



## "Коммерсантъ": Замдиректора по залетной работе

В деле о катастрофе Як-42 и гибели «Локомотива» появился первый обвиняемый

СКР сообщил вчера о предъявлении обвинения бывшему заместителю директора по организации летной работы авиакомпании «Як-Сервис» Вадиму Тимофееву: его пренебрежительное отношение к должностным обязанностям, как полагает следствие, способствовало катастрофе Як-42 в ярославском аэропорту Туношна, в которой погибла хоккейная команда «Локомотив». Вадим Тимофеев отправил летчиков в рейс в тот день, когда они должны были изучать на курсах правила взаимодействия друг с другом в полете, а именно этих навыков экипажу и не хватило для выхода из сложной ситуации.

В минувшую среду ГСУ СКР обвинило бывшего замдиректора Тимофеева в «нарушении правил движения и эксплуатации транспорта, повлекшем по неосторожности смерть двух и более лиц» (ч. 3 ст. 263 УК РФ). В ближайшее время его уголовное дело будет выделено в отдельное производство из основного дела о катастрофе пассажирского Як-42 7 сентября 2011 года, а действиям погибших членов экипажа будет дана правовая оценка.

Как сообщили «Ъ» в СКР, у Вадима Тимофеева, который уволился из компании «Як-Сервис» и устроился на работу командиром экипажа пассажирского Як-42 в авиакомпанию «Рус Джет», взята подписка о невыезде. От пилотской работы он временно отстранен, поскольку следствие «по понятным причинам» не может допустить полеты обвиняемого за границу, да и доверять ему пассажиров до окончания разбирательства было бы неправильно. «Если Тимофеев нарушит условия подписки, мера пресечения ему может быть изменена», -- отмечают в СКР. Сам экс-руководитель своей вины не признает.

Как сообщил официальный представитель СКР Владимир Маркин, обвиняемый отвечал в компании за организацию летной работы, поддержание и повышение квалификации летчиков, должен был организовывать их тренировки и проверять полученные навыки. Он же обладал правом допуска экипажей к полетам и отстранения их в случае ненадлежащей квалификации. Вадим Тимофеев, по данным представителя СКР, прекрасно знал о том, что экипаж Як-42 не имел «полного объема навыков для выполнения безопасного полета», поскольку только проходил программу переучивания на этом типе самолета, а следовательно, и перевозить



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

пассажиров в сентябре 2011 года не имел права. Тем не менее замдиректора Тимофеев отозвал летчиков с учебы для выполнения полета, оформив командиру допуск по фальсифицированным документам.

Как пояснили «Ъ» в СКР, из полученных следствием отчетов компании «Як-Сервис» следовало, что погибшие в Ярославле командир Як-42 Андрей Соломенцев, второй пилот Игорь Жевелов и бортмеханик Сергей Журавлев регулярно повышали свою квалификацию, обучаясь на курсах в сентябре 2010 и мае 2011 годов. При этом после изучения других документов авиакомпании выяснилось, что в это же самое время экипаж каким-то образом успевал совершать регулярные полеты.

Официально на учебе экипаж Як-42 находился и в первой половине сентября 2011 года. Пилоты в это время якобы осваивали программу, регламентирующую их взаимодействие в кабине во время полета, прохождение которой является необходимым условием формирования экипажа. На специальных курсах повышения квалификации в учебном центре летчики и бортмеханик сначала получают теоретические знания, а затем отрабатывают технику взаимодействия на тренажере. 7 сентября, в день катастрофы, летчики должны были присутствовать на лекции о том, как исключить негативное влияние человеческого фактора на управление самолетом, однако пилоты в это время были в Ярославле.

«Следствием установлено, что за все время совместных полетов три члена экипажа Як-42 ни разу не отработали свое взаимодействие на тренажере»,-- рассказал «Ъ» руководитель следственно-оперативной группы, следователь по особо важным делам ГСУ СКР Антон Никитин. Между тем именно этих навыков летчикам и не хватило, чтобы предотвратить трагедию.

