



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

04 октября 2018г.

Москва

№ 811-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного
происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22771**

10.10.2016 днем в районе населенного пункта Горный (Амурская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Ми-8Т RA-22771 общества с ограниченной ответственностью «Производственно-коммерческое авиационное предприятие «Дельта К» (сертификат и спецификация на выполнение авиационных работ № AP-11-10-002).

Авиационное происшествие произошло вследствие ошибочных действий экипажа вертолета, допустившего падение оборотов несущего винта (далее – НВ) при резком увеличении общего шага НВ, при выполнении посадки на подобранную с воздуха посадочную площадку, что привело к грубой посадке и опрокидыванию вертолета.

Информация об обстоятельствах и причинах аварии вертолета Ми-8Т RA-22771 приведена в приложении к настоящему приказу.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, и подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, п р и к а з ы в а ю:

1. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей эксплуатирующих вертолеты организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям эксплуатирующих вертолеты организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и

подготовку членов летных экипажей, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

1.2.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22771, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести дополнительные занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей вертолетов типа Ми-8 по повторному изучению пунктов Руководства по летной эксплуатации вертолета Ми-8, Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов летных экипажей вертолета Ми-8 в части применения привязных ремней при перевозке пассажиров, выполнения посадки по-вертолетному с использованием влияния воздушной подушки и без использования влияния воздушной подушки, подбора посадочной площадки, учета особенностей выполнения посадки на подобранные посадочные площадки и выполнения карты контрольных проверок на этапах полета (в том числе и действий экипажа при пролете высоты принятия решения);

1.2.3. доработать (при необходимости) программу тренажерной подготовки членов летных экипажей вертолетов типа Ми-8 в части внесения упражнения по отработке действий экипажа вертолета при выполнении посадки по-вертолетному с использованием влияния воздушной подушки и без использования влияния воздушной подушки в условиях изменения направления и скорости ветра.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

И.о. руководителя



А.В. Беляков

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 04.10.2016 № 811-П

**Обстоятельства и причины авиационного происшествия с вертолетом
Ми-8Т RA-22771**

10.10.2016 днем в районе населенного пункта Горный (Амурская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Ми-8Т RA-22771 ООО «Производственно-коммерческое авиационное предприятие «Дельта К».

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22771 (далее – комиссия по расследованию) установила, что экипаж вертолета в составе командира воздушного судна (далее – КВС), второго пилота и бортмеханика, в соответствии с заданием на полет, выполнял полет с целью перевозки пассажиров и оборудования по маршруту: аэропорт Зея – посадочная площадка Горный – посадочные площадки 206, 205, 204, 203, 202, 201 и обратно. При следовании по обратному маршруту и выполнении посадки на посадочную площадку 206, на борту вертолета находились экипаж и 12 пассажиров.

Экипаж воздушного судна (далее – ВС) планировал выполнить посадку по-вертолетному с использованием влияния воздушной подушки и для оценки ветровой обстановки над посадочной площадкой с неоднородной подстилающей поверхностью выполнил контрольный проход на высоте 75 м. На удалении около 1 км до посадочной площадки и высоты 150 м, экипаж ВС приступил к снижению с вертикальной скоростью 1 - 2 м/с. В процессе снижения КВС менял курс ВС из-за изменения направления и скорости ветра. На высоте 30 м КВС увеличил общий шаг несущего винта (далее – НВ) с $4,5^\circ$ до $6,5^\circ$, угол тангажа ВС изменился с 4° до $6,5^\circ$ и в последующем был уменьшен до $1,2^\circ$. На высоте 18 м КВС в процессе увеличения общего шага НВ выполнил доворот ВС вправо. Для уменьшения вертикальной скорости снижения, на высоте 5 м, КВС резко увеличил общий шаг НВ до $10,8^\circ$ и создал угол тангажа 7° , что привело к падению оборотов НВ до 88% и приземлению ВС с повышенной вертикальной скоростью на правую основную стойку шасси. После отделения ВС от земной поверхности образовался левый крен 15° и угол тангажа 7° на пикирование. КВС уменьшил общий шаг НВ до 1° - 2° , а колебательные знакопеременные изменения угла продольного отклонения автомата перекоса создали условия для соударения НВ с хвостовой балкой и кабиной экипажа. ВС начало вращаться влево. При образовании крена ВС более 25° произошло соударение лопастей НВ с земной поверхностью и последующее их разрушение. В момент следующего приземления произошло опрокидывание ВС на правый борт.

В результате авиационного происшествия ВС получило значительные

повреждения, пожара не было. Находившиеся на борту ВС экипаж и один пассажир получили легкие телесные повреждения.

Комиссией по расследованию также было установлено, что экипаж ВС на высоте принятия решения не выполнял карту контрольных проверок. Пассажиры, находящиеся на борту вертолета, не были пристегнуты ремнями безопасности.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Причиной авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22771 явилось падение оборотов НВ до 88 % из-за резкого увеличения КВС общего шага НВ, что привело к просадке ВС и, как следствие, грубой посадке с опережением на правую основную стойку шасси и последующим опрокидыванием на правый борт.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовало отсутствие у экипажа информации о направлении и скорости ветра при заходе и выполнении посадки.».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22771 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.
