



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

П Р И К А З

17 августа 2015

Москва

№ 504

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия (катастрофы) с вертолетом Ми-8Т RA-24255**

04.09.2014 днем, в простых метеоусловиях, при выполнении посадки в аэропорту Геленджик потерпел катастрофу вертолет Ми-8Т RA-24255 ОАО НПК «ПАНХ».

Авиационное происшествие явилось следствием ошибки в технике пилотирования, приведшей к попаданию вертолета в режим «вихревого кольца». В результате грубого приземления и последовавшего за этим пожара находившиеся на борту вертолета 3 члена экипажа погибли.

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 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 (начальникам) межрегиональных территориальных управлений (далее – МТУ) Росавиации до 25.08.2015 довести настоящий приказ до сведения организаций гражданской авиации, эксплуатантов воздушного транспорта, авиационных учебных центров, эксплуатантов и собственников воздушных судов авиации общего назначения.

2. Начальнику Южного МТУ Росавиации В.С. Исаеву до 28.08.2015 представить в Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации доклад о принятых мерах по устранению недостатков в деятельности ОАО НПК «ПАНХ», выявленных в ходе расследования.

3. Рекомендовать организациям гражданской авиации, эксплуатантам воздушного транспорта, авиационным учебным центрам, эксплуатантам и собственникам воздушных судов авиации общего назначения:

3.1. изучить настоящий приказ и окончательный отчет по результатам расследования катастрофы вертолета Ми-8Т RA-24255 с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей вертолетов;

3.2. с учетом требований руководств по летной эксплуатации по типам вертолетов организовать занятия с летным составом по изучению наиболее характерных ошибок в технике пилотирования, приводящих к попаданию вертолета в режим «вихревого кольца», потере управляемости или грубому приземлению;

3.3. с летным составом, выполняющим полеты на вертолетах Ми-8Т, Ми-8АМТ, Ми-8МТВ, Ми-171, изучить требования руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ), в части:

ограничений полетной массы при висении и полетах на малой высоте у земли (рисунок 2.5.1 (пп. 2.5.3.2) РЛЭ вертолета Ми-8Т; рисунок 7.3.3 (пп. 7.3.5) РЛЭ вертолета Ми-8АМТ, Ми-8МТВ, Ми-171);

перемещения и полета на малой высоте (пп. 4.2.3.5 РЛЭ вертолета Ми-8Т; пп. 4.2.2.5 РЛЭ вертолета Ми-8АМТ, Ми-8МТВ, Ми-171);

вертикального снижения с работающими двигателями (пп. 4.5.2.1 РЛЭ вертолета Ми-8Т; пп. 4.5.3.1 – 4.5.3.3 РЛЭ вертолета Ми-8АМТ, Ми-8МТВ, Ми-171);

вывода вертолета из режима «вихревого кольца» (подраздел 6.22 РЛЭ вертолета Ми-8Т; подраздел 6.12 РЛЭ вертолета Ми-8АМТ, Ми-8МТВ, Ми-171).

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

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 17.08.2015 № 504

**Обстоятельства авиационного происшествия
с вертолетом Ми-8Т RA-24255**

04.09.2014 на вертолете Ми-8Т RA-24255 ОАО НПК «ПАНХ» выполнялся тренировочный полет по проносу баннера (флага) перед демонстрационными полетами на международной выставке по гидроавиации «Гидроавиасалон – 2014». Общая длина внешней подвески составляла 90 метров. Полетная масса вертолета составляла 8460 кг, что не выходило за пределы ограничений РЛЭ вертолета Ми-8Т и обеспечивало висение вне зоны влияния «воздушной подушки» на высоте 100 метров.

Фактическая погода аэродрома Геленджик на время события: ветер 230° 4 м/с, видимость 10 км, незначительная кучево-дождевая 900 метров, значительная слоисто-кучевая 1500 метров, температура $+27^{\circ}\text{C}$, точка росы $+19^{\circ}\text{C}$, давление 753 мм рт. ст.

После выполнения полета по проносу баннера (флага) экипаж вертолета с висения на высоте 60 метров произвел отцеп внешней подвески на летное поле аэропорта Геленджик на удалении 190 метров от места предполагаемой посадки на рулежную дорожку «А».

После отцепа внешней подвески командир воздушного судна (далее – КВС) начал перемещение вертолета хвостом вперед к месту предполагаемой посадки. Перемещение выполнялось со скоростью до 40 км/ч и увеличением высоты до 70 метров. Требования пункта 4.2.3.5 РЛЭ вертолета Ми-8Т не допускают поступательной скорости более 10 км/ч при перемещениях назад и в сторону.

При подлете вертолета к месту посадки, на высоте около 80 метров, КВС энергично (за 3 секунды) изменил угол тангажа с минус 5° до минус $12,5^{\circ}$. При этом поступательная скорость уменьшилась до 25 км/ч, вертикальная скорость снижения составляла 2 м/с, командир начал увеличение шага несущего винта.

По мере увеличения общего шага несущего винта движение вертолета хвостом вперед прекратилось, вертикальная скорость снижения вертолета увеличилась до 6 м/с и продолжала расти. Параметры движения и динамика их изменений указывают на вероятность попадания вертолета в режим «вихревого кольца».

На высоте 50 м угол тангажа из положения минус $11,5^{\circ}$ на пикирование был увеличен до плюс 2° на кабрирование. Общий шаг несущего винта увеличился до 10° , что привело к уменьшению оборотов несущего винта до 91%, вертикальная скорость снижения достигла своей максимальной величины – более 8 м/с.

Перед приземлением КВС удалось стабилизировать обороты несущего винта на уровне 90% и уменьшить вертикальную скорость снижения до 5 – 6 м/с, однако это не предотвратило грубого приземления. При приземлении произошло

разрушение хвостовой балки вертолета, правой опоры шасси и правого подвесного топливного бака с последующим пожаром. Экипаж вертолета погиб.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия явилось попадание ВС в режим «вихревого кольца» при выполнении посадки по-вертолетному без использования влияния «воздушной подушки». Попыток вывода из данного режима методом, указанным в РЛЭ вертолета Ми-8Т, экипаж не предпринимал.

Попадание в режим «вихревого кольца» обусловлено ошибкой КВС при выполнении предпосадочного маневра (полет «хвостом вперед» на скорости до 40 км/ч), описание выполнения которого в РЛЭ вертолета отсутствует и который экипажем не отработывался».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24255, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-24255.pdf.