набор высоты путем создания перегрузки взятием штурвала «на себя». Резкое отклонение штурвала «на себя» на величину 18° по рулю высоты за 1 секунду до касания земли на высоте полета не более 5-6 метров при вертикальной скорости снижения самолета около 6 м/сек не смогло предотвратить столкновение самолета с землей практически в трёхточечном положении на удалении 305м до торца взлётно-посадочной полосы и правее её оси 100м.

Доводы о недопустимости такого доказательства, как заключение дополнительной комплексной комиссионной лётно-технической судебной экспертизы, были предметом исследования суда первой инстанции, и признаны несостоятельными. Судебная коллегия соглашается с таким выводом.

Как видно из постановления заместителя прокурора [ ] от 23.03.2009 года при назначении и проведении первоначальной комплексной лётно-технической судебной экспертизы по факту катастрофы самолёта [ ] допущены нарушения ст.ст. 57, 195, 199, 204 УПК РФ: в постановлении следователя о назначении экспертизы не указаны материалы, представляемые экспертам, не разъяснены права и ответственность; в заключение экспертов отсутствуют сведения о дате, времени и месте производства судебной экспертизы, основаниях её производства, о должностном лице, назначившем экспертизу, сведения об экспертном учреждении, о предупреждении экспертов об ответственности за дачу заведомо ложного заключения, сведения об объектах и материалах исследования; в заключение отсутствуют сведения об объёмах исследования, проведенных каждым экспертом. Вывод указанного должностного лица о проведении повторной экспертизы был преждевременным, поскольку в соответствии с положениями ст.207 УПК РФ при недостаточной ясности или полноте заключения эксперта, а также при возникновении новых вопросов в отношении ранее исследованных обстоятельств уголовного дела может быть назначена дополнительная судебная экспертиза, производство которой

поручается тому же или другому эксперту, в случаях возникновения сомнений в обоснованности заключения эксперта или наличия противоречий в выводах эксперта или экспертов по тем же вопросам может быть назначена повторная экспертиза, производство которой поручается другому эксперту. Правильно оценив указанные заместителем прокурора области недостатки, как технические и свидетельствующие о неполноте заключения экспертов, следовательно, по указанию руководителя отдела по расследованию ОВД [ ] при прокуратуре РФ по [ ] о назначении дополнительной комплексной лётно-технической судебной экспертизы, назначил 11.06.2009 года такую экспертизу, поставив перед экспертами 19 вопросов.

Дополнительная комиссионная комплексная лётно-техническая судебная экспертиза назначена и проведена в соответствии с требованиями закона, компетентными лицами:

П [ ] / [ ] лаборатории безопасности полетов ФГУП «Лётно-исследовательского института им. М.М.Громова, кандидатом технических наук, со стажем работы в авиации - 43 года, с опытом расследования АП - 41 год/, Б [ ] [ ] / [ ] [ ] [ ] ФГУП «Лётно-испытательный институт им. М.М.Громова», со стажем заботы в авиации -30 лет, опытом расследования АП -16 лет/, К [ ] [ ] / [ ] [ ] филиала ФГУ Авиаметеорологического центра Росгидромета Домодедово, со стажем работы в авиации - 24 года/, К [ ] [ ] / [ ] [ ] УВД первого класса, со стажем работы в авиации -30 лет, экспертом системы сертификации аэродромов, авиакомпаний, объектов и служб ОВД/. Таким образом, требования ст. 200 УПК РФ о не менее двух экспертов лётно-технической специальности при проведении комплексной экспертизы, были соблюдены.

Из заключения экспертизы, содержащей все предусмотренные законом сведения, следует, что экспертам разъяснены права и обязанности, предусмотренные ст.57 УПК РФ, они предупреждены об ответственности за дачу заведомо ложного заключения по ст.307 УК РФ. Экспертиза проводилась в период с 15 по 19 июня 2009 года, а 17.06.2009г. эксперты расписались о том, что предупреждены об уголовной ответственности по ст.307 УК РФ. Данное обстоятельство не может свидетельствовать о недопустимости доказательства, объективность выводов которых не вызывает сомнений.

