

ТЛГ Руководителя Росавиации от 21.12.2011 г. № 210700

ИНФОРМАЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НР 25

20 ДЕКАБРЯ 2011 ГОДА НА ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ В РАЙОНЕ ТАЙЛОКОВСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ ПРОИЗОШЛА КАТАСТРОФА ВЕРТОЛЕТА МИ-26Т RA-06121 ОАО "НЕФТЕЮГАНСКИЙ ОБЪЕДИНЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ОТРЯД". НА БОРТУ ВЕРТОЛЕТА КРОМЕ 4 ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА НАХОДИЛОСЬ 2 БОРТОПЕРАТОРА. ВЫПОЛНЯЛСЯ ПОЛЕТ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗА (ПУСТОЙ ТОПЛИВНОЙ ЕМКОСТИ) НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ. ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ ДАННЫМ, ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ ДЛЯ УКЛАДКИ ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКИ ПРОИЗОШЛО ГРУБОЕ ПРИЗЕМЛЕНИЕ ВЕРТОЛЕТА ЗА 30 МЕТРОВ ДО ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ОПРОКИДЫВАНИЕМ ВЕРТОЛЕТА НА БОК. В РЕЗУЛЬТАТЕ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ ПОГИБ БОРТОПЕРАТОР ВЕРТОЛЕТА.

СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКИПАЖЕ

КОМАНДИР ВС - 1977 Г.Р. ОКОНЧИЛ СЫЗРАНСКОЕ ВВАУ В 1999 ГОДУ. ОБЩИЙ НАЛЕТ 6032 ЧАС, НА ВЕРТОЛЕТЕ МИ-26 - 480 ЧАСОВ, В КАЧЕСТВЕ КВС МИ-26 - 432 ЧАСА.

ВТОРОЙ ПИЛОТ - 1969 Г.Р. ОКОНЧИЛ КРЕМЕНЧУГСКИЙ ЛЕТНЫЙ КОЛЛЕДЖ В 1994 ГОДУ. ОБЩИЙ НАЛЕТ 5482 ЧАСА, НА ВЕРТОЛЕТЕ МИ-26-453 ЧАСА.

ШТУРМАН - 1970 Г.Р. ОКОНЧИЛ ЧЕЛЯБИНСКОЕ ВВУШ В 1992 ГОДУ. ОБЩИЙ НАЛЕТ 9272 ЧАСА, НА ВЕРТОЛЕТЕ МИ-26 - 404.

БОРТИНЖЕНЕР - 1960 Г.Р. ОКОНЧИЛ КИРСАНОВСКОЕ АТУ ГА В 1980 ГОДУ.

ОБЩИЙ НАЛЕТ 6754 ЧАСА, НА ВЕРТОЛЕТЕ МИ-26 - 427 ЧАСОВ.

СВЕДЕНИЯ ПО ВЕРТОЛЕТУ ВЕРТОЛЕТ МИ-26Т, ЗАВОДСКОЙ НОМЕР 34001212305, ИЗГОТОВЛЕН 07.04.1989. НАЗНАЧЕННЫЙ РЕСУРС 4200 ЧАСОВ, НАРАБОТАЛ СНЭ 3940 ЧАСА. С 1990 ПО 2011 ГОДЫ С ВЕРТОЛЕТАМИ ТИПА МИ-26 РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРОИЗОШЛО 6 АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (В ТОМ ЧИСЛЕ 4 КАТАСТРОФЫ) И 10 СЕРЬЕЗНЫХ ИНЦИДЕНТОВ. ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ, А ТАКЖЕ ВСЛЕДСТВИЕ НЕПРАВИЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПРОИЗОШЛО 3 АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯ И 1 СЕРЬЕЗНЫЙ ИНЦИДЕНТ.

18.08.1990 В РАЙОНЕ ХАНТЫ-МАНСКИЙСКА ПРОИЗОШЛА КАТАСТРОФА ВЕРТОЛЕТА МИ-26 НР 06023. ПОСЛЕ ПОДЦЕПКИ ГРУЗА ВЕСОМ 16300 КГ ПРОИЗОШЕЛ ЕГО СРЫВ С ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКИ, РАЗРУШЕНИЕ ХВОСТОВОЙ БАЛКИ И ПАДЕНИЕ ВЕРТОЛЕТА. ВСЕ НАХОДИВШИЕСЯ НА БОРТУ ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА ПОГИБЛИ.

ПРИЧИНОЙ КАТАСТРОФЫ ЯВИЛОСЬ РАЗРУШЕНИЕ В ПОЛЕТЕ КОНСТРУКЦИИ ВЕРТОЛЕТА ПО СТЫКУ ФЮЗЕЛЯЖА С ХВОСТОВОЙ БАЛКОЙ, С ЕЕ ОТДЕЛЕНИЕМ И ПОТЕРЕЙ УПРАВЛЯЕМОСТИ ВОЗДУШНОГО СУДНА, ИЗ-ЗА ДИНАМИЧЕСКОГО НАГРУЖЕНИЯ, ВЫЗВАННОГО ОПРОКИДЫВАНИЕМ И СХОДОМ ГРУЗА С ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКИ И УПРАВЛЯЮЩИМИ ДЕЙСТВИЯМИ ПИЛОТОВ ПО ПАРИРОВАНИЮ ВОЗНИКШИХ ПРИ ЭТОМ ВОЗМУЩЕНИЙ.

