

Расшифровка переговоров Ту-154М RA-85185, разбившегося под Донецком 22 августа 2006 года

Внимание, в тексте имеется ненормативная лексика.

11:33:04 КВС: Да-да-да.

11:33:06 КВС: Давай временно 400 или какой, твою мать, а это х...ня полная. Да проси 390, а то нам не обойти, ёбт... (Эшелон "400" - это 12 000 метров. - Авт.)

11:33:12,5 Сигнал АУСП. (Сигнализатор запредельного угла атаки. Срабатывает, когда самолет слишком сильно задирает нос. - Авт.)

11:33:17 ШТ: Переключил.

11:33:20 ШТ: "Контроль", Пулково 612.

11:33:21 Д: Пулково 612-й, на приеме.

11:33:22 КВС: Добавляй. Да?

11:33:24 ШТ: Пулково 612, разрешите набор временно эшелон 390.

11:33:28 КВС: Сильная болтанка и т.д., скажи.

11:33:34 Д: Пулково 612, набирайте 3-9-0.

11:33:34 ШТ: Набираем эшелон 3-9-0. Спасибо большое, Пулково 6-12.

11:33:37 КВС: Еще х...й наберем его (неразборчиво)...

11:33:39 Э: (неразборчиво).

11:33:45 КВС: Куда те (неразборчиво), е... твою мать?!

11:33:48 КВС: Еб...шит здесь (неразборчиво).

11:33:50 Э: (неразборчиво).

11:33:51 КВС: (неразборчиво)

прошло (неразборчиво), поехали в (неразборчиво).

11:33:55 Сигнал АУАСП.

11:34:23 Сигнал (ВБЭ). (Подход к высоте 12 000 м - Авт.)

11:34:24 КВС: Ни х...я еб...шит, б...дь! (Это о грозе. - Авт.)

11:34:27 КВС: Мама не горюй, б...дь.

11:34:32 КВС: Она, б...дь, еще и град, е... твою мать, б...дь!

11:34:40 КВС: Дай мне (неразборчиво).

11:34:43 КВС: А куда их можно в сторонку, Игорек, отойди еще.

11:34:43 КВС: Игореш.

11:34:48 КВС: Игорьь.

11:34:49 ШТ: Что?

11:34:49,5 КВС: В сторону можно, куда еще от нее отойти, б...дь. (Имеется в виду грозовая туча. - Авт.)

11:34:52 Э: (неразборчиво). Нет.

11:34:54 КВС: Скажи, заняли 390, Андрюха, е... твою мать.

11:34:56 2П-ст: Пулково 612, заняли эшелон 390.

11:34:58,5 ...

11:35:00,3 КВС: Говорите что-нибудь, да ёбт! (Это - критическая точка, после которой началось "сваливание" самолета и экипаж потерял управление. - Авт.)

11:35:00,2 ...

11:35:01 Э: (неразборчиво).

11:35:01 Д: ... (неразборчиво) 3-9-0.

11:35:05 Э: Снижаемся ... (неразборчиво).

11:35:06 КВС: (Куда) снижаемся, ё...ные дураки, б...дь!

11:35:09 КВС: Ставь номинал, на х...й! (Режим двигателей, близкий к взлетному. - Авт.)

11:35:10 БИ: Номинал.

11:35:12 КВС: Скажи им, снижаемся, ёбт.

11:35:13 2П-ст: Снижаемся, Пулково 612.

11:35:15,9 Сигнал АУАСП.

11:35:17 КВС: Спокойно.

11:35:20,9 Сигнал АУАСП.

11:35:22 КВС: За кренами смотрите.

11:35:23 Э: Номинал.

11:35:24 Звуковой сигнал.

11:35:28 ШТ: Пулково 612, снижаемся эшелон 3-6-0.

11:35:30,8 Сигнал АУАСП.

11:35:31 КВС: Сильная болтанка, скажи, ёбт.

11:35:33 ШТ: Сильная болтанка.

11:35:34 Д: Пулковский (неразборчиво), снижайтесь 3-6-0.

11:35:36 КВС: Снижаемся, ёбт.

11:35:38,9 Звуковой сигнал.

11:35:37 Э: (неразборчиво).