Выводы экспертов мотивированы, ясны, содержат ссылки на используемые материалы уголовного дела и нормативные документы, ссылки на технические параметры и выводы о действиях экипажа самолёта. Эксперты всесторонне и полно анализировали обстоятельства авиационного происшествия, используя результаты расшифровки записей бортового регистратора [ ], бортового и наземного магнитофонов, опроса членов экипажа и свидетелей, исследований состояния двигателей, систем самолётов, блоков и агрегатов авиационного и радиоэлектронного оборудования. Как видно из заключения, экспертами использовались

различные методы исследования, в том числе методы наблюдения, сравнения, изучения, описания, моделирования.

Экспертизу назначил следователь по особо важным делам отдела по расследованию особо важных дел СУ СК при прокуратуре РФ по [REDACTED] [REDACTED] Ч [REDACTED] [REDACTED]. При этом вопросы стороны защиты в части действий диспетчерской и метеорологических служб аэродрома, их роли в катастрофе, в обобщённом виде были заданы экспертам и на них даны ответы.

Экспертами использовались представленные материалы уголовного дела (19 томов) и другие необходимые документы /т.20л.д.132/. В заключение экспертизы содержится ответ на восьмой вопрос о роли в происшествии службы метеорологического обеспечения полета воздушного судна /т.20л.д.69-81/. Ответ на 15 вопрос о причине авиакатастрофы и согласии с выводами комиссии МАК по расследованию авиационного происшествия, в том числе о нормативном акте, регламентирующем организацию метеорологического обеспечения полётов воздушных судов гражданской авиации, дал эксперт П [REDACTED], компетентность которого в этих вопросах очевидна. Кроме того, особых мнений по данным вопросам других экспертов, не имелось.

Вина осуждённых подтверждается также показаниями свидетелей Б [REDACTED] [REDACTED] о том, что при погоде ниже минимума решение об уходе на второй круг принимает не диспетчер, а командир воздушного судна, за исключением наличия препятствий на посадочной полосе; М [REDACTED] [REDACTED] о сообщении экипажу метеонаблюдения, о тумане и видимости 800 метров; С [REDACTED] [REDACTED] об отклонениях воздушного судна в процессе захода на посадку от линии курса и глиссады, что сообщалось экипажу, посадка должна была осуществляться по приборам воздушного судна; а также показаниями других свидетелей и потерпевших, заключениями судебно-медицинских экспертиз о причинённых в авиакатастрофе телесных повреждениях потерпевших, в том числе повлекших смерть.

Из показаний специалиста А [REDACTED] [REDACTED] следует, что самолёт осуществлял посадку по приборам, из видеозаписи захода самолёта на посадку было видно, что самолёт летел с отклонениями от курса и глиссады, его разболтало практически в условиях штиля. Экипаж в этом случае и в случае резкого ухудшения погоды должен был сам принять решение об уходе на второй круг, сообщить диспетчеру о несоответствии погоды той, о которой его информировали. Диспетчер, после пролёта самолётом ближнего приводного радиомаяка, не имел права давать какие-либо указания экипажу.

Всесторонне и полно исследовав, и надлежаще оценив собранные по делу доказательства в их совокупности, суд обоснованно пришёл к выводу о доказанности вины Зубкова и Лапанова в совершении преступления и дал им правильную юридическую оценку по ч.3 ст.263 УК РФ. Судом указаны нарушения осуждёнными конкретных правил пилотирования воздушного

судна, предусмотренных в отношении Зубкова: п. 2.4.4., п. 7.6.13, п. 7.6.15 Наставления по производству полётов гражданской авиации 1985 г., разделом 1.2, п. 3.7.1 «Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа самолета [REDACTED]», главой № 8 части «А» «Руководства по производству полётов», дополнением №4 к части «Д» раздела № 2 «Руководства по производству полетов авиакомпании [REDACTED]», п. 3.1.6. «Руководства по летной эксплуатации самолета [REDACTED]», Указаниями МГА от 29.08.79 № 3-1-48; в отношении Лапанова А.А. предусмотренных дополнением №4 к части «Д» раздела №2 «Руководства по производству полетов авиакомпании [REDACTED]», «Инструкцией по взаимодействию и технологии работы членов экипажа самолета [REDACTED]», в том числе п.3.7.1 указанной инструкции, п.7.6.13 Наставления по производству полётов гражданской авиации 1985 года, п.3.1.6 «Руководства по летной эксплуатации самолётов [REDACTED]», Указаниями МГА от 29.08.79 № 3.1-48, что повлекло разрушение самолёта, гибель шести пассажиров и причинение вреда здоровью различной степени тяжести.

