

**Доклад заместителя начальника АУ – начальник ОБП АУ  
ГКВВ МВД России**



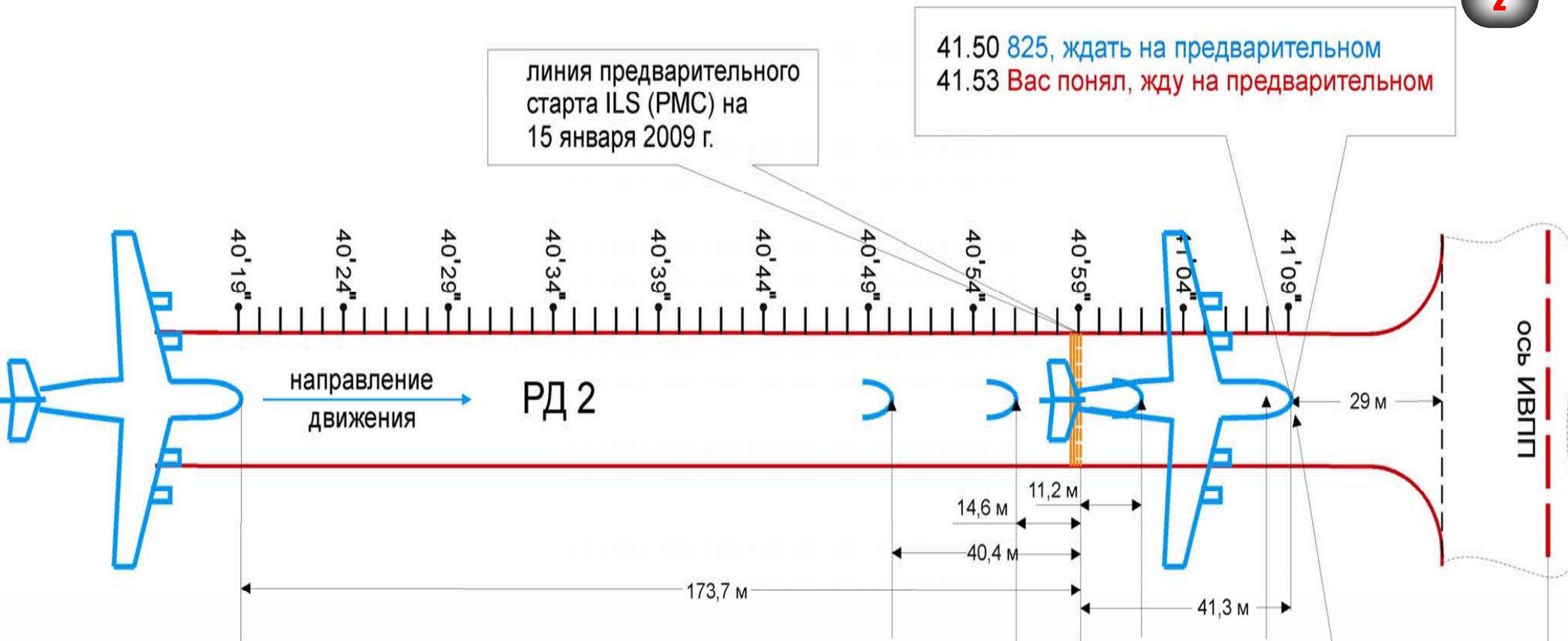
***полковник СКУБЕНКО Леонид Александрович***



**Разбор АП (катастрофы) Ил-76 произошедшей  
на аэр. Махачкала с участием двух самолетов Ил-  
76 в/ч 3797 авиации ВВ МВД РОССИИ  
15 ЯНВАРЯ 2009 Г.**

# Схема движения самолета Ил-76 № 76825 по РД 2

Радиообмен после остановки самолета на РД 2



линия предварительного старта ILS (PMC) на 15 января 2009 г.

41.50 825, ждть на предварительном  
41.53 Вас понял, жду на предварительном

Длина РД 2 составляет 262,5 метров.  
Прямолинейное движение по РД2 самолет начал за 244 метра до створа ИВПП и остановился за 29 метров до ИВПП.  
Время прямолинейного движения самолета по РД2 составило 50 секунд.  
Средняя скорость движения по РД2 составляла 15,5 км/ч.

