



МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ
КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ
ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЁТ
(ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ СПРАВКА)
ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Вид авиационного происшествия	Катастрофа
Тип воздушного судна	Самолет, Ил-76ТД
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	RA-76840
Владелец	ФГБУ «АСК МЧС России» (оперативное управление)
Эксплуатант	ФГБУ «АСК МЧС России»
Авиационная администрация	МТУ ВТ ЦР ФАВТ
Место происшествия	Россия, Иркутская область, Качугский район, 358 км северо-восточнее г. Иркутск Координаты места АП: 54° 45' 23,11'' сш, 107° 48' 35,68'' вд
Дата и время	01.07.2016 г., 03:13 UTC (11:13 местное время), день

В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации данный отчет выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий.

Расследование, проведенное в рамках настоящего отчета, не предполагает установления доли чьей-либо вины или ответственности.

Криминальные аспекты этого происшествия изложены в рамках отдельного уголовного дела.

Промежуточный отчет (предварительная справка) выпущен в соответствии с п. 2.4.12 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации и пунктом 7.4 Приложения 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации (ИКАО). Отчет содержит поступившую на данный момент в Комиссию по расследованию фактическую информацию.

Комиссия продолжает работу по сбору и анализу информации о подготовке экипажа, оценке его действий в аварийном полете, оценке психоэмоционального состояния, а также работоспособности систем и агрегатов воздушного судна.

По окончании работ комиссией по расследованию будет подготовлен Окончательный отчет.

Представленная в Промежуточном отчёте информация является предварительной и может быть уточнена и дополнена по результатам исследований.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В НАСТОЯЩЕМ ОТЧЕТЕ	4
1. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ	11
1.1. ИСТОРИЯ ПОЛЁТА	11
1.2. ТЕЛЕСНЫЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ	14
1.3. ПОВРЕЖДЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА	15
1.4. ПРОЧИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ	15
1.5. СВЕДЕНИЯ О ЛИЧНОМ СОСТАВЕ	15
1.5.1. Данные о членах летного экипажа	15
1.5.2. Данные о членах кабинного экипажа	22
1.6. СВЕДЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СУДНЕ	26
1.7. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ	28
1.8. СРЕДСТВА НАВИГАЦИИ, ПОСАДКИ И УВД	30
1.9. СРЕДСТВА СВЯЗИ	30
1.10. ДАННЫЕ ОБ АЭРОДРОМЕ	30
1.11. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ	31
1.12. СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ЭЛЕМЕНТОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА И ОБ ИХ РАСПОЛОЖЕНИИ НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ	32
1.13. МЕДИЦИНСКИЕ СВЕДЕНИЯ И КРАТКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПАТОЛОГО-АНАТОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ	33
1.14. ДАННЫЕ О ВЫЖИВАЕМОСТИ ПАССАЖИРОВ, ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И ПРОЧИХ ЛИЦ ПРИ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ	33
1.15. ДЕЙСТВИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ И ПОЖАРНЫХ КОМАНД	33
1.16. ИСПЫТАНИЯ И ИССЛЕДОВАНИЯ	34
1.17. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	34
2. ОПЕРАТИВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	36

Список сокращений, используемых в настоящем отчете

2П	– второй пилот
АиРЭО	– авиационное и радиоэлектронное оборудование
АКПС	– авиационно-космический поиск и спасание
АП	– авиационное происшествие
АРМ	– аварийный радиомаяк
АСО	– авиационно-спасательный отряд
АСК	– авиационно-спасательная компания
АСП	– аварийно-спасательная подготовка
АСР	– аварийно-спасательные работы
АТ	– авиационная техника
АТБ	– авиационная техническая база
АУЦ	– авиационный учебный центр
АЭ	– авиационная эскадрилья
ВАУЛ	– высшее авиационное училище летчиков
ВВАИУ	– высшее военное авиационное инженерное училище
ВВАУЛ	– высшее военное авиационное училище летчиков
ВВАУШ	– высшее военное авиационное училище штурманов
ВД	– восточная долгота
ВЛП	– весенне-летний период
ВЛЭК	– врачебно-летная экспертная комиссия
ВКК	– Высшая квалификационная комиссия
ВПО	– высшее профессиональное образование
ВПП	– взлетно-посадочная полоса
ВрИО	– временно исполняющий обязанности
ВС	– воздушное судно
ВТ	– воздушный транспорт
ГА	– гражданская авиация
ГАН	– государственный авианадзор
ГВС	– гражданское воздушное судно

ГКЦПС	– Главный авиационный координационный центр поиска и спасания
ГосНИИ	– Государственный научно-исследовательский институт
ГОУ	– государственное образовательное учреждение
ГП	– государственное предприятие
гПа	– гектопаскаль – единица измерения величины атмосферного давления, значение величины атмосферного давления, выраженное в гектопаскалях, идентично значению величины атмосферного давления, выраженному в миллибарах
ГРУ	– городское региональное управление
ГСМ	– горюче-смазочные материалы
ГУП	– государственное унитарное предприятие
ДПО	– дополнительное профессиональное образование
ЕС	– Единая система
ЗАО	– закрытое акционерное общество
ЗЦ	– зональный центр
ИАС	– инженерно-авиационная служба
ИБП	– инспекция по безопасности полетов
ИВП	– использование воздушного пространства
ИВПП	– искусственная взлетно-посадочная полоса
ИКАО	– Международная организация гражданской авиации
И.о.	– исполняющий обязанности
ИТП	– инженерно-технический персонал
КВС	– командир воздушного судна
КДП	– командно-диспетчерский пункт
КЛС	– командно-летный состав
КНТОР АП	– Комиссия по научно-техническому обеспечению расследования авиационных происшествий
КПК	– курсы повышения квалификации
КРАП	– Комиссия по расследованию авиационных происшествий
КТС	– комплексный тренажер самолета

КЦПС	–	авиационный координационный центр поиска и спасания
ЛИИ	–	летно-исследовательский институт
ЛО	–	летный отряд
ЛП	–	летная подготовка
МАИ	–	Московский авиационный институт
МАК	–	Межгосударственный авиационный комитет
МВЛ	–	местные воздушные линии
МГА	–	Министерство гражданской авиации
МДП	–	местный диспетчерский пункт
МИИГА	–	Московский институт инженеров гражданской авиации
МК	–	магнитный курс
МСК	–	московское время
МТ	–	Министерство транспорта
МТУ	–	межрегиональное территориальное управление
МЧС России	–	Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
НБП	–	надзор за безопасностью полетов (отдел)
НИИ	–	научно-исследовательский институт
НИО	–	научно-исследовательская организация
НЛД	–	надзор за летной деятельностью (отдел)
НТК	–	научно-техническая комиссия
НТД	–	нормативная техническая документация
н.п.	–	населенный пункт
НПСК	–	наземная поисково-спасательная команда
ОАО	–	открытое акционерное общество
ОВД	–	обслуживание воздушного движения
ОД	–	оперативный дежурный
ОЗП	–	осенне-зимний период
ОИБП	–	отдел инспекции по безопасности полетов
ООО	–	общество с ограниченной ответственностью

ОПЛГ	– отдел поддержания летной годности
ОрВД	– организация воздушного движения
ПАСОП	– поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов
ПВП	– правила визуальных полетов
ПЛН	– утвержденный органами ОрВД план полета
ППЛС	– программа подготовки летного состава
ППП	– правила полетов по приборам
ППР	– после последнего ремонта
ПРАПИ-98	– Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими ВС в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609
ПТО	– периодическое техническое обслуживание
РКЦПС	– региональный координационный центр поиска и спасания
РЛЭ	– руководство по летной эксплуатации
Росавиация	– Федеральное агентство воздушного транспорта
РН	– руль направления
РПА	– руководитель полетов аэродрома
РПР	– руководитель полетов района
РПСБ	– региональная поисково-спасательная база
РТС	– радио-технические средства
РТЭ	– руководство по технической эксплуатации
РУБП	– руководство по управлению безопасностью полетов
РФ	– Российская Федерация
СНЭ	– с начала эксплуатации
СПАСОП	– служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов
СРПБЗ	– система предупреждения о близости земли
СШ	– северная широта
ТКК	– территориальная квалификационная комиссия
ТО	– техническое обслуживание

ТОиР	– техническое обслуживание и ремонт
УВД	– управление воздушным движением
УГА	– управление гражданской авиации
УГАН	– управление государственного авиационного надзора
УИБП	– Управление инспекции по безопасности полетов
УИ ГА	– Ульяновский институт гражданской авиации
УЛЭ	– Управление летной эксплуатации
УПЛГ	– Управление поддержания летной годности воздушных судов
ФАВТ	– Федеральное агентство воздушного транспорта
ФАП	– федеральные авиационные правила
ФАП-128	– ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утверждены Приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128
ФАП-147	– ФАП «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утверждены Приказом Минтранса России от 12.09.2008 N 147
ФАП МО ГА-2002	– ФАП «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утверждены Приказом Минтранса России от 22.04.2002 № 50
ФАП-293	– ФАП «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утверждены Приказом Минтранса России от 25.11.2011 № 293
ФАП-530	– ФАП «Поиска и спасания в Российской Федерации», утверждены Постановлением Правительства РФ от 15.07.2008 N 530
ФАС	– Федеральная авиационная служба
ФГБУ	– федеральное государственное бюджетное учреждение
ФГОУ	– федеральное государственное образовательное учреждение

