



Министерство транспорта
Российской Федерации
ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

125836, ГСП, Москва, 167
Ленинградский проспект, 37

Руководителям межрегиональных
территориальных управлений и
территориальных управлений ВТ
Минтранса России

Руководителям авиапредприятий

06.03.2001 № 22.10-211

На № _____

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

о серьезном инциденте
с самолетом Ил-96-300 RA-96007

23.08.2000г., днем, в простых метеоусловиях, при посадке в аэропорту Шереметьево произошел серьезный инцидент с самолетом Ил-96-300 RA-96007 ОАО "Аэрофлот", связанный со столкновением с птицами.

Экипаж самолета в составе КВС Гриняева Н.Ф., второго пилота Долматова И.М. и бортинженера Мазурова Н.П. выполнял пассажирский рейс по маршруту Дели-Москва.

В момент посадки ВС в аэропорту Шереметьево погода была: ветер 230° 3м/сек, видимость 10 км, сплошная облачность с нижней кромкой 220 метров, температура +15°С. Перед снижением для захода на посадку экипаж самолета прослушал информацию ATIS, которая содержала формальное предупреждение о наличии стай птиц в районе аэродрома Шереметьево. Посадка производилась в 7 часов 40 минут (МСК) с включенными фарами. Посадка осуществлял второй пилот.

В ходе расследования было установлено, что перед посадкой на центральной части ВПП 25 правая находилась большая стая птиц (сизых чаек) в количестве до 200 особей. Из-за недостаточного контроля за орнитологической обстановкой стая птиц не была обнаружена диспетчерами УВД и специалистами аэродромной службы.

По объяснению членов экипажа ВС, взлетающая с ВПП стая птиц была замечена экипажем только во второй половине пробеге (в районе РД-13), на скорости около 100 км/час. В результате столкновения самолета с птицами произошло их попадание во все четыре двигателя. По результатам оценки технического состояния двигателей, два двигателя (№1 и 4) в последующем были досрочно сняты.

Причиной серьезного инцидента явилось неудовлетворительное орнитологическое обеспечение полетов на аэродроме Шереметьево.

Расследование серьезного инцидента выявило ряд недостатков в деятельности группы орнитологического контроля ОАО "Международный аэропорт Шереметьево". Так, например, рабочий день группы начинался в 8 часов, в результате этого не была организована работа по отпугиванию

2

птиц в ночные и утренние часы. Диспетчеры органов управления воздушным движением и специалисты аэродромной службы также не осуществляли постоянный контроль за передвижением стай птиц, в том числе и в зонах взлета и посадки воздушных судов как это предписано Руководством по орнитологическому обеспечению полетов в гражданской авиации (РООП ГА-89).

На неудовлетворительную ситуацию с орнитологическим обеспечением полетов в аэропортах РФ уже указывалось в информации по безопасности полетов №30 за 2000 год.

Дополнительно проведенный анализ статистических данных с 1990 года свидетельствует о том, что начиная с 1994 года наблюдается устойчивая тенденция ухудшения орнитологической обстановки в аэропортах РФ (см. таблицу 1 и рис.1). Так, если в период с 1990г. по 1994г. в среднем происходило 1,2...1,5 столкновения с птицами на каждые 100 тыс. часов налета, то начиная с 1996 года отмечается не менее 3-х столкновений на 100 тыс. часов налета.

Ухудшению орнитологической обстановки в аэропортах РФ способствует принижение значимости данного вида обеспечения полетов. В большинстве аэропортов отсутствуют современные средства отпугивания птиц. В ряде случаев наземные службы не проводят своевременные мероприятия по устранению условий, способствующих концентрации птиц, ограничиваясь лишь внесением предупреждений в информацию ATIS. В результате, недостатки орнитологического обеспечения полетов накапливаются и оказывают значительное влияние на безопасность и регулярность полетов ВС, приводят к значительным материальным расходам.

ПРЕДЛАГАЮ:

1. Руководителям территориальных органов ВТ Минтранса России:

1.1. Обеспечить выполнение подконтрольными аэропортами требований раздела 4.9 "Анализ орнитологического обеспечения полетов" РООП ГА-89.

1.2. Принять меры по объективному учету случаев столкновения воздушных судов с птицами.

1.3. Проконтролировать выполнение требований п.2.2 данного заключения.

2. Руководителям аэропортов, предприятий по ОрВД и ИВП и авиакомпаний:

2.1. Обратит внимание личного состава на наступающий весенний период массовых миграций птиц и необходимость ужесточения в связи с этим контроля за состоянием орнитологической обстановки в районе аэродрома.

2.2. До 15.04.2001г. провести проверку оснащенности аэропортов средствами для отпугивания птиц и их готовности к эксплуатации в весенне-летний период 2001 года. При необходимости расширить комплекс применяемых спецсредств и рассмотреть вопрос о создании групп орнитологического контроля (групп контроля птиц).

3

2.3. Определить порядок оперативных действий служб, участвующих в орнитологическом обеспечении полетов, по предотвращению столкновений ВС с птицами. Внести соответствующие изменения в Инструкцию по обеспечению орнитологической безопасности полетов, предусмотренной требованиями п.4.9.3 НПП ГА-85 и п.2.6 РООП ГА-89.

2.4. Включить требования информации по безопасности полетов №30 за 2000 год в план подготовки предприятий к весенне-летнему периоду 2001 года.

3. При расследовании инцидентов, связанных со столкновениями ВС с птицами, обращать внимание на выполнение требований данного заключения и информации по безопасности полетов №30 за 2000 год.

Приложение: данные, характеризующие состояние орнитологической безопасности полетов воздушных судов Российской Федерации за период 1990-2000гг - на одном листе.

Начальник Управления
государственного надзора
за безопасностью полетов

В.А. Рудаков

**ДАнные, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ СОСТОЯНИЕ
ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ВС РФ
ЗА ПЕРИОД 1990-2000ГГ.**

Таблица 1

**Распределение числа столкновений ВС с птицами
по типам воздушных судов за период с 1990г. по 2000г.**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Всего
Аварсионные происшествия		1	1	1						1		4
Инциденты												
Самолеты												
1-3 класса	78	70	48	35	32	38	68	48	72	44	53	588
Самолеты 4-ого класса	4	4	2	2		1						13
Вертолеты	11	10	3	5		4	1	5			2	43
Всего событий	93	85	54	43	32	43	69	53	72	45	55	644

За период с 1990г. по 2000 г. произошло четыре аварии ВС из-за их столкновения с птицами:

- 25.05.91г. с вертолетом Ми-2 №23375 Нальчинского ОАО в районе н.п. Малка (попадание птицы в двигатель);

- 24.09.92г. с вертолетом Ми-8Т №24661 Колпашевского ГАП в районе н.п. Игол (попадание птицы в двигатель);

- 20.08.93г. с самолетом Ан-12 RA-11375 Сыктывкарского АП в районе аэродрома Славгород (отказ двух двигателей из-за столкновения с птицами);

- 20.03.99г. с самолетом Як-40 RA-87489 Новгородского АП в аэропорту Бата, Экваториальная Гвинея (попадание птицы в двигатель во время взлета).

Рис. 1



Заместитель начальника
Управления государственного
надзора за безопасностью полетов

В.В. Лучинин