

Разбор авиационного происшествия (катастрофы) самолета Ил-76, происшедшего 15 января 2009 г. в 675 осап авиации ВВ МВД России

Слайд 1

Для расследования данного авиационного происшествия приказом Министра обороны Российской Федерации от 29. 01.2009 г. № 24дсп назначена комиссия, в которую вошли представители Службы безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации и авиации ВВ МВД России.

В расследовании принимали участие представители Росаэронавигации, а так же были привлечены специалисты главного гидрометеорологического центра МО РФ

В результате проведенных мероприятий по расследованию АП установлены **обстоятельства авиационного происшествия:**

15 января 2009 г. экипажи подполковников Дубанькова и Александрова в составе группы из 4 самолетов Ил-76МД после перелета с аэродрома Нижний Новгород на аэродром Чкаловский выполняли задачу по перевозке войск, боевой техники и грузов на аэродром Махачкала.

На аэродроме Чкаловский подполковник Александров с целью восстановления утраченных навыков в технике пилотирования майора Добровольского принял решение на изменение состава ранее определенного командиром полка экипажа. Полет по маршруту Чкаловский - Махачкала экипаж самолета Ил-76МД выполнял в следующем составе: командир корабля – майор Добровольский, лётчик-инструктор – подполковник Александров, штурман корабля – майор Киселёв.

Командир корабля подполковник Дубаньков на аэродроме Махачкала, после разгрузки и подготовки к повторному вылету, в 20 ч 33 мин запросил у диспетчера стартового диспетчерского пункта (СДП) разрешение на запуск с целью выполнения перелета на аэродром Нижний Новгород. В это время экипаж подполковника Александрова следовал на аэродром Махачкала и находился на удалении от него в 37 км под управлением диспетчера диспетчерского пункта системы посадки (ДПСП). Пилотирование самолетом осуществлял майор Добровольский с левого сиденья.

С 20 ч 40 мин фактическая метеорологическая информация передаваемая с основного пункта метеонаблюдения органам обслуживания воздушного движения не соответствовала фактическим МУ на аэродроме Махачкала.

Начало и развитие усложненной ситуации характеризовались образованием адвективно-радиационного тумана с уменьшением видимости с 2000 м до 300-350 м (по огням ВПП не более 800 м).

Слайд 2

В 20 ч 40 мин 50 сек командир корабля подполковник Дубаньков в процессе выруливания по РД 2 к линии «предварительного старта» запросил у диспетчера стартового диспетчерского пункта (СДП) разрешение на занятие «исполнительного старта» и в 20 ч 40 мин 56 сек, получив разрешение («76825, исполнительный разрешаю...»), продолжил руление без остановки на линии «предварительного старта».

Диспетчер диспетчерского пункта системы посадки (ДПСП), оценив удаление самолета, заходящего на посадку (Д=25 км), информировал диспетчера СДП: «Ждать на предварительном». Диспетчер СДП в 20 ч 41 мин 08 сек (через 12 сек после разрешительной команды) дал экипажу команду: «825, ждать на предварительном».

Экипаж подполковника Дубанькова прекратил дальнейшее руление и доложил:

«На предварительном, ждем, 825», фактически прорублив линию «предварительного старта» и остановившись от нее на удалении 41 м (29 м от линии сопряжения РД 2 с ВПП). После полной остановки самолета по команде командира корабля: «Выключай габариты», экипаж выключил фары и габаритные огни, оставив включенными аэронавигационные огни и импульсные маяки.

Слайд 3

В период руления к линии «предварительного старта» в районе центральной части ВПП, РД 2 и КДП наблюдался туман с видимостью не более 400 м (с рабочего места диспетчера СДП). В условиях ухудшенной видимости диспетчер СДП, визуально не наблюдая местоположение самолета на РД 2 (в 20 ч 41 мин 50 сек), повторно выдал команду: «825, ждать на предварительном». Экипаж подтвердил квитанцией: «Вас понял, жду на предварительном», тем самым дезинформировал диспетчера СДП о своем фактическом местонахождении.

