



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-53-95 Факс (499) 231-55-35
e-mail: Neradko_AV@scaa.ru

20.03.2017 № Цех - 5685/02

На № _____ от _____

Руководителям (начальникам)
территориальных органов
Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

**Информация
по безопасности полетов № 3**

02.03.2017 в 09.20 UTC в районе п.п. Верхнее Молодо (Республика Саха (Якутия)) произошло авиационное происшествие без человеческих жертв с вертолетом Ми-8МТВ-1 RA-25129 АО «Авиакомпания Алроса».

Сведения о КВС: 39 лет, окончил Омский ЛТК ГА в 1995 году. Общий налет на Ми-8Т, Ми-171, Ми-8МТВ-1 – 8967 часов, из них в качестве КВС – 2656 часов. Налет на вертолете Ми-8МТВ-1 – 48 часов. В качестве командира ВС – 48 часов. Минимум ПВП (день) 100X1000, ПВП (ночь) 450X4000, ППП 80X800, взлет 30X400, ветер 25 м/сек.

Сведения о вертолете:

Вертолет Ми-8МТВ-1 RA-25129, заводской № 95745, выпущен Казанским вертолетным заводом 30.09.1991. Нарботка СНЭ – 8250 часов. Количество ремонтов – 4, последний 15.09.2011, Новосибирский АРЗ, наработка ППР 1750 часов (5 лет 5 месяцев), остаток межремонтного ресурса/срока службы 250 часов/2 года 7 месяцев. Решением от 10.10.2016 № 962/1 ресурс продлен до 2000 часов/8 лет.

Левый двигатель ТВ3-117ВМ № 7087882200455 выпуска 08.11.1992. Количество ремонтов – 3, последний 30.11.2012, Уральский ЗГА. Нарботка СНЭ – 5196 часов. Назначенный ресурс – 6000 часов, остаток назначенного ресурса – 804 часа. Нарботка ППР – 1220 часов. Межремонтный ресурс – 1500 часов, остаток межремонтного ресурса – 280 часов.

Правый двигатель ТВ3-117ВМ № 7087883100405 выпуска 10.09.1991. Количество ремонтов – 3, последний 15.12.2014, ОАО «218 АРЗ» г. Гатчина Ленинградской области. Нарботка СНЭ – 3487 часов. Назначенный ресурс – 4500 часов, остаток назначенного ресурса – 1013 часов. Нарботка ППР – 250 часов. Межремонтный ресурс – 1263 часов, остаток межремонтного ресурса – 1013 часов.

Метеорологические условия в период времени, близкий к моменту АП:

Видимость у земли местами 4000 м, слабый снег, умеренная турбулентность в слое от земли до 3000 м, ветер у земли 360 градусов, скорость 5 м/с, порывы до 10 м/с, облачность значительная высоко-слоистая с высотой нижней границы 3000 м, минимальное давление 759 мм рт. ст.

Выполнялся заказной транспортный рейс по заявке ОАО «Алмазы Анабара» по маршруту Верхнее Молодо – река Сололи – Буровая № 3 – Буровая № 4 – Приленск – Жиганск – Верхнее Молодо. На борту находилось 3 члена экипажа, 2 авиационных техника и 19 пассажиров.

По предварительной информации, при заходе на посадку на п.п. Верхнее Молодо экипаж определил нештатную работу одного из двигателей. После его выключения другой двигатель не вышел на чрезвычайный режим работы, вследствие чего начала расти вертикальная скорость снижения вертолета.

При фактических условиях полета (высота, скорость, полетная масса вертолета) КВС определил невозможность безопасного продолжения полета и принял решение выполнить вынужденную посадку перед собой на участок лесного массива. Перед столкновением с деревьями во избежание пожара КВС дал команду экипажу выключить работающий двигатель. В результате авиационного происшествия вертолет получил значительные повреждения, экипаж и пассажиры не пострадали.

Расследование авиационного происшествия комиссией Межгосударственного авиационного комитета продолжается.

В период с 2010 года с вертолетами Ми-8 разных модификаций произошло более 600 событий, подлежавших расследованию в качестве инцидентов, серьезных авиационных инцидентов и авиационных происшествий, из них 134 события связаны с отказом двигателя при выполнении полета, что свидетельствует о высокой вероятности проявления данного опасного фактора в общем массиве зарегистрированных событий.

С целью реализации дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности полетов предлагаю:

1. Руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации:

1.1. довести данную информацию до руководителей базирующихся на подконтрольной территории эксплуатантов вертолетов Ми-8 всех модификаций;

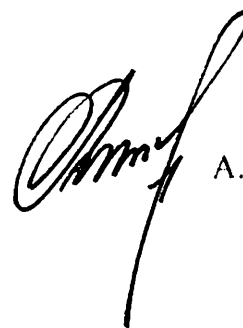
1.2. рекомендовать руководителям подконтрольных предприятий гражданской авиации, эксплуатирующих вертолеты Ми-8 всех модификаций:

1.2.1 довести информацию до командно-лётного, инспекторского, инструкторского состава, членов лётных экипажей и инженерно-технического персонала;

1.2.2. провести дополнительные занятия с командно-лётным, инспекторским и инструкторским составом, членами лётных экипажей, эксплуатирующими вертолеты Ми-8, по повторному изучению и контролю уровня знаний следующих процедур:

- действия экипажа при отказе двигателя в полете на малой высоте;
- действия экипажа при выполнении аварийной посадки с неработающими двигателями;
- действия экипажа при попадании в полете в условия обледенения при температуре +5° и ниже и наличии облачности, тумана, снегопада, дождя или мороси.

2. Руководителю С (Я) МТУ Росавиации провести внеплановую инспекционную проверку эксплуатанта АО «Авиакомпания Алроса» в связи с авиационным происшествием.



А.В. Нерадько