ФГУ	–	федеральное государственное учреждение
ФГУП	–	федеральное государственное унитарное предприятие
ФГУАП	–	федеральное государственное унитарное авиационное предприятие
ФП ИВП	–	Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утверждены постановлением Правительства РФ от 11.03.2010. N 138
ФПЛ	–	формализованное сообщение о плане полета
ФСНСТ	–	Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
ЦОВД	–	центр обеспечения воздушного движения
ЦПАП	–	центр подготовки авиационного персонала
ЦУКС	–	Центр управления в кризисных ситуациях МЧС России
ШЛИ	–	школа летчиков испытателей
ЭРАТ	–	эксплуатация и ремонт авиационной техники
ЭТД	–	эксплуатационно-техническая документация
CRM	–	управление ресурсами экипажа
EGPWS	–	система предупреждения о близости земли
GPS	–	глобальная система определения местоположения
QNH	–	давление аэродрома (пункта), приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере
TAF	–	прогноз погоды по аэродрому
UTC	–	всемирное скоординированное время

Общие сведения

01.07.2016, в 03:13 UTC¹ (11:13 местного времени), днем, при выполнении полета в целях тушения природного пожара на землях лесного фонда Иркутской области произошла катастрофа самолета Ил-76ТД RA-76840 ФГБУ «АСК МЧС России».

В результате катастрофы воздушное судно разрушилось, члены экипажа (8 человек) и находившиеся на борту 2 специалиста ИАС (для обслуживания ВС в аэропортах посадки) погибли.

Расследование авиационного происшествия проводится Комиссией, назначенной приказом Председателя Комиссии по расследованию авиационных происшествий Межгосударственного авиационного комитета от 01.07.2016 № 30/786-р.

¹ Здесь и далее, если не указано особо, приведено время UTC.

1. Фактическая информация

1.1. История полёта

В связи со сложной лесопожарной обстановкой в Сибирском федеральном округе и в целях содействия органам исполнительной власти в ликвидации природных пожаров руководством МЧС России в мае 2016 года было принято решение о применении для решения задач по тушению пожаров самолетов Ил-76ТД ФГБУ «АСК МЧС России».

В соответствии с Распоряжением от 11.05.2016 № 198 в ФГБУ «АСК МЧС России» была организована подготовка экипажей и самолетов Ил-76ТД RA-76840, RA-76841 и RA-76429, оборудованных выливными авиационными приборами ВАП-2 (далее – ВАП), для выполнения задач по тушению пожаров.

С 11.05 по 14.06.2016 задачи по тушению пожаров выполнялись экипажами в Забайкальском крае и Республике Бурятия с аэродромов Чита и Улан-Удэ соответственно.

11.06.2016 была произведена смена экипажа самолета Ил-76ТД RA-76840. С 17.06 по 24.06.2016 экипажем выполнялись полеты с аэродромов Чита и Улан-Удэ в целях тушения пожаров в Иркутской области. 24.06.2016 был выполнен перелет на аэродром «Белая»² для работы в Иркутской области, дальнейшая работа выполнялась по 28.06.2016 включительно. 28.06.2016 на аэродроме «Иркутск-1» произошла следующая смена экипажей, два специалиста по техническому обслуживанию ВС на внебазовых аэродромах не менялись.

29.06.2016 и 30.06.2016 новый экипаж выполнил полеты на тушение пожаров (по одному полету в день).

01.07.2016, в 01:00, был выполнен взлет с аэродрома «Белая», в 01:15 была произведена посадка на аэродроме Иркутск (в соответствие с Планом применения авиации в ГУ МЧС России по Иркутской области на 01.07.2016 экипажу были запланированы 2 вылета, определены координаты основного и резервного лесных пожаров). В период времени 01:20-02:14 самолет был подготовлен к вылету (дозаправка топливом ТС-1 – 19000 кг, в резервуары ВАП-2 было заправлено 42000 л воды), в 01:40-01:43 КВС получил от диспетчера ПДСА группы «Брифинг» ФПЛ и ПЛН и принял решение на вылет (метеорологическую консультацию экипаж получил по телефону в 00:20-00:30, находясь на аэродроме «Белая»).

² В связи с регламентом работы аэродрома «Иркутск-1» (ремонт ВПП с 15.05. по 30.06.2016 включительно, ежедневно в период 05:00-16:00 аэродром закрыт) самолет Ил-76 RA-76840 базировался на аэродроме государственной авиации «Белая», экипаж проживал в санатории «Усолье» г. Усолье-Сибирское. Ежедневно выполнялся перелет на аэродром «Иркутск-1» для заправки топливом и водой, далее осуществлялся вылет на тушение пожаров по заданным координатам. После выполнения задания посадка производилась на аэродроме «Белая».

Самолет Ил-76 RA-76840 в 02:19 / 10:19 (местного) вылетел в Качугский район Иркутской области для тушения природного пожара. На 9 минуте полета экипажем был занят эшелон FL100, полет на эшелоне выполнялся в течение 21 минуты на скорости 450 км/ч (приборная) с $МК=45^\circ$.

В 02:31, при первоначальном сеансе связи с диспетчером сектора РЦ-9 Иркутского РЦ ЕС ОрВД, экипаж обозначил предполагаемые очаги пожаров, сообщил расчетное время прибытия в район работ (в 03:02) и запросил QNH в районе работ. Диспетчером было выдано указание о дальнейшем полете на эшелоне FL100 и сообщено давление 1007 гПа.

В 02:54 экипаж доложил о выходе в район выполнения работы, начале снижения и сообщил интервал высот 500-50 м, на которых будет работать. Время окончания работы было заявлено через 30 минут. Диспетчером сектора РЦ-9 было установлено время выхода на контрольную радиосвязь через 35 минут (в 03:30).

В течение полета до входа в район работ экипаж о неисправностях на борту ВС не заявлял, от маршрута не отклонялся и изменения высоты не запрашивал.

На 36 минуте полета КВС дал указание экипажу установить давление 1007 гПа и приступил к снижению. Снижение было выполнено с $МК=45^\circ$ до $H_6=1100\text{ м}^3$ (на 43 минуте полета) с уменьшением скорости до $V_{пр}=345\text{ км/ч}$ (на $H_6=2000\text{ м}$ и $V_{пр}=370\text{ км/ч}$ закрылки были выпущены в промежуточное положение $\delta=30^\circ$).

При выходе в район основного пожара (43-44 минуты полета) экипаж установил $V_{пр}=320\text{ км/ч}$, высота полета геометрическая (H_g измеряется радиовысотомером РВ-5) была в пределах 400-250 м.

В 03:03:35 (45 минута полета) был выполнен отворот на $МК=342^\circ$ с целью выхода на резервный пожар (до 03:04:40 полет выполнялся в режиме автоматического управления, далее был отключен канал стабилизации высоты, с 03:07:10 полет выполнялся в ручном режиме). В дальнейшем (полет на резервный пожар, разворот на курс $180-190^\circ$ для выхода на основной пожар и полет к «точке» пожара) полет выполнялся на $H_g=200-100\text{ м}$, при этом по докладам членов экипажа земля просматривалась только «под собой» или вообще не просматривалась, докладов о полетной видимости не было. С 03:06:27 (48 минута полета) и до прекращения записи звуковой информации регистратором МАРС-БМ в 03:13:16 (55 минута полета), в течение ~ 7 минут, многократно регистрировались речевые предупреждения системы СРПБЗ «ТЯНИ ВВЕРХ» и «ВПЕРЕДИ ЗЕМЛЯ».

³ Здесь и далее H_6 – рассчитанная барометрическая высота полета по QNH района 1007 гПа.

В 03:11:52 (доклад штурмана в 03:12:00 о дальности до цели 5 км) КВС принял решение на дальнейшее снижение, параметры полета при этом составляли: $V_{пр}=345$ км/ч, $MK=190^\circ$, $H_б=1000$ м, $H_г=210$ м, абсолютная высота сопки, находившейся по курсу полета на дальности ~ 5 км, составляла 945 м.

В 03:12:24 штурман ВС проинформировал КВС о дальности до цели 3,5 км, КВС продолжил снижение.

На 55 минуте полета самолет Ил-76 RA-76840 столкнулся со склоном сопки. Траектория полета самолета Ил-76 RA-76840 после выхода в район тушения очагов пожара показана на Рис. 1.

