



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

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

10.09.2014 № 039-03

На № _____ от _____
О внесении дополнений в ТУ Выпуск 1.20 и
Выпуск 2.04 самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30

*Экземпляр ФБ
по номеру 17*
Родина

Руководителям межрегиональных
территориальных управлений
Росавиации

Техническим директорам
авиакомпаний, авиапредприятий,
ремонтных заводов ГА

Генеральному директору
ФГУП ГосНИИ ГА

Генеральному директору
АНТЦ "Технолог"

Согласно "Отчету по результатам расследования авиационного события с самолетом Ан-24РВ RA-47359", утвержденного начальником Приволжского МТУ ВТ Росавиации В.Н. Шубиным 15 августа 2014 г.

"При выполнении перегоночного рейса Нижнекамск-Тюмень на самолете Ан-24РВ RA-47359 в наборе высоты экипажем была замечена течь топлива из дренажного трубопровода заправочной горловины II правой группы топливных баков. Экипаж прекратил выполнение полетного задания и через 45 минут произвел благополучную посадку в аэропорту вылета Нижнекамск.

В процессе выполнения работ по определению причин разгерметизации топливной системы ВС в полете было обнаружено "закусывание" резиновой уплотнительной прокладки клапана пробки заправочной горловины II правой группы баков топливной системы ВС, вследствие чего была нарушена герметичность уплотнения в сопряжении "клапан-горловина", что в сочетании с полной эксплуатационной заправкой топливных баков II правой группы вызывало при эволюциях ВС попадание топлива в дренажную полость пробки заправочной горловины и, вследствие эффекта эжекции, интенсивное разбрызгивание (распыление) топлива из выходного отверстия трубопровода дренажа заправочной горловины II правой группы топливных баков, которое и было замечено экипажем в полете. При этом потери топлива были незначительными (емкость дренажной полости составляет около 50 мл) и при выполнении контрольных замеров остатка топлива на ВС зафиксированы не были, т.к. разница в количестве топлива в левой и правой II группе баков (по показаниям мерной линейки) составила около 20 литров, что меньше допустимой требованиями ЭТД неравномерности по заправке различных групп баков одного ВС. Не были зафиксированы значительные потери топлива и при анализе количества топлива, израсходованного за полет продолжительностью 45 минут, в сравнении с нормами на расход топлива. Превышения фактического количества топлива на борту ВС относительно максимально допустимой эксплуатационной заправки ВС не обнаружено.

746
79 09 14
2

Следует отметить, что при закрытой пробке заправочной горловины заправки "сверху" топливных баков ВС оценить состояние и правильность положения клапана пробки не представляется возможным ввиду конструктивных особенностей пробки заправочной горловины.

Причиной авиационного инцидента явилось нарушение герметичности топливной системы ВС в полете, зафиксированное по выбросу топлива из дренажной полости пробки заправочной горловины II правой группы топливных баков через дренажный трубопровод.

Причиной нарушения герметичности топливной системы явилось "закусывание" резиновой уплотнительной прокладки 6236А-53-6-2 клапана пробки заправочной горловины II правой группы топливных баков в процессе закрытия пробки техническим составом ООО "АвиаТЦ", который находился на борту ВС. Отсутствие "закусывания" прокладки клапана при закрытой пробке проконтролировать невозможно в силу конструктивных особенностей пробки 1584А-2Т".

Для актуализации действующей основной эксплуатационной документации с целью поддержания летной годности самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 предлагаю:

1. Внести изменения в действующие Технологические указания Выпуск 1.20 и Выпуск 2.04.

1.1. В ТУ Выпуск 1.20 в ТК № 8 пункт 2 изложить в новой редакции:

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>2. В случае заправки самолета топливом сверху и отсутствии во время заправки бортмеханика проверьте надежность закрытия пробок заливных горловин топливных баков.</p> <p>Кнопка с надписью НАЖМИ при плотно вставленной в горловину пробке должна быть заподлицо с остальной поверхностью пробки.</p> <p>Перед установкой пробки тщательно осмотрите уплотнительную прокладку 6236А-53-6-2 клапана пробки заправочной горловины на предмет отсутствия разбухания, следов "закусывания", порезов, других повреждений.</p> <p><i>Примечание. На самолете, принятом экипажем, контроль работ по настоящей ТК осуществляет бортмеханик.</i></p>	<p>Если кнопка не выходит до плоскости пробки, несколько раз откройте пробку. Если кнопка опять не выходит, замените пробку.</p> <p>Уплотнительную прокладку с повреждениями замените.</p>	Т

1.2. В ТУ Выпуск 2.04 в ТК № 21 внести пункт 4.4 в следующей редакции:

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>4.4. Осмотрите уплотнительную прокладку 6636А-59-6-2. Убедитесь в отсутствии разбухания, следов "закусывания", порезов, других повреждений.</p>	<p>Уплотнительную прокладку с повреждениями замените.</p>	

2. Генеральному директору АНТЦ "Технолог" обеспечить авиапредприятия изменениями для внесения в Технологические указания.

3. Настоящее письмо изучить со всем ИГП, осуществляющим техническое обслуживание самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30.

И.о. начальника Управления поддержания
летной годности воздушных судов



В.В. Кудинов