

Таблица 1

Дата	Борт №/ зав. №	Выпуск/СНЭ	Описание обстоятельства (по материалам расследования происшествий)
02.12.2006 Катастрофа Афганистан	РА-29112 Вертикаль-Т 226210	19.07.1990	С грузом продовольствия
14.07.2009 Катастрофа Афганистан	ER-MCV AK Pecotox Air 34001212611	04.12.2000	Экипаж доставлял груз на внешней подвеске с военной базы Кэмп-Бэстиэн на военную базу международных коалиционных сил Сангин, расположенную в 62 км северо-восточнее. При заходе на посадку вертолет был обстрелян с земли из крупнокалиберного пулемета. При этом была повреждена хвостовая балка, что привело к ее разрушению и отделению. Вертолет потерял управление, упал на глинобитный дом местных жителей и сгорел. Все члены экипажа (6 чел.), а также два местных жителя, в том числе ребенок, погибли.
20.12.2011 Катастрофа РФ	РА-06121 Нефтеюганский ОАО 34001212305	01.04.1989 3940 ч.	При выполнении захода на площадку для отцепки одного, с последующей подцепкой другого груза на внешнюю подвеску на высоте около 60 м произошло отделение хвостовой балки по шпангоуту №33 ЦЧФ
28.11.2018 Катастрофа РФ	РА-06029 «ЮТэйр-Вертолетные услуги» 34001212483	23.02.1990 5575 ч.	Столкновение вертолета с поверхностью земли произошло практически без поступательной скорости, с вертикальной скоростью снижения $V_v = 4-5$ м/с, с перегрузкой ≈ 3.3 ед., что привело к деформации хвостовой балки с разрывом силового набора между шпангоутами № 38 ЦЧФ и шп. №3 ХБ, а также к разрушению трансмиссии в районе хвостового редуктора. В момент приземления ВС в пределах вращения НВ оказался деревянный столб ЛЭП высотой около 8 м (высота вертолета 8,05 м, столкновение лопастей НВ произошло, когда колеса были на земле).
29.07.2019 Авария. РФ	RF-06054 Пограничная служба 34001212473	31.07.1991	Взлет. Вращение
25.04.2020 Авария. РФ	РА-06268 «Абакан Эйр» 34001212483	27.02.1992	Посадка. Вращение

ЦЕНА ВОПРОСА

Прошло более года после гибели винтокрылого гиганта Ми-26Т RA-06268...

0:05 из 0:18

Источник видео: Яндекс. Эфир

25 апреля 2020 года на посадочной площадке «Ротор-40» (Ямал) произошло авиационное происшествие тяжелого транспортного вертолета Ми-26Т RA-06268 ООО «Абакан Эйр». По имеющейся информации, на борту находилось 8 человек, трое получили травмы различной степени тяжести. Вертолет получил значительные повреждения.

Попавшее на видео падение набрало десятки тысяч просмотров (смотрел несколько раз). На кадрах видно, как гигант заходит на посадку (вынужденная посадка из-за отказа двигателя). Задирает нос (увеличивает тангаж), ударяется основными стойками шасси о землю. В это мгновение происходит излом прямой линии хвостовой балки (это значит, что столкновение балки с землей происходит в результате ее разрушения от удара центральной части фюзеляжа). Балка отрывается вместе с рулевым винтом. Начинается неуправляемое, беспорядочное вращение вертолета. Земля приняла гиганта. К несчастью, прочность балки оказалась недостаточной. Разрушение и, как следствие, вращение. «Слава богу, люди живы». На фотографиях беспомощный вертолет лежит на правом боку. Несмотря на солидный груз (буровое оборудование в ящиках, 13 388 кг), колеса на месте, а хвостовая балка отдельно. Нужно отдать должное выдержке экипажа (сначала помпаж одного двигателя, затем – отказ другого...).

Вспомним авиационные происшествия тяжелых транспортных вертолетов Ми-26 за последние полтора десятка лет. Результаты представлены в табл. 1.

«Слабое звено». За 15 лет произошло 6 авиационных происшествий (АП). Сценарий один и тот же, за исключением 29112-го, про который ничего неизвестно. Как правило, посадка (заход на посадку) с грузом на внешней подвеске (или внутри кабины). Кульминация – отделение хвостовой балки. Практически все АП, так или иначе, связаны с отрывом хвостовой балки. На фотографиях вертолеты лежат на правом боку отдельно от хвостовой балки. Какой смысл в прочности шасси, если любой удар (жесткая посадка) приводит к разрушению и отрыву хвостовой балки (даже при перегрузке ниже порогового значения, при котором включается аварийный радиомаяк АРМ-406П) и последующему вращению вертолета на земле. По существу, именно целостность балки определяет живучесть вертолета и груза, выживаемость экипажа и пассажиров. Хвостовая балка – «слабое звено» Ми-26.



Евгений МАТВЕЕВ,
кандидат технических наук,
старший научный сотрудник

Каковы причины? Перестроим таблицу по заводским номерам и номерам серий. Получается следующая картина (табл. 2).

Обратите внимание на период изготовления вертолетов. Все даты выпуска укладываются в неполных три года (с апреля 1989 г. по февраль 1992 г.). Проблема прочности хвостовой балки «с бородой». Причины известны. Установлено, что в этот период, конца 1980-х – начала 1990-х, использовался «не тот» материал. Силовой набор,

Таблица 2

Борт №/ зав. №/ № серии	Выпуск/СНЭ	Остаток срока службы/ресурса, ч.	«Группа риска»
РА-06121 34001212305 1508	01.04.1989 3940	259.51	красная
РА-06029 34001212483 1805	23.02.1990 5575	125	синяя
РА-29112 226210 1807	19.07.1990		синяя
RF-06054 34001212473 2302(?)	31.07.1991		синяя
РА-06268 34001212483 2402	27.02.1992 5813	4 мес. 186	синяя
ER-MCV 34001212611 3001	04.12.2000		зеленая