



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

13 июня 2019г.

Москва

№

451-П

**О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-25377**

18.04.2017 днем на склоне вулкана Мутновский (Камчатский край) произошла авария вертолета Ми-8Т RA-25377 общества с ограниченной ответственностью авиационная компания «ВИТЯЗЬ-АЭРО» в результате ошибочных действий экипажа вертолета при выполнении посадки в горной местности на площадку, подобранную с воздуха.

Информация об обстоятельствах и причинах аварии вертолета Ми-8Т RA-25377 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 подпунктами 5.4.6 и 9.9 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) территориальных органов Росавиации:

1.1. довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку (переподготовку) членов летных экипажей, юридических и физических лиц, использующих воздушные суда для полетов в целях авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты, авиационных учебных центров, осуществляющих обучение и подготовку (переподготовку) членов летных экипажей, юридических и физических лиц, использующих ВС для полетов в целях АОН:

1.2.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-25377, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. провести дополнительные занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей вертолетов по повторному изучению:

- порядка выполнения полетов в горной местности с учетом особенностей выполнения посадок на посадочные площадки, подобранные с воздуха;

- обязанностей членов летных экипажей вертолета при перевозке пассажиров, порядка облета и осмотра площадки, подобранной с воздуха, порядка выхода из снежного (пыльного) вихря, действий при встрече в полете с опасными явлениями погоды и правил прокладки маршрута полета в горной местности, изложенных в пунктах 2.7.2, 3.4, 3.8, 3.102 – 3.106, 3.109 и 3.111 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128);

1.2.3. в рамках системы управления безопасностью полетов принять дополнительные меры по неукоснительному соблюдению членами экипажей воздушных судов требований Руководства по летной эксплуатации вертолета, Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов летных экипажей вертолета в части применения пассажирами воздушного судна привязных ремней безопасности;

1.2.4. при выполнении коммерческих воздушных перевозок пассажиров на вертолетах провести, в соответствии с пунктом 2.7.2 ФАП-128, оценку возможных рисков и способов их снижения при выполнении посадок на площадки, по которым отсутствует аэронавигационная информация, с установлением процедур выполнения таких посадок в Руководстве по производству полетов (при необходимости).

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

И.о. руководителя



А.В. Суханов

Приложение  
к приказу Федерального агентства  
воздушного транспорта

от 13.06.2019 № 451-П

**Обстоятельства и причины авиационного происшествия с вертолетом  
Ми-8Т RA-25377**

18.04.2017 днем на склоне вулкана Мутновский (Камчатский край) произошла авария вертолета Ми-8Т RA-25377 общества с ограниченной ответственностью авиационная компания «ВИТЯЗЬ-АЭРО».

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-25377 (далее – комиссия по расследованию) установила, что экипаж вертолета в соответствии с заданием на полет выполнял коммерческий рейс по перевозке 20 пассажиров на высокогорные площадки по маршруту: посадочная площадка «Снежная Долина» – вулкан Мутновский и обратно. Из объяснений командира воздушного судна (далее – КВС), первую посадку вертолета на подобранную с воздуха площадку на склоне вулкана Мутновский, находящуюся на высоте 1800 м над уровнем моря, выполнил без осмотра, определив направление ветра по дымам вулкана. Произвел высадку пассажиров, выполнил взлет и перелет на подобранную с воздуха площадку, находящуюся на высоте 1250 м над уровнем моря, и доложил о стоянке диспетчеру аэропорта Петропавловск-Камчатский. После спуска группы туристов и их посадки в вертолет, экипаж выполнил взлет, набор высоты 2000 м и продолжил полет в район склона вулкана Мутновский для высадки пассажиров на подобранную с воздуха площадку. Экипаж вертолета информацию о выполнении взлета диспетчеру аэропорта Петропавловск-Камчатский не докладывал. КВС, осмотрев указанную туроператором площадку, определил ее непригодность для посадки, принял решение на выполнение осмотра другой площадки, находящейся на высоте 2150 м над уровнем моря и удалении около 550 м, для чего выполнил набор высоты до 2200 м. Расчетная посадочная масса вертолета при выполнении посадки на площадку, находящуюся на высоте 2150 м над уровнем моря, без учета влияния воздушной подушки, составляла максимальное значение. В процессе захода на посадку, на удалении около 300 м до посадочной площадки, произошла потеря скорости вертолета менее 50 км/ч. КВС, при угле тангажа + 14°, увеличил общий шаг несущего винта (НВ) до 11°, что привело к падению оборотов НВ менее 89%. Последующее уменьшение угла тангажа до + 3° и общего шага НВ до 6° привело к увеличению оборотов НВ до 93% и снижению вертолета с повышенной вертикальной скоростью. Первое столкновение вертолета со склоном вулкана произошло с недолетом до выбранной площадки приземления с углом тангажа 1° на пикирование, общим шагом НВ 7°, оборотами НВ 99%, с последующим отделением вертолета от склона на высоту до 5 м с уменьшением угла тангажа до - 9° и выбросом бортмеханика из пассажирской кабины в проем открытой входной