Нарушений требований уголовно-процессуального закона, которые служили бы основанием отмены приговора, Судебная коллегия не усматривает. Довод авторов жалоб о том, что к таким нарушениям относится ознакомление стороны защиты с постановлениями о назначении судебных экспертиз после их проведения, нельзя признать обоснованным. Как видно из материалов дела, вопросы, связанные с выяснением степени вины в авиакатастрофе метео- и диспетчерской служб аэродрома, а также экипажа ставились перед экспертами, на них дан ответ. Сторона защиты имела возможность оспаривать выводы экспертов в судебном заседании, где допрашивались специалисты. Убедительных аргументов, свидетельствующих о недостоверности выводов экспертов, не получено. Все заявленные по делу ходатайства были разрешены в установленном законом порядке, в том числе ходатайства о назначении повторной комплексной комиссионной авиационно-технической судебной экспертизы, о допросе экспертов в судебном заседании. Мотивы суда об отказе в удовлетворении ходатайств убедительны. Поэтому довод авторов кассационных жалоб о существенном, в этих случаях, ограничении прав и законных интересов осуждённых, является не состоятельным.

Материалами дела опровергается довод о неконкретности предъявленных осуждённым обвинений. Суд обоснованно расценил технической ошибкой в формулировке обвинения наименование нормативного акта «Руководство по лётной эксплуатации самолёта [REDACTED]» вместо необходимого «Руководство по лётной эксплуатации самолётов [REDACTED]», что не повлекло неясности в предъявленном обвинении, нарушающем право обвиняемых на защиту.

Судом не установлено обстоятельств, исключających уголовную ответственность Зубкова и Лапанова. Согласно выводам Межгосударственного авиационного комитета по результатам расследования авиакатастрофы, а

также дополнительной комплексной комиссионной лётно-технической судебной экспертизы, установлена причинно-следственная связь между действиями, бездействием осуждённых и наступившими последствиями, а также серьёзные недостатки в метеобеспечении полёта, в работе диспетчеров. Однако последнее обстоятельство, которое учтено при назначении наказания виновным, не может служить основанием для отмены приговора, поскольку судом рассматривалось уголовное дело в отношении Зубкова и Лапанова. В силу ч.1 ст.252 УПК РФ судебное разбирательство проводится только в отношении обвиняемого и лишь по предъявленному обвинению. Дополнительное расследование уголовного дела законом не предусмотрено.

Довод о том, что командиром воздушного судна Зубковым был определён точный порядок пилотирования в процессе предпосадочной подготовки, опровергается пунктом 1.1 «Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа самолётов [REDACTED]», в соответствии с которым, командир воздушного судна указывает: кто выполняет заход и посадку, резервную систему захода на посадку, взаимодействие на случай ухудшения погоды при заходе на посадку, порядок ухода на второй круг, однако, этого сделано не было.

Вывод суда о том, что командир воздушного судна не изменил своего решения о порядке пилотирования при подходе к высоте принятия решения и не взял управление воздушного судна на себя, является обоснованным, не противоречащим действующим нормативным актам, регламентирующим лётную работу. В частности, дополнением №4 к части «Д» раздела 2 «Руководства по производству полётов авиакомпании [REDACTED]», предусматривается возможность осуществления взлёта и посадки вторым пилотом под контролем командира воздушного судна лишь при метеоусловиях не ниже видимости в 2000 метров и вертикальной видимости не менее 200 метров. Поэтому довод жалоб об отсутствии в документах, регламентирующие лётную работу, требований, обязывающих командира воздушного судна изменить принятое ранее решение действием о порядке пилотирования, в том числе в ухудшающихся метеоусловиях, не состоятелен.