Как было установлено следствием, катастрофе в ярославском аэропорту Туношна способствовали несколько факторов. Так, например, разбег Як-42 по полосе командир начал не с ее торца, а прямо с поворота рулежной дорожки, сократив таким образом дистанцию разгона с 3000 м до 2650 м. Режим работы двигателей во время взлета был установлен не максимальный, а номинальный -- из соображений экономии топлива и комфорта для пассажиров. Однако непосредственной причиной трагедии стали другие грубейшие ошибки, допущенные экипажем. Перед взлетом летчики, вопреки всем инструкциям, не просчитали требуемый угол отклонения хвостового стабилизатора, который вычисляется в зависимости от загрузки и центровки борта. Угол, как говорят участники расследования, назвали и выставили набум, приняв его за 8,5 градуса.



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

Техническое расследование показало, что летчики случайно попали в точку -- рассчитанный экспертами уже после катастрофы угол оказался 8,7 градуса. Однако пренебрежение к инструкции сыграло роковую роль. Когда Як-42 «разбежался» и набрал нужную скорость, пилоты обнаружили, что не могут оторвать от полосы переднюю стойку шасси. На самом деле, как было установлено технической комиссией, отрыву мешал пикирующий тормозной момент, возникший из-за того, что один из пилотов случайно прижал ногами тормозные педали. Кто из летчиков делал это, кстати, так и не удалось установить, поскольку педали Як-42 синхронизированы.

Не сумев установить причину отказа, командир закричал: «Взлетный!», «Взлетный!», приказывая бортмеханику увеличить тягу двигателей. Однако одновременно с ним опытный второй пилот, засомневавшийся в правильности установки стабилизатора, крикнул: «Стабилизатор!»

В итоге были выполнены обе команды: установлен максимальный режим работы двигателей, а стабилизатор переставлен на 10 градусов кабрирования. Когда это не помогло и машина оказалась на грунте за пределами полосы, зачем-то проявил инициативу бортмеханик, переставивший двигатели на малый газ.

-- Ты что делаешь? -- спросил его командир.

-- Прибавь...-- приказал второй пилот, дополнив команду отборной матерной тирадой.

После того как взлетный режим совместными усилиями был включен, машина оторвалась от земли, однако из-за переложенного на закритический угол стабилизатора и мгновенной потери тормозного момента на колесах полетела не вперед, а вертикально вверх. «Диспетчер, находящийся в 3 км от места взлета, видел столб пыли, поднявшийся из-за того, что реактивная струя двигателей Як-42 ударила прямо в грунт»,-- сообщили в СКР. Через несколько секунд такого «ракетного» взлета Як-42 свалился в штопор и упал на землю.

-- Андрюха...-- успел сказать второй пилот, обращаясь к командиру.

-- Все, п...ц,-- ответил ему КВС Соломенцев.

Бортинженер все это время только стонал: «А-а-а».



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

От сильнейшего удара и нескольких переворотов уже на грунте машина развалилась на куски. 44 человека, находившихся на ее борту, испытали при этом 100-кратную, по данным экспертов, перегрузку и мгновенно погибли.

Выжил только один человек, Александр Сизов, сидевший в самом последнем ряду, в уцелевшем хвосте машины. Поскольку он не был пристегнут ремнем безопасности, его удачно выбросило из салона наружу. Некоторые из родственников погибших полагают, что выживший, бортинженер по специальности, знает некие важные детали, касающиеся причин катастрофы, и требуют встречи с ним, полагая, что следствие намеренно игнорирует показания спасшегося. Комментируя это обстоятельство по просьбе «Ъ», следователь Антон Никитин сообщил, что свидетель Сизов был допрошен, но его показания оказались малополезными для следствия. «Бортинженер Сизов был в том рейсе всего лишь техническим пассажиром,-- пояснил господин Никитин.-- Он понятия не имел, что делается в кабине, и тем более не мог как-то повлиять на ситуацию. Отвечая на вопросы, он даже не смог сказать, в каком режиме работали двигатели самолета и чувствовал ли он торможение во время разгона».

07 Сентября 2012

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/smi/item/508388>