ОПРОКИДЫВАНИЕ И СХОД ГРУЗА С ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКИ ЯВИЛОСЬ СЛЕДСТВИЕМ НЕКАЧЕСТВЕННОЙ ПОДГОТОВКИ ГРУЗА К ТРАНСПОРТИРОВКЕ И ЕГО СТРОПОВКИ БРИГАДОЙ ЗАКАЗЧИКА, НЕСОВЕРШЕНСТВА ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ

16.04.1991 НА АЭРОДРОМЕ МОРО(ПАПУА-НОВАЯ ГВИНЕЯ) ПРОИЗОШЛА АВАРИЯ ВЕРТОЛЕТА МИ-26 НР 06029, В ПРОЦЕССЕ РАЗГРУЗКИ ВЕРТОЛЕТА ПРИ РАБОТАЮЩИХ ДВИГАТЕЛЯХ, ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ БОРТОПЕРАТОРОМ НА ТЕЛЬФЕРАХ ГРУЗА ВЕСОМ 3500 КГ ПРОИЗОШЛО ЭНЕРГИЧНОЕ КАБРИРОВАНИЕ ВЕРТОЛЕТА, ЧТО ПРИВЕЛО К СТОЛКНОВЕНИЮ РУЛЕВОГО ВИНТА С ЗЕМЛЕЙ И РАЗРУШЕНИЮ КОНЦЕВОЙ БАЛКИ.

АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ ЯВИЛОСЬ СЛЕДСТВИЕМ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ РАЗГРУЗКИ ВЕРТОЛЕТА.

15.11.1993 В РАЙОНЕ НЕФТЕЮГАНСКА ПРОИЗОШЛА АВАРИЯ ВЕРТОЛЕТА МИ-26 НР 06043 . ПРИ ВЗЛЕТЕ ВЕРТОЛЕТ ПРОИЗОШЕЛ НА ПИКИРОВАНИЕ И СТОЛКНУЛСЯ С ЗЕМЛЕЙ. АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ ЯВИЛОСЬ СЛЕДСТВИЕМ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ЗАГРУЗКИ, ЧТО ПРИВЕЛО К ВЫХОДУ ЦЕНТРОВКИ ЗА ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ ПРЕДЕЛЫ И ВОЗНИКНОВЕНИЮ ДЕФИЦИТУ ЗАПАСА ПРОДОЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ.

02.07.2000 В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОИЗОШЕЛ СЕРЬЕЗНЫЙ ИНЦИДЕНТ С ВЕРТОЛЕТОМ МИ-26 RA-06034 ОСУЩЕСТВЛЯЛАСЬ ПЕРЕВОЗКА НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ ГРУЗА-БЛОКА КОТЕЛЬНОЙ ВЕСОМ 11385 КГ. В ГОРИЗОНТАЛЬНОМ ПОЛЕТЕ ПРОИЗОШЕЛ ВЕРТИКАЛЬНЫЙ РЫВОК ВЕРТОЛЕТА. ПРИ ЭТОМ НАЧАЛАСЬ ИНТЕНСИВНАЯ РАСКАЧКА ГРУЗА. ЧЕРЕЗ 2 СЕКУНДЫ ПРОИЗОШЕЛ ВТОРОЙ РЫВОК. РАСКАЧКА ГРУЗА ДОСТИГЛА УГЛА, ПРИ КОТОРОМ ГРУЗ УШЕЛ ИЗ СЕКТОРА ВИДИМОСТИ БОРТОВОЙ ТЕЛЕУСТАНОВКИ. ОТСУТСТВИЕ ИНФОРМАЦИИ НА МОНИТОРЕ ТЕЛЕУСТАНОВКИ О СОСТОЯНИИ ГРУЗА НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ, ПРОДОЛЖАЮЩИЕСЯ РЫВКИ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЗАТРУДНЕНИЯ В ПИЛОТИРОВАНИИ ВЕРТОЛЕТА ОБУСЛОВИЛИ ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ КВС НА СБРОС ГРУЗА.