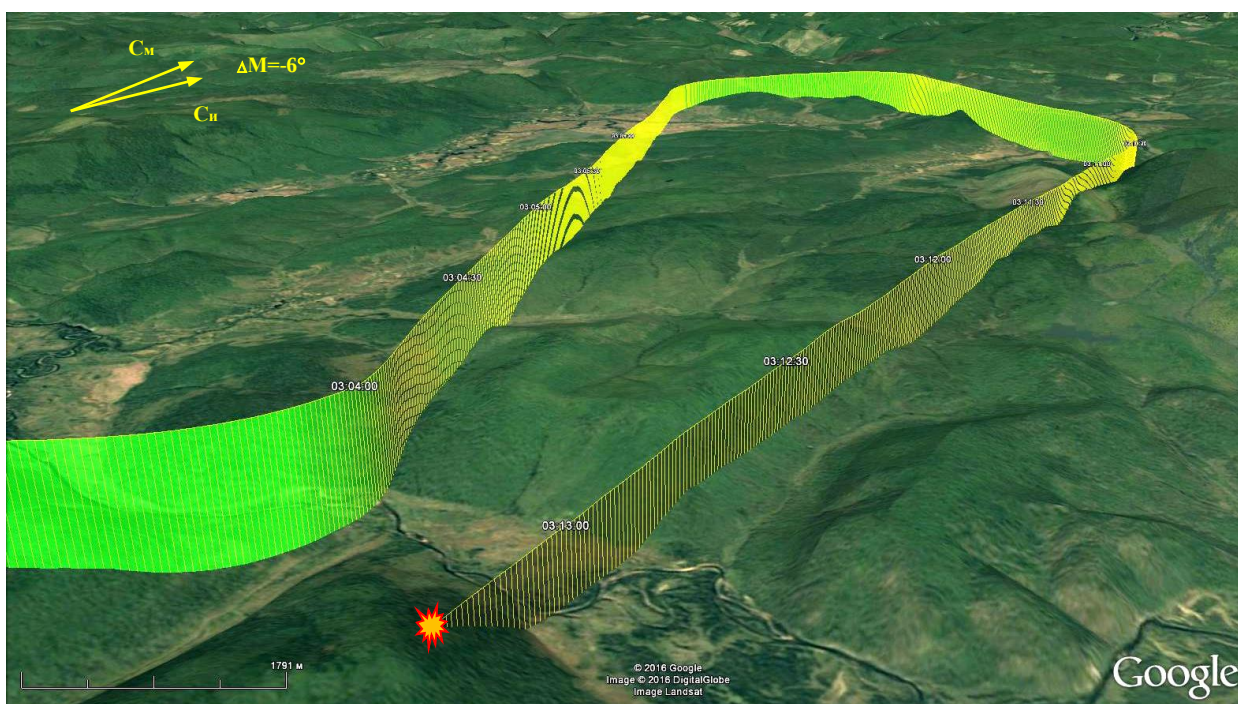


Рис. 1. Пространственная траектория полета самолета Ил-76 RA-76840
после выхода в район тушения очагов пожара

В 03:36:46 диспетчер предпринял многократные попытки связаться с экипажем Ил-76ТД RA-76840. После неудачных попыток установить радиосвязь с экипажем, не вышедшим в установленное время на контрольную связь, диспетчер доложил руководителю полётов об отсутствии связи с экипажем ВС.

В 04:04 РПР, в соответствии с требованиями п. 9.2 ФАП–293, осуществил уведомление Новосибирского РКЦПС. Информация о данном событии так же была доведена до Новосибирского ЗЦ ЕС ОрВД, органов ПВО и оперативного дежурного управления МЧС по Иркутской области.

По докладу экипажа Бе-200 RA-31121, вылетевшего в 05:25 для осуществления визуального поиска в районе предполагаемого места АП, метеоусловия в районе выполнения работ характеризовались сильной задымленностью.

В ходе проведения ПСР в районе н.п. Рыбный Уян Качугского района Иркутской области в 02:30 03.07.2016 обнаружены обломки самолета Ил-76ТД RA-76840. Координаты места АП: $54^{\circ} 45' 23,11''$ сш, $107^{\circ} 48' 35,68''$ вд, $\Delta M = -6^{\circ}$.

Район АП расположен в горной местности, в предгорьях Байкальского хребта (в радиусе 25 км от места АП абсолютные высоты сопков в секторе $190-30^{\circ}$ составляют 786 м-1026 м, в секторе $30-190^{\circ}$ – 983 м-1300 м).

Место АП находится на склоне сопки в лесном массиве (деревья лиственных и хвойных пород высотой от 20 до 30 м) на расстоянии 1280 м от реки Киренга, средний уклон по направлению к реке составляет 9° . Превышение места АП над уровнем моря составляет 886 м (высота сопки – 945 м), абсолютная высота места первого касания ВС о кроны деревьев – 845 м. Место АП самолета Ил-76ТД RA-76840 показано на Рис. 2.

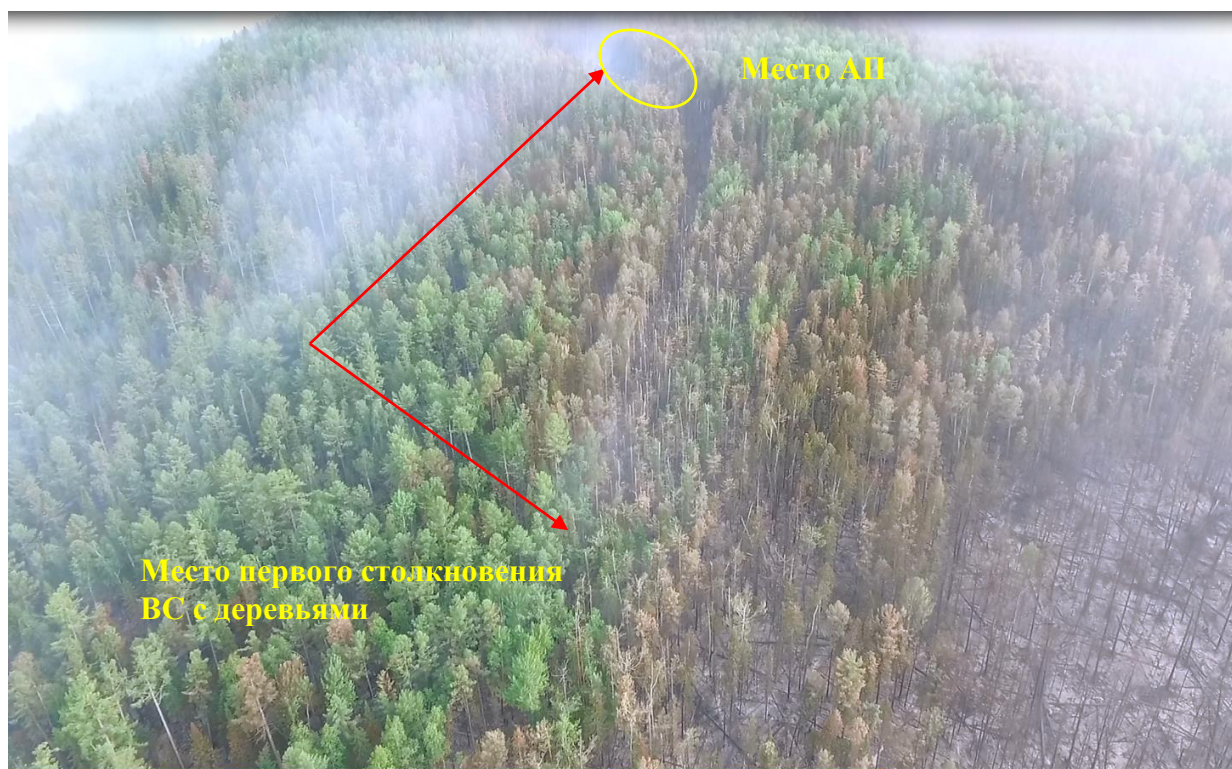


Рис. 2. Место авиационного происшествия самолета Ил-76 RA-76840

1.2. Телесные повреждения

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом	8	–	2
Серьезные	–	–	–
Незначительные/отсутствуют	–/–	–/–	–/–

1.3. Повреждения воздушного судна

Воздушное судно в результате столкновения с деревьями и с земной поверхностью полностью разрушилось и сгорело.

1.4. Прочие повреждения

Повреждений других объектов нет.

1.5. Сведения о личном составе

1.5.1. Данные о членах летного экипажа

Командир воздушного судна

Должность	КВС – инструктор АЭ (на Ил-76)
Пол	Мужской
Дата и год рождения	13.03.1952
Образование (когда и какое учебное заведение окончил)	Балашовское ВВАУЛ в 1974 г., специальность – тактическая командная военно-транспортная авиация, квалификация – летчик-инженер
Тип, номер, дата выдачи свидетельства	Свидетельство линейного пилота ГА I П № 002796, выдано ВКК ФАС России 09.09.1997
Допуск к полетам на ВС данного типа в качестве КВС	Квалификационная отметка «Командир ВС-инструктор Ил-76» от 01.10.1991
При каком минимуме допущен к полетам. Дата последней проверки техники пилотирования в условиях, соответствующих присвоенному минимуму	ППП: Минимум 1-й категории Ил-76ТД посадочный - 60х550; для взлета видимость 200 м. 15.06.2016, КТС Ил-76ТД. КВС–инструктор, методист по летной подготовке службы ОЛР, оценка – «пять»
Общий налёт	11209 ч
Налет на ВС данного типа (общий и в качестве КВС)	8711 ч / 8711 ч
Налет за 2016 год	18 ч 41 мин
Налёт за последний месяц	8 ч 40 мин
Налёт за последние 3 дня	5 ч 35 мин
Налет в день происшествия	1 ч 10 мин

Перерывы в полётах в течение последнего года	22.12.2015-05.02.2016 21.02-07.04.2016 19.04-10.06.2016
Дата последней проверки: - техники пилотирования - самолётовождения	10.06.2016, в полете. КВС–инструктор, методист по летной подготовке службы ОЛР, оценка – «пять» 15.04.2016, в полете. Старший штурман АЭ, оценка - «пять»
Тренировка на тренажёре	14.06 – 15.06.2016, КТС Ил-76ТД, УИ ГА
Прохождение КПК	АУЦ ШЛИ ОАО «ЛИИ им. М.М.Громова» 30.05. – 09.06.2016
Допуск к полётам в ВЛП	Приказ ВрИО директора ФГБУ «АСК МЧС России» от 18.04.2016 № 4/ЦР
Предварительная подготовка	27.06.2016
Предполётная подготовка	Перед вылетом 01.07.2016, а/п Иркутск
Отдых (условия и продолжительность предполетного отдыха)	Более 12 часов, санаторий «Усолъе» г. Усолъе-Сибирское (аэродром базирования «Белая»)
Кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом	На аэродроме государственной авиации «Белая» решение о допуске экипажа к полетам принимал КВС (в соответствии с п. 1.9 приложения № 14 к ФАП МО ГА-2002)
Авиационные происшествия и инциденты в прошлом	Не имел
Результаты прохождения годовых медицинских освидетельствований и периодических медицинских осмотров	16.03.2016, ЦВЛЭК ГА. Справка ЦВЛЭК ГА серия РА № 186690 от 16.03.2016, срок действия до 16.09.2016. 17.06.2016, квартальный медосмотр

Второй пилот

Должность	Второй пилот АЭ (на Ил-76)
Пол	Мужской
Дата и год рождения	04.05.1975
Образование (когда и какое учебное заведение окончил)	Актюбинское ВАУЛ ГА в 1996 г., специальность – эксплуатация воздушного

	транспорта, квалификация – инженер-пилот
Тип, номер, дата выдачи свидетельства	Свидетельство линейного пилота ГА П П № 014227, выдано ВКК ФСНСТ России 13.10.2005
Допуск к полетам на ВС данного типа	Квалификационная отметка «Второй пилот ВС Ил-76» от 25.08.2000
Общий налёт	5584 ч
Налет на ВС данного типа	5124 ч
Налет за 2016 год	83 ч 46 мин (36 ч 15 мин Ил-76)
Налёт за последний месяц	31 ч 53 мин (13 ч Ил-76)
Налёт за последние 3 дня	5 ч 35 мин
Налет в день происшествия	1 ч 10 мин
Перерывы в полётах в течение последнего года	30.12.2015-04.03.2016 15.04-16.06.2016
Дата последней проверки: - техники пилотирования - самолётовождения	16.06.2016, в полете. КВС – инструктор, методист по летной подготовке службы ОЛР, оценка – «пять» 15.04.2016, в полете. Старший штурман АЭ, оценка - «пять»
Тренировка на тренажёре	06.06 – 7.06.2016, КТС Ил-76ТД, УИ ГА
Прохождение КПК	АУЦ ШЛИ ОАО «ЛИИ им. М.М.Громова» 16.05. – 27.06.2016
Допуск к полётам в ВЛП	Приказ ВрИО директора ФГБУ «АСК МЧС России» от 18.04.2016 № 4/ЦР
Предварительная подготовка	27.06.2016
Предполётная подготовка	Перед вылетом 01.07.2016, а/п Иркутск
Отдых (условия и продолжительность предполетного отдыха)	Более 12 часов, санаторий «Усолъе» г. Усолъе-Сибирское (аэродром базирования «Белая»)
Кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом	На аэродроме государственной авиации «Белая» решение о допуске экипажа к полетам принимал КВС (в соответствии с п. 1.9 приложения № 14 к ФАП МО ГА-2002)
Авиационные происшествия и инциденты в прошлом	Не имел

Результаты прохождения годовых медицинских освидетельствований и периодических медицинских осмотров	14.06.2016, ВЛЭК ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова». Справка ВЛЭК серия РА № 219561, срок действия до 14.06.2017
---	--

Штурман ВС

Должность	Штурман ВС АЭ (на Ил-76)
Пол	Мужской
Дата и год рождения	08.08.1968
Образование (когда и какое учебное заведение окончил)	Ворошиловградское ВВАУШ в 1989 г., специальность – штурманская тактическая авиация, квалификация – штурман – инженер
Тип, номер, дата выдачи свидетельства	Свидетельство штурмана I Ш № 000257, выдано ВКК ФСНСТ России 21.10.2008
Допуск к полетам на ВС данного типа в качестве штурмана ВС	Квалификационная отметка «Штурман ВС Ил-76» от 24.07.1989
Общий налёт	7050 ч
Налет на ВС данного типа	6891 ч
Налет за 2016 год	32 ч 44 мин
Налёт за последний месяц	04 ч 25 мин
Налёт за последние 3 дня	05 ч 35 мин
Налет в день происшествия	1 ч 10 мин
Перерывы в полётах в течение последнего года	14.11.2015-18.02.2016 19.04-29.06.2016
Дата последней проверки самолётовождения	12.10.-15.10.2015, в полете. Старший штурман АЭ, оценка - «пять»
Тренировка на тренажёре	22.06 – 23.06.2016, КТС Ил-76ТД, УИ ГА
Прохождение КПК	АУЦ ШЛИ ОАО «ЛИИ им. М.М.Громова» 30.05. – 09.06.2016
Допуск к полётам в ВЛП	Приказ ВрИО директора ФГБУ «АСК МЧС России» от 18.04.2016 № 4/ЦР
Предварительная подготовка	27.06.2016
Предполётная подготовка	Перед вылетом 01.07.2016, а/п Иркутск
Отдых (условия и продолжительность предполетного отдыха)	Более 12 часов, санаторий «Усолёе» г. Усолёе-Сибирское (аэродром базирования «Белая»)

Кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом	На аэродроме государственной авиации «Белая» решение о допуске экипажа к полетам принимал КВС (в соответствии с п. 1.9 приложения № 14 к ФАП МО ГА-2002)
Авиационные происшествия и инциденты в прошлом	Не имел
Результаты прохождения годовых медицинских освидетельствований и периодических медицинских осмотров	08.02.2016, ВЛЭК ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова». Справка ВЛЭК серия РА № 161290, срок действия до 08.02.2017

Бортовой инженер

Должность	Старший бортовой инженер АСО
Пол	Мужской
Дата и год рождения	14.08.1957
Образование (когда и какое учебное заведение окончил)	Иркутское ВВАИУ в 1978 г., специальность – самолеты и двигатели, квалификация – военный техник-механик. МИИ ГА в 1988 г., специальность – эксплуатация самолетов и двигателей, квалификация – инженер-механик
Тип, номер, дата выдачи свидетельства	Свидетельство бортинженера I БИ № 001052, выдано ВКК ФАС России 21.08.2008
Допуск к полетам на ВС данного типа	Квалификационная отметка «Бортинженер - инструктор ВС Ил-76» от 04.11.1991
Общий налёт	12463 ч
Налет на ВС данного типа	9276 ч
Налет за 2016 год	52 ч
Налёт за последний месяц	10 ч 45 мин
Налёт за последние 3 дня	05 ч 35 мин
Налет в день происшествия	1 ч 10 мин
Перерывы в полётах в течение последнего года	16.04-10.06.2016
Дата последней проверки практической работы	26.11.2015, в полете. Старший бортинженер-инструктор АЭ (на Ил-76), оценка - «пять»
Тренировка на тренажёре	14.06 – 15.06.2016, КТС Ил-76ТД, УИ ГА