Примечание:  
"825, ждть на предварительном" - речь диспетчера СДП (синий цвет)  
"На предварительном, ждем, 825" - речь командира корабля (красный цвет)

40.50 76825, РД 2, информацию за 17.30 имею, разрешите исполнительный

40.56 76825, исполнительный разрешаю, схема выхода ПЕРАТ 1

41.02 Вас понял, 142 занимаю, ПЕРАТ 1 выход, 76825

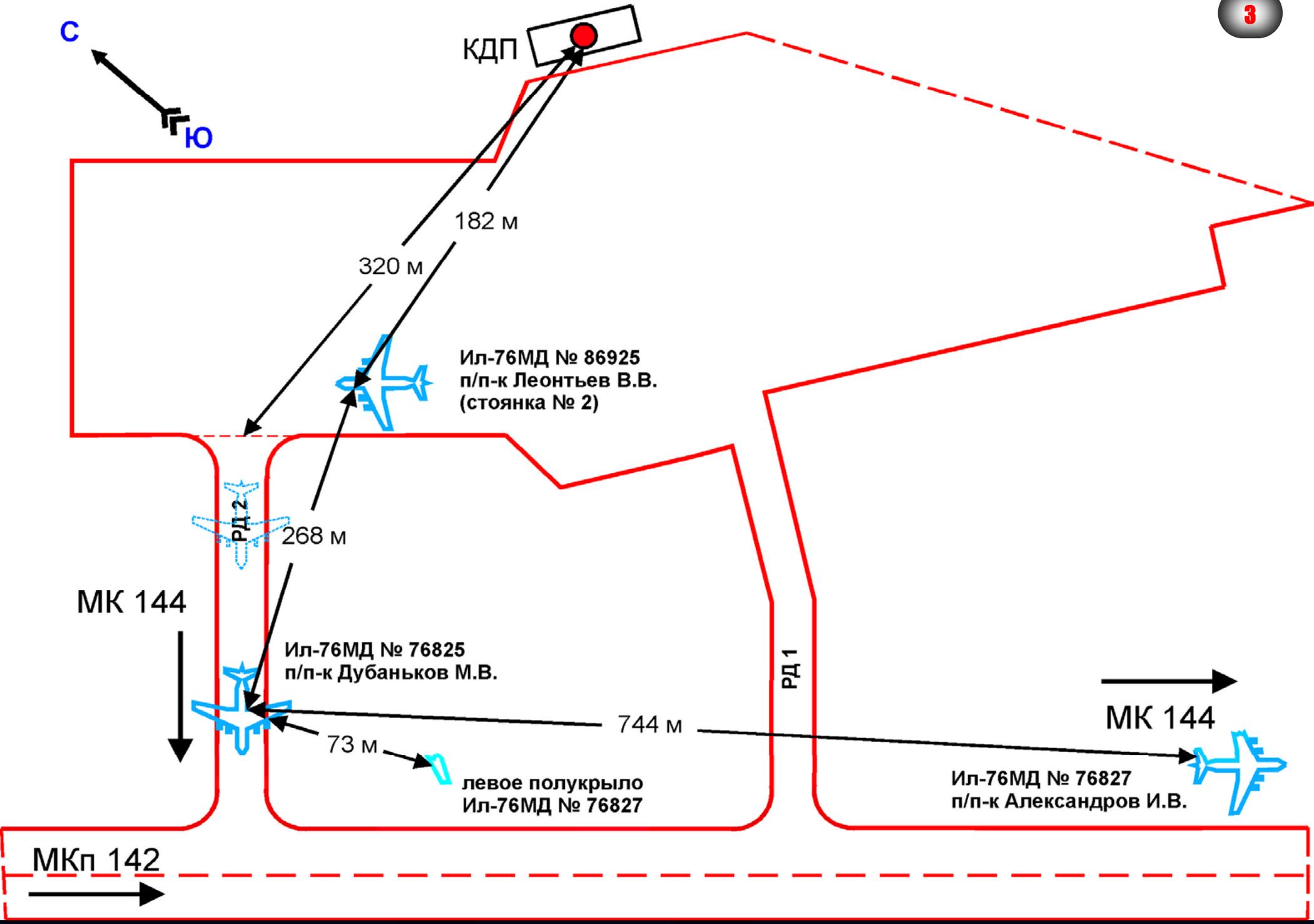
41.08 825, ждть на предварительном

