



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

22 ноября 2011 г.

Москва

№ 408

Об авиационном происшествии с вертолетом Ми-8Т RA-22376

25.11.2010 при посадке на посадочной площадке Западно-Крапивинская (Омская область) произошла катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22376 ОАО «Новосибирский авиаремонтный завод».

Выполнялся полет по маршруту посадочная площадка Кыштовка – посадочная площадка Западно-Крапивинская. Кроме 3 членов летного экипажа на борту вертолета находилось 8 пассажиров.

Посадка на посадочной площадке Западно-Крапивинская производилась днем, в простых метеоусловиях: безоблачно, ветер 270 – 300° 5 м/с, видимость более 10 км, температура минус 15°C, минимальное приведенное давление 764 мм рт. ст. Посадочная масса вертолета составляла 11365 кг.

Посадочная площадка Западно-Крапивинская имеет бетонное покрытие размерами 50×50 метров. Взлет и посадка на площадке могут выполняться по вертолетному вне зоны влияния воздушной подушки в любом направлении, кроме ограничительного сектора 320° – 20°. Заход на посадку экипаж вертолета Ми-8Т RA-22376 выполнял с курсом 300°, без предварительного осмотра площадки. В день авиационного происшествия посадка на указанной посадочной площадке производилась во второй раз.

По результатам опроса членов экипажа вертолета и очевидцев, комиссией по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22376 (далее – комиссия по расследованию) было установлено, что на высоте 5 – 10 метров и удалении до площадки примерно 5 метров, началось неуправляемое вращение вертолета влево. Через 50 секунд, после нескольких оборотов вокруг вертикальной оси, вертолет грубо приземлился на удалении 103 метра от площадки и опрокинулся на правый борт.

В результате возникшего за этим пожара, с попаданием продуктов горения в грузовую кабину через пробоину в потолочной панели, 8 пассажиров погибло. Члены экипажа получили серьезные телесные повреждения.

Вследствие пожара вертолет сгорел, при этом носитель параметрической информации (фотопленка) регистратора САРПП-12Д1М полностью обуглился и не мог быть использован комиссией по расследованию для анализа развития особой ситуации.

Однозначно причина авиационного происшествия не была установлена. По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие произошло на этапе посадки, на режиме близком к зависанию вертолета над земной поверхностью, в результате возникновения дефицита правой педали, при ее отклонении вперед, что привело к неуправляемому левому вращению вертолета.

Причина вращения вертолета не связана с техническим состоянием воздушного судна. Управление вертолетом, его системы до возникновения аварийной ситуации находились в исправном и работоспособном состоянии.

Определить фактические управляющие действия командира воздушного судна и их влияние на возникновение и развитие аварийной ситуации по имеющейся информации, зарегистрированной GPS и записанной бортовым магнитофоном МС-61Б, а также по представленным объяснительным запискам членов экипажа и их опросам, опросам очевидцев, не представилось возможным.

При ударе вертолета о землю произошло смещение взаимного положения главного редуктора и двигателей, что привело к разрыву кинематической связи: главный редуктор – валы свободных турбин обоих двигателей. Раскрутка ротора свободной турбины левого двигателя и его разрушение привело к образованию в центре потолочной панели пробоины внутрь грузовой кабины. Разрушение топливных и масляных магистралей левого двигателя привело к возникновению и интенсивному развитию пожара в отсеке левого двигателя и попаданию продуктов горения в грузопассажирский салон вертолета через пробоину в потолочной панели.

Гибель 8 пассажиров наступила в результате вдыхания окиси углерода (углекислого газа), действия открытого пламени и высокой температуры.

К факторам, обусловившим данное авиационное происшествие, следует отнести:

несвоевременное принятие решения командиром вертолета о выполнении посадки в условиях начавшегося неуправляемого вращения воздушного судна влево;

тренажеры Ми-8 не позволяют отрабатывать действия экипажа при возникновении вращения вертолета на этапе посадки, близком к его зависанию;

руководство по летной эксплуатации вертолета Ми-8 не содержит конкретных рекомендаций по действиям экипажа при самопроизвольном вращении вертолета влево на висении и этапах полета, близких к режиму висения и не связанных с отказом путевого управления».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22376, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/report_ra-22376.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, приказываю:

1. Начальнику Управления летной эксплуатации Росавиации В.В. Солдатову, заместителю начальника Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации А.В. Девочкину до 30.11.2011 рассмотреть рекомендаций комиссии по расследованию и направить в ОАО «Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля» предложения в части:

1.1. внесения в руководства по летной эксплуатации вертолетов типа Ми-8 рекомендаций по действиям экипажа при возникновении вращения вертолета на посадке, не связанного с отказами техники;

1.2. подготовки эксплуатантам вертолетов Ми-8 рекомендаций, предусматривающих возможность размещения груза по правому борту и пассажиров по левому борту вертолета (при одновременной перевозке пассажиров и груза), с целью обеспечения пассажирам дополнительных условий для свободного покидания вертолета при авиационном происшествии;

1.3. введения дополнительной защиты пассажирского салона (грузовой кабины) от прорыва элементов при нелокализованных разрушениях двигателей и попадания продуктов горения.

2. Начальникам межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации:

2.1. до 30.11.2011 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации;

2.2. обратить внимание эксплуатантов на то, что в соответствии с требованиями пункта 5.79 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, использование бортовых регистраторов полетных параметров (самописцев) с записью на фотопленку запрещено.

3. Рекомендовать организациям гражданской авиации, эксплуатирующим вертолеты:

3.1. изучить настоящий приказ с летным и инженерно-техническим персоналом, эксплуатирующим вертолеты;

3.2. провести занятия с летным составом вертолетов с разбором возможных ошибок в пилотировании, приводящих к непреднамеренному вращению вертолета на этапе посадки.

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

Руководитель

А.В. Нерадько

Лучинин Валерий Владимирович
(499) 231 59 14