



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

13 февраля 2017г.

Москва

№ 94-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-25607**

14.07.2013 днем на посадочной площадке «Игол 0 км» (Томская область) при выполнении полета по перевозке пассажиров и груза произошла авария вертолета Ми-8Т RA-25607 ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» (далее – ООО АП «Газпром авиа»).

Авиационное происшествие произошло в результате несогласованных действий экипажа при выполнении взлета, что привело к потере управления (интенсивное левое вращение) и столкновению вертолета с землей.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-25607 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 Росавиации В.В. Кудинову в рамках запланированной конференции по вертолетам (г. Тюмень, март 2017), разработчиком которых является АО «Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля», совместно с организациями гражданской авиации и ФГУП ГосНИИ ГА рассмотреть вопрос о дальнейшей безопасной эксплуатации парка вертолетов Ми-8 с учетом принятых АО «Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля» решений по реализации рекомендаций 5.2 и 5.3 Окончательного отчета по результатам расследования аварии вертолета Ми-8Т RA-25607.

2. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

2.1. довести требования настоящего приказа до сведения организаций гражданской авиации, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и

подготовку членов летных экипажей, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН), эксплуатирующих вертолеты;

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

2.2.1. изучить с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей, а также инженерно-техническим персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-25607, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

2.2.2. провести методические занятия с пилотами и членами летных экипажей вертолетов Ми-8Т, Ми-8АМТ, Ми-8МТВ-1 по рассмотрению в Окончательном отчете результатов расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-25607 характера проявления отказа, связанного с самопроизвольным включением агрегата РА-60Б в режиме «перегонка», особенностей пилотирования вертолета в этой ситуации, а также по действиям при возникновении самопроизвольного вращения вертолета влево.

2. И.о. начальника Центрального МТУ Росавиации А.П. Шуваеву проконтролировать качество устранения недостатков и принятие мер по обеспечению безопасности полетов ООО АП «Газпром авиа» по результатам расследования аварии вертолета Ми-8Т RA-25607, произошедшей 14.07.2013. Информацию о принятых мерах направить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации до 01.04.2017.

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 13.02.17 № 97-17

**Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом
Ми-8Т RA-25607**

14.07.2013 днем на посадочной площадке «Игол 0 км» (район населенного пункта Каргасок Томской области) произошла авария вертолета Ми-8Т RA-25607 ООО Авиапредприятие «Газпром авиа».

Выполнялся полет по перевозке пассажиров и груза. Кроме трех членов летного экипажа на борту вертолета находилось 14 пассажиров и 150 кг груза. Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию катастрофы вертолета Ми-8Т RA-25607 (далее – комиссия по расследованию) установила, что взлетная масса вертолета на посадочной площадке «Игол 0 км» составляла 10528 кг, что не превышало максимально допустимую взлетную массу.

В ходе расследования было установлено, что перед взлетом командир воздушного судна (далее – КВС) распределил обязанности в экипаже: активное управление выполняет второй пилот, контроль и ведение радиосвязи – КВС.

Взлет производился «по-вертолетному» с использованием влияния воздушной подушки. В процессе разгона вертолета произошло его отклонение от курса взлета влево. Комиссия по расследованию пришла к выводу о том, что КВС, не информируя о своих действиях экипаж, для парирования разворота влево вмешался в управление вертолетом и отклонил правую педаль, с последующим ее возвращением в исходное положение. Так как одновременно был увеличен шаг несущего винта, отклонения правой педали было недостаточно для остановки левого вращения вертолета. Рост угловой скорости прекратился, но вертолет продолжал вращаться влево по курсу со скоростью около 10°/сек.

По объяснению второго пилота, после вмешательства КВС он «перешел на пассивное управление».

В дальнейшем, по данным средств объективного контроля, последовало резкое нажатие левой педали, которое привело к интенсивному развитию угловой скорости вращения. На заключительном этапе полета вращение вертолета осуществлялось с угловой скоростью более 120°/сек. Значения угла тангажа в момент вращения менялось от -25° до +15°, а углы крена от 10° влево до более 50° вправо до момента столкновения с земной поверхностью.

Вертолет, совершив вращение в полтора оборота относительно своей оси, столкнулся с земной поверхностью в 120 м от посадочной площадки. В результате аварии девять пассажиров и один член экипажа получили серьезные телесные повреждения.

Комиссией по расследованию рассматривалась вероятность отказа, связанного с самопроизвольным включением канала направления автопилота АП-34Б и режима «перегонка» гидроусилителя РА-60Б. Самопроизвольное включение канала направления автопилота АП-34Б могло произойти, возможно, через негерметичный штепсельный разъем ШР 55ПК35НГЗ (схемная позиция 1020).

Комиссией по расследованию было сделано заключение о том, что движение штока рулевого агрегата со скоростью «перегонки» не обеспечивает нормальную путевую управляемость вертолета Ми-8Т в случае возникновения особой ситуации по причине левого вращения из-за самопроизвольного движения левой педали вперед (особенно на режиме висения и при разгоне с предельным взлетным весом или предельным ветром справа). При медленном перемещении правой педали вертолет может войти в самовращение из-за возникновения на рулевом винте режима «вихревого кольца».

По заключению комиссии по расследованию:

«Наиболее вероятной причиной аварии вертолета Ми-8Т RA-25607 явились несогласованные действия экипажа при выполнении взлета, приведшие к развивающемуся интенсивному вращению вертолета по курсу влево и его столкновению с землей.

Способствующими факторами могли явиться:

- вмешательство КВС в управление вертолетом без информирования остальных членов экипажа;

- частичная потеря ситуационной осведомленности и/или пространственной ориентировки при развитии вращения вертолета по курсу.

В ходе расследования были выявлены факторы опасности: загрязнение разъема автопилота из-за его негерметичности и разброс в широком диапазоне отдельных эксплуатационных характеристик конкретных экземпляров рулевых агрегатов РА-60Б в путевом канале управления (при соответствии деталей каждого конкретного экземпляра предъявляемым требованиям), которые при определенных условиях могут существенно повысить риск возникновения нештатной ситуации в полете. Однако признаков отказа авиационной техники, которые могли повлиять на исход аварийного полета, не выявлено».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-25607 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.