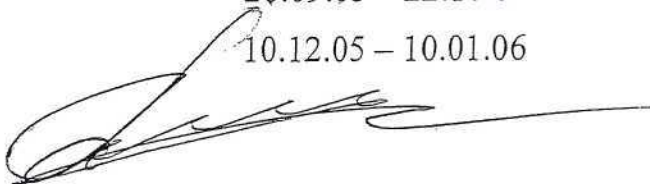


Отдых	Отпуска: 01.01.05 – 19.01.05 26.09.05 – 22.10.05 10.12.05 – 10.01.06 Выходные дни: 03.08.06 – 05.08.06; 07.08.06; 13.08.06; 14.08.06; 20.08.06.
Отдых перед рейсом	23 час в домашних условиях
Время нахождения на аэродроме перед вылетом	1 час 40 мин
Медицинский контроль перед вылетом	На стартовом медпункте аэропорта Пулково-1
Свидетельство	И-П № 009042 от 23.03.93, действительно до 29.11.2006г.
Последняя проверка техники пилотирования	13.06.06 ЗКАЭ № 3 Богомазов В.И., оценка «пять», 5 час 55 мин днём.
Последняя проверка техники СВЖ	06.07.06 штурман АЭ Копылов Р.В. оценка «пять», 3 час 55 мин днём
Метеоминимум	2 категория ИКАО, присвоен 30.09.02
Последняя предварительная подготовка	11.04.06
Кто и когда проверял подготовку к данному полёту	Командир 3 АЭ 1ЛО В.М.Ужиловский 21.08.06
Тренажерная подготовка	14.06.06
Перерывы в полётах на Ту-154 в течение последнего года	Отпуска 01.01.05 – 19.01.05 26.09.05 – 22.10.05 10.12.05 – 10.01.06



Провозка на аэродром Анапа на ВС Ту-154 в соответствии с п. 14.2.4 части А РПП ФГУАП «Пулково» не требуется. До этого многократно выполнял полеты в аэропорт Анапа.

Отклонений в технике пилотирования по средствам объективного контроля не отмечалось.

Авиационных происшествий и инцидентов, происшедших по его вине, ранее не имел.

Нарушений дисциплины не отмечалось.

Второй пилот – стажёр Ту-154М	Ходневич Андрей Николаевич
Дата рождения	22 февраля 1983 года
Образование:	Высшее, СПб государственный университет ГА в 2005 году
Прохождение лётной работы :	- с 22.05.06 – 1-й ЛО ФГУАП «Пулково»
Класс линейного пилота ГА	3, присвоен 09.02.06 (протокол МКК СПб ГУГА № 2)
Учебно-тренировочный налет в СПб ГУГА	189час 50 мин, из них 80 часов – пилотирующий пилот Ан-2, 21 час 50мин – 2-ой пилот Ан-2, 88 часов – штурман – стажёр Ту-154.
Налет на Ту-154	65час
Налёт за последний месяц	22час
Налёт в день происшествия	2час 32мин
Налёт и количество посадок за последние трое суток	нет
Отдых	
Отдых перед рейсом	72 час в домашних условиях
Время нахождения на аэродроме перед вылетом	1час 40мин
Медицинский контроль перед вылетом	На стартовом медпункте аэропорта Пулково-1
Свидетельство	Ш-П 003856 от 09.02.06, действительно до 09.11.2006г.

Прохождение лётной работы:	- с 10.07.92 по 23.10.92 штурман Ан-26 11 ЛО «Сургутавиа»
	- с 23.10.92 по 29.03.95 штурман Ан-24 11 ЛО «Сургутавиа»
	- с 29.03.95 по 01.02.00 штурман Ту-154 «Сургутавиа»
	- с 01.02.00 по 12.07.02 штурман Ту-154 «Тюменьавиатранс»
	- с 12.07.02 по 01.10.02 старший штурман 1-го ЛО «Тюменьавиатранс»
	- с 01.10.02 по 19.06.05 старший штурман 1-го ЛО «Ютэйр»
	- с 19.06.05 - штурман Ту-154 1-го ЛО ФГУАП «Пулково»
Класс штурмана ГА	1, присвоен 21.06.01 (протокол ВКК № 5р)
Общий налет	7848час
Налет на Ту-154	5596час
Налёт за последний месяц	63час 30мин
Налёт в день происшествия	2чаа 32мин
Налёт и количество посадок за последние трое суток	6час, 2 посадки
Отдых	Отпуска 24.10.05 – 09.11.05 05.04.06 – 22.04.06 Выходные 05.08.06 – 07.08.06; 13.08.06, 14.08.06; 20.08.06; 21.08.06
Отдых перед рейсом	40час в домашних условиях
Время нахождения на аэродроме перед вылетом	1час 40мин
Медицинский контроль перед вылетом	На стартовом медпункте аэропорта Пулково-1

