



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

19 мая 2016

Москва

№ 391

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия (аварии) с вертолетом Ми-8Т RA-24541**

30.06.2014 при выполнении лесоавиационных работ по борьбе с лесными пожарами в районе населенного пункта Чегдомын Хабаровского края произошла авария вертолета Ми-8Т RA-24541 ООО «Дальневосточная вертолетная компания «Аэровир» (ДВК «Аэровир»).

При выполнении посадки по-вертолетному без использования влияния «воздушной подушки» на подобранную с воздуха посадочную площадку вертолет грубо приземлился. В результате авиационного происшествия воздушное судно разрушилось и полностью сгорело. Экипаж и пассажиры (пожарные) покинули вертолет до распространения пожара.

Причинами авиационного происшествия стали ошибочный расчет экипажем посадочной массы вертолета для условий посадки (высокая температура воздуха) и непринятие командиром воздушного судна своевременного решения об уходе на повторный заход.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия 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 пунктом 5.4.6 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 территориальных органов Росавиации до 27.05.2016 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушного транспорта, авиационных учебных центров, эксплуатантов и собственников воздушных судов авиации общего назначения.

2. Начальнику Дальневосточного МТУ Росавиации С.В. Тараненко до 03.06.2016 доложить в Росавиацию о принятых мерах по устранению недостатков, выявленных в ходе расследования аварии вертолета Ми-8Т RA-24541.

3. Рекомендовать организациям гражданской авиации, эксплуатантам воздушного транспорта, авиационным учебным центрам, эксплуатантам и собственникам воздушных судов авиации общего назначения:

3.1. изучить настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования аварии вертолета Ми-8Т RA-24541 с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей вертолетов;

3.2. с учетом требований руководств по летной эксплуатации по типам вертолетов организовать занятия с летными экипажами по изучению характерных ошибок при посадках на площадки, подобранные с воздуха, приводящих к преждевременному снижению и грубому приземлению;

3.3. повторно изучить с летным составом вертолетов Ми-8Т требования раздела 4.14 «Особенности полетов на площадки, подобранные с воздуха» и раздела 5.3 «Особенности полетов при выполнении работ по борьбе с лесными пожарами» РЛЭ вертолета Ми-8;

3.4. обратить внимание летного состава вертолетов типа Ми-8 и Ми-171 на содержащиеся в разделе 3.1 «Расчет полета» РЛЭ вертолетов Ми-8 (Ми-8АМТ, Ми-8МТВ-1) и Ми-171 требования к порядку определения максимально допустимой массы для взлета и посадки.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Федерального агентства воздушного транспорта С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от 19 июля 2016 г. № 391

**Обстоятельства авиационного происшествия
с вертолетом Ми-8Т RA-24541**

30.06.2014 днем на вертолете Ми-8Т RA-24541 ДВК «Аэровир» выполнялся полет с целью доставки пожарной команды к месту лесного пожара.

На борту воздушного судна находились 4 члена экипажа, 11 пожарных, груз 300 кг, топливо в количестве 2640 кг. Взлетная масса вертолета (расчетная) составляла 11274 кг, центровка +189 мм, что не выходило за ограничения РЛЭ вертолета Ми-8Т.

После прибытия в район пожара экипаж приступил к снижению и подбору посадочной площадки. На высоте 70 м и скорости 110 км/ч КВС начал выполнять заход на площадку (40 x 30 метров), расположенную на песчаной косе реки. Высота окружавших площадку деревьев, расположенных в радиусе 35 м, достигала 20 м. Превышение площадки над уровнем моря составляло 600 м. Площадка, подобранная экипажем с воздуха, по своим размерам соответствовала требованиям п. 2.6.1 РЛЭ Ми-8Т.

Посадочная масса вертолета, рассчитанная КВС для температуры + 20° С, составляла 10100 кг.

По расчетам комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии вертолета Ми-8Т RA-24541 (далее – комиссии по расследованию), посадочная масса вертолета составляла 10375 кг и не превышала максимально допустимую при посадке по-вертолетному без использования влияния «воздушной подушки» для высоты 600 м и температуры наружного воздуха + 20° С.

Температура воздуха (+ 20° С) в районе предполагаемой посадки была определена по фактическим данным ближайших пунктов метеонаблюдений, удаленных от места на расстояние от 50 км до 120 км. Близость лесного пожара позволила комиссии предположить существенное превышение фактической температуры воздуха над приведенным значением.

По мнению комиссии по расследованию, падение оборотов несущего винта (НВ) менее 89 % при выполнении захода на посадку было связано с фактическим превышением посадочной массой вертолета максимально допустимой для посадки в условиях температуры воздуха более + 25° С.

Максимально допустимая посадочная масса вертолета, рассчитанная по номограмме (РЛЭ Ми-8Т) для температуры + 28° С, составила 10050 кг, таким образом, наиболее вероятно, фактическая посадочная масса вертолета превышала максимально допустимую на 300 кг.

Посадка без использования влияния «воздушной подушки» должна выполняться после зависания вертолета на высоте, превышающей не менее чем на

3 м – 5 м высоту препятствий. На завершающем этапе захода на посадку пилоту удавалось в течение 13 секунд удерживать практически постоянную высоту 20 м за счет увеличения общего шага НВ с 11° до $13,5^\circ$, при этом обороты НВ падали с 92 % до 80 %. Зависания и устойчивого висения вертолета перед началом вертикального снижения выполнено не было ввиду недостатка мощности двигателей для данных условий.

На высоте 19 метров после отклонения рычага «шаг-газ» до предельного значения обороты НВ упали ниже 80 %, что привело к росту вертикальной скорости более 5 м/с и грубому приземлению вертолета с нулевыми значениями тангажа и крена. Максимальное значение вертикальной перегрузки, зарегистрированное БУР в процессе соударения с землей, составило более 3 ед. После удара вертолет отделился от земли и при повторном приземлении перевернулся на правый борт и загорелся. Пассажиры и члены экипажа успели самостоятельно покинуть вертолет до распространения пожара. Пять пассажиров получили незначительные травмы.

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной аварии вертолета при выполнении посадки на площадку, подобранную с воздуха, явилось превышение максимально допустимой массы вертолета для посадки по-вертолетному без использования влияния «воздушной подушки», что привело к столкновению с землей, разрушению конструкции ВС и пожару.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- ошибочные действия экипажа, выразившиеся в неприятии решения об уходе на повторный заход на высоте около 30 м (когда была выбрана полностью мощность силовой установки);

- поспешное выполнение посадки (левым малым кругом), без оценки на контрольном проходе размеров площадки и высоты препятствий на подходе».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в Окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24541, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.