11:35:41 КВС: Спокойно все держим.

11:35:44 КВС: Держим, б...дь.

11:35:45 БИ: Генераторы (вылетают).

11:35:48 БИ: Помпаж. Снижаемся. Ваня, помпаж. (Помпаж двигателя развивается, когда в него попадает недостаточно воздуха, из-за чего нарушается процесс горения топлива. При этом слышатся хлопки, двигатель дрожит, из него выстреливает пламя и в конце концов он может отключиться. - Авт.)

11:35:55 КВС: (неразборчиво).

11:35:58 Э: (неразборчиво).

11:36:02 КВС: Скорости смотрите, скорости.

11:36:04 Э: Ну, упала чуток.

11:36:07 Э: Нет, нормально.

11:36:07,02 Сигнал АУАСП.

11:36:08 Э: (неразборчиво).

11:36:11 КВС: На себя.

11:36:14 КВС: На себя.

11:36:15 ШТ: (неразборчиво) Вань.

11:36:16 КВС: (неразборчиво) смотрите.

11:36:19 ШТ: (неразборчиво) 5-5, Вань, 5-5.

11:36:22 КВС: Сколько, говоришь? (Речь о перегрузке. - Авт.)

11:36:23 ШТ: (неразборчиво) 245. (Скорее всего это - курс. - Авт.)

11:36:24 КВС: Какой курс, ё...твою?!

11:36:25 ШТ: (неразборчиво).

11:36:28 КВС: (неразборчиво).

11:36:28 Э: Я понимаю.

11:36:29 Э: Только куражимся.

11:36:31 Э: Правильно.

11:36:32 КВС: Вова, давай команду. (Вова - 2-й пилот. Как говорят летчики, он был чемпионом России по пилотажу. В тот момент стоял за спиной пилота-стажера. - Авт.)

11:36:34 Э: (неразборчиво).

11:36:35 2П: По-моему, влево надо.

11:36:36 ШТ: Влево, Ваня.

11:36:37 КВС: Все, б...дь.

11:36:40 Э: Снижаемся. Снижаемся.

11:36:40,5 ШТ: (неразборчиво).

11:36:46 Э: (Пойдемте вверх.)

11:36:48 КВС: (Где источник.)

11:36:49 Э: Что? (неразборчиво)

11:36:50 КВС: Набор.

11:36:51 Э: (неразборчиво).

11:36:55 Э: Доложите, что у нас SOS.

11:36:57-11:36:59,6 2П-ст: SOS, 612-й, SOS...

11:37:01 Д: Пулковский 612, я вас не понял.

11:37:02 КВС: Б...дь, скорость какая?

11:37:03-11:37:05,2 ШТ: SOS, SOS, Пулк...12, SOS, SOS, SOS, Пулк...

11:37:06 КВС: Скорость какая? Скорость какая?

11:37:41,9 Э: (неразборчиво).

11:37:45 КВС:левой давай!

11:37:49,1 Э: (неразборчиво).

11:37:50,5 КВС: Вова, давай там помогай Андрюхе.

11:37:53 Э: (неразборчиво).

11:37:55 ШТ: Высота 2000, Вань, 2000!

11:37:58 ШТ: (неразборчиво) 2000, Вань, 2000...

11:38:01 КВС: Ё-моё!

11:38:03 Э: Брось...(неразборчиво).

11:38:04,1 КВС: (неразборчиво) вправо.

11:38:05,6 БИ: (неразборчиво) падаем.

11:38:06,9 ШТ: Сейчас влево, влево (неразборчиво).

11:38:07,9 Э: (неразборчиво).

11:38:09 Э: Я не видел.

11:38:09,9 2П: Боже мой...

11:38: 10,5 ШТ: (2000) Вань...

11:38:10,5 Э: Без крена.

11:38:11,6 КВС: На себя, на себя, на себя, на себя! Андрюха, тяни на себя! На себя, Андрюха... (неразборчиво).

11:38:18,6 Э: (неразборчиво).

11:38:20,3 КВС: Теперь взлетный. (Режим двигателей. - Авт.)

11:38:21,1 Э: Левая нога, крен убери.

11:38:23,1 2П: (неразборчиво)... (Не убивайте.)

