



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

12.12.14 № 02.3-2789

На № _____ от _____

Руководителям территориальных
органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации и эксплуатантам
воздушных судов

Информация по безопасности полетов № 22

В первую декаду декабря текущего года произошли авиационные события, связанные с самопроизвольным открытием дверей и разгерметизацией воздушного судна в полёте.

05.12.2014 произошёл инцидент с воздушным судном DHC-8 VP-BOS ОАО «Авиакомпания «Якутия».

При выполнении технического рейса по маршруту Хабаровск – Якутск в 22.34 (12.34 UTC) после взлёта в наборе высоты загорелось красное табло «ОБРАТИ ВНИМАНИЕ», после этого загорелось оранжевое табло «ФЮЗЕЛЯЖНАЯ ДВЕРЬ» и произошло падение давления в кабине. КВС принял решение о возврате на аэродром вылета. В результате выполнения установленных процедур посадка в аэропорту Хабаровск произведена благополучно. Создана и работает комиссия Дальневосточного МТУ ВТ по расследованию причин инцидента.

06.12.2014 произошёл серьёзный инцидент с воздушным судном B-757F VQ-BPY ОАО «Авиакомпания «Якутия».

Самолет B-757F VQ-BPY эксплуатанта ОАО «Авиакомпания «Якутия», регистрация Бермуды, произведён в 1992 году, переделан в грузовой вариант в 2008 году дизайн бюро «Precision Conversions» (США).

05.12.2014 воздушное судно выполняло грузовой рейс по маршруту Внуково - Магадан. Разгрузка в аэропорту Магадан производилась в течении 8 часов с периодическим открытием и закрытием люка грузовой кабины. Погода на период разгрузки самолёта была неустойчивой с выпадением осадков в виде снега, порывистым ветром и перепадом Tнв от -20 до -25°C.

06.12.2014 в 20.30 (10.30 UTC) самолёт произвел взлет для выполнения рейса СЫЛ9990-ИН Магадан - Шидзяджуан (КНР). Загрузка на борту самолета отсутствовала.

По объяснению экипажа, после взлёта самолёта на этапе набора высоты

экипажем было отмечено хаотичное мигание ламп световой сигнализации открытого положения замков створки грузового люка и сигнализации открытого положения самой створки грузового люка с последующим перемещением створки люка грузовой кабины в полностью открытое положение.

В 20.34 (10.34 UTC) экипаж доложил о разгерметизации грузовой кабины и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Во время выполнения захода на посадку и посадки створка бокового люка грузовой кабины оставалась в вертикальном положении. В результате выполнения установленных процедур, посадка в аэропорту Магадан была произведена благополучно.

При осмотре воздушного судна после посадки в проёме грузового люка на элементах кинематики управления замками закрытия створки и их фиксации в закрытом положении обнаружен лёд. Лёд и уплотнённый снег обнаружены также на элементах конструкции концевых выключателей.

Створка люка имеет механические повреждения. Замки закрытия створки грузового люка находились в открытом положении. Компрессионные окна на створке грузового люка были закрыты.

Для определения причины серьёзного инцидента и установления последствий полёта и посадки с изменёнными прочностными характеристиками фюзеляжа (вследствие открытого грузового люка) создана комиссия Северо-Восточного МТУ ВТ по расследованию. К участию в расследовании приглашены специалисты предприятия разработчика грузовой модификации В-757 - «Precision Conversions» (США).

Следует отметить, что это не первый случай открытия в полёте грузовых люков на самолётах фирмы Boeing (США). 24 февраля 1989 года при выполнении рейса 811 авиакомпании United Airlines (по маршруту Сан-Франциско - Сидней с промежуточными посадками в Лос-Анджелесе, Гонолулу и Окленде) после вылета из аэропорта Гонолулу (Гавайские острова) через 16 минут полёта у воздушного судна Boeing 747-122 N4713U (дата выпуска 30.12.69) на высоте 6700-7000 метров произошло открытие и отделение грузовой двери. Вследствие взрывной декомпрессии погибли 9 человек, вылетевшие из пассажирского салона вместе с креслами, 38 человек получили ранения. Воздушное судно и два двигателя получили значительные повреждения. Причиной произошедшего явились недостатки в конструкции грузовой двери. Спроектированные для удержания двери в закрытом положении алюминиевые замки оказались не в состоянии выдержать прилагаемую к двери в полёте нагрузку. Однако, выполнив установленные процедуры, экипаж сумел произвести посадку поврежденного самолета с двумя отказавшими двигателями в аэропорту вылета.

До определения комиссией по расследованию причины произошедшего события с целью обеспечения эффективного функционирования системы защиты лиц и имущества от ущерба при возможном проявлении повторяющегося опасного фактора, предлагаю руководителям территориальных органов Росавиации:

1. Довести настоящую информацию до руководителей подконтрольных эксплуатантов ВС и аэропортов.

2. Предложить руководителям подконтрольных предприятий гражданской авиации:

2.1. Довести настоящую информацию до командно-лётного, инструкторского, инспекторского состава, членов лётных экипажей воздушных судов и инженерно-технического персонала.

2.2. Организовать и провести дополнительные занятия с лётным составом по выполнению установленных процедур при разгерметизации (или отсутствии герметизации) воздушного судна.

2.3. Обеспечить в условиях низких температур и атмосферных осадков усиление контроля со стороны лётного и технического персонала за состоянием прилегающих поверхностей и механизмов концевых выключателей дверей и люков воздушного судна при подготовке к выполнению полёта.

2.4. Потребовать от лётного и технического персонала, участвующего в эксплуатации грузовой модификации В-757:

2.4.1. При закрытии створки грузового люка не допускать наличие снега и льда в проеме по периметру его посадочного места.

2.4.2. Перед закрытием грузового люка проверить работоспособность концевых выключателей, не допускать на них наличие снега и льда.

2.4.3. После полного закрытия створки грузового люка наземному составу осуществлять контроль погасания света в индикаторных глазках в нижней части грузового люка, свидетельствующего о снятии электрического напряжения в системе и завершения полного цикла закрытия грузового люка.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов



С.С. Мастеров