



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

20 июня 2022 г.

Москва

№ 394-17

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24682

27 мая 2017 г., днем, в визуальных метеорологических условиях, при выполнении полета по маршруту: посадочная площадка (далее – п.п.) Охотничий – п.п. Дальнереченск – п.п. Матвеевский (Приморский край) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Ми-8Т RA-24682 ООО «Дальнереченск Авиа».

Авария произошла при выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, вследствие недостаточной располагаемой мощности двигателей для продолжения полета по причине отказа правого двигателя на высоте 40 м и падения мощности левого двигателя с невыходом на взлетный режим при отказе правого двигателя. В результате вынужденной посадки вертолет получил значительные повреждения, один пассажир получил телесные повреждения.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24682 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. И.о. начальника Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации И.В. Пономареву до 30 июня 2022 г. совместно с представителями промышленности принять решение о целесообразности и порядке реализации рекомендаций комиссии по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24682 в части:

сокращения периодичности выполнения регламентных работ по промывке воздушного фильтра автомата запуска агрегата HP-40 для вертолетов Ми-8;

издания требований по обязательной установке пылезащитного устройства в зависимости от конкретных условий эксплуатации вертолета.

2. Руководителям территориальных органов Росавиации:

2.1. Довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на вертолеты, юридических и физических лиц, вертолеты для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

2.2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на вертолеты, юридических и физических лиц, использующих вертолеты для полетов в целях АОН, изучить с членами летных экипажей вертолетов настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24682, обратив при этом внимание на порядок действий и взаимодействие членов летного экипажа при отказах силовой установки с учетом рекомендаций руководства по летной эксплуатации типа вертолета.

3. Начальнику Дальневосточного МТУ Росавиации Н.А. Белову организовать контроль выполнения Плана мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24682, произошедшего 27 мая 2017 г., утвержденного 30 марта 2022 г. и.о. начальника Дальневосточного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта.

4. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 21 июля 2022 г.

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от «20» июня 2017 г. № 397-П

Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24682

27 мая 2017 г. экипаж вертолета Ми-8Т RA-24682 ООО «Дальнереченск Авиа» выполнял полет с целью перевозки пассажиров по маршруту: п. п. Охотничий - п. п. Дальнереченск - п. п. Матвеевский Красноармейского района Приморского края.

На борту воздушного судна (далее – ВС) находились три члена экипажа, девять пассажиров и багаж общим весом 260 кг.

В ходе расследования было установлено, что на 13-й минуте полёта, на высоте 1200 м, началось падение оборотов несущего винта (далее – НВ) до 92.1% с одновременным уменьшением частоты вращения роторов турбокомпрессоров и температуры газов перед турбинами обоих двигателей.

Несмотря на принятые экипажем действия, обороты НВ снизились до 86%.

Командир воздушного судна принял решение произвести вынужденную посадку на площадку, подобранную с воздуха, «по самолетному». При заходе на посадку на геометрической высоте 40 м и скорости 75 км/ч произошло самовыключение правого двигателя. При отказе правого двигателя, левый двигатель на повышенный режим не вышел.

Согласно расчетам комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию), масса вертолета на момент отказа правого двигателя составляла 10770 кг и значительно превышала максимальную полетную массу для выполнения горизонтального полета с одним отказавшим двигателем (согласно Руководству по летной эксплуатации вертолета Ми-8, для фактических условий максимальная полетная масса для выполнения горизонтального полета с одним отказавшим двигателем составляет около 9900 кг).

Приземление вертолета произошло на скорости менее 50 км/ч на участок просеки в сплошном лесном массиве. В момент приземления общий шаг НВ был практически максимальным (12.9°), угол тангажа 6.7° на кабрирование, крен отсутствовал. Вертикальная скорость снижения вертолета непосредственно перед приземлением составляла около 4...5 м/с. Отсутствие запаса мощности (частота вращения НВ в процессе снижения была менее 89%) не позволило экипажу в достаточной степени погасить вертикальную скорость снижения ВС перед приземлением.

После пробега по земле около 20 м передняя стойка шасси «зарылась» в мягкий грунт, что привело к уменьшению тангажа и последующему соударению лопастями НВ с землей, разрушению хвостовой балки и развороту вертела влево на 90°. В результате авиационного происшествия пострадал 1 пассажир, воздушное судно получило значительные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом Ми-8Т RA-24682 произошло при выполнении вынужденной посадки на площадку, подобранную с воздуха, необходимость выполнения которой была обусловлена падением оборотов несущего винта из-за недостаточной располагаемой мощности двигателей для продолжения полета, при этом на истинной высоте ~ 40 м произошло самовыключение правого двигателя. При приземлении «по-самолетному» колесо носовой стойки ВС зарылось в мягкий грунт с последующим соударением лопастей НВ с землей и хвостовой балкой, что привело к разрушению лопастей НВ, отделению хвостовой балки от вертолета, его вращению влево и опрокидыванию на правый борт.

Способствующими факторами явились:

падение мощности правого двигателя в полете с последующим его самовыключением, наиболее вероятно, в результате загрязнения воздушного фильтра автомата запуска агрегата НР-40ВА и полного засорения пылью проходного сечения входного жиклера автомата запуска, что привело к перемещению дозирующей иглы в положение, при котором значительно уменьшается подача топлива к форсункам и происходит срыв пламени в камере сгорания с выключением двигателя;

падение мощности левого двигателя и его невыход на взлетный режим при отказе правого двигателя, что также обусловлено значительным загрязнением воздушного фильтра автомата запуска агрегата НР-40ВА;

выполнение полетов на неподготовленные площадки без установки ПЗУ.».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24682 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.