11:38:23,7 КВС: Андрюха, не паникуй!

11:38:26,5 Э: Не убивайте! Не убивайте! (По данным "МК", это воскликнул 2-й пилот-стажер Андрей Ходневич. - Авт.)

11:38:27,5 КВС: (Земля)...

11:38:28,3 Э: (неразборчиво).

11:38:30 КРИК. Конец записи...

Телеграмма ФНСТ Минтранса России

24.08.2006 № 241245

ИНФОРМАЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ № 14

22 АВГУСТА 2006 ГОДА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТА ПО МАРШРУТУ АНАПА-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПОТЕРПЕЛ КАТАСТРОФУ САМОЛЕТ ТУ-154 RA-85185 ФГУАП `ПУЛКОВО` НА БОРТУ ВС НАХОДИЛОСЬ 10 ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И 160 ПАССАЖИРОВ, ВКЛЮЧАЯ 45 ДЕТЕЙ. ПОЛЕТ ВЫПОЛНЯЛСЯ В УСЛОВИЯХ ГРОЗОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ. В РАЙОНЕ ГОРОДА ДОНЕЦК ЭКИПАЖ СООБЩИЛ О ПОПАДАНИИ В ЗОНУ СИЛЬНОЙ ТУРБУЛЕНТНОСТИ И ВКЛЮЧИЛ СИГНАЛ SOS. В ДАЛЬНЕЙШЕМ ВС ПРОПАЛО С ЭКРАНОВ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАДИОЛОКАТОРОВ ОБЛОМКИ ВС ОБНАРУЖЕНЫ В 45 КМ ОТ ГОРОДА ДОНЕЦК. ПРОВОДИТСЯ РАССЛЕДОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМИССИЕЙ С УЧАСТИЕМ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ МАК, АВИАЦИОННЫХ ВЛАСТЕЙ РОССИИ И УКРАИНЫ И ОРГАНОВ ПРОКУРАТУРЫ.

В ЦЕЛЯХ ПРИНЯТИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПРЕДЛАГАЮ:

1. РУКОВОДИТЕЛЯМ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА:

1.1. ОРГАНИЗОВАТЬ И ПРОВЕСТИ С ЭКИПАЖАМИ САМОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ ПОВТОРНОЕ ИЗУЧЕНИЕ (С КОНТРОЛЕМ ЗНАНИЙ) ХАРАКТЕРИСТИК УСТОЙЧИВОСТИ И УПРАВЛЯЕМОСТИ ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ ВС, ВОЗМОЖНЫХ ПРИЧИН ВЫХОДА САМОЛЕТА НА КРИТИЧЕСКИЕ УГЛЫ АТАКИ ВСЛЕДСТВИЕ ВНЕШНИХ ВОЗДЕЙСТВИЙ И ОШИБОК В ТЕХНИКЕ ПИЛОТИРОВАНИЯ, ОСОБЕННОСТЕЙ ПОВЕДЕНИЯ ВС НА УГЛАХ АТАКИ, БЛИЗКИХ К КРИТИЧЕСКИМ, УСЛОВИЙ СВАЛИВАНИЯ САМОЛЕТА В ШТОПОР И ДЕЙСТВИЙ ЭКИПАЖА ПО ВЫВОДУ ВС ИЗ НЕГО.

1.2. С ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖЕЙ ВС ПОВТОРНО ИЗУЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ РАЗДЕЛОВ 8.1.3, 8.1.4, 8.1.5 НПП ГА-85, ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОТ 02.08.2000 № 22.10-707 ``О СЕРЬЕЗНОМ АВИАЦИОННОМ ИНЦИДЕНТЕ С САМОЛЕТОМ ТУ-154М RA-85794 АК ``ПОЛЯРНЫЕ АВИАЛИНИИ``, РАСПОРЯЖЕНИЕ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 13.12.2001 № НА-434-Р ``ОБ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ С САМОЛЕТОМ ТУ-154М RA-85845``.

