



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

ПРИКАЗ

23 декабря 2012

Москва

№ 856

Об авиационном происшествии с вертолетом Ми-8Т RA-22966

23.07.2012 в Томской области при выполнении транспортного полета произошла авария вертолета Ми-8Т RA-22966 ООО «Авиакомпания «Томск Авиа».

Экипаж вертолета в составе 3 человек выполнял полет с целью перевозки 19 пассажиров (вахты нефтяников). Взлетный вес вертолета составлял 11362 кг, центровка +193 мм, что не выходило за установленные руководством по летной эксплуатации вертолета Ми-8Т ограничения.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии вертолета Ми-8Т RA-22966 (далее – комиссия по расследованию) был сделан вывод о низком уровне организации летной работы в летном подразделении ООО «Авиакомпания «Томск Авиа». Экипаж вертолета был сформирован в день вылета без учета уровня профессиональной подготовки членов экипажа. Бортмеханик имел налет 135 часов, поэтому в соответствии с руководством по производству полетов эксплуатанта и с учетом самостоятельного налета командира вертолета на вертолете Ми-8 менее 500 часов (456 часов) в состав экипажа необходимо было включить проверяющего.

Посадка на посадочной площадке «Лугинецкое 5-ый куст» производилась с курсом 150°, направление ветра при этом было 290 – 300°, скорость ветра 10 км/ч (3 м/с), температура наружного воздуха примерно +28°C. По результатам расследования было установлено, что ветроуказатель, по которому экипаж определял параметры ветра, был расположен в затененном здании и лесом месте. Это обстоятельство, вероятно, не позволяло экипажу вертолета определить фактическое значение скорости и направления ветра и, как следствие, правильно выбрать курс захода на посадку.

После пролета кромки лесного массива вместо увеличения общего шага несущего винта командир вертолета уменьшил общий шаг, что привело к возрастанию вертикальной скорости снижения более 3 м/с и, как следствие, низкому подходу к площадке на повышенной поступательной скорости.

Фактическая траектория (на конечном этапе захода) выполнялась с недолетом до расчетной точки приземления.

Вследствие допущенных ошибок в технике пилотирования произошло грубое приземление вертолета в 90 метрах до посадочной площадки с вертикальной перегрузкой 2,55 единицы, вертикальной скоростью 3 м/с и поступательной скоростью 30 – 35 км/ч. После грубого приземления вертолет опрокинулся на правый борт. В результате авиационного происшествия пассажиры получили травмы различной степени тяжести, члены экипажа не пострадали.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной аварии вертолета Ми-8Т RA-22966 явилась ошибка командира воздушного судна в технике пилотирования в создавшихся условиях (высокая температура наружного воздуха, максимально допустимая посадочная масса воздушного судна, правый попутно-боковой ветер), выразившаяся в увеличении вертикальной скорости снижения ВС более 3 м/с при заходе на посадку, что привело к раннему снижению и грубому приземлению до посадочной площадки, после чего произошло разрушение вертолета.

Способствующими факторами, наиболее вероятно, явились:

ошибочное определение экипажем параметров ветра при заходе на посадку и, как следствие, выбранного курса для захода на посадку;

отсутствие необходимого запаса топлива на посадочных площадках в районе выполнения полетов, что привело к заправке воздушного судна топливом сверх расчетного количества и выполнению посадки с предельно допустимой массой вертолета;

низкий уровень организации летной работы в летном подразделении, выразившийся в формировании экипажа без учета уровня профессиональной подготовки членов экипажа и особенностей выполняемых полетов».

Подробная информация об обстоятельствах аварии приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22966, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2012/report_ra-22966.pdf.

Учитывая изложенное, в соответствии с подпунктом 5.4.6 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. Руководителям межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

1.1. довести настоящий приказ до эксплуатантов самолетов с максимальной взлетной массой менее 10 тонн и вертолетов;

1.2. рекомендовать эксплуатантам самолетов с максимальной взлетной массой менее 10 тонн и вертолетов:

изучить с летным составом настоящий приказ и окончательный отчет по

результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22966;

с летным составом вертолетов провести занятия по особенностям техники пилотирования при заходе на посадку по-вертолетному в условиях высоких температур наружного воздуха с максимально допустимой посадочной массой;

при организации и выполнении полетов на посадочные площадки обращать внимание на требования пунктов 16 и 37 Федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», утвержденных приказом Минтранса России от 04.03.2011 № 69.

2. Руководителю Западно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации В.В. Сороговцу до 30.12.2013 представить в Росавиацию доклад о принятых мерах по результатам расследования аварии вертолета Ми-8Т RA-22966.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько