



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

13 августа 2019 г.

Москва

№ 624-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25502**

02.09.2018, днем, в сложных метеорологических условиях, в 125 км юго-западнее г. Нижнеангарска (Иркутская область) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25502 АО «Авиакомпания «Ангара».

Вертолет столкнулся со склоном горы на высоте 1367 метров. Находившиеся на борту вертолета 3 члена экипажа погибли.

Катастрофа произошла вследствие потери командиром воздушного судна пространственной ориентировки при выполнении полета на высоте менее безопасной в горной местности в метеорологических условиях, не соответствующих выполнению полета по правилам визуальных полетов.

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, 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 территориальных органов Росавиации:

1.1. в ходе проведения плановых проверок базовых объектов эксплуатантов в соответствии с пунктом 92 Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса России от 13.08.2015 № 246, а также в ходе подготовки к выполнению

полетов в осенне-зимний период 2019 – 2020 годов провести анализ методологии проведения тренажерной подготовки летного состава вертолетов:

1.1.1. по сценарию обстановки реального полета по маршруту (с учетом особенностей предполагаемых районов выполнения полетов) и оценки инструкторским составом действий тренируемого экипажа при встрече с метеорологическими условиями ограниченной видимости в части своевременного принятия решения на изменение плана полета, выполнения посадки на подобранную площадку (на запасной аэродром) или переход на полет по правилам полета по приборам (далее – ППП). Акцентировать внимание на методологию проведения таких тренировок с членами летных экипажей не допущенных к полетам по ППП в части оценки их действий при внезапном попадании в условия ограниченной видимости и готовности продолжить пилотирование по приборам с целью возврата в район хорошей погоды;

1.1.2. по оценке техники пилотирования и управления ресурсами кабины экипажа ВС при выполнении маневров по приборам (выход на новый курс; выдерживание курса в горизонтальном полете, наборе высоты и снижении; виражи и стандартные развороты и др.);

1.2. с учетом требований пункта 5.85 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128), проанализировать практику организаций коммерческой гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, по использованию систем (устройств), имитирующих условия полета по приборам (шторок имитации видимости, специальных очков и т.п.), при аэродромных тренировках;

1.3. до 01.10.2019 представить в Управление летной эксплуатации Росавиации обобщенный доклад о реализованных в подконтрольных организациях коммерческой гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, мероприятиях по безопасности полетов по пункту 1.2 настоящего приказа;

1.4. предусмотреть необходимость взаимодействия с основными заказчиками коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ в зоне ответственности территориального органа с целью развития культуры безопасности полетов, включая выявление и решение проблем подготовки и обеспечения полетов с учетом географических и климатических особенностей региона;

1.5. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки или авиационные работы на вертолетах, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку (переподготовку) членов летных экипажей вертолетов, юридических и физических лиц, использующих воздушные суда (далее – ВС) для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН) и рекомендовать:

1.5.1. изучить с авиационным персоналом приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25502, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.5.2. в рамках функционирования системы управления безопасности полетов, с целью развития культуры безопасности полетов, провести соответствующую работу по разъяснению членам летных экипажей разницы между ошибками и нарушениями при выполнении коммерческих полетов.


Проанализировать политику в области безопасности полетов и, при необходимости, дополнить ее заявлением о нетерпимости к преднамеренным нарушениям правил полетов.

2. Руководителю Восточно-Сибирского МТУ Росавиации В.Л. Бураховичу до 27.08.2019 представить в Росавиацию доклад о реализованных АО «Авиакомпания «Ангара» мероприятиях по безопасности полетов в связи с катастрофой вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25502.

3. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов В.В. Кудинову до 20.09.2019 провести анализ целесообразности внесения изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации для обеспечения технической возможности слежения за вертолетами коммерческой авиации путем автоматической передачи сообщений о местоположении. При необходимости подготовить обращение в адрес Минтранса России.

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

Руководитель

 А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 13 августа 2019 г. № 627-17

**Обстоятельства авиационного происшествия
с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25502**

02.09.2018, днем, в сложных метеорологических условиях, при выполнении перелета в горной местности (125 км юго-западнее г. Нижнеангарска Иркутской области) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25502 АО «Авиакомпания «Ангара».

На борту вертолета находились три члена экипажа. Командир экипажа вертолета не имел допуска для полетов по правилам полетов по приборам. Вертолет Ми-8МТВ-1 RA-25502 не был оборудован системой предупреждения о близости земли с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, автоматически предоставляющей летному экипажу воздушного судна (далее – ВС) предупреждения о потенциально опасной близости земной поверхности.

Полученный перед вылетом прогноз погоды по маршруту полета соответствовал выполнению полета по правилам визуальных полетов (далее – ПВП).

Согласно прогнозу по району, в котором произошла катастрофа, горы были закрыты до высоты нижней границы облачности 2100 м. В соответствии с Руководством по производству полетов авиакомпании минимальная высота нижней границы облаков для выполнения полета по заданному маршруту составляла 2050 м. Таким образом, решение командира ВС на выполнение полета по ПВП было принято обоснованно.

Анализ данных бортовых самописцев показал, что до входа в предгорья Байкальского хребта полет по маршруту проходил штатно. В дальнейшем было зарегистрировано постоянное понижение истинной высоты полета до 100 м, и снижение приборной скорости ВС до 100 км/ч, что было связано с ухудшением метеорологических условий. В нарушение требований пунктов 3.33.4 и 3.109 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, при встрече с условиями ограниченной видимости и низкой облачности, не позволяющими продолжать полет по ПВП, экипаж не принял своевременного решения о наборе безопасной высоты полета и выходе из зоны неблагоприятных метеоусловий.

Комиссия по расследованию катастрофы вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25502 пришла к выводу, что в месте авиационного происшествия, наиболее вероятно, были следующие метеоусловия: тихо, видимость менее 1000 м, сплошная облачность высотой менее 50 м над поверхностью земли, временами с опусканием нижней границы до земли. Погодные условия на месте авиационного происшествия не соответствовали прогнозируемым. Прогноз погоды не оправдался по высоте нижней границы облачности.

Продолжая полет по горному ущелью на высоте ниже безопасной, в условиях ограниченной видимости, управляющие действия экипажа вертолета стали «размашистыми» (более длинные движения) и резкими (реактивными) с заметным запаздыванием. В результате несоразмерного отклонения органов управления, правый крен ВС увеличивался до 42°, тангаж на пикирование до 51°.

При отсутствии видимости наземных ориентиров указанные изменения крена и тангажа в короткие интервалы времени (от 3 до 5 сек) могут свидетельствовать о том, что пилот потерял пространственную ориентировку, в результате чего вертолет столкнулся со склоном горы на высоте 1367 м. Экипаж вертолета погиб.

По заключению комиссии по расследованию катастрофы:

«Наиболее вероятной причиной катастрофы вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25502 явилась потеря КВС пространственной ориентировки в горной местности в метеоусловиях, не соответствующих ПВП, что при попытке выполнения разворота привело к столкновению с поверхностью земли.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

- неправильное решение КВС на продолжение полета при ухудшении видимости и затруднении в ведении визуальной ориентировки;
- несвоевременное решение о возврате в зону «видимости»;
- отсутствие достаточных навыков полетов по приборам;
- неготовность пилота к переходу с визуального на приборный полет.»

Подробная информация о результатах расследования катастрофы вертолета Ми-8МТВ-1 RA-25502 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.