



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

01 ноября 2018г.

Москва

№ 904-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22330**

12.02.2018 при выполнении полета днем по маршруту с целью оказания медицинской помощи населению в Томской области произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-8Т RA-22330 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка».

Катастрофа произошла в результате рассоединения системы поперечного управления из-за выхода болта КАУ30Б-022 со штатного места на гидроусилителе КАУ-30Б. Отказ системы поперечного управления привел к потере управления с последующим столкновением вертолета с земной поверхностью.

В результате авиационного происшествия второй пилот и бортмеханик погибли. Командир воздушного судна и три пассажира получили травмы различной степени тяжести.

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 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 поддержания летной годности воздушных судов В.В. Кудинову в целях принятия решения о выполнении (целесообразности выполнения) рекомендации, изложенной в пункте 5.2 Окончательного отчета комиссии по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22330, до 09.11.2018 запросить позицию АО «МВЗ им. М.Л. Миля» о необходимости введения процедуры фотодокументирования мест соединения тяг с агрегатами системы управления вертолета при эксплуатации (замене агрегатов) и

ремонте вертолетов типа Ми-8Т, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ, Ми-171 и их модификаций.

2. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

2.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты семейства Ми-8, 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 семейства Ми-8, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку членов летных экипажей вертолетов, эксплуатантам и владельцам вертолетов АОН:

2.2.1. изучить настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22330 (размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет) с командно-летным, инструкторским, инспекторским составом, членами летных экипажей и инженерно-техническим персоналом;

2.2.2. обратить внимание инженерно-технического персонала, осуществляющего техническое обслуживание вертолетов типа Ми-8Т, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ, Ми-171 и их модификаций, на требования технологических указаний по порядку замены комбинированных агрегатов управления, устанавливаемых в системе управления.

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

Руководитель



А.В. Нерадько



Приложение  
к приказу Росавиации

от 04.11.2018 № 904-П

**Обстоятельства авиационного происшествия (катастрофы)  
с вертолетом Ми-8Т RA-22330**

12.02.2018 на вертолете Ми-8Т RA-22330 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» выполнялся санитарный рейс по маршруту: н.п. Октябрьское (Прохоркино) – н.п. Александровское.

На борту вертолета, кроме трех членов экипажа, находились 3 пассажира.

Фактическая погода и ее прогноз при взлете с н.п. Октябрьское (Прохоркино) не препятствовали выполнению полета.

Примерно через 25 минут полета, на высоте 200 метров, при отсутствии управляющих действий со стороны экипажа вертолет начал самопроизвольно крениться вправо (за 3 секунды до  $13.3^\circ$ ). При попытке командира воздушного судна восстановить нормальный режим полета вертолет реагировал на управляющие действия нештатно. В дальнейшем вертолет перешел на пикирование с углом до  $70^\circ$  и правым креном более  $70^\circ$  с поступательной скоростью 210 км/час и столкнулся с землей.

В результате авиационного происшествия второй пилот и бортмеханик погибли, командир вертолета и пассажиры получили травмы различной степени тяжести.

При осмотре вертолета на месте авиационного происшествия было выявлено отсутствие болта КАУ30Б-022 на штатном месте гидроусилителя КАУ-30Б № Н122521637 системы поперечного управления. Указанный болт является передающим звеном от ручки управления на управляющий золотник КАУ-30Б поперечного управления. Отсутствие болта КАУ30Б-022 приводит к рассоединению системы поперечного управления и невозможности управления по крену.

При изучении комиссией по расследованию технической документации было установлено, что 06.02.2018 в системе поперечного управления была выполнена замена гидроусилителя КАУ-30Б № Н056450806 на КАУ-30Б № Н122521637 по причине течи гидрожидкости по штоку силового цилиндра. После установки на вертолет и до момента авиационного происшествия агрегат наработал 14 часов.

В ходе расследования отклонения от технологии ремонта и замены КАУ-30Б № Н122521637 не выявлены.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной АП с вертолетом Ми-8Т RA-22330 явилось рассоединение системы поперечного управления в полете из-за выхода болта КАУ30Б-022 со штатного места на гидроусилителе КАУ-30Б системы поперечного управления.

Организованными поисками болт обнаружен не был, в связи с чем однозначно установить причину его отсутствия на штатном месте не представилось возможным.

Отказ системы поперечного управления привел к столкновению вертолета с земной поверхностью».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22330 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

---