Свидетельство	І-Ш № 003498 от 21.06.01, действительно до 09.11.2005г
Последняя проверка техники СВЖ	27.04.06, старший штурман 1-го ЛО Лазарев И.В. Оценка «пять», день 4час 30мин.
Метеоминимум	2 ИКАО, присвоен 28.12.05
Последняя предварительная подготовка	24.04.06
Кто и когда проверял подготовку к данному полёту	Командир 3 АЭ 1 ЛО В.М. Ужиловский 21.08.06
Тренажерная подготовка	07.04.06
Перерывы в полётах на Ту-154 в течение последнего года	Отпуска 24.10.05 – 09.11.05; 05.04.06 – 22.04.06

Провозка на аэродром Анапа на ВС Ту-154 в соответствии с п. 14.2.4 части А РПП ФГУАП «Пулково» не требуется. До этого многократно выполнял полеты в аэропорт Анапа.

Отклонений в технике самолётовождения по средствам объективного контроля не отмечалось.

Авиационных происшествий и инцидентов, происшедших по его вине, ранее не имел.

Нарушений дисциплины не отмечалось.

Бортиженер Ту-154М

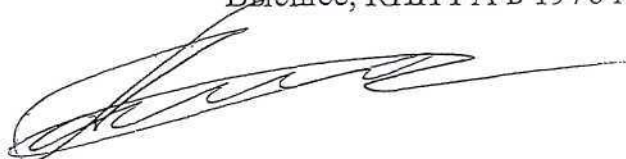
Дата рождения

Образование:

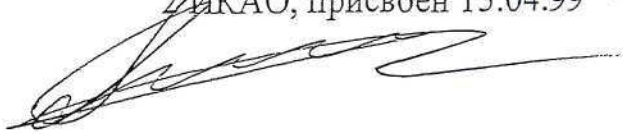
Макаров Виктор Петрович

24 октября 1954 года

Высшее, КИИ ГА в 1978 году



Прохождение лётной работы:	- с 20.04.82 по 20.09.89 бортмеханик-инструктор Актюбинского ВЛУ ГА - с 20.09.89 по 08.05.01 бортиженер Ту-154 ЛО № 2 ЛОАО Лен УГА - с 08.05.01 – 1-й ЛО ФГУАП «Пулково»
Класс бортиженера ГА	1, присвоен 16.11.93 (протокол ВКК № 34)
Общий налет	9064час
Налет на Ту-154	6701час
Налёт за последний месяц	40час 15мин
Налёт в день происшествия	2час 32мин
Налёт и количество посадок за последние трое суток	нет
Отдых	Отпуска 15.01.05 – 14.02.05 11.04.05 – 30.04.05 06.06.05 – 14.06.05 13.10.05 – 09.11.05 28.11.05 – 30.12.05 17.04.06 – 08.05.06
Отдых перед рейсом	85час в домашних условиях
Время нахождения на аэродроме перед вылетом	1час 40мин
Медицинский контроль перед вылетом	На стартовом медпункте аэропорта Пулково-1
Свидетельство	I-БИ № 003058 от 16.11.93, действительно до 29.08.06
Последняя проверка практической работы в воздухе	19.03.06, старший бортиженер 1-го ЛО Суслин А.Н. Оценка «пять», день 3час 50мин, ночь 2час 30мин.
Метеоминимум	2 ИКАО, присвоен 15.04.99



Последняя предварительная подготовка	07.04.06
Кто и когда проверял подготовку к данному полёту	Командир 3 АЭ 1-го ЛО В.М. Ужиловский 21.08.06
Тренажерная подготовка	07.07.06
Перерывы в полётах на Ту-154 в течение последнего года	Отпуска 15.01.05 – 14.02.05 11.04.05 – 30.04.05 06.06.05 – 14.06.05 13.10.05 – 09.11.05 28.11.05 – 30.12.05 17.04.06 – 08.05.06

Отклонений в работе по средствам объективного контроля не отмечалось.