Нахождение воздушного судна на РД 2 в 29 м от боковой границы ВПП обусловили несогласованные действия диспетчеров СДП и ДПСП, несоответствие маркировки аэродрома Махачкала требованиям Норм годности к эксплуатации гражданских аэродромов, а также отсутствие доклада командира корабля о нахождении воздушного судна за линией предварительного старта.

Маркировка места ожидания воздушных судов на РД 2 (линии «предварительного старта») была нанесена на расстоянии 91,3 м от осевой линии ВПП вместо положенных 120 м.

Экипаж подполковника Александрова следовал на аэродром Махачкала и в 20 ч 40 мин находился под управлением диспетчера ДПСП, имея фактическую погоду за 20 ч 30 мин, транслируемую по каналам ОВЧ: облачность 6 октантов (10 баллов), высота нижней границы 120 м, видимость 2000 м, дымка, горы закрыты, что соответствовало уровню подготовки экипажа.

Пилотирование самолетом осуществлял майор Добровольский с левого сиденья.

В 20 ч 43 мин 04 сек диспетчер ДПСП по данным основного пункта метеонаблюдения информировал экипаж: «827, на посадочном удалении 14, для информации за 42 минуты туман 800, на ВПП 1200, вертикальная 80». Переданные метеорологические условия не соответствовали уровню подготовки подполковника Александрова вследствие сложившихся перерывов в его полетах в данных условиях, а также не соответствовали фактическим метеорологическим условиям в районе аэродрома Махачкала. С этого момента особая ситуация из усложненной переходит в сложную ситуацию.

Сложная ситуация возникла в 20 ч 43 мин 04 сек с получением экипажем информации о метеорологических условиях, не соответствующих его фактическому уровню подготовки и характеризовалась быстро меняющейся в сторону ухудшения метеорологической обстановкой. По данным основного пункта метеонаблюдения аэродрома Махачкала:

20.43 видимость 600 на ВПП 1200 туман вертикальная 80 горы закрыты (г/з);

20.45 видимость 500 на ВПП 1100 туман вертикальная 70 г/з;

20.46 видимость 400 на ВПП 900 туман вертикальная 70 г/з.

Фактическая видимость в указанный период по огням ВПП составляла не более 800 м.

В 20 ч 43 мин 19 сек подполковник Александров, подтвердив диспетчеру ДПСП получение информации об изменении погодных условий, взял активное управление самолетом на себя, сообщив экипажу: «Взял управление, заход я выполняю...».

На удалении 13 км от ВПП подполковник Александров дал команду: «... фары выпустить, не включать».

В 20 ч 43 мин 39 сек на удалении 12 км майор Добровольский без использования СПУ запросил разрешение командира корабля на свое участие в пилотировании самолетом. Подполковник Александров поставил задачу майору Добровольскому мягко держаться за органы управления: «Хорошо, мягко держишься, смотришь». Фактически в дальнейшем осуществлялось совместное пилотирование самолетом летчиками с правого и левого сиденья.

В 20 ч 44 мин 18 сек диспетчер ДПСП проинформировал экипаж: «827, на посадочном удалении 9, подходите к глиссаде, за 43 минуты туман 600 по огням 1200, вертикальная 80». Через 1 мин 12 сек (на удалении 5,5 км) диспетчер ДПСП сообщил экипажу об ухудшении метеорологических условий: «827, за 45 минут туман 500 по огням 1100, вертикальная 70».

Перед проходом БПРМ, на дальности 1100 м до ВПП, подполковник Александров, визуально обнаружив огни приближения и огни светового горизонта, принял решение на выполнение посадки, доложил: «76827, полосу вижу, садимся» и перешел с приборного пилотирования самолетом на визуальное. В этот момент фактическая видимость световых ориентиров на посадочном курсе составляла 800 м (на аэродроме Махачкала огни светового горизонта расположены на удалении 288 м от торца ВПП).

