Аварийная посадка вертолета Ми-2 в полусотне метров от крыльца елизовского физкультурно-оздоровительного комплекса «Радужный», по словам очевидцев, напоминала падение. Летательный аппарат в понедельник, 30 ноября, в 9 часов 45 минут свалился с неба на глазах многочисленных жителей райцентра: прохожих, работников спорткомплекса, водителей проезжавших мимо машин. Некоторые из них даже сняли крушение на видеорегистраторы и затем опубликовали съемку в интернете.

Падал со скрипом
и скрежетом

«Падающий с креном на поляну рядом с детской площадкой вертолет мы увидели из окон, – рассказала журналистам заместитель директора ФОКа «Радужный» Наталья Путилова. – Он упал неподалеку от хоккейной площадки, на которой, к счастью, не было этим утром детей». По словам другого очевидца, находившегося в момент катастрофы около собственного гаража, в районе улицы Рябикова, летящий мимо вертолет внезапно начал издавать нехарактерные звуки: лязг, скрежет и скрип. Двигатели пронзительно засвистели, после чего машина начала поворачивать в сторону площадки у спорткомплекса, а потом рухнула.

Мужчина вместе с сотрудниками «Радужного» подбежал к вертолету. Ни один из троих находившихся внутри людей не подавал признаков жизни. До приезда «скорой» люди выломали двери кабины и попытались оказать первую помощь пострадавшим.

Прибывшие на место происшествия через несколько минут врачи госпитализировали пилота и двух пассажиров в травматологическое отделение районной больницы. Один из пассажиров – известный на полуострове авиатор 54-летний Павел Путинцев – скончался в больнице менее чем через час. Его травмы были несовместимы с жизнью, и доктора оказались бессильны.

Ранее Павел Путинцев долгое время руководил крупнейшей на полуострове авиакомпанией «Камчатские авиалинии», выполнявшей регулярные рейсы на местных направлениях. После того, как в 2009 году у предприятия начались проблемы и была проведена реорганизация бизнеса, Павел Олегович перешел на работу в туркомпанию «Пурга», где возглавил авиаотдел. В прошлом пилот, он имел большой стаж работы в небе, но на борту потерпевшего крушение вертолета находился в качестве пассажира.

«Трагедия унесла жизнь человека, внесшего большой личный вклад в развитие авиационной отрасли края. Не стало Павла Олеговича Путинцева, опытного специалиста, искренне увлеченного авиацией, ставшей для него делом всей жизни. В этот трудный час скорбит вся Камчатка. Светлая память», – сказал губернатор края Владимир Илюхин, выражая соболезнование родным и близким погибшего.

В тяжелом состоянии на момент подготовки этого материала оставался смотритель туристического лагеря в районе реки Жупанова 50-летний Сергей Рожков. Главный пассажир, которого вертолет должен был доставить к месту работы, получил закрытый перелом поясничного отдела позвоночника, закрытую черепно-мозговую травму и ушиб копчика, осложненные травматическим шоком. Пилот вертолета, 54-летний Леонид Константинов, пострадал меньше. У него врачи диагностировали сотрясение головного мозга, ушибленные раны лобновисочной доли головы и травмы грудного отдела позвоночника.

Пока врачи елизовской районной больницы боролись за жизнь пилота и пассажира

упавшего борта, местные пожарные на месте трагедии ликвидировали последствия разлива авиакеросина из лопнувшего топливного бака. Всего к аварийно-спасательным работам привлечено 39 человек и 11 единиц техники. На спортплощадку, по информации регионального управления МЧС, вытекло около 50 литров горючего, запах которого ощущался даже в центре Елизова. Возгорания и взрыва не произошло только по счастливой случайности. Пожарные залили огромную легковоспламеняющуюся лужу пеной, предотвратив угрозу. Полиция оцепила территорию «Радужного», не пропуская внутрь посторонних.

По техническим причинам

Вертолет лежал, накренившись на правый борт. Внутри повсюду пятна крови. Остекление кабины и салона разбито, повсюду крупные осколки. При этом стекла на приборах в кабине, как ни странно, при падении уцелели. Стойки шасси справа выломаны, а слева искорежены. Оторваны оба топливных бака, но все три лопасти несущего винта остались на месте, а не разлетелись по сторонам, как обычно бывает при крушениях вертолетов. Лишь одна из них надломилась посередине. Хвостовая балка с нанесенным на нее бортовым номером RA-23786 также осталась на своем месте.

Борт, принадлежавший крупному камчатскому туристическому холдингу «Пурга», роковым утром выполнял технический рейс по маршруту: аэропорт «Авачинский» (известный также по своему прежнему названию как «Излучина») – турбаза «Кедровое» – турбаза «Дзендзур» – турбаза «Стол». Кроме доставки на одну из турбаз смотрителя, предполагалось развезти по туристическим кемпингам «Пурги» продукты. Салон упавшего вертолета был битком набит камуфляжными сумками и упакованными коробками. Все пункты назначения расположены в районе вулкана Жупановский. Еще засветло тем же днем Леонид Константинов и Павел Путинцев планировали вернуться обратно.