1.3. ПОТРЕБОВАТЬ ОТ ЭКИПАЖЕЙ ВС ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ В ЧАСТИ ВСЕСТОРОННЕГО АНАЛИЗА МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ И НАВИГАЦИОННОЙ ОБСТАНОВКИ ПО МАРШРУТУ ПОЛЕТА, НА АЭРОДРОМАХ ВЫЛЕТА, НАЗНАЧЕНИЯ И ЗАПАСНЫХ, РАСЧЕТА НЕОБХОДИМОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ЗАПАСА ТОПЛИВА, АНАЛИЗА ВЛИЯНИЯ НА ПОЛЕТ ВНЕШНИХ УСЛОВИЙ И СВОЕВРЕМЕННОСТИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ ОБ УХОДЕ НА ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ ПРОДОЛЖИТЬ ПОЛЕТ ПО ЗАДАННОМУ МАРШРУТУ ИЛИ СОВЕРШИТЬ ПОСАДКУ НА АЭРОДРОМЕ НАЗНАЧЕНИЯ.

1.4. ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ ВСЕГО ЛЕТНОГО СОСТАВА НА НЕДОПУСТИМОСТЬ НАРУШЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ДЕЙСТВУЮЩИХ РЛЭ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.

1.5. ПРОВЕСТИ АНАЛИЗЫ ЗАПИСЕЙ СРЕДСТВ ОБЪЕКТИВНОГО КОНТРОЛЯ ПОЛЕТОВ ВС ЗА ПЕРИОД Май-АВГУСТ 2006 ГОДА, ОБРАТИВ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ НА НАЛИЧИЕ ОШИБОЧНЫХ ДЕЙСТВИЙ ЭКИПАЖЕЙ И ПРИНИМАЕМЫХ КОМАНДИРАМИ ВС РЕШЕНИЙ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВС, КОТОРЫЕ МОГЛИ ПРИВЕСТИ К ВЫХОДУ ВС НА ЗАКРИТИЧЕСКИЕ УГЛЫ АТАКИ. ПО РЕЗУЛЬТАТАМ АНАЛИЗА ПРИНЯТЬ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ.

1.6. УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СРЕДСТВ ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ В ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ ЦЕЛЯХ, ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ СЛУЧАЕВ ПРЕДНАМЕРЕННОГО НАРУШЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ РЛЭ ВС, К НАРУШИТЕЛЯМ ПРИНИМАТЬ САМЫЕ СТРОГИЕ МЕРЫ.

1.7. ДАННУЮ ИНФОРМАЦИЮ ИЗУЧИТЬ С КОМАНДНО-ЛЕТНЫМ ИНСПЕКТОРСКИМ, ИНСТРУКТОРСКИМ СОСТАВОМ, ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖЕЙ ВС.

2. РУКОВОДИТЕЛЯМ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ УПРАВЛЕНИЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО АВИАЦИОННОГО НАДЗОРА:

2.1. ОРГАНИЗОВАТЬ СБОР, ОБОБЩЕНИЕ И НАПРАВЛЕНИЕ (В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА) В УПРАВЛЕНИЕ НАДЗОРА ЗА ЛЕТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ РОСТРАНСНАДЗОРА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ВНЕСЕНИЮ В ПРОГРАММЫ ЕЖЕКВАРТАЛЬНОЙ ТРЕНИРОВКИ ЧЛЕНОВ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ НА ТРЕНАЖЕРАХ, А ТАКЖЕ В ПРОГРАММЫ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ (ПЕРЕУЧИВАНИЯ) ПИЛОТОВ УПРАЖНЕНИЯ ПО РАСПОЗНАВАНИЮ СИГНАЛОВ АУАСП, ПИЛОТИРОВАНИЮ НА БОЛЬШИХ УГЛАХ АТАКИ И ВЫХОДУ ИЗ СВАЛИВАНИЯ.

2.2. О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРОВЕДЕННОЙ РАБОТЫ ДОЛОЖИТЬ В УПРАВЛЕНИЕ ИНСПЕКЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ РОСТРАНСНАДЗОРА ДО 15.09.2006.

Телеграмма ФНСТ Минтранса России

01.09.2006 № 010630

ИНФОРМАЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ № 16

В ДОПОЛНЕНИЕ К ИНФОРМАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ № 14.

