



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

22 декабря 2017

Москва

№ 1065-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования  
авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22869**

21.10.2016 ночью при выполнении полета в Ямало-Ненецком автономном округе (азимут 48°, удаление 45,6 км от аэродрома Уренгой) произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-8Т RA-22869 ООО «Авиакомпания «СКОЛ».

Катастрофа произошла при попытке выполнения экипажем вертолета вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, при метеоусловиях, не соответствующих для полетов по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) в ночных условиях. Экипажем был потерян контроль за пространственным положением воздушного судна, что привело к неконтролируемому снижению с большими углами крена и тангажа и столкновению вертолета с земной поверхностью. В результате авиационного происшествия вертолет получил значительные повреждения, члены экипажа и 16 пассажиров погибли, 2 пассажира получили серьезные телесные повреждения, 1 пассажир – незначительные травмы.

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 летной эксплуатации Росавиации М.Ю. Костылеву дополнить контрольные карты инспекционного контроля базовых объектов (инспекционной проверки) эксплуатантов коммерческой авиации (приложение № 1 к Методическим рекомендациям по порядку проведения проверок (инспекционных проверок) эксплуатантов и работы с автоматизированной системой электронных контрольных карт) позициями, позволяющими контролировать соблюдение

требований пункта 2.7.2 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, в части, касающейся наличия в Руководстве по производству полетов (далее – РПП) процедуры посадок на подобранные с воздуха площадки при осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров на вертолетах, с оценкой возможных рисков таких посадок и способов их снижения.

2. Начальнику Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации В.В. Кудинову, начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации М.Ю. Костылеву совместно с ФГУП ГосНИИ ГА и АО «МВЗ им. М.Л. Миля»:

2.1. организовать работу по:

2.1.1. разработке в течение 2018 года методических материалов по аэродинамическим особенностям поведения вертолетов типа Ми-8 на малых скоростях полета;

2.1.2. внесению в эксплуатационную документацию вертолетов типа Ми-8 дополнительных мер обеспечения безопасности при перевозках пассажиров с установленным в походное положение устройством для внешней подвески;

2.2. проконтролировать внесение изменений в эксплуатационно-техническую документацию вертолетов семейства Ми-8 в части, касающейся исключения противоречий о срабатывании сигнализации, предупреждающей об аварийном остатке топлива;

2.3. проконтролировать разработку мероприятий для обеспечения достоверной регистрации системой СДК-8 значений оборотов турбокомпрессоров двигателей и несущего винта, высоты от радиовысотомера РВ-3.

3. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

3.1. до 28.12.2017 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы, авиационных учебных центров, эксплуатантов воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН), эксплуатирующих вертолеты семейства Ми-8;

3.2. рекомендовать организациям гражданской авиации, эксплуатантам воздушных судов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы, авиационным учебным центрам, эксплуатантам ВС АОН:

3.2.1. изучить настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22869 (размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет) с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей и персоналом по обслуживанию воздушного движения;

3.2.2. убедиться в наличии в РПП процедур, позволяющих выполнить требования пункта 2.7.2 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128;

3.3. обратить внимание на мероприятия по безопасности полетов, предложенные в приказах Росавиации по результатам расследований авиационных

происшествий, связанных с потерей управления в полете и (или) пространственной ориентировки при попадании в метеорологические условия, не позволяющие выполнять полеты по ПВП (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на сайте Росавиации, категории LOC-I, CFIT, UIMC);

4. Руководителю Красноярского МТУ Росавиации до 12.01.2018 представить в Росавиацию доклад о реализации мероприятий по безопасности полетов с учетом недостатков, выявленных в ходе расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22869.

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

Руководитель



А.В. Нерадько



Приложение  
к приказу Росавиации

от 22.12.2017 № 1065-17

**Обстоятельства авиационного происшествия  
с вертолетом Ми-8Т RA-22869**

21.10.2016 ночью на вертолете Ми-8Т RA-22869 ООО «Авиакомпания «СКОЛ» выполнялся коммерческий рейс по маршруту: аэродром Уренгой – посадочная площадка Пионерная – посадочная площадка Р-40 – посадочная площадка Сузун – посадочная площадка Р-40 – аэродром Уренгой.

При вылете по маршруту посадочная площадка Сузун – посадочная площадка Р-40 – аэродром Уренгой на борту воздушного судна (далее – ВС) находились 3 члена экипажа, 19 пассажиров и 277 кг багажа. В соответствии с проведенными расчетами взлетный вес (10582 кг) и центровка (+143 мм) вертолета не выходили за пределы летных ограничений. Посадка на посадочной площадке Р-40 планировалась с целью заправки вертолета топливом (заправка топливом на посадочной площадке Сузун не обеспечивается).

По результатам анализа метеорологической обстановки, показаний очевидцев, а также радиопереговоров экипажа вертолета Ми-8Т RA-22869 с экипажами других вертолетов было установлено, что метеорологические условия в районе посадочной площадки Р-40 ко времени прилета ухудшилась: туман, понижение нижней границы облачности до 70 метров и менее.