На высоте полета 40 м штурман корабля напомнил о необходимости включения фар.

Торец ВПП экипаж прошел с курсом 141° (МКп 142°) на высоте 12 м и скорости 250 км/ч с выключенными фарами.

В процессе выравнивая самолет попал в зону ухудшенной видимости адвективно-радиационного тумана. При отсутствии освещения ВПП посадочными фарами экипаж упустил контроль за положением самолета и направлением его движения (боковым перемещением) относительно ВПП. С высоты 10 м за 7 сек до касания ВПП при отклоненной левой педали (отклонение руля направления 6°) и штурвала влево (отклонение элерона $4,5^\circ$) у самолета начал развиваться левый крен. На высоте 8 м командир корабля дал команду на установку режима работы двигателей "малый газ". На высоте 3 м, за 2 сек до касания, значения левого крена достигло $4,5^\circ$. С момента развития левого крена вследствие управляющих воздействий экипажа на органы управления самолетом, установки режима работы двигателей "малый газ" особая ситуация из сложной переросла в катастрофическую.

В процессе дальнейшего выравнивания с высоты 3 м командир корабля, определив смещение самолета к левой границе ВПП, энергичным движением правой ноги вперед и переключкой штурвала вправо предпринял попытку к исправлению допущенного отклонения в направлении движения.

Слайд 4

Самолет с левым креном 3° произвел посадку на левую сторону ВПП (в 1 м от боковой ее границы). Посадка произошла под углом к оси ВПП $4-5^\circ$, на удалении 530 м от ее торца. После касания через 134 метра самолет сошел на грунт и продолжил движение вдоль ВПП. Отклонением правой педали экипаж предпринял действия по

исправлению направления движения. Курс самолета за 5 сек со 140° увеличился до 154° . Однако из-за большего посадочного веса самолета (146 т), превышающего максимальный посадочный вес для ГВП и наличия поперечного уклона грунтовой поверхности спланированной части летной полосы (до 6,8%), превышающего требования РЭГА РФ-94, данные действия привели к движению самолета "юзом" без изменения направления его движения.

Слайд 5

На 8 секунде пробега по грунту через 512 м от точки схода с ВПП самолет левым полукрылом столкнулся с самолетом находящимся на РД 2.

В результате столкновения на самолётах возник пожар.

Члены экипажа подполковника Александрова и пассажиры, находившиеся на борту его самолета, невредимы.

Командир корабля подполковник Дубаньков и три члена его экипажа погибли, двое получили ранения различной степени тяжести и были госпитализированы.

Других разрушений и жертв на месте авиационного происшествия нет

Катастрофическая ситуация характеризовалась:

метеорологическими условиями, не соответствующими уровню подготовки экипажа заходящего на посадку;

наличием в районе аэродрома адвективно-радиационного тумана с видимостью огней ВПП не более 800 м;

нахождением на РД 2 (за линией предварительного старта) в непосредственной близости от ВПП (29 м) самолета Ил-76МД;

неинформирование экипажем диспетчера СДП о своем фактическом месте нахождения на РД 2 за линией предварительного старта;

потерей экипажем в процессе выравнивания контроля за положением самолета и направлением его движения (боковым перемещением) относительно ВПП;

нанесением маркировки мест ожидания ВС на РД 2 (линия предварительного старта) на расстоянии 90 м от осевой линии ИВП, что не соответствует требованиям п.4.1.10 Норм годности к эксплуатации в СССР гражданских аэродромов (НГЭА-92) и должна быть нанесена на расстоянии не менее 120 м.

наличием до 6,8% поперечного уклона грунтовой поверхности спланированной части летной полосы аэродрома Махачкала, превышающего требования РЭГА РФ-94;

большим посадочным весом самолета (146 т), превышающим максимальный посадочный вес для посадки на ГВП.

