

**Последующее донесение об АП с вертолетом Ми-8Т RA-22750**

**Дата, время события (местное и UTC):** 20.06.13, 00 ч 25 мин  
(19.06.13, 14 ч 25 мин UTC)

**Место события:** РФ, 200 км северо-западнее г. Якутска

**Вид события:** АПВЧЖ

**Тип ВС:** Вертолет Ми-8Т

**Регистрационный номер ВС:** RA-22750

**Свидетельство о Государственной регистрации:** Выдано 23.06.00  
ФАВТ РФ

**Собственник/эксплуатант:** ООО ПКАП «Дельта-К»

Свидетельство эксплуатанта от 09.12.11 ФАВТ РФ

**Сведения о ВС:** Выпущен 30.05.83 на Улан-Удэнском вертолетном заводе, заводской № 98311275, удостоверение летной годности ВС к полетам (Сертификат) выдан 27.07.11 Руководителем Саха (Якутское) МТУ ВТ ФАВТ, действителен до 15.07.13, наработка СНЭ 16951 ч, назначенный срок службы 35 лет, ресурс 26000 ч, межремонтный срок службы 8 лет, кол-во ремонтов 11, последний ремонт 15.07.11 ОАО «12 АРЗ» г. Хабаровск, наработка ППР 860 ч, остаток назначенного и межремонтного ресурса 9049 ч/1140 ч, остаток назначенного и межремонтного срока службы 5 лет/6 лет, ресурс и срок службы не продлевались

**Двигатель левый:** ТВ2-117А, заводской № С99231223, наработка СНЭ 2359 ч, кол-во ремонтов 2, последний ремонт ОАО «УЗГА», наработка ППР 860 ч, остаток ресурсов и срока службы - назначенный: 9641 ч, срок службы не ограничен, межремонтный: 1500 ч, остаток до рем. 740 ч, 9 лет 6 мес

**Двигатель правый:** ТВ2-117АГ, заводской № С93201375, наработка СНЭ 3857 ч, кол-во ремонтов 3, последний ремонт ОАО «УЗГА», наработка ППР 860 ч, остаток ресурсов и срока службы - назначенный: 8143 ч, срок службы не ограничен, межремонтный: 1500 ч, остаток до рем. 740 ч, 9 лет 4 мес

**Агрегаты ВС, оказавшие влияние на возникновение особой ситуации:**  
Нет

**Сведения о КВС:** Пол мужской, 2 класс, метеоминимум - ППП 120X1500X25, ПВП 150X2000X25, общий налет 10712 ч, налет на данном типе 10712 ч из них в кач. КВС 5859 ч

**Проверяющий:** Нет

**Характер задания:** Лесоавиационные работы, высадка пожарных по заявке «заказчика»

**Маршрут полета:** Усть-Мая – п.п. озеро Прохладное, с посадкой на площадку, подобранную с воздуха, в районе пожара № 29 по указанию «заказчика»

**Последний пункт вылета:** П.п. озеро Прохладное

**Намеченный пункт посадки:** Площадка подобранная с воздуха в районе пожара № 29

**Число членов экипажа/ пасс.:** 3/8 (граждане РФ)

**Травмировано:** 0/0

**Последствия происшествия, в т.ч. для окружающих объектов:**  
Разлито примерно 600 л авиационного керосина ТС-1

**Количество и масса груза на борту:** 200 кг (снаряжение пожарных)

**Метеоусловия:** Прогноз погоды по Кобяйскому району метеобеспечения составлен 19.06.13 в 10 ч 50 мин UTC на срок с 12 ч 00 мин UTC до 18 ч 00 мин UTC. Полет в размытом барическом поле, ветер у поверхности земли 300°, 5 м/с, температура +24°C, на высоте 100-500 м – 270°, 30 км/ч, температура +22°C, на высоте 1000-1500 м – 340°, 30 км/ч, температура +14°C, на высоте 2000 м – 360°, 30 км/ч, температура +8°C. Видимость 10 км, облачность редкая кучево-дождевая, верхняя граница 7000 м, нижняя граница 900 м, значительная высоко-слоистая, верхняя граница 3500 м, нижняя граница 3000 м, слабая турбулентность в слое земли – 2000 м, минимальное давление 755 мм рт.ст., местами слабый ливневой дождь, внутримассовые грозы, при грозе ветер у земли неустойчивый 15 м/с.

Фактическая погода ближайшего пункта метеонаблюдения в а/п Сангары, 48 км к северу от места происшествия, за 12 ч 00 мин UTC: ветер 300°C, 5 м/с, порывы 8 м/с, видимость более 10 км, облачность отсутствует, ниже высоты 1500 м нет опасных явлений (CAVOK), температура +20°C, температура точки росы +14°C, давление 748 мм рт.ст.

**Обстоятельства события:** По предварительной информации, как следует из объяснительной КВС, при выполнении маневра для высадки пожарных на площадку, подобранную с воздуха, в процессе снижения после 4-го разворота КВС почувствовал бросок вертолета вниз и увидел на указателе обороты НВ 90%. Для поддержания оборотов КВС незначительно сбросил шаг НВ, в результате этого действия обороты двигателей уменьшились до 85%. КВС предпринял

попытку увеличить мощность двигателей, однако, к уменьшению вертикальной скорости данная попытка не привела. Дальнейшие действия КВС были направлены на парирование крутящих и разворачивающих моментов для избежания лобового удара и опрокидывания вертолета.

ВС со значительной вертикальной скоростью ударились о кроны деревьев и земную поверхность, после чего, развернувшись влево по курсу на  $90^\circ$ , остановилось, накренившись вправо на угол  $15^\circ$ . Место приземления находится от кромки пожара примерно в 1000 м.

**Степень повреждения ВС:** Конструкция фюзеляжа повреждена в месте крепления передней опоры шасси и заднего подкоса правой опоры шасси, деформированы подкосы шасси, разрушены и деформированы подвесные баки, обтекатель обогревателя КО-50. Лопастей НВ имеют повреждения хвостовых отсеков и законцовок, потеряна герметичность лонжеронов трех лопастей, разрушены лопасти РВ, скручена хвостовая балка по 10-12 шпангоутам, обрыв тросов путевого управления, оборван правый подкос хвостовой опоры.

**Сведения о состоянии бортовых самописцев:** СДК-8 и МС-61 не повреждены. Будут направлены для расшифровки в МАК

**Физическая хар-ка р-на места события:** Местность с трех сторон равнинная, лесистая, местами заболоченная

**Оперативные рекомендации:** 1. Повторно изучить действия экипажа при подборе посадочных площадок с воздуха. 2. Обязательное выполнение контрольного круга для определения отсутствия препятствий при заходе на площадку, подобранную с воздуха.

---

Комиссия по расследованию АП Межгосударственного авиационного комитета