РАСКАЧКА ГРУЗА ЯВИЛАСЬ СЛЕДСТВИЕМ СРЫВА КРЫШИ БЛОКА КОТЕЛЬНОЙ К СТЕНКАМ ВАГОНЧИКА, В ХОДЕ РАССЛЕДОВАНИЯ БЫЛО УСТАНОВЛЕНО, ЧТО ПРОЧНОСТЬ КРЕПЛЕНИЯ КРЫШИ БЛОКА КОТЕЛЬНОЙ К СТЕНКАМ ВАГОНЧИКА БЫЛА НЕДОСТАТОЧНОЙ. КРОМЕ ЭТОГО, УЗЛЫ КРЕПЛЕНИЯ КРЫШИ ИМЕЛИ НЕКАЧЕСТВЕННУЮ СВАРКУ, ОБУСЛОВЛЕННУЮ ОТСУТСТВИЕМ ПРОВАРА ПО ВСЕЙ ДЛИНЕ СОПРИКОСНОВЕНИЯ УЗЛА С ЭЛЕМЕНТОМ КОНСТРУКЦИИ СТЕНЫ. ПРИЧИНОЙ СЕРЬЕЗНОГО ИНЦИДЕНТА ЯВИЛОСЬ НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ПОДГОТОВКИ К ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗА НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ.

ПРЕДЛАГАЮ:

1. РУКОВОДИТЕЛЯМ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ УПРАВЛЕНИЙ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА РОСАВИАЦИИ

1.1. ДОВЕСТИ НАСТОЯЩУЮ ИНФОРМАЦИЮ ДО РУКОВОДИТЕЛЕЙ ОРГАНИЗАЦИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

1.2. РЕКОМЕНДОВАТЬ РУКОВОДИТЕЛЯМ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХ ВЕРТОЛЕТЫ МИ-26Т, ПРИОСТАНОВИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-26Т ДО ПРОВЕДЕНИЯ РАЗОВОГО ОСМОТРА КОНЦЕВОЙ БАЛКИ С ПРИЛЕГАЮЩИМ УЧАСТКОМ ФЮЗЕЛЯЖА, А ТАКЖЕ РУЛЕВОГО ВИНТА И ТРАНСМИССИИ. ОСМОТРУ ПОДЛЕЖАТ ВСЕ ВЕРТОЛЕТЫ МИ-26Т, НЕЗАВИСИМО ОТ НАРАБОТКИ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ. ОСМОТР ПРОВЕСТИ В ЗОНАХ МЕЖДУ ШПАНГОУТАМИ 34 ЦЧФ И НЕРВЮРОЙ 2 КИЛЕВОЙ БАЛКИ И СТРИНГЕРАМИ 3 ПО ЛЕВОМУ БОРТУ И 17 ПО ПРАВому БОРТУ. ОСМОТР ПРОВОДИТЬ ПО ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ КАРТАМ НР 053.13.00Б, 053.14.00Б, 053.15.00Б, П. 1-3" АЛЬБОМА УЗЛОВ ПЛАНЕРА, ТРЕБУЮЩИХ ПОВЫШЕННОГО ВНИМАНИЯ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ВЕРТОЛЕТАХ МИ-26Т", ВВЕДЕННОГО В ДЕЙСТВИЕ БЮЛЛЕТЕНЕМ НР 209.1111-БЭ-Г.

ОСМОТРУ ПОДЛЕЖАТ ФИТИНГИ КРЕПЛЕНИЯ ПРАВОЙ НАКЛОННОЙ БАЛКИ ПРИЛЕГАЮЩЕЙ ЗОНЫ ШПАНГОУТА НР 36 ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ФЮЗЕЛЯЖА.

В СЛУЧАЕ ОБНАРУЖЕНИЯ ТРЕЩИН ОБШИВКИ, СТРИНГЕРОВ, ШПАНГОУТОВ, ФИТИНГОВ, ОСЛАБЛЕНИЯ ИЛИ РАЗРУШЕНИЯ ЗАКЛЕПОЧНЫХ И БОЛТОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ, ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТОВ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРЕКРАЩЕНЫ ДО РЕШЕНИЯ ВОПРОСА С РАЗРАБОТЧИКОМ ВС О ДАЛЬНЕЙШЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ОСМОТР РУЛЕВОГО ВИНТА И ТРАНСМИССИИ ВЫПОЛНИТЬ В ОБЪЕМЕ 100 ЧАСОВЫХ

РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ

РЕЗУЛЬТАТЫ ОСМОТРА ДО 26.12.2011 НАПРАВИТЬ В УПРАВЛЕНИЕ
ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВС, ОАО = МВЗ ИМ. М.Л.МИЛЯ= И НЦ ПЛГ ВС
ФГУП ГОСНИИ ГА.

1.3. С ЛЕТНЫМ СОСТАВОМ ВЕРТОЛЕТОВ ПРОВЕСТИ ЗАНЯТИЯ ПО ИЗУЧЕНИЮ
ТРЕБОВАНИЙ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ, А ТАКЖЕ ПРАВИЛ
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ЗАКАЗЧИКА ПРИ ПОДГОТОВКЕ К
ТРАНСПОРТИРОВКЕ ГРУЗОВ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ.

КОНЕЦ ТЕЛЕГРАММЫ
РУКОВОДИТЕЛЬ РОСАВИАЦИИ А.В. НЕРАДЬКО