



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@scaa.ru

Руководителям территориальных органов
Росавиации

Руководителям организаций гражданской
авиации

03.12.2021 № Исх-44028/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 22¹

25.11.2021 в Нижневартовском районе (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра) на удалении 28 км восточнее населенного пункта Покачи, произошло авиационное происшествие без человеческих жертв (авария) с вертолетом Ми-2 RA-20406 АО «Авиационная компания Конверс Авиа».

В ходе расследования аварии предварительно установлено, что после посадки на подобранную с воздуха необорудованную площадку и высадки пассажиров, командир воздушного судна (далее – КВС), по его объяснению, удерживал вертолёт во «взвешенном» состоянии. При этом рычаг «шаг-газ» до минимальных значений не опускал, ручку коррекции влево не выводил.

Через некоторое время КВС почувствовал, по его объяснениям, резкий клевок вертолёта вправо и удар по педалям путевого управления. Приняв такое поведение вертолёта за проваливание правой стойки шасси в снег, КВС органами управления вертолётom попытался выровнять ВС в горизонтальное положение. Вертолёт продолжил заваливаться вправо, началось неконтролируемое вращение вертолёта.

КВС покинул ВС самостоятельно. В результате опрокидывания на правый борт и начавшегося пожара вертолёт полностью сгорел.

Аналогичное событие (серьезный инцидент) произошло 27.09.2021 в Камчатском крае с ЕЭВС вертолетом Н-41 RA-1558G, принадлежащим частному лицу. Выполнялся полет в личных целях. На борту вертолета находился 1 пилот.

¹ Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

По объяснению пилота вертолета, после посадки на подобранную с воздуха площадку на берегу реки Паратунка и выключения двигателей, началось проседание вертолета в мягкий грунт с последующим опрокидыванием на левый борт. В результате серьезного авиационного инцидента вертолет получил повреждения, пилот вертолета не пострадал.

В связи с этим следует обратить внимание, что руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) вертолетов, как правило, содержат достаточно подробные рекомендации, характеризующие особенности выполнения посадок на подобранные с воздуха площадки.

Например, в пункте 0.1 (3) «Общие указания», «Контрольная проверка перед посадкой на площадку, выбранную с воздуха» раздела 4.7.1 «Посадка» РЛЭ вертолета Ми-2 указывается следующее: «Посадка на выбранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее наземного обследования высаженным членом экипажа или специально подготовленным лицом, по сигналам которого командир экипажа приземляет вертолет. В случаях когда площадка имеет недостаточную для посадки вертолета прочность грунта или уклоны, превышающие максимально допустимые, выгрузку (загрузку) вертолета разрешается выполнять с режима висения на высоте. 0,2...0,3 м от земли до колес шасси или приземлив вертолет без сброса шага. При приземлении вертолета без сброса шага положение вертолета поддерживать своевременным отклонением органов управления, обращая особое внимание на изменение общего шага (при загрузке вертолета общий шаг должен быть своевременно увеличен, при выгрузке – уменьшен)». Дополнительно к этому в пункте 0.2 «Техника выполнения посадки с двумя работающими двигателями» имеется предостережение, согласно которому «пилот должен производить уменьшение общего шага несущего винта до минимального только тогда, когда он полностью уверен в том, что вертолет стоит колесами на твердом грунте».

С целью обеспечения безопасности полетов прошу руководителей территориальных органов Росавиации:

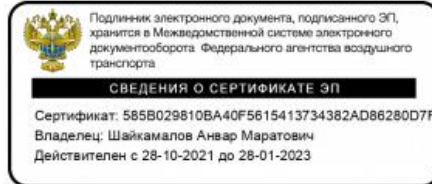
1. Довести настоящую Информацию по безопасности полетов до подконтрольных организаций гражданской авиации.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, осуществляющих свою деятельность на территории, подконтрольной территориальному органу, эксплуатирующих вертолеты:

- 2.1. при планировании и проведении предусмотренных федеральными авиационными правилами тренировок, проверок и занятий с летным составом вертолетов, обращать внимание на рекомендации руководств по летной эксплуатации, определяющих порядок подбора посадочных площадок с воздуха, в том числе, с учетом факторов опасности, связанных с плотностью грунта и наличием уклонов поверхности площадки;

2.2. обратить внимание инструкторского состава на критерии объективной оценки соблюдения проверяемым пилотом правил выполнения посадки на подобранную с воздуха площадку с учетом требований РЛЭ и стандартных эксплуатационных процедур эксплуатанта воздушного судна.

Начальник Управления
инспекции по безопасности полетов



А.М. Шайкамалов