Вывод суда о превышении расчётной скорости воздушного судна при заходе на посадку является обоснованным, определяемым п.3.1.6 Руководства по лётной эксплуатации самолётов [REDACTED]. Пункт 7,2,1 данного Руководства содержит лишь сводку характерных скоростей.

Ссылка суда первой инстанции на нарушение п.7.6.15 Наставления правил полётов гражданской авиации - 85, обязывающего командира воздушного судна прекратить снижение и уйти на второй круг, если после пролёта дальнего приводного радиомаяка отклонения воздушного судна по курсу (глиссаде) и (или) вертикальной скорости превышают допустимые, обосновано. Имеющиеся на воздушном судне приборы давали возможность установить такие отклонения.

При заходе на посадку в директорном режиме подсудимые должны были выполнять требования п. 6.5.3, стр.28 Руководства по лётной эксплуатации самолётов [REDACTED], в частности при пролете дальнего приводного радиомаяка убедиться в следующем: отклонение самолета от заданной траектории по курсу и глиссаде не превышает одну точку / отклонения планок по НКП-4/; крены самолета, необходимые для удержания командной стрелки в нулевом положении, не превышают 10 градусов /после вписывания в равносигнальную линию курса/. При пролете БПРМ отклонения самолета от заданной траектории должны находиться в следующих пределах /по НКП-4/: по курсу - в пределах кружка; по глиссаде - не более 1 точки. После выравнивания самолёта по курсу и глиссаде, его смещение продолжалось.

Утверждение о том, что после доклада штурмана «Оценка» было принято решение «Садимся» без использования самолётного переговорного устройства (СПУ), опровергается отсутствием времени на выборочное ведение переговоров без использования работающего СПУ на высоте принятия решения.

Довод о том, что над предпосадочной прямой командиром воздушного судна был установлен визуальный контакт с наземными ориентирами, а в дальнейшем был утерян из-за осложнившихся метеоусловий, опровергается его же показаниями о том, что он не видел никаких наземных световых ориентиров, а размытое в тумане тёмное пятно принял за взлётно-посадочную полосу.

Показаниям специалистов М [REDACTED] [REDACTED] С [REDACTED] [REDACTED] и М [REDACTED] [REDACTED] о своевременности и правильности действий Зубкова по уходу на второй круг, судом дана оценка. Их утверждения опровергнуты собранными по делу доказательствами, убедительный анализ которых имеется в приговоре.

В связи с отказом государственного обвинителя от обвинения в части нарушения осуждёнными правил эксплуатации воздушного транспорта, оно обоснованно исключено из обвинения судом первой инстанции. Данный вопрос решён в приговоре, вынесение самостоятельного постановления в этом случае не требуется. Обвинение в нарушении правил безопасности движения воздушного транспорта было поддержано государственным обвинителем. Утверждение о том, что при частичном отказе от обвинения, предусмотренного ч.3 ст.263 УК РФ полностью исключается уголовная по данному закону, ошибочно. Уголовная ответственность по ч.3 ст.263 УК РФ наступает при одновременном нарушении правил безопасности движения и правил эксплуатации, обеспечивающих безопасность движения, так и при допущенных нарушениях одной группы правил.

поэтому не подлежит снижению. Судом в полной мере учтены все установленные по делу обстоятельства, в том числе обстоятельства совершения преступления.

С учётом изложенного, оснований для отмены приговора с прекращением производства по делу, либо направлением дела на новое судебное рассмотрение, не имеется.

Руководствуясь ст.ст. 377, 378 и 388 УПК РФ, Судебная коллегия

**определила:**

приговор Самарского областного суда от 1 марта 2010 года в отношении Зубкова О. [REDACTED] В. [REDACTED] и Лапанова А. [REDACTED] А. [REDACTED] оставить без изменения, а кассационные жалобы адвокатов Машницких О.В. и Мязиной Н.А., представителя потерпевшего Б. [REDACTED] [REDACTED] – Живаева Е.О. – без удовлетворения.

Председательствующий

Судьи