

МБЕН спасает «Птенцов»

В водовороте кипучей авиационной деятельности или увязшие в серых монотонных буднях мы иногда не знаем и не замечаем уникальных и значимых событий, из которых можно сделать важные для жизни каждого авиатора выводы.

Приведу только два неординарных авиационных происшествия. В клубе «Ротор» в г. Кумертау 20 июня 2013 года закончился курс обучения кадетов. Это тоже само по себе уникальное событие. За две недели 60 кадетов на трех самолетах налетали 180 часов! Такой интенсивности учебных полетов я не встречал за 40 лет автобиографии. Все стороны (кадеты, полковники, родители и курсанты) были в высшем удовлетворении.

Конечно, не обошлось без предпосылок. Даже два раза ломали и меняли рессору шасси, но почти забыли об этом... Но один из «Птенцов», любезно арендованный, надо было срочно возвращать. Пилоты Бушуев Юрий и Бабаханов Сергей вылетели на двух «Птенцах» в г. Стерлитамак для передачи самолета, а обратно вернуться на другом. Время на исходе, погода на пределе – типичная история. Но пилот Бушуев Ю., несмотря на отговоры принимает решение на вылет...

Через две-три минуты после вылета на высоте около двухсот метров самолет попадает в шквалистый ветер и зону сильной турбулентности. Самолет вдруг становится неуправляемым и начинается беспорядочное падение. Пилот Бушуев Ю. вводит в действие спассистему фирмы МБЕН. Аварийный самолет Р-20 с двумя пилотами успешно приземляется! Но самолет с парашютом остановились на несколько секунд, вдруг подхваченный ветром 15 м/сек начинает разгоняться по земле и кувыркаться.

Пилот Бабаханов, моментально отстегнувшись, выпрыгивает из скачущего самолета в проем двери (к счастью из-за жаркой погоды левая дверь была снята). Пилот Бушуев с зажатой от деформации конструкции ногой кувыркается вместе с самолетом. От пролитого топлива происходит воспламенение и... вдруг взрывается бак! Пламя, ворвавшееся в салон, заставляет опаленного огнем пилота с невероятными усилиями покинуть самолет. Оба пилота смотрели вслед несущемуся по ветру и объятому пламенем самолету, пока купол парашюта не зацепился за лесополосу и через пять минут от самолета практически ничего не осталось.

Слава богу, и парашюту – пилоты получили лишь мелкие «шишки».

А другое злоключение произошло с «Птенцом» второго июня 2015 года. С аэродрома Орловка, что на границе Твери и Москвы вылетел самолет «Птенец-2». Погода прекрасная, пилот и владелец самолета Кондрашкин О. и второй пилот довольны и счастливы. Летят, никого не трогают. Вдруг, самолет начинает заваливаться и беспорядочно падать, не подчиняясь пилотам. Отлетели-то всего 2...3 км и высота 200 м. но второй пилот вспомнил и привел в действие систему МБЕН. Самолет с двумя пилотами успешно приземляется! С аэродрома наблюдают купол парашюта и срочно выезжают к месту падения.

Этот случай не остался незамеченным. Полет был в законе и разборки были по законам, но долгими и мучительными.

АР МАК взялся за «дело» основательно. Полгода вопросов и ответов обо всем и ни о чем. Пришлось выезжать на место аварии, отвечать на бесконечные вопросы и защищать полный расчет на прочность, услышать обвинения в непрофессионализме. Отчет об авиационном происшествии едва уместился в 80 страниц. Научный труд для диссертации. На самом деле это компромат на АР МАК. Особенно обескураживает главный вывод комиссии: «Сломался лонжерон (хотя по расчету держит $n_y=4$) потому что в полете случилось то, чего не должно было случиться»!?

После трехчасового осмотра и изучения обломков на месте я (главный конструктор «Птенца») указал место начала разрушения и отметил (в своем заключении), что такое могло произойти только после предварительного нерасчетного нагружения на земле. Кстати, почти такой же вывод сделал раньше инженер аэродрома Орловка (жаль не помню имя этого грамотного и думающего специалиста). Но комиссия решила этого не замечать, сформулировав свой бестолковый вердикт, оставив общественность в неведении и самолет «Птенец» с дурной репутацией.

Еще целый год не покидали меня мучительные мысли об этой аварии. Но разгадка пришла неожиданно. Как-то в разговоре со старым знакомым об этом происшествии он вдруг воскликнул: «Так этот самолет стоял зимой на аэродроме Шевлино. И в марте на его крыльях было по полметра снега. Крылья почти до земли прогнулись!» Когда я прикинул расчет на отрицательную перегрузку от снежной нагрузки, сомнений не осталось. Надлом на лонжероне сделал снег! Хочу, чтобы не осталось у авиаторов, да и чиновников сомнений в надежности самолета «Птенец-2». Их сделано более 60 штук и все со спасательной системой. Налет некоторых перевалил за 2000 часов и даже в очень сложных условиях безо всяких поломок.

А что касается первого случая (если читатель был внимателен) – там тоже была предварительная поломка крепления элерона из-за поломки рессоры. Элерон (это единственная уцелевшая деталь) нашли на земле в 500 метрах от места падения.

Ну а теперь главные выводы:

1. После любой аварии обязателен тщательный технический осмотр! Мне известны десятки таких случаев в СЛА;
 2. Никогда не летайте наперекор погоде, в угоду собственному нетерпению и на потеху зрителям;
 3. Не спешите верить выводам при авиационном происшествии даже солидным дядям и уж тем более корреспондентам-идиотам, которые уже через час знают причину происшествия;
 4. Постарайтесь укомплектовать свой экспериментальный СЛА системой спасения.
- Низкий поклон фирме МВЕН.

«После полета человек становится выше» А. Сент-Экзюпери
Летайте с удовольствием и с пользой, но с умом и безопасно!

В.К. Хрибков