Неполадки на борту, судя по всему, начались почти сразу после взлета. Площадка «Излучина», где базируются вертолеты камчатских авиакомпаний и откуда поднялся в свой последний полет Ми-2, расположена восточнее Елизова. Лететь от нее до центра города не больше пяти минут. Оттуда совершаются в основном туристические и экскурсионные вылеты. Пользовалось площадкой и ООО «Пурга», чей офис расположен там же.

Компания «Пурга», владеющая двумя воздушными судами типа Ми-2, в 90-х годах прошлого века была создана в рамках знаменитого в то время многопрофильного акционерного холдинга «Согжой», принадлежавшего известному на Камчатке любителю и защитнику природы Анатолию Коваленкову. Он же был ее первым руководителем с момента создания в 2003 году и до своей безвременной кончины в 2008 году. Сегодня директором «Пурги» является дочь Анатолия Георгиевича Лилия Коваленкова.

В настоящее время «Пурга», помимо прочего, обладает эксклюзивными правами на организацию спортивной рыбалки на реке Жупанова. По некоторым оценкам, клиентуру этого направления туристического бизнеса фирмы составляют около двух тысяч иностранцев и состоятельных русских. Семидневный тур на одного человека стоит 135 тысяч рублей. По мнению рыболовов, это лучшая река Камчатки для ловли лосося, но добраться до оборудованных мест рыбалки можно только на вертолете.

Именно для доставки на Жупанова состоятельных рыбаков-любителей «Пурга» и содержала в своем авиапарке два вертолета Ми-2, один из которых разбился в

понедельник утром в центре Елизова. Сертификат летной годности упавшей машины под номером 2052070044 был выдан камчатским межрегиональным территориальным управлением Федерального агентства воздушного транспорта 9 сентября 2009 года. Срок действия документа истекал в июле 2017 года.
Вертолет имел право подниматься в небо, но сотрудники Дальневосточного следственного управления на транспорте СК РФ возбудили уголовное дело по второй части статьи 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека». Она предусматривает наказание в виде принудительных работ на срок до пяти лет либо лишение свободы на тот же срок. Основную версию озвучили уже в первые часы после катастрофы: «Причиной крушения вертолета Ми-2, совершившего жесткую посадку в Елизове, мог стать отказ двигателей». Свое расследование начала и комиссия Межгосударственного авиационного комитета.
Как стало известно «Вестям» из источников, близких к следствию, в своих выводах оно опирается как на показания многочисленных свидетелей, так и на характер повреждений воздушного судна. Разрушения летательного аппарата, как считают специалисты, говорят о значительной вертикальной скорости снижения. Принято считать, что шасси Ми-2 должны выдерживать приземление с вертикальной скоростью до пяти метров в секунду. Но в данном случае поломаны не только шасси, но и силовые шпангоуты фюзеляжа.
В результате отказа одного из двигателей вертолет мог попасть в так называемое «вихревое кольцо». Это критический режим полета вертолета, развивающийся при быстром снижении с малой поступательной скоростью. Он характеризуется резкой потерей высоты и ослаблением реакции вертолета на перемещение органов управления. Профессиональные летчики объясняют неспециалистам механизм возникновения этого явления следующим образом: «В нормальном полете несущий винт отбрасывает воздух вниз с определенной скоростью. При снижении винт вертолета тоже снижается вместе с ним. Так вот если скорость снижения вертолета очень велика, то он практически догоняет собственный отбрасываемый воздух. Грубо говоря, воздух уже не отбрасывается вниз, не создает опору для вертолета, а снизу просто перетекает наверх винта».

Не человеческий фактор
То, что вертолет летел слишком медленно, может объясняться как отказом техники, так и тем, что пилот делал все возможное, чтобы машина приземлилась именно на подобранную с воздуха площадку у «Радужного». Характер повреждений, а также размещенная в сети видеозапись катастрофы говорят о том, что Ми-2 падал колесами вниз, а Леонид Константинов до самого столкновения с землей пытался удержать и посадить вертолет. Более того, он сумел увести его от жилых и административных зданий, расположенных совсем рядом. Так или иначе, уже сейчас можно уверенно предположить, о том, что елизовская авиакатастрофа стала первой на Камчатке за последние десятилетия, причиной которой стала не оплошность экипажа или наземного персонала, а отказ техники. До сих пор все у нас было наоборот.
Достаточно вспомнить 20 августа 2003 года, когда на Камчатке пропал вертолет Ми-8, на борту которого находилась группа руководящих сотрудников администрации Сахалинской области во главе с губернатором Игорем Фархутдиновым. Вертолет

