

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (РОСАВИАЦИЯ)
РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва, A-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495 Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35 e-mail: Neradko AV@scaa.ru

07. 05, 13№ AH1, 02 - 1189 Ha № _______ ot_____ Руководителям территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций гражданской авиации

Информация

по безопасности полетов № 7

06.05.2013, днем, в простых метеоусловиях, в районе населенного пункта Преображенка (Иркутская область) произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-24410 OAO «Авиакомпания «Ангара».

Сведения об экипаже:

Командир вертолета – 53 года, окончил Кременчугское ЛУГА в 1984 году. Общий налет – 10705 часов, весь на вертолете Ми-8. В качестве командира ВС – 7320 часов.

Проверяющий (пилот-инструктор) — 48 лет, окончил Кременчугское ЛУГА в 1986 году. Общий налет — 9972 часа, весь на вертолете Ми-8. В качестве командира BC - 5090 часов.

Бортмеханик -39 лет, окончил Иркутское АТУ ГА в 1993 году. Общий налет -2636 часов, весь на вертолете Ми-8.

Сведения о вертолете:

Вертолет Ми-8Т RA-24410, заводской № 98625198, выпущен Улан-Удинским заводом 08.04.1986, имел 4 ремонта, последний ремонт выполнен 09.02.2009 на Омском заводе гражданской авиации.

Наработка СНЭ – 8000 часов, ППР – 2451 часов.

Левый двигатель ТВ2-117АГ № С93111288 выпуска 24.02.1983, имел 4 ремонта, последний ремонт выполнен 14.12.2008 на Уральском заводе гражданской авиации. Наработка СНЭ – 7522 часов, ППР – 1347 часов.

Правый двигатель ТВ2-117АГ № С97411102 выпуска 31.12.1987, имел 3 ремонта, последний ремонт выполнен 19.09.2008 на Уральском заводе гражданской авиации. Наработка СНЭ – 6905 часов, ППР – 1911 часов.

Редуктор ВР-8А № СР80311011 выпуска 31.07.1980, имел 7 ремонтов,

последний ремонт выполнен 15.05.2008 на Уральском заводе гражданской авиации. Наработка СНЭ – 10499 часов, ППР – 546 часов.

Лопасти несущего винта – наработка 75 часов.

Последнее периодическое ТО вертолета выполнено 18.03.2013 по форме Ф-32 + подготовка к ВЛП.

Метеорологические условия:

Видимость 10 км; облачность редкая кучево-дождевая, разбросанная слоисто-кучевая высотой 3000/700 метров; ветер у земли 190° 6 м/с; температура +8°C.

Экипаж вертолета в составе 3 человек выполнял авиационные работы по заданию МЧС России с целью ликвидации ледяных заторов на реке Тунгуска. Кроме членов экипажа, на борту вертолета находилось 6 служебных пассажиров – специалистов МЧС России, и около 1 тонны опасного груза (взрывчатого вещества).

По предварительным данным, после заправки, экипаж ВС в 06:06 UTC произвел взлет с целью продолжения выполнения авиационных работ. В установленное время в 07:00 UTC экипаж ВС на связь не вышел. Организованными поисками вертолет был обнаружен полностью разрушенным, с разбросом обломков на льду и берегу реки Тунгуска. Судя по характеру разброса обломков, одной из возможных причин авиационного происшествия может являться взрыв на борту ВС. В результате авиационного происшествия пассажиры и экипаж ВС погибли. Ведется расследование.

С вертолетами гражданской авиации за период с 1999 по 2013 годы при выполнении авиационных работ по ликвидации ледяных заторов произошло одно авиационное происшествие — 17.04.1999 катастрофа вертолета Ми-8 RA-24020.

Экипаж вертолета Mu-8 RA-24020 выполнял полеты по ликвидации ледяных заторов на реке Инзер (Республика Башкортостан).

Во время работы взрывника на льдине по закладке основных зарядов в лунку, при висении вертолета произошло проваливание вертолета правой опорой шасси под лед с последующим касанием рулевым винтом ледовой поверхности.

Вследствие происшедшей при этом потери путевой управляемости произошло опрокидывание вертолета на левый борт с последующим проваливаем под лед. В результате авиационного происшествия погибло 2 человека, 5 человек получили серьезные телесные повреждения.

Причиной катастрофы вертолета явилось невыдерживание экипажем рекомендуемой высоты висения при проведении сложных взрывных работ на малой высоте.

Следует также обратить внимание на то, что Росавиация в письме от 12.02.2013 № АН1.02-334 «Об организации контроля за подготовкой организаций гражданской авиации к выполнению и обеспечению полетов в весенне-летний период 2013 года» акцентировала внимание эксплуатантов воздушного транспорта на необходимости принятия дополнительных мер по

обеспечению безопасности полетов при подготовке и выполнении взрывных работ по ликвидации ледяных заторов на водных магистралях.

