



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

Москва

№ ПР-14-Р

Об авиационном происшествии с самолетом Ан-2 RA-84639

27 июня 2002 г. в простых метеоусловиях при выполнении авиационно-химических работ на самолете Ан-2 RA-84639 ФГУП "Костромское АП", подконтрольного ОМТУ Центральные районы ВТ Минтранса России, в районе оперативной точки "Дубовое" Липецкой области произошло авиационное происшествие без человеческих жертв.

Экипаж самолета в составе командира воздушного судна (КВС) С.М. Рычкова и второго пилота В.С. Фролова выполнял первый полет по обработке пестов жидкими ядохимикатами. Взлетная масса составляла 5232 кг., центровка 26,5% САХ не выходили за пределы, установленные РЛЭ самолета Ан-2.

Взлет самолета по показаниям экипажа производился от начала ВПП с закрылками, выпущенными на 20°, на взлетном режиме работы двигателя. В процессе взлета двигатель работал устойчиво, наддув и обороты соответствовали взлетному режиму.

В наборе высоты примерно на высоте 40 м мощность и обороты двигателя стали уменьшаться (обороты достигли 2000 об/мин.), скорость и высота полета стали падать.

По команде КВС второй пилот установил рычаг управления двигателем в крайнее переднее положение, однако падение мощности и оборотов продолжалось. КВС принял решение о выполнении вынужденной посадки.

Для предотвращения столкновения с лесополосой, расположенной прямо по курсу полета, КВС взял штурвал полностью "на себя", но самолет продолжал терять высоту.

Первое столкновение с верхушками деревьев произошло левым нижним крылом с креном приблизительно 10-15°. Последующее касание земли произошло левой стойкой и левым нижним крылом на удалении 24 м от лесополосы.

В результате столкновения самолета с земной поверхностью произошло его разрушение. Находившиеся на борту члены экипажа не пострадали.

При осмотре двигателя комиссией по расследованию на сетке карбюратора были обнаружены останки птицы, что и вызвало падение оборотов и снижение мощности двигателя из-за частичного перекрытия канала подачи воздуха в карбюратор.

Причиной авиационного происшествия с самолетом Ан-2 RA-84639 явилось его столкновение с деревьями лесополосы с последующим грубым приземлением во время вынужденной посадки вследствие попадания птицы в воздухозаборник карбюратора двигателя.

С 1990 по 2002 год произошло пять аварий ВС из-за их столкновения с птицами:

25 мая 1991 г. с вертолетом Ми-2 №23375 Нальчинского объединенного авиационного отряда в районе н.п. Малка (попадание птицы в двигатель);

24 сентября 1992 г. с вертолетом Ми-8Т №24661 Колпашевского государственного авиационного предприятия в районе н.п. Игол (попадание птицы в двигатель);

20 августа 1993 г. с самолетом Ан-12 RA-11375 Сыктывкарского авиационного предприятия в районе аэродрома Славгород (отказ двух двигателей из-за столкновения с птицами при взлете);

20 марта 1999 г. с самолетом Як-40 RA-87489 Новгородского авиационного предприятия в аэропорту Бата (Экваториальная Гвинея) (попадание птицы в двигатель во время взлета);

27 июня 2002 г. с самолетом Ан-2 RA-84639 ФГУП "Комстромское авиапредприятие" в Липецкой области (попадание птицы в двигатель).

В заключении Управления государственного надзора за безопасностью полетов от 6 марта 2002 г. № 22.10-211 "О серьезном инциденте с самолетом Ил-96-300" проводился анализ состояния орнитологического обеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации. В заключении отмечалось, что с 1994 года наблюдается устойчивая тенденция ухудшения орнитологической обстановки в аэропортах Российской Федерации. Так, если с 1990 по 1994 год в среднем происходило 1,2...1,5 столкновения с птицами на каждые 100 тыс. часов налета, то начиная с 1996 года отмечается не менее трех столкновений на 100 тыс. часов налета.

Повторно проведенный анализ орнитологического обеспечения полетов (приложение к настоящему распоряжению) показывает, что за 2000-2002 годы ситуация с орнитологическим обеспечением полетов практически не изменилась. Предлагаю:

1. Заместителю начальника Управления аэропортовой деятельности А.А. Пчелину совместно с ГосНИИ ГА подготовить предложения по внесению изменений в нормативные документы гражданской авиации, направленные на повышение качества и эффективности орнитологического обеспечения полетов гражданских воздушных судов.

2. Руководителям территориальных органов воздушного транспорта Минтранса России проверить выполнение подконтрольными аэропортами требований раздела 4.9 "Анализ орнитологического обеспечения полетов" РООП ГА-89, дать оценку оснащенности аэропортов средствами для отпугивания птиц. О результатах проверки сообщить в Управление аэропортовой деятельности и Управление государственного надзора за безопасностью полетов до 21 октября 2002 г.

3. Рекомендовать руководителям аэропортов, предприятий по ОрВД и ИВП и авиакомпаний:

обратить внимание личного состава на наступивший осенний период массовых миграций птиц и необходимость ужесточения в связи с этим контроля за состоянием орнитологической обстановки в районе аэродрома и районе авиационных работ;

изучить настоящее распоряжение со всем летным составом, а также специалистами групп орнитологического обеспечения полетов, диспетчерами органов УВД и инженерно-техническим персоналом.

Заместитель Министра

П.В. Рожков

Приложение  
к распоряжению Минтранса России  
от "2" октября 2002 г. № ПР-14-Р

ДАННЫЕ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ СОСТОЯНИЕ  
ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ  
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ЗА 1990-2002 годы

Таблица

Распределение числа столкновений ВС с птицами  
по типам воздушных судов с 1990 по 2002 год

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Всего
Авиационные происшествия		1	1	1						1			1	5
Инциденты														
Самолеты 1-3 класса	78	70	48	35	32	38	68	48	72	44	53	59	52	697
Самолеты 4-ого класса	4	4	2	2		1						1	1	15
Вертолеты	11	10	3	5		4	1	5			2			41
Всего событий	93	84	53	42	32	43	69	53	72	44	55	60	53	753

Рисунок