Авиационных происшествий и инцидентов, происшедших по его вине, ранее не имел.

Нарушений дисциплины не отмечалось.

22 августа 2006 года в 5 час 10 мин экипаж в полном составе прошёл предполётный медицинский контроль в аэропорту Пулково.

Послеполётный отдых у членов экипажа после предыдущих рейсов, как и отдых перед последним полётом, проводился в домашних условиях. Время отдыха соответствовало РПП ФГУАП «Пулково» и было достаточным. Все члены экипажа по состоянию здоровья были допущены к работе в соответствии с ФАП МО ГА - 2002г.

КВС КОРОГОДИН Иван Иванович. Последняя ВЛЭК 12.04.2006. Диагноз: атеросклероз аорты. Избыточная масса тела. Узловой эутиреоидный зоб щитовидной железы. По ст.21.2., 31.2. гр.II ФАП МО ГА - 2002г. признан годным к летной работе линейным пилотом авиакомпании. За медицинской помощью не обращался, от полетов не отстранялся. Личностные особенности КВС изложены на стр. 101.

Второй пилот ОНИЩЕНКО Владимир Васильевич. Последняя ВЛЭК 29.11.2005. Диагноз: атеросклероз аорты. Атеросклеротический кардиосклероз,

компенсированный. Атеросклероз сосудов головного мозга с достаточной сохранностью мозговой гемодинамики и нервно-психических функций. Узловой эутиреоидный зоб I-II степени. Двусторонняя хроническая нейросенсорная тугоухость ШР 3,5/4,0м на оба уха. По ст.21.2., 6.2, 31,2, 63.2. гр.П ФАП МО ГА - 2002г. признан годным к летной работе линейным пилотом авиакомпании. Полугодовой осмотр: 29.06.2006, к полетам допущен. За медпомощью не обращался, от полетов не отстранялся.

Второй пилот-стажёр ХОДНЕВИЧ Андрей Николаевич. Последняя ВЛЭК 21.04.2006. Диагноз: ожирение I ст. экзогенно-конституционального генеза. По ст.15.2. гр.П ФАП МО ГА - 2002г. признан годным к летной работе пилотом.

Штурман ЛЕВЧЕНКО Игорь Юрьевич. Последняя ВЛЭК 09.11.2005. Диагноз: здоров. По гр.П ФАП МО ГА - 2002г. признан годным к летной работе штурманом. За медицинской помощью не обращался. От полетов не отстранялся.

Бортинженер МАКАРОВ Виктор Петрович. Последняя ВЛЭК 29.08.2005. Диагноз: атеросклероз аорты. Доброкачественное гипербилирубинемия. Хронический гастрит, ремиссия. Наружный геморрой. По ст. 21.2, 23.2., 24.2, 36.2. гр.П ФАП МОГА 2002г. признан годным к летной работе бортинженером. Полугодовой 26.02.06, к полетам допущен. Медосмотр после отпуска 10.05.06. За медпомощью не обращался. От полетов не отстранялся.

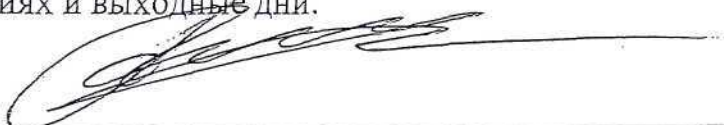
Члены летного экипажа были опытными специалистами (второй пилот-стажер включен в состав экипажа на время ввода). Динамическое наблюдение в межкомиссионный период осуществлялось в соответствии с требованиями нормативных документов ГА. Отрицательной динамики за последние 2 года в состоянии их здоровья не отмечалось. В межкомиссионный период по поводу заболеваний члены экипажа и врачу летного отряда не обращались, по состоянию здоровья ограничений в летной работе не имеют.

Все члены экипажа врачом и командованием летного отряда характеризуются положительно, взаимоотношения внутри экипажа нормальные, служебных конфликтов внутри экипажа и с командованием летного отряда и авиапредприятия за последний месяц не отмечалось.

