**Последующее донесение об АП с вертолетом Ми-8Т RA-22580**

**Дата, время события (местное и UTC):** 02.06.15, 17 ч 45 мин (08 ч 45 мин UTC)(время уточняется), день

**Место события:** РФ, на территории Республики Саха (Якутия), Ленского района, на удалении 60 км северо-восточнее аэродрома Талакан

**Вид события:** АПБЧЖ

**Тип ВС:** Вертолет Ми-8Т

**Регистрационный номер ВС:** RA-22580

**Контролирующий орган:** Тюменское МТУ ВТ ФАВТ

**Свидетельство о Государственной регистрации:** № 4720, выдано Управлением надзора за безопасностью полетов в ГА 20.08.07

**Собственник:** ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», ХМАО-Югра, г. Ханты-Мансийск

**Эксплуатант:** ОАО «ЮТэйр – Вертолетные услуги» ХМАО-Югра, г. Нефтеюганск, сертификат эксплуатанта № 34, выдан руководителем ФАВТ РФ (Росавиация) 30.08.13, бессрочный

**Сведения о ВС:** Выпущен 30.09.79 ОАО «Казанский вертолетный завод», заводской № 7827, сертификат летной годности № 2092150058, выдан 19.05.15 Тюменским МТУ ВТ, действителен до 30.09.16, ВС допущено к перевозке опасных грузов, эксплуатационная спецификация выдана 01.04.14 Тюменским МТУ ВТ, наработка СНЭ 24786 ч 15 мин/39748 посадок по-вертолетному и 17 посадок по-самолетному, назначенный ресурс 26000 ч, назначенный срок службы 37 лет, межремонтный срок службы 8 лет, кол-во ремонтов 16, последний ремонт 26.06.13 ОАО «ЮТэйр-Инжиниринг», остаток назначенного ресурса 1214 ч/1 год 4 месяца, остаток межремонтного ресурса 147 ч/1 год 4 месяца

**Двигатель левый:** ТВ2-117АГ, выпущен 30.10.85 ОАО «Пермский Моторный Завод», заводской № С 95411039, наработка СНЭ 10628 ч, назначенный ресурс 12000 ч, межремонтный ресурс 2000 ч, календарный ресурс изготовителем не установлен, кол-во ремонтов 6, последний ремонт 21.11.11 ОАО «УЗГА», наработка ППР 1781 ч, остаток назначенного ресурса 1372 ч, остаток межремонтного ресурса 219 ч

**Двигатель правый:** ТВ2-117АГ, выпущен 14.07.88 ОАО «Пермский Моторный Завод», заводской № С 98211079, наработка СНЭ 6251 ч, назначенный ресурс 12000 ч, межремонтный ресурс 1500 ч, календарный ресурс изготовителем не установлен, кол-во ремонтов 4,

последний ремонт 25.11.12 ОАО «УЗГА», наработка ППР 1202 ч, остаток назначенного ресурса 5749 ч, остаток межремонтного ресурса 298 ч

**Главный редуктор:** ВР-8А, выпущен 19.05.83, серийный № СР 83211068, наработка СНЭ 5762 ч, назначенный ресурс 15000 ч, межремонтный ресурс 2000 ч, кол-во ремонтов 4, последний ремонт 11.04.13 ОАО «УЗГА», наработка ППР 954 ч, остаток назначенного ресурса 9238 ч, остаток межремонтного ресурса 1046 ч

**Втулка НВ:** Выпущена 19.12.84, серийный № С4481869, наработка СНЭ 5506 ч, назначенный ресурс 6000 ч, межремонтный ресурс и срок службы 1500 ч/7 лет, кол-во ремонтов 5, последний ремонт ОАО «ЮТэйр-Инжиниринг», наработка ППР 1006 ч, остаток назначенного ресурса 494 ч, остаток межремонтного ресурса 494 ч

**Лопасти НВ:** Выпущены 25.06.13, серийные №№ 2ПС334050/2080, 2ПС334050/2079, 2ПС334050/2078, 2ПС334050/2077, 2ПС334050/2076, наработка СНЭ 950 ч, назначенный ресурс 2000 ч/7 лет, остаток назначенного ресурса 1050 ч

**Втулка РВ:** Выпущена 09.03.10, серийный № А005610, наработка СНЭ 2038 ч, назначенный ресурс 5000 ч, назначенный срок службы разработчиком не установлен, межремонтный ресурс и срок службы 1000 ч/7 лет, кол-во ремонтов 3, последний ремонт 24.03.15 ОАО «ЮТэйр-Инжиниринг», наработка ППР 43 ч, остаток назначенного ресурса 2962 ч, остаток межремонтного ресурса 957/6 лет 9 месяцев

**Лопасти РВ:** Выпущены 07.09.10, серийный № УМБВ139210, наработка СНЭ 1445 ч, остаток назначенного ресурса и срока службы 805 ч/4 года 8 месяцев

