



Катастрофа Ми-8Т а/к 'ЮТэйр' в Ямало-Ненецком округе

Тип происшествия: катастрофа

Дата: 02 июля 2008 г.

Время: 11:22

Страна: Россия

Место происшествия: Тюменская область, Ямало-Ненецкий АО, Воргенское месторождение, 340 км северо-восточнее Нижневартовска

Тип ВС: Ми-8Т

Регистрация ВС: RA-22599

Авиакомпания: ЮТэйр

Рейс: УТА-9405

[расшифровка переговоров](#)

Описание

Экипаж вертолета Ми-8Т RA-22599 ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» выполнял транспортно-связной полёт по маршруту Ноябрьск – посадочная площадка разведочной скважины №774 Воргенского месторождения с целью доставки комиссии по приемке буровой в эксплуатацию. На борту вертолета находились три члена экипажа, 13 пассажиров заказчика и 200 кг груза. При подходе вертолета к площадке и торможении скорости полёта, на высоте 30 метров, КВС заметил резкое уменьшение оборотов несущего винта до 90 - 89% и вертолет начал «просаживаться». Вертолет с повышенной вертикальной и непогашенной поступательной скоростью, с большим углом тангажа на кабрирование, приземлился на посадочную площадку, что привело к касанию хвостовой пятой и рулевым винтом бетонной поверхности площадки. Пробежав 8 м, вертолет отделился от земли и приземлился с левым разворотом на 280° на основные стойки шасси за площадку, на грунт, расположенный на 5м ниже уровня площадки. Сразу же после приземления начался интенсивный пожар. В результате катастрофы 9 пассажиров погибли, 4 пассажира и члены экипажа получили травмы различной степени тяжести. Вертолет сгорел.

Сведения о пострадавших

	На борту	Погибло
Экипаж	3	0
Пассажиры	13	9
На земле		0
Всего погибших		9

Подробности происшествия

Категория происшествия	катастрофа
Фаза полета	заход на посадку
Установленные причины АП	причины неизвестны
Организация, расследовавшая АП	
Отчет о расследовании	http://www.mak.ru/russian/investigations/2008/mi8/mi-8t_ra-22599.pdf

Сведения о воздушном судне

Тип ВС	Ми-8Т
Регистрационный номер (id) ВС	RA-22599
Государство регистрации ВС	Россия
Дата выпуска ВС	1979
Заводской номер ВС	7895
Наработка ВС (часы)	18436
Наработка ВС (циклы)	38074
Силовая установка	C951011148 C95201142

Сведения о рейсе

Номер рейса	УТА-9405
Категория рейса	Транспортный
Авиакомпания	ЮТэйр
Государство регистрации авиакомпании	Россия
Пункт вылета	Ноябрьск
Пункт назначения	Аэропорт неизвестен
Начальный пункт маршрута	Ноябрьск
Конечный пункт маршрута	Аэропорт неизвестен

Подробные сведения

**Описание
предшествующих
событий**

В 03 часа 53 минуты экипаж, после выполнения карт обязательных проверок, с разрешения диспетчера УВД Ноябрьск, произвел взлет с аэродрома Ноябрьск. На борту находилось 13 пассажиров заказчика, 200кг груза и три члена экипажа. Выполнение полета по маршруту Ноябрьск – Р-774 Воргенская проходил без отклонений от регламентирующих документов. За 20 километров до посадки экипаж приступил к выполнению предпосадочной подготовки и выполнил ее в полном объеме, согласно Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа Ми-8Т (раздел: «Полеты с подбором площадок с воздуха»), о чем свидетельствуют внутрикабинные переговоры членов экипажа, зарегистрированные бортовым магнитофоном МС-61. Из объяснительных членов экипажа и записей бортового магнитофона МС-61 следует, что для уточнения направления и скорости ветра КВС принял решение о контрольном осмотре места приземления и выполнил его, пройдя над площадкой с курсом 70 градусов на безопасной высоте. Активное пилотирование вертолета осуществлял КВС, второй пилот – контролирующее. После выполнения осмотра и контрольной карты перед посадкой, экипаж произвел заход на площадку правым разворотом с курсом 20 градусов, при северном ветре 4м/сек. Посадку предполагалось выполнить методом «по-вертолетному», вне зоны влияния «воздушной подушки». Выход вертолета на посадочную прямую произошел в 05 часов 21минуту (11часов 21минуту местного времени). После срабатывания звукового сигнала радиовысотомера РВ-3, задатчик которого был установлен на высоту 100м, КВС проинформировал экипаж: «Садимся экипаж».

**Описание развития
аварийной ситуации**

По объяснениям КВС, при подходе к площадке и торможении скорости полёта, на высоте 30 метров, он заметил резкое уменьшение оборотов несущего винта до 90 - 89% и вертолет начал «просаживаться». Для сохранения оборотов НВ КВС задержал перемещение ручки общего шага на увеличение шага НВ, но обороты НВ продолжали уменьшаться, а вертикальная скорость снижения вертолета увеличиваться. При приближении к посадочной площадке (из объяснительной КВС) командир увеличил тангаж с одновременным подрывом общего шага НВ для гашения вертикальной и поступательной скорости в целях исключения выкатывания вертолётa за пределы площадки. Вертолет с повышенной вертикальной и непогашенной поступательной скоростью, с большим углом тангажа на кабрирование, приземлился на посадочную площадку, что привело к касанию хвостовой пятой и рулевым винтом бетонной поверхности площадки. Пробежав 8м, вертолет отделился от земли и, развернувшись в воздухе левым разворотом на 280°, приземлился на основные стойки за площадку, на грунт, расположенный на 5м ниже уровня площадки. Сразу же после приземления на вертолете начался интенсивный пожар. Эвакуация пассажиров производилась членами экипажа и рабочими буровой бригады. В результате катастрофы 9 пассажиров погибли, 4 пассажира и члены экипажа получили серьезные телесные повреждения. Вертолет сгорел.

**Выводы комиссии,
расследовавшей АП**

Катастрофа вертолета Ми-8Т RA-22599 явилась следствием грубого приземления вертолета на посадочную площадку с большой вертикальной и непогашенной горизонтальной скоростью, что привело к смещению главного редуктора вертолета со штатного места, разрыву кинематической связи: главный редуктор - двигатели, приведшему к раскрутке роторов свободных турбин двигателей до их разрушения и возникновению интенсивного пожара в отсеках двигателей и внутри грузопассажирского салона вертолета. Грубое приземление вертолета явилось следствием одного из следующих факторов или их сочетания:

- возможное изменение направления и силы ветра непосредственно над посадочной площадкой по отношению к направлению и силе ветра, указываемых ветроуказателем;
- возможное превышение посадочной массы вертолета для данных условий

посадки;

- возможная ошибка в действиях экипажа при выполнении посадки, выразившаяся в позднем и энергичном увеличении общего шага НВ, что привело к уменьшению частоты вращения винта ниже минимально допустимой и резкой просадке вертолета;

- возможный отказ одного из двигателей с частичной потерей мощности при выполнении посадки вертолета.

Фактором, усугубившими тяжесть последствия авиационного происшествия, является отсутствие защиты грузопассажирского салона вертолета Ми-8 от нелокализованных разрушений свободных турбин двигателей, что привело к мгновенному распространению пожара из двигательных отсеков в грузопассажирский салон и гибели пассажиров.

Дополнение

Сведения об экипаже Не приводятся. Фамилии участников событий в тексте изменены.

Примечание
airdisaster.ru

Источники
информации

Фотографии



Происшествия в военной авиации

Карта сайта

Поиск по сайту