22 АВГУСТА 2006 ГОДА ЭКИПАЖЕМ САМОЛЕТА ТУ-154М RA-85185 ПОД УПРАВЛЕНИЕМ КВС КОРОГОДИНА И.И. ФГУАП `ПУЛКОВО` ВЫПОЛНЯЛСЯ РЕЙС ПЛ-612 ПО МАРШРУТУ АНАПА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ. В 11.03 UTC САМОЛЕТ ПРОИЗВЕЛ ВЗЛЕТ С АЭРОДРОМА АНАПА. ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ ДАННЫМ ВЗЛЕТНАЯ МАССА ВС СОСТАВЛЯЛА 88 ТОНН, ЦЕНТРОВКА 26,55 % САХ. ПОСЛЕ НАБОРА ЭШЕЛОНА 380 ЭКИПАЖ ВЫПОЛНЯЛ МАНЕВРИРОВАНИЕ ПО ОБХОДУ ГРОЗОВЫХ ОЧАГОВ, ДОЛОЖИЛ О НАЛИЧИИ ТУРБУЛЕНТНОСТИ И ЗАПРОСИЛ ЭШЕЛОН 390.

ПО ИМЕЮЩИМСЯ ДАННЫМ, В 11.34 UTC САМОЛЕТ НАЧАЛ РЕЗКО ТЕРЯТЬ ВЫСОТУ И В 11.37 ОТМЕТКА ВС ПРОПАЛА С ЭКРАНА ЛОКАТОРА. САМОЛЕТ ОБНАРУЖЕН ПОЛНОСТЬЮ РАЗРУШЕННЫМ И СГОРЕВШИМ НА УДАЛЕНИИ 28.5 КМ С АЗИМУТОМ 04 ГРАДУСА ОТ КТА АЭРОДРОМА ДОНЕЦК. НАХОДИВШИЕСЯ НА БОРТУ ПАССАЖИРЫ И ЭКИПАЖ ПОГИБЛИ.

ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ В РАЙОНЕ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ В ПЕРИОД С 10 ДО 16 ЧАСОВ МОСКОВСКОГО ВРЕМЕНИ ОПРЕДЕЛЯЛИСЬ ЦИКЛОНИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ С ПРОХОЖДЕНИЕМ ХОЛОДНОГО ФРОНТА ЧЕРЕЗ РАЙОНЫ ДОНЕЦКА, МАРИУПОЛЯ И КЕРЧИ. ОБОСТРЕНИЕ ФРОНТА ПРОИЗОШЛО В РЕЗУЛЬТАТЕ НАЛИЧИЯ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ КОНТРАСТОВ ТЕМПЕРАТУР НА ЛИНИИ ФРОНТА И ЗАТОКА ТЕПЛОГО ВЛАЖНОГО ВОЗДУХА АКВАТОРИИ ЧЕРНОГО МОРЯ И ФОНА ПОВЫШЕННЫХ ТЕМПЕРАТУР НА ТЕРРИТОРИИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ УКРАИНЫ (ЗАСУХА В ТЕЧЕНИИ ДЛИТЕЛЬНОГО ПЕРИОДА). В РЕЗУЛЬТАТЕ В ТЕЧЕНИИ КОРОТКОГО ПРОМЕЖУТКА ВРЕМЕНИ (1-1.5 ЧАСА) ЗА ОДИН ЧАС ДО АВИАПРОИСШЕСТВИЯ СФОРМИРОВАЛИСЬ МОЩНЫЕ ГРОЗОВЫЕ ОБЛАКА ДО ВЫСОТЫ 15 КМ., ЧТО БОЛЕЕ ХАРАКТЕРНО ДЛЯ РАЙОНОВ ТРОПИЧЕСКОЙ ЗОНЫ, А НЕ ДЛЯ УМЕРЕННО - КОНТИНЕНТАЛЬНЫХ РАЙОНОВ.