**Сведения о КВС:** Пол мужской, свидетельство линейного пилота ГА II П № 000252, выдано 01.02.12 ВКК ГА, имеет допуск к перевозке опасных грузов, сертификат обучения по курсу «Перевозка опасных грузов воздушным транспортом» № 153-083217, выдан 08.10.14 АУЦ НП ЦПП (г. Тюмень), действителен до 08.10.16, метеоминимум ПВП(д) 100Х1000Х25, ПВП(н) 450Х4000Х25, общий налет 4723 ч (Ми-8), налет на данном типе в качестве КВС 2575 ч

**Характер задания:** Коммерческие воздушные перевозки

**Маршрут полета:** а/п Ленск – п.п. «Карьер №3» - п.п. «Карьер №5» - а/п Талакан – п.п. «Карьер №2.1» - п.п. «Карьер №5» - а/п Ленск

**Число членов экипажа/пасс.:** 3/1 (Гр. РФ)

**Травмировано:** 3/1

**Количество и масса груза на борту:** Согласно заявке масса груза 1500 кг (продукты питания и технический груз), по имеющейся информации был загружен дополнительно без соответствующего оформления и основания опасный груз (взрывчатое вещество) массой около 1500 кг, общая масса груза уточняется

**Метеоусловия:** По данным АМСГ-2 Ленск фактические метеоусловия на аэродроме Талакан (на удалении 60 км от места АП) за 08 ч 00 мин (UTC): ветер у земли 270°, 5 м/с, видимость более 10000 м, облачность 6 баллов значительная кучево-дождевая, с НГО 780 м, температура у земли +12° С, точка росы +6° С, атмосферное давление 716 мм рт.ст. Из обзора прогнозируемой и фактической погоды синоптика АМСГ-2 Ленск следует, что при конвективной облачности с ливнями и грозами в районе АП, была вероятность сдвига ветра в нижних слоях атмосферы. Со слов КВС, на момент взлета с площадки «Карьер №3» наблюдалось развитие мощно-кучевой облачности и ливневые осадки, ветер при этом был неустойчивым по силе и направлению.

**Обстоятельства события:** По предварительной информации, 02.06.15 экипаж вертолета выполнял полеты по перевозке грузов с площадки «Карьер №3» ООО «Спецпрофальянс». Экипаж выполнил взлет по-вертолетному (со слов КВС вне зоны влияния «воздушной подушки»), взлетная масса при этом, наиболее вероятно, превышала максимально допустимую взлетную массу для данных условий взлета. По информации экипажа при взлете с посадочной площадки «Карьер №3» в 17 ч 45 мин (08 ч 45 мин UTC) в процессе разгона скорости и набора высоты, при достижении скорости около 40 км/ч и на высоте 25-30 метров внезапно началась просадка и снижение вертолета. Принятые КВС управляющие действия на органы управления ВС не предотвратили дальнейшее неконтролируемое снижение вертолета. Понимая неизбежность столкновения вертолета с деревьями высотой до 20 метров, КВС дал команду бортмеханику на выключение двигателей, перед столкновением с деревьями погасил поступательную скорость и создал посадочное положение. Вертолет столкнулся с деревьями с незначительной поступательной скоростью и грубо приземлился.

**Степень повреждения ВС:** Значительные повреждения, пожара не было.

**Сведения о состоянии бортовых самописцев:** Средства записи параметрической и звуковой информации (СДК-8, магнитофон МС-61) находились на штатных местах. Контейнер СДК-8 и защитный корпус МС-61 внешних повреждений не имеют

**Физическая хар-ка р-на места события:** Место АП расположено в холмистой местности с густым лесным массивом с высотой деревьев 20-30 м. Магнитное склонение -7°, превышение рельефа над уровнем моря 396 м. Посадочная площадка «Карьер №3», откуда был произведен взлет ВС, находится на удалении около 350 м от места АП

**Оперативные рекомендации:** 1. Экипажам вертолетов при выполнении посадки и взлета на подобранных площадках с воздуха учитывать возможность внезапных изменений силы и направления ветра, появления сдвига ветра в условиях грозовой деятельности, с учетом максимально допустимой взлетной массы в конкретных условиях.

2. Авиакомпаниям, имеющих допуск к перевозке опасных грузов:

- привести организацию перевозок опасных грузов в соответствие с требованиями Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (DOC 9284 Международной организации гражданской авиации - ИКАО) и Правил перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации, утвержденных приказом Минтранса России от 05.09.08 №141(ФАП-141);
- усилить контроль за экипажами ВС, выполняющими полеты по перевозке грузов на площадках, не оборудованных средствами взвешивания груза;
- повторно провести занятия с экипажами ВС по правилам перевозки опасных грузов, в соответствии с требованиям ФАП-141 и DOC 9284;
- обеспечить контроль за перевозкой грузов с оперативных площадок, потребовать от заказчиков представление объективных данных о весе груза после его взвешивания.

---

Комиссия по расследованию АП Межгосударственного авиационного комитета