



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

26 ноября 2018г.

Москва

№ 981-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22793

24.02.2018 на мысе Арктический острова Комсомолец (архипелаг Северная Земля) Красноярского края произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Ми-8Т RA-22793 государственного предприятия Красноярского края «КрасАвиа».

Авиационное происшествие произошло вследствие попадания вертолета в снежный вихрь при выполнении посадки на подобранную с воздуха площадку. Авиационному происшествию способствовало выполнение посадки с превышением максимально допустимой посадочной массы вертолета для фактических условий.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22793 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. Начальнику Управления летной эксплуатации М.Ю. Костылеву в целях реализации рекомендации, изложенной в пункте 5.2 Окончательного отчета комиссии по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22793, подготовить обращение в адрес Минтранса России с целью установления порядка ведения членами летных экипажей гражданских воздушных судов записей в летных книжках об опыте летной эксплуатации воздушного судна в соответствии с требованием пункта 1.10 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147.

2. Руководителям территориальных органов Росавиации:

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

2.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей вертолетов, эксплуатантам и владельцам вертолетов АОН:

2.2.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей вертолетов настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22793, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

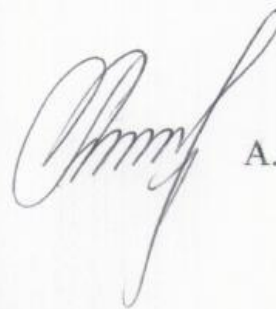
2.2.2. обратить внимание членов летных экипажей вертолетов на требования пунктов 3.104 – 3.106 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части действий экипажа вертолета при выполнении посадки в условиях снежного или пыльного вихря, а также по принятию мер, исключающих или уменьшающих возможность образования снежного или пыльного вихря;

2.2.3. провести дополнительные занятия по изучению с членами летных экипажей вертолетов Ми-8Т требования раздела 4.9 «Особенности полетов на пыльных, песчаных и заснеженных площадках» Руководства по летной эксплуатации вертолета Ми-8, а так же порядок расчета взлетной (посадочной) массы ВС, обеспечивающей висение вертолета вне зоны влияния «воздушной подушки» для предстоящих условий полета;

2.2.4. провести анализ необходимости доработки программы тренажерной подготовки членов летных экипажей вертолетов по отработке технологии взаимодействия членов экипажа по переходу с правил визуального полета на полет по приборам при попадании в снежный (пыльный) вихрь и уходе на второй круг в условиях потери визуального контакта с наземными ориентирами.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации О.Г. Сторчевого.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 26.11.2018 № 981-П

**Обстоятельства авиационного происшествия
с вертолетом Ми-8Т RA-22793**

24.02.2018 на вертолете Ми-8Т RA-22793 выполнялся полет по маршруту: остров Средний – мыс Арктический острова Комсомолец с целью перевозки пассажиров и груза.

На борту вертолета, кроме трех членов экипажа, находились 2 пассажира и опасный груз (20 металлических бочек с авиационным топливом) общим весом 3550 кг. Взлетная масса вертолета составляла 13180 кг, что на 1280 кг превышало максимально допустимую взлетную массу воздушного судна (далее – ВС), установленную руководством по летной эксплуатации вертолета Ми-8, при взлете с использованием влияния «воздушной подушки» и включенной противообледенительной системой (далее – ПОС) двигателей.

Взлет на аэродроме острова Средний был выполнен с коротким разбегом. Посадка на мысе Арктический острова Комсомолец производилась на подобранную с воздуха площадку. Метеорологические условия при посадке: ветер 20° 3 – 5 м/с, видимость 5 км, облачность 10 баллов с высотой нижней границы 500 м.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлено, что расчетная фактическая посадочная масса вертолета составляла 12110 кг, что на 760 кг превышало максимальную допустимую массу при выполнении посадки с включенной ПОС двигателей.

Посадка выполнялась по-вертолетному вне зоны влияния воздушной подушки. При зависании на высоте, примерно, 9 метров вертолет накрыло снежным вихрем, что привело к потере экипажем ориентира на земле и пространственного положения.

Командир вертолета предпринял попытку ухода на второй круг. В процессе ухода на второй круг, в условиях потери пространственной ориентировки и превышения допустимой посадочной массы, командир вертолета допустил падение оборотов несущего винта менее 89%. Через 23 секунды после попытки ухода на второй круг произошло касание вертолетом заснеженной поверхности земли с левым креном 15°, углом тангажа на кабрирование 10° и с угловой скоростью вращения влево не менее 10°/с, что привело к опрокидыванию ВС на левый борт.

В результате авиационного происшествия три члена экипажа вертолета получили незначительные травмы, один пассажир получил серьезные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Авиационное происшествие с вертолётом Ми-8Т RA-22793 произошло при выполнении ухода на второй круг после прерванного захода на посадку, наиболее вероятно, из-за потери экипажем пространственной ориентировки при попадании в снежный вихрь, что привело к грубому приземлению ВС в «непосадочном положении» (левый крен $\approx 15^\circ$, угол тангажа на кабрирование $+10^\circ$ и угловая скорость вращения влево не менее $10^\circ/\text{с}$) и последующему опрокидыванию вертолётa на левый борт.

Наиболее вероятно, авиационное происшествие стало следствием сочетания следующих факторов:

– выполнение посадки с превышением максимально допустимой массы ВС на 760 кг для фактических условий;

– неспособность экипажа перейти на пилотирование по приборам и выполнить уход на второй круг при попадании в снежный вихрь.»

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22793 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.