Слайд 6

С целью определения причин катастрофы комиссией были выдвинуты и приняты за основу следующие версии АП:

1. Ошибка экипажа самолёта №76827 (заходящего на посадку) в технике пилотирования;
2. Нарушение командиром экипажа самолёта № 76825 (выруливающего) правил выполнения полётов;
3. Ошибки и нарушения в обслуживании воздушного движения;
4. Недостатки в метеорологическом обеспечении полетов;

5. Недостатки в аэродромно-техническом обеспечении полётов.
Версии связанные с отказами АТ при их проработке не подтвердились.

Видео

На основании проработки версий и проведенных исследований комиссией определена причина АП

Слайд 7-8

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.

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;

нарушение командиром корабля методики выполнения полетов выразившееся в выполнении посадки ночью с выключенными фарами;

нарушение командиром корабля выруливающего самолета правил осуществления радиосвязи выразившееся в неинформировании им диспетчера СДП о нахождении воздушного судна за линией предварительного старта;

недостатки в нормативном обеспечении обслуживания воздушного движения, выразившиеся в не соответствии 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;

Слайд 9

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.

Прежде чем перейти к доведению недостатков выявленные при расследовании авиационного происшествия и их влияние на возникновение, развитие аварийной ситуации и исход полета покажу вам несколько фотографий с места АП

Слайды 10-12

Недостатки, выявленные при расследовании авиационного происшествия и их влияние на возникновение, развитие аварийной ситуации и исход полета

В организации полетов:

1.1. В нарушение п. 1 Федеральных авиационных правил по организации объективного контроля в государственной авиации, в авиации ВВ МВД РФ не разработано Руководство по организации объективного контроля.

1.2. При организации воздушных перевозок нарушаются требования Инструкции по организации воздушных перевозок в системе МВД России авиации ВВ МВД Российской Федерации, утвержденной приказом Министра внутренних дел Российской Федерации от 8.06.2005 г. № 455:

в нарушение п. 45 начальником штаба авиационного управления ГК ВВ МВД России не организована своевременная подготовка и направление в адрес командиров авиационных частей распоряжений на выполнение воздушных перевозок;

в нарушение п. 46 начальниками ЦКП (ОКП, КП) не организован учет уровня подготовки экипажей воздушных судов, контроль соответствия условий полета характеру выполняемой задачи и метеорологическим условиям;

в нарушение п. 26 задача на воздушную перевозку командиру авиационной части письменно не подтверждается и в средствах объективного контроля не фиксируется;

в нарушение п. 29 командиром 675 осап при формировании экипажей для выполнения заданий, связанных с перевозкой пассажиров, нарушается их штатность.

1.3. В нарушение приложения № 4 к приказу Министра обороны и Директора Федеральной службы воздушного транспорта России 1999 года № 615/150 в аэронавигационном паспорте аэродрома Махачкала имеются следующие недостатки:

в разделе 1:

не указаны географические координаты и превышения порогов ВПП.

в разделе 2:

не указаны географические координаты места стоянок с 4 по 18;

не определены места для выставки и проверки инерциальных навигационных систем.

в разделе 9:

отсутствует оборудование для измерения сдвига ветра;

РСБН снят с эксплуатации, не внесены изменения и данные по РСБН не исключены из таблиц.

в разделе 10:

отсутствуют правила наземного движения в критических зонах курсо-глиссадных радиомаяков при работе аэродрома по минимумам 1 и 2 категории Международной организации гражданской авиации ИКАО.

в разделе 14:

а) отсутствует карта аэродрома;

б) отсутствует карта аэродрома (маркировка и светосигнальные средства ВПП и РД);

в) отсутствует карта аэродрома (система огней приближения);

г) отсутствует карта стоянки (постановки на стоянку ВС);

з) отсутствует карта аэродромных препятствий (тип А);

и) отсутствует карта местности для точного захода на посадку.