Жилищно-бытовые условия членов экипажа удовлетворительные – все проживали в отдельных благоустроенных квартирах.

Взаимоотношения в семьях членов летного экипажа нормальные, за последний месяц конфликтных ситуаций не выявлено.

Члены экипажа перед вылетом имели достаточный предполетный отдых в домашних условиях и выходные дни.



Отпуска членов экипажа использовались своевременно и в полном объеме.

Отдых, сон и питание за последние 3 суток (19, 20 и 21 августа 2006года), которые предшествовали авиационному происшествию, полноценные. Члены экипажа ранее, при проведении предполетных медицинских осмотров, от полетов не отстранялись.

Предполетный медицинский контроль в день авиационного происшествия экипаж прошел в базовом аэропорту «Пулково» утром с 08.42 до 09.10. Экипаж жалобы не предъявлял.

По результатам медицинского освидетельствования все члены экипажа были допущены к вылету.

Продолжительность летного времени по маршруту Санкт-Петербург – Анапа составила 2 часа 32 минуты, рабочее время 4 часа 38 минут, что не превышает нормативные величины. Нормы налета часов, по данным летных книжек и сведений летной службы, не нарушались, продлений саннормы не было.

Характер повреждений, обнаруженных на телах членов экипажа, свидетельствует, что к моменту столкновения самолета с землей КВС Корогодин И.И. и второй пилот-стажер Ходневич А.Н. находились в пилотских креслах в активных рабочих позах, второй пилот Онищенко В.В. находился в вертикальном положении (стоял) за спинками пилотских кресел. Повреждения, полученные штурманом Левченко И.Ю. и бортиженером Макаровым В.П., свидетельствуют, что они находились на своих штатных рабочих местах.

Смерть членов экипажа наступила практически мгновенно от множественных механических повреждений тела в момент столкновения самолета с землей. Повреждение тел факторами открытого пламени и высокой температуры возникло посмертно, в результате нахождения тел в зоне наземного пожара.

Согласно заданию на полёт бортпроводников, на борту воздушного судна находился кабинный экипаж в составе: старшего бортпроводника Багрецовой Т.Н., бортпроводников Марышевой Л.А., Семичихиной С.В., Кирченковой Ю.М., Шапошникова А.Г.

Выявлены неточности в оформлении лётных книжек членов кабинного экипажа (у двух бортпроводников не указан допуск на данном типе ВС).

1.6. Сведения о воздушном судне

Самолет Ту-154М, заводской № 91А894, государственный регистрационный опознавательный знак RA-85185 изготовлен 10 февраля 1992 года на Куйбышевском авиационном производственном объединении (КУАПО)

и принят на эксплуатацию в Китае (под бортовым номером В-2626) с назначенным ресурсом 30 000 летных часов, 15 000 посадок в течение срока службы 15 лет.

Первый капитальный ремонт был выполнен 16.08.97 при наработке СНЭ 9028 часов, 5012 посадок на заводе «Авиакор» г. Самара, после чего самолет продолжал эксплуатироваться в КНР.

Второй капитальный ремонт самолету был выполнен 26.12.2001 на заводе «Авиакор» г. Самара при наработке СНЭ – 15026 часов, 8869 посадок, ППР – 6026 часов, 3860 посадок.

Наработка самолета по состоянию на 22.08.06 составляла СНЭ – 24215 часов, 12716 посадок, ППР – 9189 часов, 3847 посадок.

Установленные нормативными документами ГА ресурсы, сроки службы составляют:

-назначенный: 30 000 летных часов, 15 000 посадок, 20 лет;

-межремонтный: 10 000 летных часов, 4 000 посадок, 6 лет (Бюллетень № 154-998 БЭ-Г введен в действие 31.12.1999).

Решением № 5.9-146 ГА от 21.04.05 установлены назначенные и межремонтные ресурсы и сроки службы для самолетов Ту-154М:

-назначенные ресурсы и сроки службы 50 000 летных часов, 20 000 полетов, 30 календарных лет; межремонтные ресурсы и сроки службы 18 000 летных часов, 8 000 полетов, 15 календарных лет.