АНАЛИЗ СПУТНИКОВОГО СНИМКА ОБЛАЧНОГО МАССИВА НАД РАЙОНАМИ ДОНЕЦКА ЗА 16 ЧАСОВ МОСКОВСКОГО ВРЕМЕНИ ПОКАЗАЛ, ЧТО ГРАДО-ГРОЗООПАСНЫЙ ОЧАГ В КУЧЕВО-ДОЖДЕВОЙ ОБЛАЧНОСТИ С МАКСИМАЛЬНОЙ ВЫСОТОЙ РАЗВИТИЯ СМЕЩАЛСЯ НА СЕВЕРО-ВОСТОК, В СТОРОНУ МАРШРУТА ПОЛЕТА ВОЗДУШНОГО СУДАНА. ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ ФРОНТА НА ТЕРРИТОРИИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ УКРАИНЫ ОТМЕЧАЛИСЬ СИЛЬНЫЕ ЛИВНИ, КОТОРЫЕ УХУДШАЛИ ВИДИМОСТЬ ДО 500 МЕТРОВ, ГРОЗЫ, ГРАД, ШКВАЛИСТЫЙ ВЕТЕР, ОПАСНЫЕ ЯВЛЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С КУЧЕВО-ДОЖДЕВОЙ ОБЛАЧНОСТЬЮ (СИЛЬНАЯ ТУРБУЛЕНТНОСТЬ, ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ РАЗРЯДЫ, СИЛЬНЫЕ ВОСХОДЯЩИЕ И НИСХОДЯЩИЕ ВЕРТИКАЛЬНЫЕ ПОТОКИ ВОЗДУХА); ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ НАИБОЛЬШУЮ УГРОЗУ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.

С ЦЕЛЬЮ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ВЫХОДА САМОЛЕТОВ ТИПА ТУ-154 НА БОЛЬШИЕ

УГЛЫ АТАКИ, СВАЛИВАНИЯ И ПОПАДАНИЯ В ШТОПОР ЭКИПАЖАМ

РЕКОМЕНДУЕТСЯ:

1. ПРИ ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЯ НА ВЫЛЕТ В УСЛОВИЯХ ВЕРОЯТНОЙ ГРОЗОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТЩАТЕЛЬНО АНАЛИЗИРОВАТЬ ВСЮ ИМЕЮЩУЮСЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКУЮ ИНФОРМАЦИЮ С ЦЕЛЬЮ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ХАРАКТЕРА ГРОЗ, РАСПОЛОЖЕНИЯ И ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ГРОЗОВЫХ ОЧАГОВ И ВОЗМОЖНЫЕ МАРШРУТЫ ИХ ОБХОДА. НА МЕТЕОСТАНЦИИ ПОЛУЧАТЬ ИНФОРМАЦИЮ ПО ОТКЛОНЕНИЮ ТЕМПЕРАТУРЫ ОТ СТАНДАРТНОЙ НА ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ КРЕЙСЕРСКИХ ЭШЕЛОНАХ.
2. ПЕРЕД ПОЛЕТОМ РАССЧИТЫВАТЬ МАССУ ВС, КОТОРАЯ БУДЕТ ПОСЛЕ НАБОРА ВЫСОТЫ (КРЕЙСЕРСКОГО ЭШЕЛОНА) СООТВЕТСТВОВАТЬ РЛЭ.
3. В СООТВЕТСТВИИ С П.П.2.2.2. И ГРАФИКОМ РИС.2.2.1 РЛЭ ТУ-154М; П.П.2.7.5. И ГРАФИКАМИ РИС.5.5-2,5.5-13,5.5-19 РЛЭ ТУ-154Б И РАССЧИТАННОЙ МАССОЙ ПОСЛЕ НАБОРА ВЫСОТЫ ВЫБИРАТЬ УТОЧНЕННЫЙ КРЕЙСЕРСКИЙ ЭШЕЛОН.
4. ПОСЛЕ ВЫХОДА НА КРЕЙСЕРСКИЙ ЭШЕЛОН БОЛЕЕ 10600 НА СКОРОСТИ М 0,82-0,85 ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ МАССУ ВС, ФАКТИЧЕСКУЮ ТЕМПЕРАТУРУ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА И ИХ СООТВЕТСТВИЕ ЗАРАНЕЕ ПОЛУЧЕННЫМ ДАННЫМ, ПРИ ЭТОМ ЗАПАС ПО УГЛУ АТАКИ ДО СРАБАТЫВАНИЯ СИГНАЛИЗАЦИИ АУАСП (ПРЕДЕЛЬНО-ДОПУСТИМОГО УГЛА АТАКИ) ДОЛЖЕН СОСТАВЛЯТЬ 3-3,5 ГРАД.
5. ПРИ ОТКЛОНЕНИИ ФАКТИЧЕСКОЙ МАССЫ И ТЕМПЕРАТУРЫ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА В БОЛЬШУЮ СТОРОНУ И/ИЛИ УМЕНЬШЕНИЯ ЗАПАСА ПО УГЛУ АТАКИ ОТ ТЕКУЩЕГО ЗНАЧЕНИЯ ДО ПРЕДЕЛЬНО-ДОПУСТИМОГО НА 1 ГРАД - ЗАНЯТЬ БЛИЖАЙШИЙ НИЖНИЙ ПОПУТНЫЙ ЭШЕЛОН.
6. ПРИ ВЫХОДЕ НА ПРЕДЕЛЬНО-ДОПУСТИМЫЙ УГОЛ АТАКИ (СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ АУАСП): - ОТКЛЮЧИТЬ АВТОПИЛОТ, НЕМЕДЛЕННО ОТДАТЬ КОЛОНКУ ШТУРВАЛА ДО ПРЕДЕЛА ОТ `СЕБЯ`, УБРАТЬ КРЕН И ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ УВЕЛИЧИТЬ РЕЖИМ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ ВПЛОТЬ ДО ВЗЛЕТНОГО. ПОСЛЕ УМЕНЬШЕНИЯ УГЛА АТАКИ И УВЕЛИЧЕНИЯ СКОРОСТИ ДО ЗНАЧЕНИЯ, ПРЕВЫШАЮЩЕГО МИНИМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ НА 50-70 КМ/ЧАС ПЕРЕВЕСТИ САМОЛЕТ В ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ. ПРИ ВЫВОДЕ ИЗБЕГАТЬ СОЗДАНИЕ БОЛЬШОЙ ПЕРЕГРУЗКИ (БОЛЕЕ 1.3 И НЕ ДОПУСКАЯ СРАБАТЫВАНИЯ АУАСП) ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОВТОРНОГО СВАЛИВАНИЯ.
7. ПРИ СНИЖЕНИИ ВС И РАЗГОНЕ СКОРОСТИ КОНТРОЛИРОВАТЬ ЕЕ ВЕЛИЧИНУ (ЧИСЛО М), НЕ ДОПУСКАЯ ПРЕВЫШЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ РЛЭ И ПОМНИТЬ, ЧТО ПРИ М БОЛЕЕ 0,88 НАСТУПАЕТ ОБРАТНАЯ РЕАКЦИЯ САМОЛЕТА НА ОТКЛОНЕНИЕ РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ.

ЗАПАЗДЫВАНИЕ С ДЕЙСТВИЯМИ ПО УХОДУ С ПРЕДЕЛЬНО-ДОПУСТИМЫХ УГЛОВ АТАКИ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К СВАЛИВАНИЮ ВС И ВХОДУ В ШТОПОР.

8. ПОСЛЕ ВЫХОДА НА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ УГЛЫ АТАКИ С ЗАПАСОМ ПОРЯДКА 3 ГРАД, ВЫВЕСТИ САМОЛЕТ В ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ С $n_y=1.2-1.3$, НЕ ДОПУСКАЯ ПОВТОРНЫХ СРАБАТЫВАНИЙ АУСП, ДОЛОЖИТЬ ДИСПЕТЧЕРУ И ЗАНЯТЬ ПО ЕГО УКАЗАНИЮ БЛИЖАЙШИЙ ПОПУТНЫЙ ЭШЕЛОН.

РУКОВОДИТЕЛЯМ ПРЕДПРИЯТИЙ ПОВТОРНО ИЗУЧИТЬ С ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖЕЙ ВС СТ. 162-175 И СТ. 219 ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ВВЕДЕННЫХ В ДЕЙСТВИЕ С 1 ЯНВАРЯ 2003 ГОДА.

РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА В.Н.САЛЕЕВ

Автор: Артур Скальский © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ, МИР 32474 04.10.2006, 08:10 366

URL: <https://babr24.com/?ADE=33051> Bytes: 14420 / 14398 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

[Связаться с редакцией Бабра:](#)

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)