Карта наземного движения, карта наземного движения транспорта и людей не информативны, не содержат полной информации.

Карты аэродрома (схемы) не имеют текстового описания с указанием перечня наносимых на них объектов, их характеристики, точности физических величин, характеризующих аэронавигационные элементы аэродрома, применяемого масштаба и других подробностей и особенностей, необходимых для изготовления карт-схем.

1.4. В нарушение требований п. 63 ФАППП ГА-2004 и п. 34 Руководства по организации БП в 675 осап восстановление навыков командиров воздушных судов 2 класса после перерывов в полетах и летчиков 1 класса с перерывом в полетах более, чем в 2 раза превышающих установленные, осуществляется при выполнении воздушных перевозок.

1.5. При восстановлении утраченных навыков при минимуме погоды подполковника М.В. Дубанькова после длительного перерыва допускалось форсирование и проводилось при выполнении воздушных перевозок. (Восстановление утраченных навыков ночью при минимуме погоды проводилось без восстановления ночью СМУ. Перерыв в тренировочных полетах ночью СМУ более 9 месяцев, при минимуме погоды - более 12 месяцев).

1.6. Подполковник И.В. Александров систематически фальсифицировал погодные условия при выполнении воздушных перевозок, что привело к перерыву в тренировочных полетах ночью при УМП более 12 месяцев.

1.7. В нарушение требований ФАППП ГА-2004:

п. 68 в 675 осап допускаются превышения стартового времени экипажей воздушных судов, выполняющих перелеты. Летным экипажам с наличием второго комплекта летного состава на борту в полетном листе не указывается какой состав экипажа, на каком этапе пилотирует воздушное судно;

п. 296 организация прохождения медицинского контроля экипажами при выполнении перелетов проводится более чем за 2 часа до вылета;

п. 463 допускаются вылеты экипажей с просроченным бюллетенем погоды более одного часа;

п. 6 приложения № 3-4, используемый в 675 осап полетный лист (задание на полет), не соответствует установленным образцам. Донесение о выполнении задания в полетных листах не оформляются, командиром 675 осап не утверждаются.

1.8. Недостатки, выявленные в 675 осап в ходе работы комплексной группы СБП авиации ВС РФ в период с 10 по 13.07.2006 г., не устранены:

в нарушение п. 276 предполетная воздушная разведка при организации плановых полетов не выполняется;

фальсифицируются метеоусловия при заполнении полетной документации;

продолжается форсирование при вводе в строй летного состава при УМП;

при постановке задачи на полеты не указывается состав группы руководства полетами (ОВД).

1.9. В нарушение требований «Федеральных авиационных правил по организации объективного контроля в государственной авиации», утвержденных приказом МО РФ от 17.10.2001 г. № 420, в 675 осап не проводится:

п. 16 межполетный оперативный контроль по информации системы МСРП-64;

п. 50-68 анализ и оценка качества выполнения полетных заданий по материалам объективного контроля непосредственными командирами в 675 осап проводится формально.

1.10. В нарушение требований п. 36 Руководства по организации БП в 675 осап не выполняются требования по восстановлению инструкторских навыков при перерывах в полетах более 4 месяцев.

1.11. В нарушение требований п. 5 раздела 1.2.6 Указаний по видам летной подготовки КБП ВТА, ТА и СА-2000 и п. 24 Руководства по БП не выполняются полеты для поддержания натренированности летчиков – инструкторов в технике пилотирования с места инструктора.

1.12. В нарушение требований КБП ВТА, ТА и СА-2000 допуска, проверки летчикам и штурманам к заходу в автоматическом режиме управления при минимуме I категории и к инструкторским полетам по видам летной подготовки даются и выполняются с нарушением последовательности прохождения упражнений, количества полетов и условия их выполнения.