На удалении 90 км до посадочной площадки Р-40 командир вертолета Ми-8Т RA-22869 получил информацию от экипажа другого вертолета Ми-8 об ухудшении погодных условий и невозможности произвести посадку. Из-за отсутствия метеоусловий в районе посадочной площадки Р-40 командир Ми-8Т RA-22869 при остатке топлива 700 л принял решение выполнить полет до аэродрома Уренгой без дозаправки на посадочной площадке Р-40 (расстояние до аэродрома Уренгой составляло 152 - 155 км).

Расчет потребного количества топлива, проведенный комиссией показал, что для выполнения полета с посадочной площадки Сузун до аэродрома Уренгой без дозаправки топливом на посадочной площадке Р-40 количества топлива, находившегося на борту вертолета Ми-8Т RA-22869, было недостаточно.

В дальнейшем полёт выполнялся на приборной скорости 210 - 250 км/ч и геометрической высоте 80 - 100 м с периодическим уменьшением высоты до 50 - 60 метров. Причина снижения, наиболее вероятно, была связана с наличием низкой облачности по маршруту полёта.

На удалении около 112 км до аэродрома Уренгой системой СДК-8 была зарегистрирована разовая команда «Насосы не работают», что свидетельствовало о выработке топлива только из одного из основных подвесных баков. На удалении 77 км от аэродрома Уренгой была зарегистрирована разовая команда «Аварийный остаток топлива».

После этого экипаж вертолета начал предпринимать попытки поиска площадки для выполнения вынужденной посадки: полет происходил со снижением до 20 метров, скорость уменьшалась со 140 до 0 км/час, выполнялись развороты на 360° и более.

При попытке произвести посадку в результате несоразмерных действий органами управления в условиях потери контроля за пространственным положением ВС произошло увеличение тангажа до 29° на кабрирование при практически постоянном отклонении автомата перекоса в продольном направлении. Увеличение угла тангажа на кабрирование привело к энергичному торможению вертолёт до околонулевых скоростей и снижению, а в дальнейшем к полету вертолета «хвостом вперед» с бесконтрольным снижением с большими углами крена (левый 48°) и тангажа (на кабрирование 46°) вплоть до столкновения лопастей рулевого винта с земной поверхностью.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной катастрофы вертолёт Ми-8Т RA-22869 явилась потеря экипажем пространственной ориентировки при попытке выполнения вынужденной посадки в ночных условиях при сплошной облачности и отсутствии световых ориентиров в месте посадки. Необходимость выполнения вынужденной посадки была обусловлена малым остатком топлива.

Наиболее вероятно, авиационному происшествию способствовали следующие факторы:

недостатки во взаимодействии членов экипажа, приведшие к потере контроля за пространственным положением вертолета при выполнении посадки;

принятие КВС необоснованного решения на вылет при имевшейся информации о метеорологических условиях в районе пункта посадки, предназначенного для дозаправки вертолёт топливом, не соответствующих для полетов по ПВП ночью;

недостатки в подготовке членов экипажа по действиям в нештатных и аварийных ситуациях с учетом специфики выполнения предстоящих задач. В частности, невыполнение экипажем, после принятия решения выполнить полёт до аэродрома посадки без дозаправки, положений РЛЭ Ми-8 по выдерживанию режима максимальной дальности полета, что привело к повышенному расходу топлива;

недостатки РПП авиакомпании в части критериев принятия решения на вылет, допускающие возможность выполнения экипажами, в случае отсутствия метеоусловий, посадок с пассажирами вне оборудованных посадочных площадок в ночных условиях. При этом процедуры выполнения таких посадок в РПП не установлены;

недостатки в отборе членов экипажей по профессиональным качествам для работы в отрыве от базы, не позволившие обеспечить эффективную организацию и безопасность полетов. Как погибшим экипажем, так и другими экипажами авиакомпании принимались необоснованные решения на вылет и продолжение полетов, а также нарушались установленные нормативы продолжительности полетной смены;

отсутствие системы контроля за работой экипажей на оперативной точке;



недостатки системы управления безопасностью полетов ООО «Авиакомпания «СКОЛ», не позволившие выявить имеющиеся факторы опасности и снизить уровень риска при выполнении коммерческих перевозок ночью над безориентирной местностью. К выполнению полетов допускались экипажи и воздушные суда, не имевшие действующего допуска к полетам ночью, в том числе и по приборам.

На тяжесть последствий авиационного происшествия могло повлиять невыполнение экипажем требований РПП авиакомпании по швартовке багажа пассажиров, по проведению инструктажа пассажиров по правилам поведения на борту ВС и действиям при аварийных ситуациях, в том числе, и о порядке использования ремней безопасности, а также возможные повреждения ряда пассажиров устройством для внешней подвески груза, находившимся в грузовой кабине вертолѐта в походном положении».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия вертолѐта Ми-8Т RA-22869, опубликованном в разделе «Расследования» официального интернет-сайта Межгосударственного авиационного комитета.