Решением № 5.9-147 ГА, утвержденным руководителем Управления надзора за поддержанием летной годности ГВС Ространснадзора 19.04.06, самолет Ту-154М RA-85185 допущен к эксплуатации с назначенным ресурсом 30 000 летных часов, 15 000 полетов и назначенным сроком службы 20 календарных лет, в пределах действующего межремонтного ресурса и срока службы 10 000 летных часов, 4 000 + 150 полетов и 6 календарных лет.

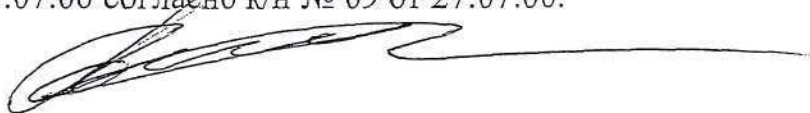
Сертификат летной годности ГВС № 2132050209 выдан 02.12.2005 Северо-Западным УТАН ФСНСТ Минтранса России. Срок действия сертификата установлен до 02.12.2007.

Масса пустого самолета – 55561кг(158 мест), 55529кг (154 места), центровка пустого самолета – 48,4 % САХ (158 мест), 48,43% САХ (154 места).

Основание: Протокол взвешивания самолета от 28 ноября 2001 года.

Самолет эксплуатировался в варианте 154 пассажирских места. Переоборудование произведено 02.07.2006, к/н № 150.

Последнее периодическое ТО по форме Ф-1 было выполнено в АТБ ФГУАП «Пулково» 31.07.06 согласно к/н № 69 от 27.07.06.



Последнее оперативное ТО перед вылетом в Анапу рейсом PLK-611 выполнено в АТБ ФГУАП «Пулково» 22.08.06, к/н № 2482. Последнее оперативное ТО перед вылетом из Анапы рейсом PLK-612 выполнено 22.08.06, к/н № 525.

Самолет Ту-154М (как тип) прошел все контрольные, совместные государственные и эксплуатационные испытания, включая полный объем испытаний на больших углах атаки, и допущен к эксплуатации на основании "Аттестата о годности самолета к эксплуатации", который утвержден Министром ГА СССР 13 августа 1986 г. и согласован Министром авиационной промышленности СССР 12 августа 1986 г.

Данные на двигатели и ВСУ

1-я силовая установка:

Д-30КУ-154 сер. 2, заводской № 59329112453, дата выпуска с завода-изготовителя – 25.06.1991 («Рыбинские моторы», г. Рыбинск).

Количество ремонтов – 2. Последний (второй) ремонт выполнен 29.04.2003 (НПО «Сатурн», г. Рыбинск).

Установлен на самолет 30.11.2005 г.

Наработка:

СНЭ – 12743 час, 6351 циклов;

ППР – 4171 час, 1631 циклов.

Установленные ресурсы (сроки службы):

-назначенный – 18000 час, 9396 циклов;

-межремонтный – 4000 час, 1845 циклов, в течение 6 лет установлен при последнем ремонте.

В соответствии с бюллетенем № 1769-БЭ-Г от 08.04.2002 и на основании акта оценки технического состояния двигателя, утвержденного ОН ПЛГ ГВС СЗУГАН ФСНСТ МТ РФ 23.06.2006, двигателю и установленным на нем агрегатам продлен ресурс на этап 600 ± 30 часов до наработки 4200 ± 30 часов в пределах 2310 циклов.

2-я силовая установка:

Д-30КУ-154 сер. 2, заводской № 03059249212439, дата выпуска с завода-изготовителя – 25.12.1992 («Рыбинские моторы», г. Рыбинск).

Количество ремонтов – 2. Последний (второй) ремонт выполнен 25.03.2004 г. (НПО «Сатурн», г. Рыбинск).

Установлен на самолет 18.08.2006.

Наработка:



СНЭ – 16134 час, 5318 циклов;

ППР – 4356 час, 1480 циклов.

Установленные ресурсы (сроки службы):

-назначенный – 18000 час, 9396 циклов;

-межремонтный – 4325 час, 2310 циклов, в течение 6 лет установлен при последнем ремонте.

В соответствии с бюллетенем № 1769-БЭ-Г от 08.04.2002 г. и на основании акта оценки технического состояния двигателя, утвержденного ОН ПЛГ ГВС СЗУГАН ФСНСТ МТ РФ 03.07.2006 г. двигателю и установленным на нем агрегатам продлен ресурс на этап 600 ± 30 часов до наработки 4800 ± 30 часов в пределах 2310 циклов.