1.13. В нарушение требований подпункта 6 п. 2 Программы летной подготовки КБП ВТА, ТА и СА-2000 при составлении плановых таблиц на полеты в комплексе с основным полетным заданием комплексируются упражнения, нарушающие порядок выполнения основного упражнения (плановая таблица за 20.05.2008 г. – подполковник В.В.Леонтьев, упражнение 204/206/286).

1.14. Техническое оснащение класса и лаборатории объективного контроля 675 осап не соответствуют требованиям приказов Министра обороны Российской Федерации 2001 г. № 420. В классе объективного контроля рабочие места не оборудованы наземными устройствами обработки полетной информации (проекторный, кинопроекторный и другие аппараты, экран, обеспечивающие дешифрирование, просмотр материалов и данных СОК. Отсутствует видеокамера, видеоматрицы).

1.15. В нарушение требований п. 9 «Порядка использования воздушного пространства районов аэродромов совместного базирования и районов аэродромов

совместного использования воздушными судами гражданской и государственной авиации», утвержденных Приказом руководителя Федеральной аэронавигационной службы от 15.05.2008 г. № 59, не разработана Инструкция по производству полетов в районе аэродрома Махачкала, на аэродроме базируется подразделение государственной авиации.

1.16. В нарушение ст.ст. 8.2 – 8.7 приказа Министра авиационной промышленности СССР, Министра гражданской авиации СССР, Главнокомандующего Военно – воздушными силами от 10 августа 1989 г. № 416/123/190 ДСП «О введении в действие Положения о порядке создания Руководств по летной эксплуатации летательных аппаратов для авиации ВС СССР и МГА СССР, Инструкции по расчету дальности и продолжительности полета летательных аппаратов для авиации ВС СССР и изменений к ним» в авиационных частях, эксплуатирующих самолеты типа Ил-76МД, не организована сверка (внесение изменений и дополнений) Руководств по летной эксплуатации самолета Ил-76МД с эталонным экземпляром.

2. В обслуживании воздушного движения:

2.1. Положение п. 4.1.8. «Технологии работы диспетчера стартового диспетчерского пункта службы движения Прикаспийского центра ОВД», утвержденной начальником Прикаспийского центра ОВД 03.03.2008 г., не соответствует требованиям п. 4.2.1. «Типовых технологий работы диспетчеров органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при аэронавигационном обслуживании пользователей воздушного пространства Российской Федерации», утвержденных приказом Росаэронавигации от 14.11.2007 г. № 108, в части контроля движения воздушных судов по маршруту руления на предварительный старт.

2.2. Действия диспетчера стартового диспетчерского пункта при обслуживании воздушного движения 15 января 2009 г. не соответствовали пункту 6.5.2. НПП ГА-85 в части согласования диспетчером стартового диспетчерского пункта с диспетчером диспетчерского пункта системы посадки (круга) разрешения на занятие исполнительного старта.

3. В действиях экипажа

3.1. В нарушение требований п.п. 31, 63 ФАППП ГА-2004 подполковник А.В. Александров принял решение на замену экипажа, не соответствующее поставленной задаче и сложности полетного задания.

3.2. В нарушение требований п.п. 463, 467 ФАППП ГА-2004 командиры экипажей подполковники М.В. Дубаньков и А.В. Александров не оценили метеорологическую обстановку на маршруте полета и аэродроме посадки и приняли решение на вылет при прогнозируемой погоде на аэродроме посадки ко времени прилета ниже фактического минимума командиров экипажей.

3.3. В нарушение требований п. 37 ФАПП ВП РФ и п. 398 ФАППП ГА-2004 подполковник А.В. Александров, находясь на предпосадочной прямой, не установил необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку и с высоты принятия решения не ушел на второй круг.

3.4. В нарушение требований п.п. 420, 422 ФАППП ГА-2004 подполковник А.В. Александров посадку самолета осуществлял без включения посадочных фар.