двери. В дальнейшем КВС увеличил общий шаг НВ до 12°. При повторном приземлении вертолета с углом тангажа - 11°, общим шагом НВ 8° и оборотами НВ 92% один пассажир самостоятельно выпрыгнул из вертолета, а при повторном отделении вертолета от заснеженной поверхности с правым креном до 60° и углом тангажа до - 40° началось левое вращение вертолета. В процессе вращения общий шаг НВ был увеличен до 14°, в результате чего обороты НВ упали ниже 80%. После третьего приземления вертолета с креном 3° влево и углом тангажа + 15°, оборотами НВ 80% и общим шагом НВ 9° вертолет опрокинулся на правый борт. Экипаж вертолета выключил двигатели и приступил к эвакуации пассажиров. В результате аварии, вертолет получил значительные механические повреждения, находившиеся на борту экипаж и пассажиры получили различной степени телесные повреждения.

Комиссией по расследованию установлено, что экипаж вертолета облет и осмотр выбранной площадки не выполнил, действий по определению направления и скорости ветра не предпринял. Заход на посадку выполнялся с боковым ветром под 90° и скоростью 5 м/с, что превышало ограничение по боковому ветру, установленное Руководством по летной эксплуатации (РЛЭ) вертолета. Пассажиры и бортмеханик не были пристегнуты ремнями безопасности. КВС имел допуск к выполнению посадок на высокогорные площадки, подобранные с воздуха, высотой до 2000 м. Экипаж не выполнил требования раздела РЛЭ вертолета Ми-8Т по выполнению посадки на площадки, подобранные с воздуха. В Руководстве по производству полетов ООО АК «ВИТЯЗЬ-АЭРО» отсутствуют процедуры выполнения посадок на высокогорные площадки с оценкой возможных рисков и способов их снижения.

По заключению комиссии по расследованию авиационного происшествия:

«Причиной АП с вертолетом Ми-8Т RA-25377 явилось нарушение КВС методики выполнения посадки на подобранную с воздуха площадку, определенной РЛЭ, и неучет ветровых условий в горной местности, что привело к преждевременному снижению вертолета и грубому приземлению на склон горы.

АП способствовало сочетание следующих факторов:

- отсутствие допуска у КВС к посадкам на площадки, подобранные с воздуха, высотой более 2000 м;
- невыполнение требований РЛЭ по предварительному облету и осмотру площадки с целью определения ее размеров, препятствий на ней и возможности ухода на второй круг, а также направления и силы ветра, что привело к выполнению посадки с боковым ветром, превышающим ограничения ВС, установленные РЛЭ;
- отсутствие в РПП АК «ВИТЯЗЬ-АЭРО» процедур выполнения посадок на подобранные с воздуха площадки с оценкой возможных рисков при осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров, определенных требованиями п.2.7.2 ФАП-128.».

Подробная информация о результатах расследования аварии вертолета Ми-8Т RA-25377 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.