3-я силовая установка:

Д-30КУ-154 сер. 2, заводской № 59319212441, дата выпуска с завода-изготовителя – 20.03.1992 («Рыбинские моторы», г. Рыбинск).

Количество ремонтов – 3. Последний (третий) ремонт выполнен 07.10.2005 (НПО «Сатурн», г. Рыбинск).

Установлен на самолет 08.08.2006.

Наработка:

СНЭ – 14156 час, 7087 циклов;

ППР – 150 час, 46 циклов.

Установленные ресурсы (сроки службы):

-назначенный – 21000 час, 9700 циклов;

-межремонтный – 5000 час, 2310 циклов, в том числе гарантийный 3000 часов, 1386 циклов в течение 6 лет установлен при последнем ремонте.

ВСУ:

ТА-6А, заводской № 04436А025, дата выпуска с завода-изготовителя – 30.10.2004 (ГУП «Гидравлика», г. Уфа).

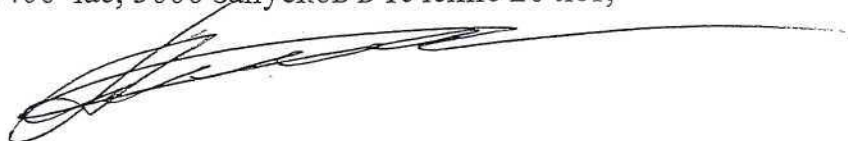
Ремонтов не имел

Наработка:

СНЭ – 918 час, 1676 запусков;

Установленные ресурсы (сроки службы):

-назначенный – 3400 час, 5000 запусков в течение 20 лет;



-до первого капитального ремонта – 1800 час, 2500 запусков в течение срока службы 10 лет, в том числе гарантийная наработка 1200 часов, 2200 запусков в пределах гарантийного срока 10 лет.

1.7. Метеорологическая информация

Метеообеспечение рейса PLK 612 по маршруту Анапа-Санкт-Петербург осуществлялось дежурной сменой АМСГ 2-го разряда Анапа, входящей в состав АНО «Северо-Кавказское метеоагентство», дежурной сменой метеорологической группы Северо-Кавказского Центра ОВД «Стрела» и дежурной сменой АМСГ 1-го разряда Харьков, входящей в состав Харьковского областного центра по гидрометеорологии Госгидромета Украины.

22 августа 2006 года погодные условия Украины и юго-запада Ростовской области определялись ложбиной циклона, расположенного над Балтийским морем. С этим циклоном была связана система атмосферных фронтов. Один из них – холодный фронт с волнами был ориентирован с юго-запада на северо-восток и располагался по линии Симферополь-Донецк-Воронеж, смещаясь на северо-восток со скоростью 20 км/час.

Этот фронт определял погодные условия юго-восточной части Украины, в том числе районы Донецкой области и аэродрома Донецк. В дневные часы активность конвективных процессов вдоль холодного фронта резко возросла за счет выноса влажной неустойчивой воздушной массы и суточного хода температуры (до +30°C), что обусловило быстрое развитие кучево-дождевой облачности и образование градоопасных, грозоопасных, ливнеопасных очагов вдоль фронта.

Над районами Донецка к 11.00 сформировался циклонический вихрь диаметром около 200км, который был зафиксирован на снимках облачности ИСЗ МЕТЕОСАТ 8 и NOAA 16. Высота кучево-дождевой облачности в нем достигала, по данным МРЛ Донецка, 12км. Высота отдельных вершин кучево-дождевых облаков над районами Донецка, по данным МРЛ Ростова и снимков с ИСЗ Метеосат 8, достигала 13-15км.