Прохождение КПК	АУЦ ШЛИ ОАО «ЛИИ им. М.М.Громова» 30.05. – 09.06.2016
Допуск к полётам в ВЛП	Приказ ВрИО директора ФГБУ «АСК МЧС России» от 18.04.2016 № 4/ЦР
Предварительная подготовка	27.06.2016
Предполётная подготовка	Перед вылетом 01.07.2016, а/п Иркутск
Отдых (условия и продолжительность предполетного отдыха)	Более 12 часов, санаторий «Усолье» г. Усолье-Сибирское (аэродром базирования «Белая»)
Кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом	На аэродроме государственной авиации «Белая» решение о допуске экипажа к полетам принимал КВС (в соответствии с п. 1.9 приложения № 14 к ФАП МО ГА-2002)
Авиационные происшествия и инциденты в прошлом	Не имел
Результаты прохождения годовых медицинских освидетельствований и периодических медицинских осмотров	20.10.2015, ВЛЭК ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова». Справка ВЛЭК серия РА № 161226, срок действия до 20.10.2016. 08.04.2016, полугодовой медосмотр

Бортовой радист

Должность	Бортовой радист АЭ (на Ил-76)
Пол	Мужской
Дата и год рождения	24.08.1959
Образование (когда и какое учебное заведение окончил)	Ленинградское мореходное училище Министерства морского флота в 1979 г. специальность – радиосвязь и электрорадионавигация морского и рыбопромыслового флота, квалификация – радиотехник. МАИ в 1990 г., специальность – летные испытания, квалификация – инженер-системотехник

Тип, номер, дата выдачи свидетельства	Свидетельство специалиста ГА IV БР № 000153, выдано Московским ГРУ ВТ 27.12.1996
Допуск к полетам на ВС данного типа	Бортрадист ВС Ил-76, приказ директора ФГУАП МЧС России от 29.03.2011 № 507
Общий налёт	12554 ч
Налет на ВС данного типа	8250 ч
Налет за 2016 год	16 ч
Налёт за последний месяц	06 ч 37 мин
Налёт за последние 3 дня	05 ч 35 мин
Налет в день происшествия	1 ч 10 мин
Перерывы в полётах в течение последнего года	Более 6 мес., 16.11.2015 – 28.05.2016
Дата последней проверки практической работы	03.06.2016, в полете. Командир АЭ (на Ил-76), оценка - «пять»
Тренировка на тренажёре	14.06 – 15.06.2016, КТС Ил-76ТД, УИ ГА
Прохождение КПК	АУЦ ШЛИ ОАО «ЛИИ им. М.М.Громова» 16.05. – 27.05.2016
Допуск к полётам в ВЛП	Приказ ВрИО директора ФГБУ «АСК МЧС России» от 18.04.2016 № 4/ЦР
Предварительная подготовка	27.06.2016
Предполётная подготовка	Перед вылетом 01.07.2016, а/п Иркутск
Отдых (условия и продолжительность предполетного отдыха)	Более 12 часов, санаторий «Усолъе» г. Усолъе-Сибирское (аэродром базирования «Белая»)
Кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом	На аэродроме государственной авиации «Белая» решение о допуске экипажа к полетам принимал КВС (в соответствии с п. 1.9 приложения № 14 к ФАП МО ГА-2002)
Авиационные происшествия и инциденты в прошлом	Не имел
Результаты прохождения годовых медицинских освидетельствований и периодических медицинских осмотров	20.06.2016, ВЛЭК ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова». Справка ВЛЭК серия РА № 219566, срок действия до 20.06.2017

1.5.2. Данные о членах кабинного экипажа**Бортовой оператор**

Должность	Бортовой оператор АЭ (на Ил-76)
Пол	Мужской
Дата и год рождения	02.08.1968
Образование (когда и какое учебное заведение окончил)	Егорьевское АТУ ГА в 1990 г., специальность – техническая эксплуатация воздушных судов и авиадвигателей, квалификация – авиационный техник-механик. ДПО – ЦПАП Центрального управления международных воздушных сообщений в 1993 г., курсы подготовки бортоператоров самолета Ил-76Т, ТД (теоретическое обучение)
Тип, номер, дата выдачи свидетельства	Свидетельство специалиста ГА VIII БО № 002105, выдано ЦУГАН ВТ МТ РФ 27.05.2005
Допуск к полетам на ВС данного типа	Квалификационная отметка «Бортоператор ВС Ил-76» от 17.11.1994, ООО «АК им. Гризодубовой В.С.»
Общий налёт	6466 ч
Налет на ВС данного типа	6466 ч
Налет за 2016 год	104 ч
Налёт за последний месяц	26 ч 25 мин
Налёт за последние 3 дня	05 ч 35 мин
Налет в день происшествия	1 ч 10 мин
Дата последней проверки практической работы	18.03.2016, в полете. Старший бортоператор-инструктор АЭ (на Ил-76), оценка - «пять»
Прохождение КПК	АУЦ ШЛИ ОАО «ЛИИ им. М.М.Громова» 29.03. – 06.04.2016
Допуск к полётам в ВЛП	Приказ ВрИО директора ФГБУ «АСК МЧС России» от 18.04.2016 № 4/ЦР
Предварительная подготовка	27.06.2016
Предполётная подготовка	Перед вылетом 01.07.2016, а/п Иркутск

Отдых (условия и продолжительность предполетного отдыха)	Более 12 часов, санаторий «Усолъе» г. Усолъе-Сибирское (аэродром базирования «Белая»)
Кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом	На аэродроме государственной авиации «Белая» решение о допуске экипажа к полетам принимал КВС (в соответствии с п. 1.9 приложения № 14 к ФАП МО ГА-2002)
Авиационные происшествия и инциденты в прошлом	Не имел
Результаты прохождения годовых медицинских освидетельствований и периодических медицинских осмотров	09.12.2015, ВЛЭК ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова». Справка ВЛЭК серия РА № 161252, срок действия до 09.12.2017. 10.06.2016, полугодовой медосмотр

Бортовой оператор

Должность	Бортовой оператор АЭ (на Ил-76)
Пол	Мужской
Дата и год рождения	16.09.1964
Образование (когда и какое учебное заведение окончил)	Харьковское ВВАИУ в 1989 г., специальность – авиационное оборудование, квалификация – инженер-электрик ДПО – УТЦ г. Санкт-Петербурга 1999 г., курсы подготовки бортоператоров самолета Ил-76Т, ТД (теоретическое обучение)
Тип, номер, дата выдачи свидетельства	Свидетельство специалиста ГА VIII БО № 000111, выдано МТУ ВТ ЦР ФАВТ 21.07.2010
Допуск к полетам на ВС данного типа	Квалификационная отметка «Бортоператор ВС Ил-76» от 10.03.1996, МТУ ВТ ЦР ФАВТ
Общий налёт	8151 ч
Налет на ВС данного типа	8151 ч
Налет за 2016 год	78 ч
Налёт за последний месяц	35 ч 16 мин
Налёт за последние 3 дня	05 ч 35 мин
Налет в день происшествия	1 ч 10 мин

Дата последней проверки практической работы	16.07.2015, в полете. Бортоператор-инструктор АЭ (на Ил-76), оценка - «пять»
Прохождение КПК	АУЦ ШЛИ ОАО «ЛИИ им. М.М.Громова» 29.03. – 06.04.2016
Допуск к полётам в ВЛП	Приказ ВрИО директора ФГБУ «АСК МЧС России» от 18.04.2016 № 4/ЦР
Предварительная подготовка	27.06.2016
Предполётная подготовка	Перед вылетом 01.07.2016, а/п Иркутск
Отдых (условия и продолжительность предполетного отдыха)	Более 12 часов, санаторий «Усолье» г. Усолье-Сибирское (аэродром базирования «Белая»)
Кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом	На аэродроме государственной авиации «Белая» решение о допуске экипажа к полетам принимал КВС (в соответствии с п. 1.9 приложения № 14 к ФАП МО ГА-2002)
Авиационные происшествия и инциденты в прошлом	Не имел
Результаты прохождения годовых медицинских освидетельствований и периодических медицинских осмотров	22.06.2015, ВЛЭК ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова». Справка ВЛЭК серия РА № 161129, срок действия до 22.06.2017. 23.06.2016, полугодовой медосмотр

Бортовой оператор

Должность	Оператор-инструктор бортовой АЭ (на Ил-76)
Пол	Мужской
Дата и год рождения	24.04.1973
Образование (когда и какое учебное заведение окончил)	Луховицкий авиационный техникум в 1992 г., специальность – самолетостроение, квалификация – техник-механик по самолетостроению. ДПО – ЦПАП ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» в 1996 г., курсы подготовки бортоператоров самолета Ил-76Т, ТД (теоретическое обучение)