41.11 На предварительном, ждем, 825

91,3 м

ось ИВПП

# Схема взаимного расположения объектов

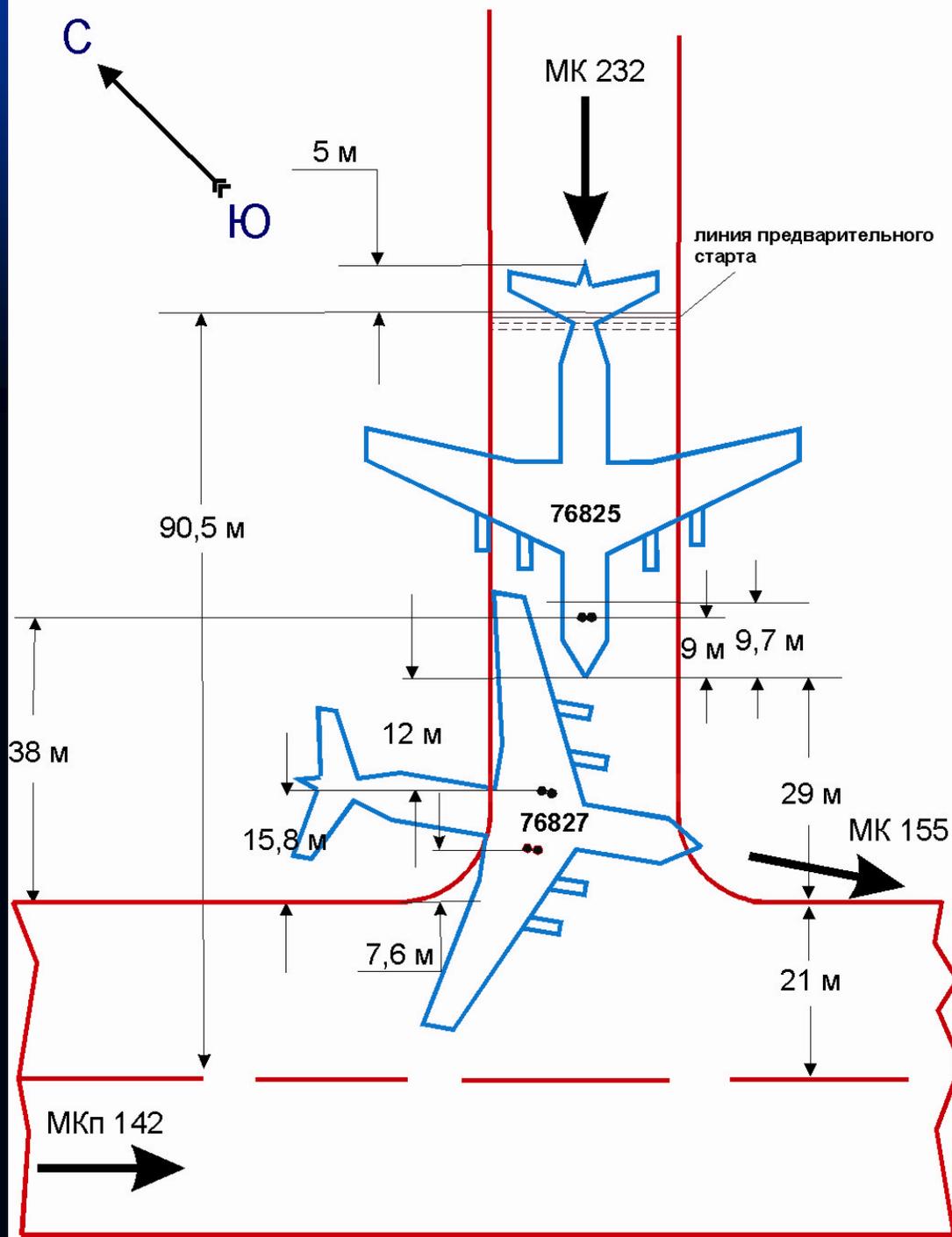




# СХЕМА

## взаимного расположения самолетов

### В МОМЕНТ СТОЛКНОВЕНИЯ



# ВЕРСИИ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ



## Катастрофа Самолета ИЛ-76МД

### Человек

Ошибка экипажа ( самолёта заходящего на посадку (№76827)) в технике пилотирования

