



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

12 октября 2022г.

Москва

№ 718-П

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06268

25 апреля 2020 г. днем при выполнении полета в районе посадочной площадки «Ротор 40» (месторождение Русское, ЯНАО) произошло авиационное происшествие (авария) с вертолетом Ми-26Т RA-06268 ООО «Абакан Эйр» вследствие неправильного принятия решения командиром воздушного судна по порядку производства вынужденной посадки при отказе двигателя в полете (помпаж).

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06268 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 июня 1998 г. № 609, подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 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 – АОН).

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 АОН:

1.2.1. Изучить с членами летных экипажей воздушных судов (далее – ВС) настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06268, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

1.2.2. Провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению:

руководств по летной эксплуатации (далее - РЛЭ) эксплуатируемых типов вертолетов по порядку действий экипажа при отказе двигателя (двигателей) в полете;

РЛЭ вертолета Ми-26Т: книга 2, пункт 8.1.4.18. «Помпаж двигателя» и книга 1, пункт 6.6. «Полет с одним неработающим двигателем», обратив особое внимание на порядок выключения двигателя при срабатывании сигнализации о помпаже, а также на расчет минимальной скорости полета с одним отказавшим двигателем и производство

посадки с одним отказавшим двигателем с прохождением дополнительной тренировки на тренажерном устройстве (в части касающихся);

приказов Росавиации, изданных по результатам расследований авиационных происшествий, связанных с отказом силовой установки (размещены в Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий на официальном сайте Росавиации, категории SCF-PP).

1.4. Доклад о выполнении подконтрольными организациями гражданской авиации пунктов настоящего приказа направить в адрес Росавиации до 1 ноября 2022 г.

2. И.о. начальника Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации И.В. Пономареву до 1 ноября 2022 г. подготовить обращение в адрес АО «НВЦ им. М.Л. Миля и Н.И. Камова» о рассмотрении и реализации рекомендаций 5.2 и 5.3 комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06268;

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Росавиации Г.О. Бахарева.

И.о. руководителя



Н.В. Андрианова

Обстоятельства авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06268

25 апреля 2020 г. экипажем вертолета Ми-26Т RA-06268 выполнялась воздушная перевозка коммерческого груза по маршруту: аэродром Уренгой (ЯНАО) - посадочная площадка Ванкор (Красноярский край) – аэродром Уренгой. На борту вертолета находились 6 членов экипажа и 2 служебных пассажира.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия (далее – комиссия по расследованию) установлено, что экипаж вертолета после взлета и контрольного висения следовал по заявленному маршруту на высоте около 600 м и скорости около 205 км/ч. На 40 мин полета экипаж услышал хлопок в районе левого двигателя и отметил срабатывание сигнализации «Помпаж» левого двигателя. Экипаж уменьшил режим работы левого двигателя с целью прекращения помпажных явлений, и нажал кнопку «Снятие сигналов помпажа». Через 1 мин, на высоте около 550 м, произошел повторный помпаж левого двигателя, который сопровождался резким уменьшением крутящего момента (за секунду с 45% до 13%). Командир воздушного судна (далее - КВС), установив обороты левому двигателю режим «Малый газ», принял решение о следовании на посадочную площадку «Ротор-40» (ЯНАО). В процессе прохода над посадочной площадкой с целью осмотра и оценки условий захода на посадку (высота около 110 м и скорость 130 км/ч) срабатывала сигнализация «Повышенная вибрация правого двигателя». На высоте около 45 м и скорости менее 75 км/ч потребная мощность несущего винта (далее - НВ) превысила располагаемую мощность правого двигателя, работающего на максимальном взлетном режиме (далее - МВР). После перемещения ручки общего шага выше 7,5° частота вращения турбокомпрессора правого двигателя перестала увеличиваться, а затем уменьшилась с 98.5% до 96-97%, что привело к падению частоты вращения НВ до 82%, и увеличению вертикальной скорости снижения. Грубое приземление вертолета произошло в 30 м от посадочной площадки с поступательной скоростью менее 50 км/ч, углом тангажа на кабрирование около 15° и вертикальной перегрузкой 2,67 ед. При приземлении произошло отделение хвостовой балки, опрокидывание вертолета на правый борт, его левое вращение и разрушение лопастей НВ. В результате авиационного происшествия экипаж и служебные пассажиры получили телесные повреждения различной степени тяжести, вертолет получил значительные повреждения.

