Напомним нашим читателям, в ночь на 21 октября в столичном аэропорту Внуково разбился частный самолет Dassault Falcon 50, погибли четыре человека, в том числе президент нефтяной компании Total Кристоф де Маржери. Самолет при взлете задел снегоуборщик, оказавшийся на пути взлета. Вследствие удара Falcon опрокинулся и полностью сгорел. По факту этой катастрофы возбуждено уголовное дело по ч. 263 ст. 163 УК РФ («Нарушение правил безопасности эксплуатации воздушного судна, повлекших по неосторожности смерть двух и более лиц»). Выяснением причин катастрофы занимается комиссия Межгосударственного авиационного комитета под руководством главы авиационного ведомства Александра Нерадько.
Существует три версии случившегося: технический отказ, человеческий фактор либо неблагоприятные погодные условия.
22 октября были найдены «черные ящики» и в тот же день техническая комиссия приступила к расшифровке. Известно, что на момент взлета из-за плохой погоды видимость была минимальной (350 метров), шел снег. Водитель снегоуборщика, как оказалось, накануне употребил немного спиртного (в его крови обнаружен алкоголь соответствующий 100 гр выпитой водки). Он заблудился на аэродроме и вынужден был несколько раз пересекать взлетную полосу. Во время второго пересечения и случилось столкновение с самолетом.
Уже 22 октября водитель снегоуборочника Владимир Мартыненко был взят под стражу, а вместе с ним были арестованы еще четыре человека: ведущий инженер аэродромной службы аэропорта Владимир Леденев, руководитель полетов Роман Дунаев, диспетчер-стажер Светлана Кривсун и диспетчер Александр Круглов. Представитель генеральной прокуратуры Владимир Маркин поспешил заявить о преступном попустительстве должностных лиц, «которые не смогли обеспечить согласованность действий сотрудников аэропорта». 23 октября генеральный директор ОАО «Международный аэропорт «Внуково» Андрей Дьяков и заместитель директора аэропорта «Внуково» Сергей Солнцев подали в отставку. Все арестованные свою вину отрицают. Водитель Валерий Мартыненко объясняет свое нахождение на взлетной полосе тем, что заблудился из-за плохой видимости.
Казалось бы, почти все ясно и виновные установлены еще до того, как закончилось следствие. Но, если верить одному киноперсонажу, то: «ясность, это одна из форм туманности». Например, никто не пытался исследовать, была ли возможность остановить самолет у пилотов, после того как они обнаружили автомобиль на взлетной полосе, и в какой именно момент взлета это произошло? Если таковая возможность у них была, почему они этого не сделали? Решили проскочить на авось? То, что подвыпивший водитель оказался на взлетной полосе в момент взлета Falcon 50, разумеется, относится к его личному промаху. Но какое отношение к этому имеет диспетчер, которому водитель не докладывает, что пересекает полосу, а также не докладывает, что заблудился? Далее, была арестована девушка – стажер диспетчера. Какова была целесообразность ареста именно ее, если она все лишь стажер и за ее действиями следит руководитель-диспетчер. Он должен следить за ее работой и отвечать за нее. Стажер не может самостоятельно быть допущен к исполнению функциональных обязанностей из-за того, что он всего лишь стажер, а не подготовленный специалист. Следствие не ответило на вопрос, была ли техническая возможность вовремя увидеть снегоуборочную машину у диспетчера и руководителя полетов? Каким образом стажер мог повлиять на действия следователя, т.е. помешать

им? Мы знаем, известный на всю Россию и за ее пределами случай, когда обвиняемая в хищении почти трех с половиной миллиардов рублей Евгения Васильева находится под домашним арестом и достаточно комфортно себя чувствует. По какой причине несчастной Светлане Кривсун следователи отказали в такой малости: находиться под домашним арестом? И еще один, самый главный вопрос, остается без ответа, почему по истечении 50 дней после авиакатастрофы не появился акт технической экспертизы? А если появился, почему не обнародован? Почему нет полной расшифровки переговоров диспетчера с водителем снегоуборочника и с экипажем самолета? В настоящий момент, со слов специалистов, известно немногое. В действиях пилотов ошибок не обнаружено, они не могли избежать столкновения.

По-российски символично, что на пути французского Falcon 50 оказался выпивший водитель во время обильного снегопада. Но для столь громкой катастрофы одного дурака за рулем – мало. Это выглядит слишком легковесно. Нужны масштабы. Если уж махнуть мечом, так махнуть…
Да, и еще. Надо бы снять с должности министра транспорта Российской Федерации и закрыть водочный завод, где нерадивый водитель покупал водку.
Главное, чтобы французы остались довольны.

Вячеслав СКАЛАЦКИЙ.

Справка «В»
Самолет Dassault Falcon 50, производитель Dassault Aviation (Франция), был создан для длинных межатлантических и межконтинентальных перелетов. За основу разработки был взят Falcon 20. Однако из-за требований к дальности полета до 6440 км в Falcon 50 были произведены такие значительные изменения конструкции узлов, что его можно считать самостоятельным новым аппаратом.
Первый полет прототип Falcon 50, совершил в ноябре 1976 года. Второй прототип с измененной конструкцией крыла полетел 18 февраля 1978, а первый предпродажный аппарат – 13 июня того же года. Первые поставки начались в июле 1979 года.

Летные характеристики:
Максимальная крейсерская скорость (км/ч) 880
Крейсерская скорость при дальних перелетах (км/ч) 797
Дальность полета с восемью пассажирами (км) 5715

Размеры:
Размах крыльев (м) 18,86
Длина 9м) 6,98
Высота (м) 6,98
Площадь крыла (кв.м.) 46,8
Число мест:
Экипаж: 2
Пассажиры: 8 – 9 с кормовым туалетом, до 12 с носовым туалетом
Максимально: 19
Может быть оборудован для медицинский целей: 3 лежачих места и 2 сидячих

Массы и нагрузки:
Пустой снаряженный (тонн) 9,150
Максимальная взлетная (тонн) 17,6