



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

П Р И К А З

01 августа 2023г.

Москва

№ 612-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24213**

19 декабря 2022 г. днем при выполнении посадки на посадочную площадку в районе рудника Нявленга (Ольский район, Магаданская область) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Ми-8Т RA-24213 ООО «Поляр-Авиа» вследствие потери экипажем вертолета пространственной ориентировки при попадании в условия снежного вихря.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24213 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 июня 1998 г. № 609, подпунктом 5.4.6 пункта 5 и подпунктом 9.9 пункта 9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396, **п р и к а з ы в а ю:**

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. 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, использующих вертолеты для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН).

1.2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на вертолеты, юридическим и физическим лицам, использующим вертолеты для полетов в целях АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей воздушных судов (далее – ВС) настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24213;

1.2.2. Провести дополнительные занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по изучению:

порядка действий экипажа вертолета при выполнении висения, взлета и посадки в условиях возможного образования пыльного, снежного вихря и действий при потере видимости ориентиров, установленных в руководстве по летной эксплуатации типа вертолета, а также в пунктах 3.104 – 3.106 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 (далее – ФАП-128);

требований Руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) вертолета Ми-8Т, Руководства по производству полетов (далее – РПП) авиакомпаний, инструкции по взаимодействию и технологии работы членов летного экипажа в части посадки на подобранную с воздуха площадку, проведения предпосадочной подготовки и выполнения карт контрольных проверок;

информации, связанной с попаданием вертолета в снежный вихрь и включенной в приказ Росавиации от 4 июня 2021 г. № 383-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8АМТ RA-22720 (размещена в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категория CFIT).

1.3. Использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых для полетов в целях АОН, с целью проведения детального разбора причин авиационных происшествий, в том числе анализа действий членов экипажа ВС в особых случаях полета, выработки рекомендаций по исключению подобных авиационных событий в будущем.

1.4. Доклад о выполнении подконтрольными организациями гражданской авиации пунктов настоящего приказа направить в адрес Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации до 15 августа 2023 г.

2. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на и.о. начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации К.Д. Бывалину.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от « 01 » августа 2023 г. № 612-П

Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом Ми-8АМТ RA-24213

19 декабря 2022 г. по заявке ООО «Поляр-Авиа» выполнялся полет вертолета Ми-8Т RA-24213 по маршруту: посадочная площадка Магадан-13ПА – посадочная площадка в районе населенного пункта Палатка – посадочная площадка в районе рудника Нявленга – посадочная площадка в районе населенного пункта Палатка – посадочная площадка Магадан-13ПА. Полет относился к авиационным работам и выполнялся с целью обследования участков дорог (зимников).

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24213 (далее – комиссия по расследованию) установлено, что метеорологические условия не препятствовали выполнению полета, вертолет был технически исправен, перед полетом обслужен и заправлен специалистами инженерно-технического персонала ООО «Поляр-Авиа».

Общее количество топлива на борту вертолета составляло 3500 л (2856 кг), коммерческая загрузка отсутствовала, взлетная масса вертолета была 10528 кг, центровка +110 мм, что не превышало ограничений, установленных РЛЭ вертолета Ми-8Т.

Полет до населенного пункта Палатка выполнялся на истинной высоте 800 м штатно, без замечаний экипажа к выполнению полета и состоянию авиационной техники.

На посадочной площадке Палатка на борт вертолета была произведена посадка двух пассажиров и загружен груз весом 1000 кг. Взлетная масса вертолета при этом составила 11400 кг, центровка +165 мм (максимально допустимая взлетная масса для данных условий 11700 кг).

Полет по маршруту до посадочной площадки в районе рудника Нявленга выполнялся на истинной высоте 150 м в визуальных метеоусловиях.

Подход к посадочной площадке рудника Нявленга осуществлялся по ущелью, вдоль русла реки. Экипаж определил направление ветра в районе площадки (встречно-боковой) и принял решение о заходе на посадку с магнитным курсом 60°.

На удалении примерно 2 км экипаж установил визуальный контакт с ориентирами посадочной площадки и приступил к снижению для захода на посадку.

Комиссия по расследованию отметила, что в процессе захода на посадку листы контрольной проверки систем вертолета перед снижением и карта контрольной проверки, предусмотренные РЛЭ Ми-8Т перед посадкой на площадку подобранную с воздуха, экипажем не выполнялись.

Экипаж планировал заход на посадку с прямой, проход над посадочной площадкой для ее осмотра на пригодность к выполнению посадки не рассматривался, что противоречит требованиям пункта 3.102 ФАП-128 и разделов 5.6 и 5.8 РПП ООО «Поляр-Авиа».

Анализ полетной информации, зарегистрированной бортовым параметрическим регистратором СДК-8, показал, что экипаж выбрал метод посадки по вертолетному вне зоны влияния воздушной подушки.

Посадочная масса вертолета составляла 10680 кг, что позволяло выполнить висение вне зоны влияния воздушной подушки, и в случае непреднамеренного попадания в условия снежного вихря вертолет располагал достаточным избытком мощности для увеличения высоты висения.

Согласно информации, полученной в результате расшифровки данных бортовых регистраторов полета, площадка была покрыта слоем свежесвыпавшего снега, командир воздушного судна (далее – КВС) выполнил зависание вертолета над площадкой на высоте примерно 20-15 м и ступенчато снижался для выполнения посадки, второй пилот и бортовой механик контролировали перемещение вертолета относительно площадки.

На высоте около 10 м второй пилот доложил об образовании вихря, но наземные ориентиры еще просматривались и КВС продолжил снижение.

На высоте 5 м бортовой механик доложил о потере визуального контакта с наземными ориентирами и с этого момента бортовым регистратором СДК-8 зарегистрировано начало плавного разворота вертолета вправо, а также увеличение угла тангажа на кабрирование. Второй пилот также потерял визуальный контакт с наземными ориентирами на высоте примерно 5 м и предложил КВС зависнуть с целью «раздуть» снежный вихрь.

В соответствии с пунктом 3.106 ФАП-128 и пунктом 4.9.3.4 РЛЭ вертолета Ми-8Т экипажу следовало незамедлительно предпринять действия по выводу вертолета из зоны снежного вихря.

КВС продолжал висение на высоте около 3 м, вероятно для поиска наземных ориентиров, что привело к потере им пространственной ориентировки, в результате чего вертолет с углом тангажа 6-7° начал смещаться назад и влево относительно центра площадки.

Второй пилот заметил смещение вертолета и доложил КВС. Далее КВС принял решение об увеличении высоты висения, о чем свидетельствуют управляющие действия, зарегистрированные бортовым регистратором. Однако запоздалых действий КВС оказалось недостаточно, чтобы избежать сближения и столкновения вертолета с препятствием (бытовкой).

В результате столкновения с бытовкой вертолет перевернулся на левый борт, столкнулся с земной поверхностью и загорелся. Экипаж и пассажиры покинули ВС самостоятельно. В результате пожара вертолет был полностью уничтожен.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом Ми-8Т RA-24213 произошло из-за потери пилотирующим пилотом пространственной ориентировки в условиях

снежного вихря на этапе посадки на посадочную площадку, подобранную с воздуха, что привело к столкновению ВС с препятствием.

Способствующим фактором явилось несвоевременное принятие КВС решения на выход из зоны снежного вихря.».

Подробная информация о результатах расследования АП с вертолетом Ми-8Т RA-24213 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».