4. В инженерно-авиационном обеспечении:

4.1. В нарушение требований п. 18 ФАП ИАО кн. 1 в части отсутствует пункт управления ИАС. Рабочее место старшего инженера полетов (дежурного инженера) не определено.

4.2. В нарушение требования п. 140 ФАП ИАО кн. 1 инженеры части по специальности не проводят контроль качества выполнения регламентных работ.

4.3. В нарушение требований п. 171 ФАП ИАО кн. 1 в 675 осап проверка знаний конструкции авиационной техники, требований безопасности при работе на авиационной техники умению и навыков в ее эксплуатации летного и инженерно-технического состава при проведении зачетных сессий и допуск к самостоятельной работе на авиационной технике со стороны руководящего состава части осуществляется формально.

4.4. В нарушение требований п. 172 ФАП ИАО кн. 1 авиационное управление ГК ВВ МВД России не проводит проверку знаний авиационной техники у заместителей командира 675 осап, командиров эскадрилий, инженеров части по специальностям и начальника ТЭЧ.

4.5. В нарушение п. 198 ФАП ИАО кн. 1 в период выполнения работ по подготовке к зимней эксплуатации воздушные суда планировались и привлекались к полетам. Отдельные работы перечня по переводу авиационной техники к зимней эксплуатации были выполнены в дни производства полетов.

4.6. В нарушение требований п.п. 448, 449 ФАП ИАО кн. 1 члены экипажа ВС не подготовлены к работе в отрыве от мест постоянного базирования, самостоятельному выполнению всех видов подготовки ВС к полетам. Командирами воздушных судов не проводятся тренажи с членами летных экипажей по практическому выполнению всех видов подготовки ВС к полетам на внебазовом аэродроме.

4.7. В нарушение требования п. 453 ФАП ИАО кн. 1 после восстановительного ремонта на 123 АРЗ воздушного судна Ил-76МД RF 76825 и его прибытия на аэродром постоянного базирования не выполнены целевые осмотры и проверки.

4.8. В нарушение требования п. 81 ФАП ИАО кн. 1 900 часовые регламентные работы в условиях *тэч* 675 осап 25.10.2007 г. выполнены не в полном объеме. Командиром 675 осап и заместителем командира части по ИАС воздушное судно RF 76827 было допущено к облету 07.11.2007 г. по программе 900 часовых регламентных работ и его дальнейшей эксплуатации необоснованно.

4.9. В нарушение требований п. 188 ФАП ИАО кн. 1 после выполнения неполного технологического процесса в объеме 900 часовых регламентных работ 24.04.2008 г. на базе ОАО «360 АРЗ» не произведен облет воздушного судна RF 76827.

5. Аэродромное обеспечение:

5.1. В нарушение п. 4.1.10 НГЭА-92 маркировка места ожидания воздушных судов на РД-2 аэродрома Махачкала нанесена на расстоянии 91,3 м от оси ВПП и находилась в критической зоне РМС.

5.2. В нарушение п. 2.1.1.12 Руководства по эксплуатации гражданских аэродромов Российской Федерации (РЭГА РФ – 94) грунтовая поверхность спланированной левой части летной полосы с МКп=142° имеет поперечный уклон более допустимого.

5.3. Маркировка критической зоны РМС (ILS) на аэродроме Махачкала не соответствовала критической зоне, указанной в аэронавигационном паспорте аэродрома.

5.4. В аэронавигационном паспорте аэродрома Махачкала отсутствуют данные о спланированной части летной полосы.

5.5. В соответствии с требованиями п. 2.1.1 РЭГА РФ – 94 РД № 2 и грунтовая поверхность спланированной левой части летной полосы с МКп=142° аэродрома Махачкала были не подготовлены к эксплуатации.

6. В поисково-спасательном обеспечении полетов:

6.1. На аэродроме Махачкала отсутствует Акт проверки состояния аварийно-спасательных сил и средств.

7. В метеорологическом обеспечении полетов:

7.1. В нарушение п. 6.2.5. НМО ГА Прогнозы типа «тренд» не уточнялись, коррективы в прогнозы не вносились.