Тип, номер, дата выдачи свидетельства	Свидетельство специалиста ГА VIII БО № 000961, выдано Московским ГРУ ФАС России 27.03.1997
Допуск к полетам на ВС данного типа	Квалификационная отметка «Бортоператор ВС Ил-76» от 24.12.1996, ООО авиакомпания «ЭЛЬФ ЭЙР»
Общий налёт	7385 ч
Налет на ВС данного типа	7385 ч
Налет за 2016 год	104 ч
Налёт за последний месяц	08 ч 33 мин
Налёт за последние 3 дня	05 ч 35 мин
Налет в день происшествия	1 ч 10 мин
Дата последней проверки практической работы	05.02.2016, в полете. Старший бортоператор АЭ (на Ил-76), оценка - «пять»
Прохождение КПК	АУЦ ШЛИ ОАО им. М.М.Громова 29.03. – 06.04.2016
Допуск к полётам в ВЛП	Приказ ВрИО директора ФГБУ «АСК МЧС России» от 18.04.2016 № 4/ЦР
Предварительная подготовка	27.06.2016
Предполётная подготовка	Перед вылетом 01.07.2016, а/п Иркутск
Отдых (условия и продолжительность предполетного отдыха)	Более 12 часов, санаторий «Усолъе» г. Усолъе-Сибирское (аэродром базирования «Белая»)
Кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом	На аэродроме государственной авиации «Белая» решение о допуске экипажа к полетам принимал КВС (в соответствии с п. 1.9 приложения № 14 к ФАП МО ГА-2002)
Авиационные происшествия и инциденты в прошлом	Не имел
Результаты прохождения годовых медицинских освидетельствований и периодических медицинских осмотров	06.10.2015, ВЛЭК ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова». Справка ВЛЭК серия РА № 161216, срок действия до 06.10.2017 07.04.2016, полугодовой медосмотр

Из представленных комиссии документов следует, что члены экипажа были допущены к выполнению полетов по тушению пожаров с использованием ВАП-2 на самолете Ил-76.

1.6. Сведения о воздушном судне

Тип и назначение ВС	Ил-76ТД, транспортное
Государственный и регистрационный опознавательные знаки	RA-76840
Заводской номер ВС	1033417553
Изготовитель, дата	ТАПО им. Чкалова (г. Ташкент), 31.10.1994
Свидетельство о регистрации	№ 4944, выдано 16.12.2015 УИБП ФАВТ
Сертификат летной годности ВС	№ 2021150087, выдан 19.03.2015 УПЛГ ФАВТ, срок действия до 21.12.2016
Назначенный ресурс	13000 ч, 4500 посадок
Назначенный срок службы	22 года 2 мес., до 21.12.2016
Межремонтный ресурс	5000 ч, 2500 посадок
Межремонтный срок службы	11 лет, до 21.12.2016
Количество ремонтов	Один, 21.12.2005, ОАО «123 АРЗ»
Наработка ВС СНЭ	9064 ч, 3069 посадок
Наработка ВС ППР	4110 ч, 1535 посадок
Остаток назначенного и межремонтного ресурсов, срока службы	890 ч / 890 ч / 5месяцев, 965посадок
Дата последнего периодического ТО:	25.03.2016, ПТО по форме Ф-6+ВЛП выполнено ЗАО «Центр ТО и Р ВС РосАэро» при наработке 4065, 1497 посадок, карта-наряд 1/16 от 12.01.2016

Самолет Ил-76ТД RA-76840 в соответствии со «Свидетельством о государственной регистрации прав на воздушное судно» (серия АА № 009664 от 15.12.2015) находился в оперативном управлении ФГБУ «АСК МЧС России».

В дополнение к основному комплекту АиРЭО, самолет был оборудован спутниковой навигационной системой TLN-2000 с индикатором Argus-7000CE, системой TCAS-2000 для обеспечения режима S, высотомерами ВБЭ-2А с блоками связи БСКА-7, системой СРПБЗ производства ОАО «ВНИИРА-Навигатор», аппаратурой спутниковой навигации БМС, системой спутниковой навигации СН4312-02 (ГЛОНАСС/GPS), на борту самолета установлены два радиомаяка АРМ-406АС1 и АРМ-406П (зарегистрированы

23.04.2016 МКВЦ ФГУП «Морсвязьспутник», исх. № 52799 и исх. № 52800 соответственно).

Самолет был оборудован бортовой системой регистрации МСРП-64 М5 с записью параметров полета на защищенный (ЗБН-1-3 сер.3) и технологический (ТБНК-4-2) накопители, речевым регистратором МАРС-БМ и самописцем КЗ-63.

В соответствии с эксплуатационными спецификациями к Сертификату эксплуатанта № 570 был допущен к коммерческим перевозкам грузов, в том числе опасных грузов; полетам по I категории 550х60 м, взлетам – 200 м; полетам по RVSM; RNAV 5.

Разрешение на бортовые радиостанции выдано 06.10.2011 УПЛГ Росавиации.

Удостоверение о годности гражданского воздушного судна по шуму на местности № 7241 выдано 20.03.2015 УИБП Росавиации, срок действия удостоверения до 21.12.2016.

ФГБУ «АСК МЧС России» имеет сертификат организации по техническому обслуживанию № 285-16-049, выданный 10.05.2016 УПЛГ ВС Росавиации. В соответствии с сертификатом допускается для самолетов Ил-76ТД с двигателем Д-30КП-2 и ВСУ ТА-6А осуществление следующих видов работ:

оперативное техническое обслуживание;

периодическое техническое обслуживание, кроме работ свыше Ф1 двигателя Д-30КП-2 и работ по подготовке ВС к полетам после хранения более 2-х месяцев.

На момент АП, для выполнения задач по тушению пожаров, самолет был оборудован выливным авиационным прибором ВАП-2 (общий вес – 5250 кг).

Техническое обслуживание самолета проводилось в соответствии с Регламентом технического обслуживания самолетов Ил-76ТД.

Перед вылетом с аэродрома Иркутск на самолете было проведено предполетное ТО (карта-наряд не сохранилась). Самолет был заправлен в аэропорту Иркутск топливом ТС-1 в количестве 19000 кг, суммарная заправка составляла 33000 кг, в резервуары ВАП-2 было заправлено 42000 л воды. Замечаний при подготовке к полету отмечено не было.

Взлетная масса ВС составила 170000 кг, центровка – 26,9 % САХ, на момент АП расчетные значения массы и центровки ВС составляли 163200 кг и 26,4 % соответственно. Указанные значения не выходили за пределы ограничений, установленных РЛЭ самолета Ил-76Т (ТД).

1.7. Метеорологическая информация

Зональный прогноз погоды в формате GAMET, выпущенный для района полетной информации Иркутск ниже эшелона 150 метеорологическим органом Иркутск, составлен 30.06.2016 в 23:00 на период от 00:00 до 06:00 01.07.2016.

Раздел I

Видимость у поверхности земли: в период от 00:00 до 02:00 локально 500 м, туман в низинах по районам 1, 2А, 2В, 3, 4; в период от 02:00 до 06:00 локально дым по районам 1, 2А, 2В, 3, 4.

Особые явления погоды: в период от 02:00 до 06:00 изолированные грозы по районам 4, 6 А, 6 В, 5А, 5В, 7А, 7В; в период от 02:00 до 06:00 грозы скрытые дымом по районам 1, 2А, 2В, 3.

Закрытие гор: район 7В.

Облачность: изолированная кучево-дождевая с высотой нижней границы 600 м от уровня земли по районам 1, 4, 6А, 6В, 7А; изолированная кучево-дождевая с высотой нижней границы 1700 м от среднего уровня моря по районам 2А, 2В, 5А, 5В; изолированная кучево-дождевая с высотой нижней границы 2300 м от среднего уровня моря по району 3; редкая кучево-дождевая с высотой нижней границы 1800 м от среднего уровня моря по району 7В.

Турбулентность: умеренная в слое от поверхности земли до эшелона 100 по районам 2А, 2В, 3, 5А, 5В, 7В.

Раздел II

Центры барических образований и фронты: отсутствуют.

Ветер и температура по высотам:

У поверхности земли: 160° - 5 м/с, плюс 25 °С.

На высоте 600 м: 160° - 5 м/с, плюс 25 °С.

На высоте 1000 м: 160° - 6 м/с, плюс 22 °С.

На высоте 1500 м: 160° - 6 м/с, плюс 19 °С.

На высоте 2000 м: 220° - 6 м/с, плюс 12 °С.

На высоте 3000 м: 260° - 6 м/с, плюс 5 °С.

На высоте 4500 м: 330° - 6 м/с, минус 14 °С.

Облачность, не включенная в раздел I: отсутствует.

Высота нулевой изотермы: 3500 м от среднего уровня моря.

Давление QNH: 1004 гПа / 753 мм рт. ст. по районам 1, 6А, 6В, 7А, 7В; 1007 гПа / 755 мм рт. ст. по районам 2А, 2В, 3, 4, 5А, 5В.

Исправление к зональному прогнозу погоды в формате GAMET на период действия от 00:00 до 06:00 01.07.2016 для района полетной информации Иркутск ниже эшелона 150 составлено 30.06.2016 в 23:23.

Видимость у поверхности: в период с 00:00 до 02:00 локально 500 м, туман в низинах по районам 1, 2А, 3В, 3, 4; в период с 02:00 до 06:00 локально дым по районам 1, 2А, 3В, 3.