вылетел с вертолетной площадки «Излучина», но к месту назначения не прибыл. Нашли обгоревшие обломки только через трое суток. Погибли все 17 пассажиров и три члена экипажа. Согласно госкомиссии, причиной аварии стало нарушение экипажем правил полета в горной местности.
Из-за несанкционированного изменения маршрута пилотами 27 ноября 2004 года в районе вулкана Горелый погиб и другой Ми-8. Он вылетел по санзаданию при прогнозе погоды, не соответствующем полетам в горной местности. Летчики вели вертолет ниже безопасной высоты. Оказавшись в облаках, экипаж потерял пространственную ориентацию. При наборе скорости было допущено снижение вертолета с переходом в глубокую спираль. Тогда погибли пять человек.
Столько же не вернулись и из последнего полета Ми-2, который прервался неподалеку от поселка Устьевое Соболевского районе. Вертолет, принадлежавший местному клубу РОСТО, упал в море 4 октября 2007 года в 100 метрах от берега. Незадолго до этого он поднялся в воздух в темное время суток и в сложных метеоусловиях, что недопустимо для машин этого класса.
В декабре 2009 года в 70 километрах от поселка Анавгай в верховьях реки Жгачка рухнул Ми-8 с экипажем из трех человек, летевший в село Тигиль с коммерческим грузом фруктов Следствие полагает, что причиной падения Ми-8Т стал отказ левого двигателя и превышение максимально допустимой взлетной массы. Другими словами, машина была перегружена, причем значительно. Этот факт был достоверно установлен почти сразу после трагедии.
23 июля прошлого года легкомоторный четырехместный вертолет «Робинсон Р44» модификации «Равен» разбился близ села Ивашка в Карагинском районе. Пилот потерял пространственную ориентацию в сложных метеоусловиях и произвел преждевременное снижение. Вылет состоялся, несмотря на туман, низкую облачность и ветер. Малоопытный летчик явно переоценил свои силы.
Падение (или, как официально говорят следователи, «жесткая посадка») Ми-2 с бортовым номером RA-23786 стало уже третьим с начала года авиапроисшествием с вертолетами этого типа на Камчатке.
24 марта в долине реки Паратунка, в 50 километрах от Петропавловска упал вертолет ДОСААФ (бывшее РОСТО), вылетевший с вертолетной площадки в Николаевке для облета двигателей. Оба члена экипажа – пилот Виктор Мартынов и бортмеханик Валерий Киселев – погибли. А в июле неподалеку от Курильского озера, задев деревья хвостовой балкой, упал частный вертолет. В том случае, к счастью, обошлось без жертв.

О причинах поразившего нашу страну, и Камчатку в частности, в последние годы вертолетопада говорят многое. Еще несколько лет назад представитель Камчатского авиапредприятия Дмитрий Пономарев признавался в интервью агентству АвиаПорт: «Парк вертолетов камчатских перевозчиков существенно устарел, Существует проблема с запчастями на вертолет Ми-8Т. Еще одной проблемой камчатских авиаперевозчиков является нехватка летного состава. Молодые пилоты через пару лет уходят в центральную Россию на более высокую зарплату».
Не будем затрагивать сейчас человеческий фактор, очевидно, не имеющий отношения к елизовской катастрофе. Но эксперты в области авиации в последнее время открыто признают: основная часть вертолетного парка страны представляет собой «лохмотья». Между тем ситуация вокруг контроля государства за техническим состоянием

гражданского вертолетного парка сегодня очень непростая.
Эксплуатанты буквально стонут от неимоверной бюрократической волокиты, связанной с продлением технического ресурса авиатехники. И во многом недовольство компаний обоснованно. Так, например, для продления ресурса отдельно взятого вертолета Ми-8 авиакомпания по установленному порядку должна контактировать сразу с несколькими организациями – Московским вертолетным заводом им. М. П. Миля, ГосНИИ гражданской авиации, ГосНИИ аэронавигации и Центральным аэрогидродинамическим институтом им. Н. Е. Жуковского. Всю круговерть документов внимательно контролирует Федеральное агентство воздушного транспорта, с которым согласовываются все акты.
Но все эти меры предосторожности, количество инстанций, которые требуется пройти, и ужесточение контроля за техническим состоянием летательных аппаратов, не спасают, как показала последняя катастрофа, от технических неисправностей в воздухе. Видимо, правы эксплуатанты вертолетов, когда настаивают на существенном упрощении бюрократического процесса и организации системы «одного окна»? Может быть, тогда ни у кого не будет возникать соблазна «решить вопрос» окольными путями?
Всего за последние 12 лет только на Камчатке случилось 13 авиапроисшествий с вертолетами, включая те, что обошлись без человеческих жертв. С 2003 по 2015 годы на полуострове разбились четыре вертолета Ми-2, восемь машин Ми-8 разных модификаций и один «Робинсон Р44». Мы теряем в среднем больше одного вертолета в год.

Дмитрий ЧЕРНОВ.