Во время прохождения предполетной метеорологической подготовки в аэропорту Анапа экипажем рейса PLK612, вылетавшего по маршруту Анапа – Санкт-Петербург, была получена метеоконсультация дежурного синоптика АМСГ Анапа. При консультации экипажу была доведена информация о синоптической обстановке по маршруту полета следующего содержания: «...к нам смещается мощный холодный фронт с волнами, с грозами, верхняя граница облачности на данный момент 10—11 км, ожидаем развитие до 12 км». Во время метеоконсультации экипаж ознакомился со следующим аэросиноптическим материалом:

- прогноз погоды по аэродрому вылета Анапа за 22.08.06г. от 09.00 до

18.00 UTC;

- предупреждение по аэродрому вылета Анапа за 22.08.06г. от 09.15 до 18.00 UTC;

- прогностическая карта особых явлений погоды по высотам между 700 до 150 гПа (3050-13700м) за 22.08.06г. на фиксированное время 12.00 UTC, составленная АМСГ Анапа, включающая прогноз по маршруту Анапа-Санкт-Петербург;

- прогностическая карта особых явлений погоды по высотам между 630 до 250 гПа за 22.08.06г. на фиксированное время 12.00 UTC Гидрометцентра России, включающая информацию по маршруту Анапа-Санкт-Петербург;

- прогностическая карта ветра и температуры на высотах ВЦЗП Лондона на 12.00 UTC 22.08.2006 FL 300;

- комплексная радарная карта Метеорологического радиолокатора Ростовской станции MAPC INDRA за 09.00 UTC 22.08.06, включающая информацию по участку трассы Анапа-Ростов-Донецк;

- данные МРЛ Анапа за 08.51 UTC;

- информация SIGMET №2 по Ростовскому РДЦ.

Во время прохождения метеоконсультации КВС Корогодину И.И. был вручен бланк АВ-11 с прогнозами по пункту вылета Анапа в кодовой форме TAF за 22.08.06 от 09.00 до 12.00, Санкт-Петербург (Пулково), прогнозами аэродромов Московской воздушной зоны и аэродрому Нижний Новгород, Воронеж, а также фактической погодой в коде METAR по указанным аэродромам за 22.08.06 за 09.00.

КВС рейса PLK612 также был ознакомлен с прогностической картой особых явлений погоды по высотам между 700 до 150 гПа (3050 – 13700м) на фиксированное время 12.00 UTC, выпущенной на АМСГ Анапа в 08.00 UTC на основании карты особых явлений Гидрометцентра России, включающей в себя маршрут Анапа-Санкт-Петербург.

По маршруту полета прогнозировались следующие условия погоды: пересечение холодного фронта с волнами, смещающегося на ССВ со скоростью 30 км/час, в зоне фронта сплошная облачность среднего яруса, высотой верхней границы 5000м, замаскированная кучево-дождевая облачность, частая, высотой верхней границы 12км, высота тропопаузы 11100м, умеренное обледенение, умеренная турбулентность, локальные грозы, шквал.

КВС Корогодин И.И. расписался на бланке карты АКП: «Консультацию прослушал, с прогнозами, фактической погодой по пунктам посадки, запасным, SIGMET, AIRMET, предупреждениями и данными МРЛ ознакомился».

Фактическая погода на аэродроме Анапа к моменту вылета за 11.00: ветер у земли 220° - 6м/с, порывы 11м/с, видимость 10км, разбросанная

облачность 3-4 октанта с нижней границей облачности 600 метров, температура воздуха +30°C, точка росы +23°C, атмосферное давление QNH (давление приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере) 1010 гПа прогноз на посадку на два часа без изменений, коэффициент сцепления 0,7.

Информация SIGMET № 3 период действия от 10.00 до 13.00, выпущенная в 09.19 метеорологической группой Северо-Кавказского Центра ОВД «Стрела», по сектору 6 Ростовского РДЦ предусматривала фронтальные грозы, сильный град, верхнюю границу облаков 13км, смещением северо-восток со скоростью 30 км/час, с увеличением интенсивности.

Эта информация, за исключением верхней границы облаков 13км и скорости их смещения 30км/час, была передана экипажу ВС после его входа в зону Ростовского РДЦ диспетчером сектора 6 в 11.12: «...имеем сигмет по трассе на фронтальные грозы с сильным градом, смещением северо-восток».

В 11.14, следуя по трассе в секторе 6 Ростовского РДЦ, борт PLK612 обходил засветки правее курса.

В 11.24 самолет Ту-154М № 85185 вошел в зону ответственности Харьковского РДЦ, где функции метеослежения и метеообеспечения возложены на АМСГ Харьков.