В этой связи требуется отметить ранее происходившие нарушения требований Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 05.09.2008 № 141, и положений документа ИКАО № 9284 «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху».

Несмотря на то, что за период с 1999 года в гражданской авиации не происходило авиационных происшествий, связанных с нарушением правил перевозки опасных грузов, имел место ряд инцидентов, подробные обстоятельства которых приведены в приложении к настоящей информации.

В целях обеспечения безопасности полетов предлагаю:

- 1. Руководителям территориальных органов Росавиации:
- 1.1. Данную информацию оперативно довести до руководителей эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, а также до эксплуатантов АОН.
 - 1.2. Потребовать от руководителей эксплуатантов:

обеспечить действенный контроль за соблюдением экипажами вертолетов Ми-8, привлекаемых к проведению взрывных противопаводковых работ, требований Инструкции по подготовке экипажей и выполнению полетов на вертолетах Ми-8 для проведения взрывных работ по ликвидации ледяных заторов на водных магистралях Российской Федерации, утвержденной 18.03.1998 Федеральной авиационной службой России;

принять дополнительные меры по обеспечению четкого взаимодействия членов экипажа и привлекаемого персонала заказчика (взрывников, летнабов и др.)

- 2. Руководителям организаций гражданской авиации:
- 2.1. изучить настоящую информацию с летным и инженерно-техническим персоналом, а также со специалистами, занимающимися вопросами организации и обеспечения перевозки опасных грузов, и специалистами служб авиационной безопасности, обратив внимание на ошибки и нарушения при перевозке опасных грузов, приведшие к инцидентам, приведенным в приложении к настоящей информации;
- 2.2. провести занятия по изучению требований разделов VI «Обязанности эксплуатанта» и VII «Предоставление информации об опасных грузах» ФАП «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 05.09.2008 № 141, а также соответствующих разделов РПП по вопросам перевозки опасных грузов.

Приложение: на 3 л.

Диту А.В. Нерадько

Приложение к письму Росавиации

от <u>07.05.20/3№ HH1.02-118</u>

Информация об инцидентах, связанных с нарушением правил перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации

28.07.2008 при выполнении полета по маршруту Пулково – Челябинск произошел инцидент с самолетом Ту-134A RA-65109 OAO «Авиакомпания «Россия».

Для перевозки был подготовлен груз, в товарной накладной которого было указано: «Гелькоат GS90000S. Добавка 9872. Емкость 5.5 л». Однако, на грузовой терминал аэропорта Пулково груз был передан по другой накладной, в которой он значился как «Оборудование», весом 100 кг.

Перед погрузкой в самолет, при контроле груза с использованием рентгентелевизионного интраскопа (далее — РТИ), была нарушена технология производства досмотра — на одной паллете, загружаемой в РТИ, было размещено несколько грузовых отправок от разных грузоотправителей, что не позволило идентифицировать несоответствие характера груза заявленному. Кроме того, при взвешивании груз оказался на 15кг тяжелее заявленного.

После посадки самолета в аэропорту Челябинск и начала разгрузки был отмечен резкий запах из заднего грузового отсека. При взятии проб воздуха установлено, что содержание в нем акрилонитрила превышает нормативную величину в 1,27 раз. По результатам анализа проб перевозимого вещества оно было 3-му отнесено К классу опасных веществ (легковоспламеняющиеся жидкости).

Комиссия по расследованию установила, что при разгрузке заднего багажного отсека произошло нарушение целостности упаковки пластиковой емкости груза, вследствие чего произошла утечка содержимого.

Причиной инцидента явилось сокрытие истинного содержимого груза со стороны отправителя, представившего опасный груз как «Оборудование», а также несоблюдение технологии досмотра груза в аэропорту Пулково, что не позволило определить характер груза и выявить несоответствие записей в грузовой накладной с фактическим содержимым контейнера. Как следствие, на борт воздушного судна был загружен опасный груз без соответствующей маркировки и информирования экипажа ВС.

19.01.2009 при выполнении полета по маршруту Кансай (Япония) — Петропавловск-Камчатский произошел инцидент с самолетом Ан-124-100 RA-82047 ЗАО «Авиакомпания «ВОЛГА-ДНЕПР».

Через 18 минут после взлета, на высоте 6800 метров, члены экипажа и технический персонал услышали нехарактерный сильный хлопок и почувствовали вибрацию самолёта. При этом сработала сигнализация

промежуточного, а затем выпущенного положения стойки 2-го ряда левой основной опоры шасси. Начались колебания значений перепада давления в грузовой кабине.

Повреждения были нанесены в результате разрушения перевозимого контейнера с грузом (газовая турбина), находящегося под давлением (сжатый азот) 20 кПа $(0,2 \text{ кг/см}^2)$. Согласно требований перевозочных документов грузовая кабина самолёта не герметизировалась. В связи с этим, в процессе набора высоты, избыточное давление внутри контейнера возросло с $0,2 \text{ кг/см}^2$ до $0,79 \text{ кг/см}^2$, в результате чего произошла его взрывная разгерметизация.