Нарушение командиром экипажа (выруливающего самолёта (№76825)) правил выполнения полётов

Ошибки и нарушения в обслуживании воздушного движения

Нарушения в метеорологическом обеспечении полётов

Недостатки в аэродромно-техническом обеспечении полётов

### Техника

~~Отказ системы затормаживания колёс шасси выруливающего самолёта (№76825)~~

~~ИЛ-76МД заходящий на посадку (№ 76827)~~

~~Отказ системы управления самолёта~~

~~Отказ силовых установок самолёта~~

### Среда

# ПРИЧИНА

# АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ



7

Причиной авиационного происшествия явилось столкновение самолета Ил-76МД на пробеге после его схода с ИВПП на грунт в процессе посадки с самолетом Ил-76МД, находившимся на рулежной дорожке за линией места ожидания воздушного судна (линией предварительного старта).

Посадка воздушного судна на левую сторону ИВПП под углом к ее оси и последующий его сход на грунт произошли вследствие потери командиром корабля контроля за положением самолета и направлением его движения в процессе выравнивания в результате выполнения посадки с выключенными фарами и в метеорологических условиях, не соответствующих уровню подготовки командира корабля, и ниже минимума аэродрома для посадки.

Наличие поперечного уклона грунтовой поверхности спланированной левой части летной полосы, превышающего требования РЭГА РФ-94, не позволило экипажу исправить возникшее отклонение в направлении движения самолета.

Нахождение воздушного судна на рулежной дорожке перед ИВПП, за линией предварительного старта было обусловлено несоответствием маркировки аэродрома Махачкала требованиям Норм годности к эксплуатации гражданских аэродромов, несогласованными действиями диспетчеров СДП и ДПСП, неинформированием командиром корабля диспетчера СДП о фактическом месте остановки воздушного судна.

аэродроме Махачкала выразились в наличии поперечного уклона грунтовой поверхности спланированной части летной полосы, превышающего требования РЭГА РФ-94 и несоответствии маркировки РД 2 требованиям Норм годности к эксплуатации гражданских аэродромов.



Столкновение воздушных судов стало возможным вследствие проявления следующих групп опасных факторов:

недостатки и нарушения в организации метеорологического обеспечения полетов на аэродроме Махачкала, выразившиеся в неудовлетворительном метеорологическом обеспечении перелета самолета Ил-76МД, в отсутствии достоверной информации у экипажа и органов ОВД о фактических метеорологических условиях аэродрома и приведшие к выполнению посадки в метеорологических условиях ниже минимумов аэродрома и экипажа;

недостатки в организации летной работы в 675 осап обусловили несоответствие фактического уровня подготовки экипажа сложности полетного задания, переоценку командиром корабля своего уровня подготовки и непринятие им решения об уходе на запасной аэродром;

недисциплинированность летного состава проявилась в выполнении командиром корабля посадки с выключенными фарами и в неинформировании командиром корабля выруливающего самолета диспетчера СДП о нахождении воздушного судна за линией предварительного старта;

недостатки в нормативном обеспечении обслуживания воздушного движения, выразившиеся в несоответствии положений Типовой технологии работы диспетчеров требованиям НПП ГА-85 и приведшие к несогласованным действиям диспетчеров СДП и ДПСП в процессе занятия воздушным судном исполнительного старта;

недостатки в аэродромном обеспечении полетов на аэродроме Махачкала выразились в наличии поперечного уклона грунтовой поверхности спланированной части летной полосы, превышающего требования РЭГА РФ-94 и несоответствии маркировки РД 2 требованиям Норм годности к эксплуатации гражданских аэродромов.



≈ 1,13 м

Следы схода

Следы схода воздушного судна RA 76827 с ВПП  
и поперечный уклон грунтовой поверхности спланированной  
части лётной полосы



**Взаимное расположение ВС RA 76825 и RA 76827  
после его остановки**



**Вид на воздушное судно RA 76825 слева**



**Вид разрушенного левого полукрыла ВС RA 76827**