Особые явления погоды: в период 02:00 до 06:00 грозы скрытые дымом по районам 1, 2А, 3В, 3.

Закрытие гор: район 7В.

Облачность: изолированная, кучево-дождевая с высотой нижней границы 600 м от уровня земли по районам 1, 4, 6А, 6В, 7А; изолированная кучево-дождевая с высотой нижней границы 1700 м от среднего уровня моря по районам 2А, 2В, 5А, 5В; изолированная кучево-дождевая с высотой нижней границы 2300 м от среднего уровня моря по району 3; редкая кучево-дождевая с высотой нижней границы 1800 м от среднего уровня моря по району 7В.

Турбулентность: умеренная в слое от поверхности земли до эшелона 100 по районам 2А, 2В, 3, 5А, 5В, 7В.

Давление QNH: 1004 гПа / 753 мм рт. ст. по районам 1, 6А, 6В, 7А, 7В; 1007 гПа / 755 мм рт. ст. по районам 2А, 2В, 3, 4, 5А, 5В.

Второе исправление зонального прогноза погоды в формате GAMET на период действия от 00:00 до 06:00 01.07.2016, выпущенного для района полетной информации Иркутск ниже эшелона 150 метеорологическим органом Иркутск, составлено 01.07.2016 в 00:42.

Видимость у поверхности: в период с 00:00 до 02:00 локально 500 м, туман в низинах по районам 1, 2А, 2В, 3, 4; в период действия с 02:00 до 06:00 локально дым по районам 1, 2А, 2В, 3.

Особые явления погоды: в период 02:00 до 06:00 изолированные грозы.

Закрытие гор: район 7В.

Облачность: изолированная, кучево-дождевая с высотой нижней границы 600 м от уровня земли по районам 1, 4, 6А, 6В, 7А; изолированная кучево-дождевая с высотой нижней границы 1700 м от среднего уровня моря по районам 2А, 2В, 5А, 5В; изолированная кучево-дождевая с высотой нижней границы 2300 м от среднего уровня моря по району 3; редкая кучево-дождевая с высотой нижней границы 1800 м от среднего уровня моря по району 7В.

Турбулентность: умеренная в слое от поверхности земли до эшелона 100 по районам 2А, 2В, 3, 5А, 5В, 7В.

Давление QNH: 1004 гПа / 753 мм рт. ст. по районам 1, 6А, 6В, 7А, 7В; 1007 гПа / 755 мм рт. ст. по районам 2А, 2В, 3, 4, 5А, 5В.

Из объяснений синоптика АМЦ Иркутск, заступившего в 00:00 на дежурство на рабочее место синоптика «МВЛ», следует, что в период от 00:20 до 00:30 он провел по телефону метеорологическую консультацию экипажа ВС МЧС, который запросил информацию по районам 2А и 2В⁴, по которым, согласно зональному прогнозу погоды в формате GAMET, в период 00:00 – 02:00 ожидалось ухудшение видимости местами с туманом до 500 м, а в период 02:00 – 06:00 – ухудшение видимости местами с дымом до 1000 м, изолированная кучево-дождевая облачность с высотой нижней границы 1700 м и давление QNH 1007 гПа / 755 мм рт. ст. Другой метеоинформации экипаж не запрашивал.

Фактическая погода на станциях ГМС, расположенных в районах 2А, 2В, по данным кольцевой карты за 03:00 01.07.2016:

Жигалово (170 км, А=170° от места АП): ветер 360° - 1 м/с, видимость 10 км, облачность верхнего яруса (перистая) 7-8 баллов без просветов;

Качуг (155 км, А=53° от места АП): ветер 140° - 1 м/с, видимость 4000 м, мгла, небо не видно;

Тырка (52 км, А=57° от места АП): ветер 090° - 1 м/с, видимость 500 м, мгла, небо не видно.

1.8. Средства навигации, посадки и УВД

Данные о средствах навигации, посадки и УВД не приводятся, так как их работа не оказала влияние на возникновение и развитие особой ситуации.

1.9. Средства связи

В процессе выполнения полета и на момент АП средства связи работали в штатном режиме. Переговоры между экипажем и диспетчерами Иркутского РЦ ЕС ОрВД средствами объективного контроля зафиксированы и расшифрованы в интересах работы комиссии по расследованию АП.

1.10. Данные об аэродроме

Данные об аэродроме не приводятся, поскольку АП произошло при выполнении полета, связанного с задачей по тушению природного пожара на землях лесного фонда Иркутской области.

⁴ АП произошло в районе 2А, на границе районов 2В и 3.

1.11. Бортовые самописцы

Самолет был оборудован бортовой системой регистрации МСРП-64-М5 с записью параметров полета на защищенный (ЗБН-1-3 сер. 3) и технологический (ТБНК-4-2) бортовые накопители, речевым регистратором МАРС-БМ и самописцем КЗ-63. На месте авиационного происшествия обнаружены и изъяты ЗБН-1-3 сер. 3 и МАРС-БМ.

ЗБН-1-3 находился на штатном месте, подводящие провода сгорели. Контейнер МАРС-БМ сорван с мест крепления, подводящие провода целы, разъемы подключены и законтрены. На обоих контейнерах имелись следы воздействия высокой температуры. Общее внешнее состояние бортовых регистраторов показано на рис. 1 и 2.



Рис. 3. Защищенный бортовой накопитель ЗБН-1-3 в месте его обнаружения



Рис. 4. Бортовой магнитофон МАРС-БМ в месте его обнаружения

Оба контейнера были изъяты с места авиационного происшествия для выполнения дальнейших работ по восстановлению и считыванию информации в лаборатории Межгосударственного авиационного комитета.

Считывание информации и ее анализ был выполнен в лаборатории МАК. В процессе выполненных работ установлено:

параметрический регистратор был работоспособен и сохранил информацию о параметрах полетов самолета Ил-76ТД RA-76840 с 31.08.2015 по 01.07.2016, в том числе и аварийный полет;

речевой регистратор был работоспособен и сохранил информацию последних 39 минут аварийного полета за 01.07.2016;

зарегистрированная информация пригодна для дальнейшего анализа.

1.12. Сведения о состоянии элементов воздушного судна и об их расположении на месте происшествия

В результате авиационного происшествия воздушное судно полностью разрушилось и сгорело (Рис. 5). Максимальный разброс элементов конструкции по длине составил 379 м и по ширине – 50-60 м, расстояние от места первого касания ВС о кроны деревьев до места столкновения с поверхностью земли – 415 м.

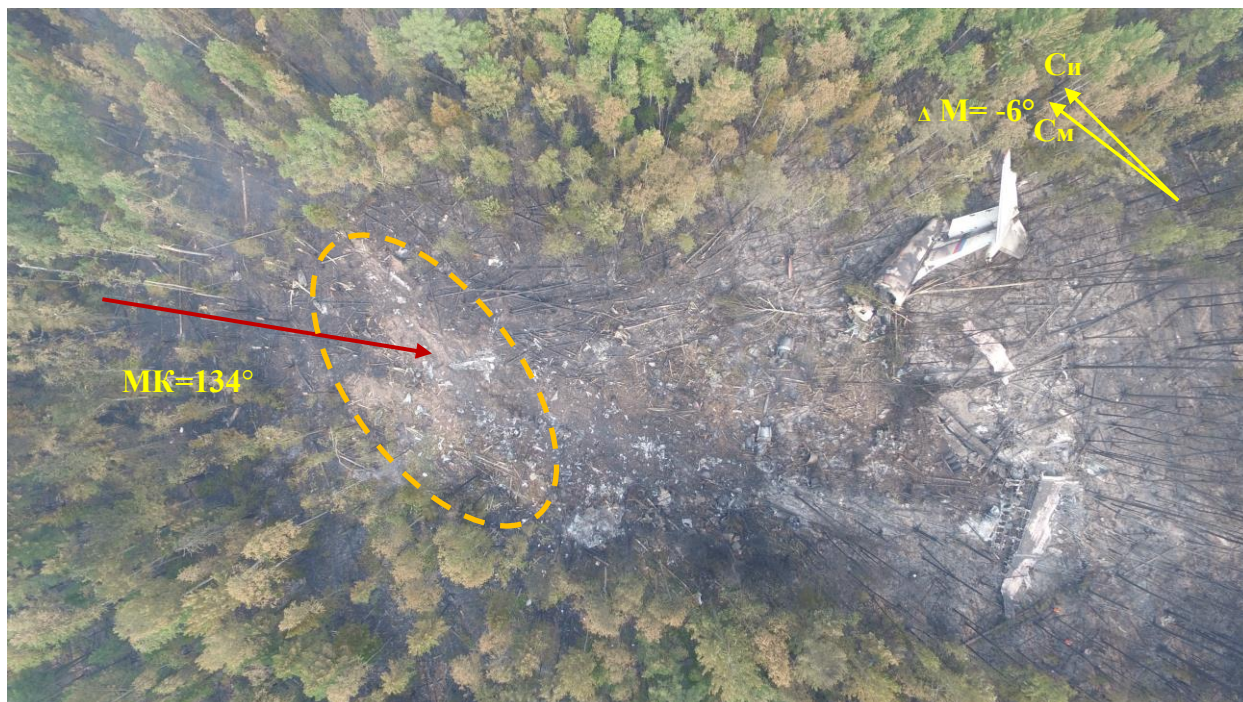


Рис. 5. Место происшествия со следами столкновения ВС с поверхностью земли.