В соответствии с положениями части 3 главы 2 (таблица 3-1) «Перечень опасных грузов» Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (документ ИКАО № 9284), сжатый азот относится к категории опасных грузов — невоспламеняющийся нетоксичный газ, номер по списку ООН 1066, класс 2.2. При изучении сопроводительной документации на груз было установлено, что при приёмке груза к воздушной перевозке наличие сжатого азота в вышеуказанном контейнере не было обозначено, и данный контейнер не был заявлен как относящийся к категории опасного груза.

Взрыв контейнера привел к повреждениям элементов продольного и поперечного силового набора фюзеляжа по левому борту, нарушению крепления электрожгутов и трубопроводов, расположенных вдоль борта самолёта, и самопроизвольному выпуску стойки второго ряда левой основной опоры шасси.

Причиной инцидента явилось нарушение правил подготовки к перевозке опасного груза (находящегося под давлением азота контейнера), что привело к его разрушению (взрыву) в полете.

09.10.2009 при выполнении полета по маршруту Домодедово — Сочи произошел инцидент с самолетом A-320 VP-BCS OAO «Авиакомпания «Сибирь».

После посадки и заруливания на стоянку в пилотской и пассажирской кабинах появился резких запах. При выполнении послеполетного осмотра и наземного обслуживания во втором багажно-грузовом отсеке самолета был обнаружен разлив жидкости.

В ходе расследования было установлено, что разлив жидкости произошел из жестяной емкости партии груза, заявленного к перевозке в качестве неопасного груза. Фактически перевозился опасный груз (однокомпонентный полиуретановый грунт), упакованный в жестяные ведра с фиксированной жестяной крышкой, что не соответствует требованиям пунктов 1.1.5 − 1.1.6 главы 1 части 4 и инструкций по упаковыванию № 302, 609 Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (документ ИКАО № 9284). На упаковках с опасным грузом отсутствовали маркировка и знаки опасности. Кроме того, груз не был зашвартован.

Причиной инцидента явилось нарушение правил перевозки опасного груза (однокомпонентный полиуретановый грунт), представленного к перевозке в ненадлежащей упаковке. При приеме груза к перевозке не были проведены

проверки качеств и свойств принимаемого груза, а также соблюдения требований к его упаковке.

04.08.2012 произошел инцидент с самолетом A-320 VP-BQZ ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии».

Выполнялся полет по маршруту Екатеринбург – Новосибирск – Хабаровск. При вылете из аэропорта Новосибирск на борту воздушного судна находилось 7 членов летного и кабинного экипажа, 149 пассажиров, 2615 кг груза и 1178 кг почты. После посадки в аэропорту Хабаровск в багажном отделении самолета № 1 был обнаружен разлив жидкости с едким запахом.

При расследовании было установлено, что в аэропорту Екатеринбург в самолет загружено, по представленным документам, вододисперсионной огнезащитной краски. При организации перевозки отправителем груза были представлены документы, указывающие на то, что груз не относится к опасным для перевозки (материал «ОГРАКС-В-СК-1», представляющий собой композицию на основе водополимерной дисперсии с функциональными добавками и пигментами).

По информации производителя, на таре для транспортировки материала «ОГРАКС-В-СК-1» должна обязательно присутствовать цветная этикетка с информацией по основным физико-химическим характеристикам материала, условиям хранения, эксплуатации, а также с указанием партии материала и штампом ОТК. Указанный в перевозочных документах груз, по информации изготовителя, не воспламеняется, изготавливается на водной основе (разбавляется водой) и не представляет пожарной и взрывной опасности.

При осмотре тары в аэропорту Хабаровск было установлено, что на ней отсутствуют этикетки производителя, крышки тары негерметичны. При исследованиях было установлено, что содержащееся вещество обладает резким запахом растворителя и воспламеняется при контакте с открытым огнем. На основании этого было сделано предположение о том, что фактически к перевозке был представлен другой материал, типа «ОГРАКС-СК-1», изготавливаемый на основе органического растворителя (сольвент нефтяной марки А), получаемый при пиролизе нефтяных фракций с температурой вспышки не ниже 23°С, относящийся к опасным грузам согласно требований ФАП «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации».

Так как грузоотправителем не были предъявлены особые требования по условиям перевозки, груз был размещен в неотапливаемом грузовом отсеке. В результате изменения температуры в багажном отсеке при выполнении полета произошло расширение содержимого с последующим его вытеканием через негерметичные крышки упаковки.

Причиной инцидента явилось нарушение отправителем правил перевозки опасного груза, выразившееся в непредоставлении достоверной информации о степени опасности предъявляемого к перевозке груза.