К этому моменту грозовая деятельность в районе Донецка усилилась.

Фактическая погода на аэродроме Донецк за 11.00:

ветер у земли 230° - 1м/с, видимость 10км, гроза на аэродроме, слабый ливневой дождь, значительная кучево-дождевая облачность 5-7 октантов с нижней границей облачности 1000 метров, значительная средняя, температура воздуха +29°C, точка росы +17°C, атмосферное давление QNH (давление приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере) 1006 гПа (754мм рт.ст.), QFE (давление на уровне порога ВПП) 733мм рт.ст., курс посадки 263, полоса сухая 0.7 прогноз на посадку на два часа: временами ветер неустойчивый 12м/с видимость 2000м, гроза, град дождь, шквал.

По данным МРЛ АМСГ Донецка, за период наблюдений 11.25-11.40 на расстоянии до 40км к северу от аэродрома Донецк (в том числе в районе места авиационного происшествия) наблюдались:

- верхняя граница облаков до 12км;
- градоопасные очаги в секторе 330-060° на удалении 10-100км;
- грозоопасные очаги в радиусе 30км – повсеместно;
- грозоопасные очаги в секторе 060-120° на удалении 60-100км;
- грозоопасные очаги в секторе 210-330° на удалении 10-100км.

Очаги перемещались вдоль фронта на северо-восток со скоростью 30-40 км/час.

На аэродроме Донецк в этот период отмечались следующие явления:

- гроза отдалённая в 10.48 UTC;
- гроза на аэродроме в 11.00 UTC;
- гроза, усиление ветра до 17м/с в 11.18 UTC;
- гроза, дождь, видимость 2300 метров в 11.30 UTC;
- гроза, слабый дождь видимость более 10км в 12.00 UTC.

По данным метеостанций штормового кольца Донецка отмечались грозы, град, шквал и сильный ливневый дождь:

Изюм в 10час 29мин – гроза, дождь;

Красноармейск в 11час 10мин - гроза на юго-западе;

Артёмовск в 11час 15мин - гроза, дождь;

Дарьевка в 11час 25мин - ветер юго-западный 10 пор 13м/с;

Красноармейск в 11час 35мин - ветер южный 14 пор 20м/с;

Дебальцево в 11час 35мин - гроза юго-востоке;

Чаплино в 11час 40мин - гроза юго-западе;

Дебальцево в 11час 51мин - ветер юго-западный 17м/с, видимость 500м, сильный ливневый дождь, град;

В это же время в границах воздушного пространства Харьковского РДЦ, по данным бортовой погоды, наблюдались **засветки**, которые были отмечены экипажами проходящих ВС:

- в 10.44 после пролета ПОД KERTA самолет А310 рейса SBI3328 авиакомпании «Сибирь» вошел в зону ответственности диспетчера УВД сектора «Юго-Восток» Харьковского РДЦ на FL350, следовал по маршруту ОВД KERTA - FASAD, проинформировал о **засветах** слева и запросил обход.

- в 11.00 после пролета ПОД FASAD самолет Ту-154 рейса DNV 4035 авиакомпании «Донавиа» вошел в зону ответственности диспетчера УВД сектора «Юго-Восток» Харьковского РДЦ на FL270 с дальнейшим набором FL360, следовал по маршруту ОВД FASAD – PAVLIVKA – BULIG. Экипаж проинформировал о наличии по курсу **засветов** и об обходе южнее. В 11.09.38 экипаж по запросу диспетчера УВД сообщил следующую бортовую погоду: «на эшелоне FL360 полет сию спокойный, внизу облачность 8 октантов, землю не видно, кучево-дождевая, справа, слева до 11000, до 12000 **засветочки** попадают. Ветерочек сию 150 градусов 40км/час у нас, температура -52 градуса» (ВС находилось юго-западнее 45км населенного пункта Павловка).

- в 11.08 ПОД PENAК в зону ответственности диспетчера УВД сектора «Юго-Восток» Харьковского РДЦ вошел самолет Ту-134 рейса VNZ322 авиакомпании «Тбиливиа» на FL260 с дальнейшим набором FL330 (10100), следовал по маршруту PENAК – GANRA - ТАМАК. В 11.13 экипаж сообщил диспетчеру: «...засветы обходим по трассе, окончание доложим» (ВС