**Последующее донесение об АП с вертолетом Ми-8Т RA-22719**

**Дата, время события (местное и UTC):** 17.09.12, 15 ч 04 мин (08 ч 04 мин UTC), день

**Место события:** РФ, Омская обл., г. Калачинск, п.п. «Калачинск»

**Вид события:** АПБЧЖ

**Тип ВС:** Вертолет Ми-8Т

**Регистрационный номер ВС:** RA-22719

**Свидетельство о Государственной регистрации:** Выдано 21.02.11

**Собственник:** Российская Федерация

**Эксплуатант:** Омский ЛТК ГА филиал ФГБОУ ВПО УВАУ ГА (И)

**Сведения о ВС:** Выпущен 28.02.83 ОАО «У-УАЗ», заводской № 98308500, удостоверение о летной годности ВС к полетам (Сертификат) выдан 02.05.12 действителен до 02.05.14, наработка СНЭ 9795 ч, 32599 пос., назначенный срок службы 35 лет, назначенный ресурс 26000 ч, межремонтный ресурс 8 лет, кол-во ремонтов 7, последний ремонт 15.03.10 ОАО «ОЗГА», наработка ППР 957 ч, 2333 пос., остаток назначенного и межремонтного ресурсов, срока службы 16205 ч, 6 лет, 1043 ч, 667 пос., 6 лет

**Сведения о продлении ресурса и срока службы:** Не продлевались

**Двигатель ТВ2-117АГ:** Выпущен 01.06.82 ОАО «ПМЗ», заводской № С92211239, наработка СНЭ 5957 ч, кол-во ремонтов 4, последний ремонт 19.06.10 ОАО «УЗГА», наработка ППР 562 ч, остаток назначенного и межремонтного ресурсов, срока службы 6043 ч, 938 ч, 10 лет

**Двигатель ТВ2-117А:** Выпущен 15.01.74 ОАО «ПМЗ», заводской № С93401454, наработка СНЭ 6914 ч, кол-во ремонтов 5, последний ремонт 27.07.09 ОАО «УЗГА», наработка ППР 957 ч, остаток назначенного и межремонтного ресурсов, срока службы 5086 ч, 543 ч, 9 лет

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

**Сведения о КВС:** Пол мужской, линейный пилот ГА, метеоминимум, ПВП день $Н_{обл}$-150х2000х25, ППП $Н_{обл}$-150х2000х25, общий налет 9871 ч, налет на данном типе 5580 ч из них в кач. КВС 5568 ч

**Проверяющий:** Нет

**Характер задания:** Учебный полет

**Маршрут полета:** Полет по кругу (левый)

**Последний пункт вылета:** п.п. «Калачинск»

**Намеченный пункт посадки:** п.п. «Калачинск»

**Этап полета:** Посадка

**Число членов экипажа/ пасс.:** 3/0

**Травмированно:** 3/0

**Последствия происшествия, в т.ч. для окружающих объектов:** На земле повреждений и разрушений нет

**Количество и масса груза на борту:** Нет

**Метеоусловия:** Фактическая погода: ветер у земли 230°, 3 м/с, видимость 5000 м, облачность 2 октанта $H_{нго}$ 900 м, температура 16,7°С, давление 747,6 мм рт.ст.

**Обстоятельства события:** При выполнении посадки на площадку № 8 (квадрат 70х70 м), после снижения с высоты 150 м, в момент зависания на высоте 7-10 м, вертолет Ми-8Т RA-22719 столкнулся несущим винтом с правой основной опорой шасси вертолета Ми-8Т RA-22850, который также заходил на площадку № 8, снижаясь с высоты 400 м. В результате столкновения произошло разрушение несущего винта и хвостовой балки вертолета RA-22719 с дальнейшим его левым вращением, опрокидыванием на правый борт со смещением к правой стороне площадки. Экипаж вертолета покинул ВС через верхний грузовой люк. Экипаж вертолета Ми-8Т RA-22850, почувствовав удар и нехарактерное поведение вертолета, немедленно произвел посадку по центру площадки с разворотом вертолета вправо на 135° и выключил двигатели. После приземления крен вертолета составил 10°.

До столкновения, при скоротечном ведении радиообмена в течение 20 с на предпосадочной прямой, оба экипажа запросили посадку на площадку № 8, сначала RA-22850, получив немедленное разрешение диспетчера на выполнение посадки без указания номера площадки, затем RA-22719, также получив немедленное разрешение диспетчера на выполнение посадки без указания номера площадки. Выдавая разрешение на посадку борту RA-22719, диспетчеру послышалось, что борт запросил посадку на площадку № 7, при этом назвал позывной 850, на что экипаж борта RA-22719 незамедлительно ответил, что ему посадку разрешили.

**Степень повреждения ВС:** На вертолете Ми-8Т RA-22719 разрушен НВ, РВ, хвостовая балка, поврежден правый борт фюзеляжа и правая основная опора шасси.

Авиационное событие с вертолетом Ми-8Т RA-22850 имеющим повреждения правой основной опоры шасси и одной лопасти НВ, в соответствии с п.п. 1.2.1.3.; 1.2.2.23. ПРАПИ-98, по характеру повреждений, классифицируется как серьезный авиационный инцидент.

**Сведения о состоянии бортовых самописцев:** Самописцы (параметрический и звуковой) находятся в удовлетворительном состоянии. Дешифрирование производится на базе эксплуатанта

**Физическая хар-ка р-на места события:** Равнинная местность, летное поле размером 1200х700 м, с травяным покровом

**Оперативные рекомендации:** 1. Информацию об АП довести до всего летного и диспетчерского состава ГА. 2. С летным и диспетчерским составом изучить порядок ведения радиообмена при выполнении захода на посадку. 3. С летным составом изучить требования п. 3.13 ФАП-128, обратив особое внимание на порядок ведения осмотрительности и радиоосмотрительности. Диспетчерскому составу в случаях одновременного использования двух и более ВПП (п.п. для вертолетов) при разрешении посадки обязательно указывать номер полосы (п.п.), а летным экипажам давать подтверждение.

---

Комиссия по расследованию АП Межгосударственного авиационного комитета