



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)**

**П Р И К А З**

*30 сентября 2015*

Москва

№ 630

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06121**

20.12.2011 в 03 ч 35 мин UTC (09 ч 35 мин местного времени) при выполнении полета с грузом на внешней подвеске на площадку «ДНС-1» Тайлаковского месторождения Тюменской области Ханты-Мансийского автономного округа произошла катастрофа с вертолетом Ми-26Т RA-06121 ОАО «Нефтеюганский объединенный авиаотряд».

При выполнении захода на площадку для отцепки одного, с последующей подцепкой другого, груза на внешней подвеске (без выполнения посадки) на высоте примерно 60 м произошло отделение части фюзеляжа с концевой балкой по шпангоуту № 33 центральной части фюзеляжа.

В результате жесткой посадки возник пожар, вертолет получил значительные повреждения и частично сгорел. Один из членов экипажа погиб.

По заключению комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06121 (далее – комиссия по расследованию), «причиной авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06121 явилось разрушение в прямолинейном полете конструкции центральной части фюзеляжа по шпангоуту № 33 с распространением сверху вниз до шпангоута № 36.

Повышение напряженности верхней части фюзеляжа у шпангоута № 33 вызвало ускоренное зарождение и развитие здесь усталостных трещин, а также уменьшение критического размера зоны усталостного разрушения.

Имеющиеся средства инструментального контроля не позволяют определить изменение напряженно-деформированного состояния конструкции.

Усталостные трещины не были выявлены при технической эксплуатации вертолета.

Способствующими факторами авиационного происшествия могли быть:

- дефекты изготовления и ремонта вертолета в зоне стрингера № 2 правого у шпангоута № 33, которые могли вызвать более раннее зарождение трещин;
- применение нестандартного (в нарушение требований РЛЭ и РТЭ) варианта внешней подвески, что могло ускорять процессы зарождения и развития трещин в периоды использования такой подвески».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06121, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: [http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report\\_ra-06121.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2011/report_ra-06121.pdf).

Учитывая изложенное, 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 Росавиации подготовить обращение в Министерство промышленности и торговли Российской Федерации с предложением, с учетом реализованных ОАО «МВЗ им. М.Л. Миля» мероприятий в связи с катастрофой вертолета Ми-26Т RA-06121, оформить решение о возможности и условиях дальнейшей безопасной эксплуатации вертолетов типа Ми-26Т до доработки их конструкции для соответствия сертификату типа № 81-26ТС, включающее принятие мер, направленных на:

исключение формального подхода к оценке технического состояния вертолетов при проведении процедуры подтверждения ресурса;

внесение в РТЭ для вертолетов Ми-26Т, в конструкции которых применяется материал 01420, изменений, предусматривающих выполнение работ по осмотру в соответствии с бюллетенем № 90.0605-БД-Г после превышения вертикальной перегрузки 1,7 g, ударов лопастей несущего и рулевого винтов о посторонние предметы (хвостовую балку);

разработку методики неразрушающего контроля состояния силового набора в районе шпангоутов № 32 – 36 центральной части фюзеляжа вертолета;

уточнение периодичности и порядка выполнения работ по контролю состояния обшивки в районе шпангоутов № 32 – 36 центральной части фюзеляжа вертолета;

проведение летных испытаний по оценке напряженно-деформированного состояния и вибросостояния конструкции фюзеляжа вертолета Ми-26Т и принятие решения о необходимости доработки фюзеляжей вертолетов Ми-26, Ми-26Т;

разработку и внедрение устройств индикации напряженно-деформированного состояния критических мест конструкции фюзеляжа в полете с его регистрацией средствами объективного контроля;

проведение оценки влияния техники пилотирования на уровень напряжений в силовых элементах конструкции, в том числе при применении внешней подвески;

разработку комплекса мер с целью определения нагруженности центральной части фюзеляжа в эксплуатации;

внесение изменений в регламент технического обслуживания с целью устранения неточностей в формулировках технологических карт при определении объема смотровых работ (осмотр обшивки фюзеляжа изнутри);

замену регистраторов с записью информации на магнитную ленту на твердотельные регистраторы, а также решение вопроса о доработках системы встроенного контроля и стенда по проверке МАРС-БМ в лабораторных условиях с целью исключения выдачи ложной информации об исправности магнитофона при отсутствии ленты в тракте лентопротяжного механизма.

2. Исполняющему обязанности директора ФАУ «Государственный центр «Безопасность полетов на воздушном транспорте» доработать программу экспресс-анализа для вертолетов типа Ми-26, предусмотрев возможность фиксирования максимального и минимального значений вертикальной перегрузки, реализующейся в процессе отцепки груза при полетах с грузом на внешней подвеске.

3. Руководителям территориальных органов Росавиации:

3.1. довести до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты Ми-26Т и его модификации, настоящий приказ и окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06121, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

3.2. рекомендовать руководителям авиационных предприятий, эксплуатирующих вертолеты Ми-26Т и его модификации, провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей воздушных судов с целью изучения особенностей работы вертолета при перевозке грузов на внешней подвеске.

4. Руководителю Тюменского МТУ Росавиации доложить в Росавиацию о принятых мерах по устранению недостатков в деятельности ОАО «ЮТэйр-инжиниринг» и ОАО «ЮТэйр – Вертолетные услуги», выявленных в ходе расследования катастрофы вертолета Ми-26Т RA-06121.

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

И.о. руководителя



К.А. Махов