Комиссией по расследованию установлено, что:

- карту контрольных проверок «Перед запуском двигателей» экипаж выполнил не в полном объеме, не был проверен речевой информатор (АЗС «Речевой информатор» находился в выключенном положении);

- посадочная площадка «Ротор-40» размером 22 x 22 м не позволяла выполнить посадку вертолета Ми-26Т с коротким пробегом, а полетная масса вертолета Ми-26Т превышала установленную для площадки максимальную посадочную массу (до 13 т);

- согласно Руководства по летной эксплуатации вертолета Ми-26Т (далее - РЛЭ), вертолет не может выполнять посадку с отказавшим двигателем без короткого пробега, в связи с чем комиссия по расследованию считает целесообразным планировать маршруты таким образом, чтобы при отказе одного двигателя, в пределах допустимого времени полета на максимальном взлетном режиме (30 мин), обеспечивалась возможность выполнения посадки с коротким пробегом;

- по заключению специалистов ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации» разрушения рабочих лопаток носили усталостный характер в результате попадания постороннего предмета в газоздушный тракт двигателя. Однозначно установить, что это был за предмет и когда он попал в газоздушный тракт двигателя, не представилось возможным. При выполнении оперативного обслуживания (пункт 72.00.006 Регламента технического обслуживания вертолета Ми-26Т) предусмотрен только визуальный осмотр первой ступени контура низкого давления (далее - КНД) двигателя, форма А2. В соответствии с Регламентом технического обслуживания вертолета Ми-26Т при оперативном обслуживании инструментальный осмотр лопаток КНД предусмотрен в случае обнаружения следов посторонних предметов при выполнении осмотра входа пылезащитного устройства (далее - ПЗУ), обтекателей и обечайки ПЗУ. При выполнении оперативного технического обслуживания вертолета Ми-26Т RA-06268 от 25 апреля 2020 г. посторонних предметов не обнаружено.

- согласно пункта 8.1.4.18 РЛЭ вертолета Ми-26Т при возникновении помпажа двигателя необходимо рычагом раздельного управления двигателем (далее - РРУД) уменьшить режим и снять сигнал помпажа, нажав кнопку «Снятие сигналов помпажа». Если табло «Помпаж» продолжает сигнализировать, то перевести РРУД на «Малый газ» и выключить двигатель. В рассматриваемом полете сигнал «Помпаж» каждый раз снимался, и такой случай не оговорен в РЛЭ Ми-26Т. Также в РЛЭ не указано, сколько может быть выполнено попыток по выводу двигателя на рабочий режим после срабатывания сигнализации о помпаже (экипаж при помощи РРУД трижды уменьшал режим работы левого двигателя). При этом, в пункте 5 Руководства по технической эксплуатации двигателя Д-136, книга 1, раздел 72.00.11 «Особые случаи эксплуатации» указано, что при возникновении повторного помпажа необходимо немедленно выключить двигатель.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной АП с вертолетом Ми-26Т RA-06268 явилось неправильное решение КВС по порядку производства вынужденной посадки, необходимость которой была обусловлена отказом в полете (помпаж) левого двигателя. Вместо посадки с коротким пробегом, предписываемой РЛЭ, КВС попытка произвести посадку на площадку по вертолетному, что по мере снижения приборной скорости при недостатке располагаемой мощности работающего двигателя привело к падению оборотов несущего винта, преждевременному приземлению с повышенной вертикальной скоростью и разрушению конструкции ВС.

Помпаж левого двигателя произошел в результате усталостного разрушения рабочих лопаток второй и третьей ступеней компрессора низкого давления. Усталостное разрушение рабочих лопаток зародилось и развивалось вследствие изменения их частотных характеристик по причине нарушения геометрии лопаток в результате попадания в газоздушный тракт двигателя постороннего предмета в одном из предшествующих полетов.»

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-26Т RA-06268 приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **последовательное**
 Документ подписывается **собственноручно**

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
Тип согласования: последовательное				
1	Бывалина К.Д. Заместитель начальника управления - начальник отдела расследования и профилактики авиационных событий 02 02 Управление инспекции по безопасности полетов Росавиация		ЭП Согласовано 07.10.2022 18:10	-
2	Ключников Д.В. Заместитель начальника Управления 01 01 Управление летной эксплуатации Росавиация		ЭП Согласовано 10.10.2022 08:15	-
3	Пономарёв И.В. И.о. начальника Управления поддержания лётной годности воздушных судов 03 03 Управление поддержания лётной годности воздушных судов Росавиация		Перенаправлено 10.10.2022 08:21	Прошу рассмотреть
	Музыка В.С. Начальник отдела 03 03 Управление поддержания лётной годности воздушных судов Росавиация		Перенаправлено 10.10.2022 09:30	-
	Чистяков А.Ю. Заместитель начальника отдела 03 03 Управление поддержания лётной годности воздушных судов Росавиация		Согласовано 10.10.2022 09:48	-
	Музыка В.С. Начальник отдела 03 03 Управление поддержания лётной годности воздушных судов Росавиация		Согласовано 10.10.2022 09:55	-
3.1	Пономарёв И.В. И.о. начальника Управления поддержания лётной годности воздушных судов 03 03 Управление поддержания лётной годности воздушных судов Росавиация		Согласовано 10.10.2022 10:00	-
4	Бахарев Г.О. Заместитель руководителя 8 8 Заместитель руководителя Г.О. Бахарев Росавиация		ЭП Согласовано 10.10.2022 16:23	-
5	Исполняющий обязанности Пасько А.А. (Мнишко В.В.) Заместитель начальника управления 14 14 Управление правового обеспечения и имущественных отношений Росавиация		ЭП Согласовано 11.10.2022 15:00	-
Тип согласования: последовательное				
6	Исполняющий обязанности Андрианова Н.В. (Нерадько А.В.)		Документ подписан собственноручно 12.10.2022 14:20	-