



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

П Р И К А З

11 декабря 2020г.

Москва

№ 1485-17

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-23728

22.06.2018 днем при выполнении вынужденной посадки перед собой, в 7 км севернее посадочной площадки Лангепас (Ханты-Мансийский автономный округ), произошло авиационное происшествие (катастрофа) с вертолетом Ми-2 RA-23728 АО «Авиакомпания «Геликс» в результате самовыключения двигателей вертолета из-за полной выработки топлива.

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, 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 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 – АОИ);

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 АОИ:

1.2.1. Изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-23728, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. Провести дополнительные занятия с членами летных экипажей вертолетов Ми-2 по выполнению требований пункта 04 «Определение количества запрашиваемого

топлива» раздела 3.1.1 главы 3, а также разделов 6.6.1 «Отказ двух двигателей» и 6.18.1 «Аварийный остаток топлива» главы 6 Руководства по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) вертолета Ми-2;

1.2.3. В целях обеспечения натренированности членов летных экипажей вертолета Ми-2 к действиям по управлению вертолетом в режиме самовращения несущего винта:

провести анализ соответствия программы подготовки членов летных экипажей вертолетов Ми-2 требованиям пункта 5.84 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128), в части наличия отработки действий, в соответствии с РЛЭ вертолета Ми-2, в аварийных ситуациях, связанных с отказом одного или двух двигателей;

при эксплуатации вертолетов Ми-2 в целях выполнения авиационных работ и АОН проверить выполнение требований пункта 4.27 ФАП-128 в части соблюдения периодичности проверок умения пилотов действовать в аварийной обстановке;

1.3. Повторно провести анализ реализации рекомендаций Росавиации, направленных на предотвращение авиационных событий, связанных с полной выработкой топлива (категория авиационного события – FUEL) (приказ Росавиации от 17.08.2020 № 1024-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий с единичными экземплярами сверхлегких воздушных судов самолетами «Стриж» RA-0700A и P-20 «Птенец-2П» RA-0350A», приказ Росавиации от 28.02.2018 № 156-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Agusta Bell-206 B3 RA-01630», приказ Росавиации от 22.12.2017 № 1065-П «О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-22869», приказ Росавиации от 14.03.2013 № 132 «Об авиационном происшествии с самолетом CM-2000П RA-0491G» и приказ Росавиации от 28.12.2012 № 902 «Об авиационных происшествиях с самолетами Ан-2 RA-33601 и С-400 «Капитан» RA-0968G»).

2. Использовать данную информацию в ходе проведения кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами ВС, используемых 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.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации А.М. Шайкамалова.

Первый заместитель Министра транспорта
Российской Федерации – руководитель
Федерального агентства воздушного транспорта



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от « 11 » декабря 2020г. № 1485-17

**Обстоятельства и причины авиационного происшествия
с вертолетом Ми-2 RA-23728**

22.06.2018 командир воздушного судна (далее – КВС) вертолета Ми-2 RA-23728 выполнял полеты в районе Щучьего лицензионного участка Ханты-Мансийского автономного округа с целью мониторинга экологической обстановки.

Уровень профессиональной подготовки КВС соответствовал установленным требованиям для выполнения полетов согласно полетному заданию.

Перед началом полетов 22.06.2018 заправка вертолета авиационным топливом составляла 800 кг. В течение дня было выполнено 14 полетов без дозаправки вертолета топливом. По расчетам, проведенным комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию), перед полетом вертолета по маршруту: посадочная площадка (далее – п.п.) Покачи – п.п. Лангепас (место базирования вертолета), закончившимся катастрофой, остаток топлива составлял около 120 л. При этом табло «ОСТАЛОСЬ ТОПЛИВА 100 ЛИТРОВ» могло загореться примерно через 5 мин после взлета с п.п. Покачи, однако КВС полет продолжил.

Комиссией по расследованию установлено, что примерно через 22 мин полета, в 7 км от п.п. Лангепас, при нахождении над болотистой лесистой местностью, на высоте около 250 м и скорости 140 км/ч, произошло самовыключение двигателей из-за полной выработки топлива. КВС, наиболее вероятно, попытался перевести вертолет на режим самовращения несущего винта и осуществить посадку перед собой (просека с низкорослыми кустарниками). На высоте около 40 м КВС приступил к торможению вертолета за счет энергичного увеличения угла тангажа и/или взятия общего шага. При попытке погасить вертикальную скорость снижения, наиболее вероятно, произошло перетяжеление несущего винта, в результате частота его вращения уменьшилась ниже минимально-допустимой, что привело к резкому увеличению вертикальной скорости, левому кренению вертолета более 50° и столкновению с лесным массивом. КВС погиб.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с вертолетом Ми-2 RA-23728 произошло при выполнении вынужденной посадки на режиме самовращения несущего винта (НВ) на болотистую лесистую местность, необходимость которой была вызвана самовыключением в полете двух двигателей в результате полной выработки топлива.

Наиболее вероятно, авиационному происшествию способствовали:

- ошибка КВС в определении (расчете) необходимого количества топлива для выполнения перелета на площадку базирования;
- принятие КВС решения о возврате на площадку вылета при загорании табло «ОСТАЛОСЬ ТОПЛИВА 100 ЛИТРОВ»;
- отсутствие пригодной площадки для производства вынужденной посадки «с пробегом» при самовыключении двух двигателей;

- отсутствие у КВС практических навыков по действиям при выполнении полета на режиме самовращения НВ из-за отсутствия соответствующих тренировок для их отработки и, как следствие, невыдерживание параметров полета, указанных в РЛЭ.»

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-2 RA-23728 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.