



Катастрофа Ми-8 а/к Витязь-Аэро в Соболевском районе Камчатского края

Тип происшествия: катастрофа

Дата: 16 декабря 2015 г.

Время: 14:22

Страна: Россия

Место происшествия: Камчатский край, Соболевский район, 32 км юго-восточнее Крутогорovo

Тип ВС: Ми-8Т

Регистрация ВС: RA-24402

Авиакомпания: Витязь-Аэро

Рейс: ЯФ-9146

Описание

Экипаж выполнял перевозку вахты сотрудников газодобывающей компании ОАО "Камчатгазпром" с площадки вахтового жилого комплекса газоконденсатного месторождения (32 км юго-восточнее Крутогорovo) на вертодром Витязь-Аэро в н.п. Николаевка Елизовского р-на. На борту находилось 22 пассажира и около 440 кг багажа по расчетам комиссии (багаж не взвешивался в связи с отсутствием на площадке весов). Расчетный взлетный вес соответствовал максимально допустимому взлетному весу для взлета без использования «воздушной подушки» и был на 200 кг меньше максимально допустимого взлетного веса для взлета с использованием «воздушной подушки».

Взлет производился в спешке. Контрольная карта обязательных проверок перед взлетом не выполнялась. После отделения вертолета от посадочной площадки, без выполнения контрольного висения, экипаж на высоте 8-10 м приступил к разгону скорости и набору высоты, которые выполнялись с плавным непрерывным изменением угла тангажа на пикирование и увеличением левого крена вплоть до столкновения с землей. После набора высоты 15 м вертолет перешел в снижение с вертикальной скоростью до 5 м/с. Через 14 секунд после начала разгона скорости, на удалении около 250 м с $Ai=158^\circ$ от места взлета, на приборной скорости около 120 км/ч произошло столкновение вертолета с земной поверхностью с левым креном 8° и тангажом 19° на пикирование. В процессе движения по заснеженной поверхности с глубиной снежного покрова до 1 м вертолет разрушился и опрокинулся на левый борт, остановившись в 300 м от площадки с расположением продольной оси ВС с $MK=250^\circ$.

Один пассажир погиб, 3 члена экипажа и 7 пассажиров получили травмы различной степени тяжести. Все пассажиры размещались на сиденьях, привязными ремнями не пользовались. Погибший пассажир был выброшен из вертолета через входную дверь и попал под фюзеляж. Еще два пассажира, также выброшенные при АП из вертолета через входную дверь, получили травмы.

Толщина свежевывающего снега в районе посадочной площадки в день происшествия была до 15 сантиметров. Вышеуказанные изменения параметров полёта, а также показания очевидцев АП позволяют сделать вывод о потере экипажем пространственной ориентировки из-за возникновения снежного вихря при выполнении взлёта над местностью, покрытой свежевывающим снегом. Зарегистрированные параметры полёта и звуковая информация свидетельствуют об отсутствии каких-либо действий (даже рефлекторного характера) со стороны экипажа до столкновения вертолётa с землей. Вероятно, из-за относительно большого значения угла тангажа «на пикирование», зона вертикального обзора для экипажа существенно сократилась, что, даже после выхода из снежного вихря, не позволило восстановить визуальный контакт с наземными ориентирами (ЛЭП), которые находились впереди на значительном удалении от вертолётa. РЛЭ Ми-8 при возможном образовании снежного вихря допускает только взлет без использования «воздушной подушки». В то же время РПП авиакомпании допускает выполнение взлета с использованием «воздушной подушки» в условиях снежного вихря при обязательном контроле истинной высоты по радиовысотомеру и наличии видимости земли под собой в левый блистер. Применение данной

методики взлета, при наличии свежеснежавшего снега, изначально предполагает попадание вертолета в условия снежного вихря на малой высоте при сходе с площадки, что создает существенные риски безопасности полетов. По заключению комиссии, КВС планировал выполнять взлет в соответствии с рекомендациями РПП для условий, когда взлетный вес не позволяет выполнить висение вне зоны влияния «воздушной подушки». При этом экипаж не рассматривал возможность дальнейшего вертикального набора высоты, хотя, исходя из реализованных параметров перед началом разгона скорости (обороты двигателей ~95%, температура выходящих газов ~760°C при общем шаге несущего винта ~9.5° и оборотах ~94%), можно сделать вывод, что у вертолёта имелся необходимый запас мощности. После схода с расчищенной площадки на свежеснежавший снег вертолёт попал в снежный вихрь (подтверждается показаниями свидетелей). В этот момент времени КВС начал уменьшать угол тангажа для перевода вертолёта в набор скорости. В условиях отсутствия видимого горизонта и визуального контакта с наземными ориентирами КВС не перешёл на контроль положения вертолёта по приборам, что привело к потере пространственной ориентировки.

Второй пилот не контролировал параметры полёта и не докладывал КВС об отклонениях. Бортмеханик на начальном этапе выполнял свои обязанности по контролю высоты полёта и оборотов НВ и докладывал о них экипажу. Однако, после доклада о достижении высоты 15 м, дальнейших докладов о снижении не было.

Сведения о пострадавших

	На борту	Погибло
Экипаж	3	0
Пассажиры	22	1
На земле		0
Всего погибших		1

Подробности происшествия

Категория происшествия	катастрофа
Фаза полета	набор высоты
Установленные причины АП	
Организация, расследовавшая АП	
Отчет о расследовании	

Сведения о воздушном судне

Тип ВС	Ми-8Т
Регистрационный номер (id) ВС	РА-24402
Государство регистрации ВС	Россия
Дата выпуска ВС	06.03.1986
Заводской номер ВС	98625131

Наработка ВС (часы)	13003
Наработка ВС (циклы)	16840
Силовая установка	C93201253 C90211156

Сведения о рейсе

Номер рейса	ЯФ-9146
Категория рейса	Транспортный
Авиакомпания	Витязь-Аэро
Государство регистрации авиакомпании	Россия
Пункт вылета	Аэропорт неизвестен
Пункт назначения	Аэропорт неизвестен
Начальный пункт маршрута	Аэропорт неизвестен
Конечный пункт маршрута	Аэропорт неизвестен

Подробные сведения

Выводы комиссии, расследовавшей АП

Наиболее вероятной причиной катастрофы вертолета Ми-8Т RA-24402 явилась потеря экипажем пространственной ориентировки в ходе разгона скорости при выполнении взлета вертолета в условиях снежного вихря. РПП авиакомпании, в отличие от РЛЭ вертолета Ми-8Т, допускает выполнение взлета по-вертолетному в зоне влияния «воздушной подушки» при возможности образования снежного вихря.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовали:

- невыполнение экипажем технологии взлета в условиях возможного образования снежного вихря;
- неудовлетворительное взаимодействие членов экипажа при попадании в условия снежного вихря.

Дополнение

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

Примечание airdisaster.ru 06.02.1998 этот же вертолет потерпел катастрофу при взлете в Козыревске. 1 пассажир погиб. Вертолет был восстановлен.

Источники информации