1.13. Медицинские сведения и краткие результаты патолого-анатомических исследований

Годовые медицинские освидетельствования и периодические медицинские осмотры члены экипажа прошли и по состоянию здоровья были допущены к полетам.

В связи с большой фрагментацией останков погибших медицинские и патолого-анатомические исследования не завершены.

1.14. Данные о выживаемости пассажиров, членов экипажа и прочих лиц при авиационном происшествии

В результате авиационного происшествия все находившиеся на борту воздушного судна погибли.

1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

01.07.2016, в 04:04, в РКЦПС г. Новосибирск поступило сообщение от РПП Иркутска о невыходе на связь в установленное время ВС Ил-76ТД RA-76840 (контрольное время связи 03:30). Через ВС, находившиеся в данном районе, на рабочей и аварийной частотах связь установить не удалось. Сигнал аварийного радиомаяка отсутствовал.

В 04:05 дежурной сменой РКЦПС был объявлен сигнал «ГОТОВНОСТЬ» дежурному экипажу ПС ВС Ми-8Т АК «Ангара» (аэродром Иркутск) и СПДГ Иркутской РПСБ.

В 04:08 информация о невыходе на связь в установленное время ВС Ил-76ТД RA-76840 доведена до руководителя ЗС МТУ ФАВТ и ОД авиации МЧС.

В 04:32 по указанию руководителя ПСО (Р) дана команда на вылет ПС ВС Ан-26 АК «ИрАэро» с аэродрома Братск для выполнения радиотехнического и визуального поиска.

В 04:39-04:40 в район предполагаемого места АП вылетели вертолет Ми-8МТВ-1 и самолет Бе-200ЧС МЧС России.

Всего за сутки от предприятий гражданской авиации и МЧС России к поиску привлекалось 9 ВС.

В ходе проведения ПСО (Р) ВС не обнаружено, в районе предполагаемого падения ВС сохранялась сильная задымленность, что осложняло ведение ПСО(Р).

02.07.2016, в 06:12, создан оперативный штаб для управления поисково-спасательной операцией в районе поиска и спасания.

В течение светового дня поиск места падения ВС осуществлялся с воздуха и наземными силами. Всего за сутки от предприятий гражданской авиации, МЧС России и

Минобороны России в поиске участвовало 12 ВС. В течение дня в районе предполагаемого падения ВС сохранялась сильная задымленность.

В ходе проведения ПСО (Р) ВС не обнаружено.

03.07.2016, в 02:16, экипажем Ми-8Т АК «АэроБратск» обнаружено место падения ВС Ил-76ТД.

За время ПСО (Р) в период с 01.07. по 03.07.2016 были осуществлены следующие мероприятия:

визуальный воздушный поиск – 17 ВС различных министерств и ведомств;

наземный поиск – 605 человек и 58 единиц техники.

Выполнен 51 полет с налетом 94 часа.

1.16. Испытания и исследования

По заданию комиссии специалистами АО «ВНИИРА-Навигатор» проводятся работы по реконструкции информации, выдаваемой на экран индикатора системы СРПБЗ в аварийном полете.

В настоящее время Комиссией по расследованию запланированы, в том числе, следующие работы:

- анализ дополнений, внесенных в РЛЭ самолета Ил-76Т (ТД), по выполнению полетов на пожаротушение и подготовки к ним;
- анализ методик выполнения полетов на пожаротушение и программ подготовки к таким полетам, разработанных в авиакомпании;
- проведение моделирования аварийного участка полёта ВС с учетом информации, выдаваемой на экран индикатора системы СРПБЗ (по результатам реконструкции);
- исследование психо-эмоционального и физиологического состояния членов экипажа с учётом специфики выполняемого полета.

1.17. Дополнительная информация

Федеральное государственное бюджетное учреждение «Авиационно-спасательная компания МЧС России» является некоммерческой организацией, создано в октябре 2015 года, свою деятельность осуществляет в соответствии с Уставом (Приказ МЧС России от 10.07.2015 № 359 «О первоочередных мерах по совершенствованию авиационно-спасательной деятельности и развитию гражданской авиации МЧС России», Приказ МЧС России от 27.07.2015 № 392 «О мероприятиях по созданию федерального бюджетного учреждения «Авиационно-спасательная компания МЧС России», Приказ МЧС России от

22.09.2015 № 511 «Об утверждении Устава федерального бюджетного учреждения «Авиационно-спасательная компания МЧС России»).

Функции и полномочия учредителя ФГБУ «АСК МЧС России» осуществляет МЧС России. Полномочия собственника имущества осуществляют МЧС России и Федеральное агентство по управлению государственным имуществом.

ФГБУ «АСК МЧС России» зарегистрировано в качестве юридического лица, о чем в соответствии с федеральным законом «О государственной регистрации юридических лиц» внесена запись в Единый государственный реестр юридических лиц за основным государственным регистрационным номером 1157746910892, Свидетельство серии 77 № 017254678 выдано Межрайонной инспекцией ФНС № 31 по г. Москве 05.14.2015.

Юридический адрес: 109012, г. Москва, ул. Ватутина, д.1.

Место базирования: Московская область, г. Жуковский, аэродром «Раменское».

Свою деятельность ФГБУ «АСК МЧС России» осуществляет на основании:

- Сертификата эксплуатанта № 570 (осуществление коммерческих воздушных перевозок), выданного ФАВТ 14.03.2016;
- Лицензии на осуществление деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), виды работ (услуг) – работы и услуги на выполнение нерегулярных (чартерных) перевозок воздушным транспортом пассажиров. Лицензия № ПП 0390, выдана ФАВТ 06.06.2016 (действует бессрочно);
- Лицензии на осуществление деятельности по перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), виды работ (услуг) – работы и услуги на выполнение нерегулярных (чартерных) перевозок воздушным транспортом грузов. Лицензия № ПГ 0391, выдана ФАВТ 06.06.2016 (действует бессрочно).

Уставом ФГБУ «АСК МЧС России» определены цели и виды деятельности Учреждения.

Цели деятельности – авиационное обеспечение возложенных на МЧС России задач по защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций.

Одними из основных видов деятельности (осуществляются на основании заданий МЧС России, за счет средств федерального бюджета) являются:

авиационное обеспечение реагирования сил МЧС России в зонах ЧС, особого риска и вооруженных конфликтов, эвакуация российских граждан из-за рубежа;

производство полетов в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность в области гражданской авиации, по следующим задачам и видам полетов:

- а) авиационно-спасательные работы, в том числе, десантирование аэромобильных групп и грузов парашютным, беспарашютным и посадочным способами;
- б) специальные авиационные работы, в том числе, тушение пожаров;
- г) воздушные перевозки, в том числе, выполнение коммерческих воздушных перевозок.

В соответствии с Уставом ФГБУ «АСК МЧС России» авиационные работы и воздушные перевозки выполняются в установленном порядке в соответствии с действующими лицензиями, сертификатами и другими разрешительными документами.

Воздушные перевозки и авиационные работы осуществляются на находящихся в оперативном управлении ФГБУ «АСК МЧС России» самолетах Ил-76ТД, RRJ-95LR-100 и Ан-148-100ЕМ. Воздушные суда зарегистрированы в Государственном реестре гражданских воздушных судов России, имеют Свидетельства о регистрации, Сертификаты летной годности, Удостоверения о годности по шумам на местности.

06.06.2016, в соответствии с Приказом Росавиации от 03.06.2016 № 458, специалистами Управления регулярных перевозок Росавиации проведена внеплановая документарная проверка соответствия ФГБУ «АСК МЧС России». Нарушений не выявлено.

2. Оперативные рекомендации по повышению безопасности полетов

Для организации проведения профилактических мероприятий комиссия рекомендует:

1. Довести информацию об авиационном происшествии до лётного и инженерно-технического состава, эксплуатирующего самолёты типа Ил-76.
2. В авиакомпаниях (предприятиях), выполняющих задачи по тушению пожаров, организовать проведение с авиационным персоналом дополнительных занятий по особенностям выполнения полетов на тушение пожаров.
3. Дополнительно изучить с летным составом порядок и особенности работы систем СРПБЗ и EGPWS на различных этапах полета, а также порядок действий экипажа при срабатывании систем предупреждения близости земли.