7.2. В нарушение п. 4.4.1. НМО ГА, специальные сводки SPECI оформляются с нарушениями.

7.3. В нарушение п. п. 7.4.2. НМО ГА синоптиком АМСГ не разработано предупреждение ОВД о переходе температуры через 0° к отрицательным значениям.

7.4. В нарушение требований «Руководства по краткосрочным прогнозам погоды» ч. 1 гл.15-16 не применялись численные методы расчета опасных явлений погоды.

7.5. В нарушение с п. 47 НМО ГА, у техников-наблюдателей отсутствуют медицинские справки о состоянии здоровья органов зрения.

7.6. В нарушение п. 2.3.3. руководитель АНО «Северо-Кавказское метеоагентство» АМСГ Махачкала не изъял и не передал в комиссию по расследованию авиационного происшествия метеодокументы, характеризующие метеорологические условия в районе места авиационного происшествия, аэродрома. Самовольно изъял информацию из накопителя информации наблюдения за видимостью на полосе.

7.7. Данные о фактической погоде, передаваемые ОПН органам управления воздушным движением и экипажам воздушных судов, не соответствовали фактическому состоянию погоды на аэродроме.

7.8. Метеорологическое обеспечение перелета Ил-76 RF 76827 на аэродроме посадки Махачкала 15 января 2009 г. неудовлетворительное.

8. В нормативном обеспечении:

8.1. Положения п. 4.1. Типовых технологий работы диспетчера стартового диспетчерского пункта, утвержденного приказом Росаэронавигации от 14.11.2007 г. № 108 и п. 4.1.11. Технологии работы диспетчера стартового диспетчерского пункта на аэродроме Махачкала, не соответствует требованиям пункта 6.5.2. НПП ГА-85 в части согласования диспетчером стартового диспетчерского пункта с диспетчером диспетчерского пункта круга разрешения на занятие исполнительного старта.

8.2. Действующее в настоящее время «Положение о порядке создания Руководств по летной эксплуатации летательных аппаратов для авиации Вооруженных сил СССР и Министерства гражданской авиации СССР, Инструкции по расчету Дальности и продолжительности полета летательных аппаратов для авиации Вооруженных Сил СССР и изменений к ним», введенное в действие 10 августа 1989 г. приказом Министра авиационной промышленности СССР, Министра гражданской авиации СССР и Главнокомандующего Военно-воздушными силами № 416/123/190 ДСП не

соответствует сложившимся структурам органов военного управления и федеральных органов исполнительной власти.

8.3. Инструкция по организации воздушных перевозок в системе МВД России авиации ВВ МВД Российской Федерации не предусматривает доведение выписки из месячного плана воздушных перевозок командиру авиационной части (в соответствии с п. 48 командир авиационной части назначает экипажи для выполнения воздушных перевозок в соответствии с месячным планом воздушных перевозок).

9. Другие недостатки и упущения.

9.1. В нарушение п. 2.3.1. Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации на аэродроме Махачкала во всех подразделениях ГА (ФГУП «Авиалинии Дагестана», ОАО ТЗК «ДАГАВИАТОП», Прикаспийский центр «Аэронавигация Юга», филиал ФГУП «Госкорпарация по ОрВД», АНО «Северо-Кавказское метеоагентство» АМСГ Махачкала) отсутствует специальная инструкция, определяющая порядок действий, обязанности и ответственность должностных лиц при авиационных происшествиях.

9.2. В нарушение п. 2.3.3. Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации руководитель ФГУП «Авиалинии Дагестана», организации ГА места события не выполнили первоочередные мероприятия:

по изъятию и опечатаванию документов характеризующих состояние летного поля, метеодокументов, характеризующих метеорологические условия в районе места АП, аэродрома;

не составлен акт осмотра авиационного происшествия, акт осмотра кабин экипажа.