

Авиакатастрофа 8 июля 1989 года на аэродроме Камрань (Ан-12БП, СССР-11875)

При оказании интернациональной помощи народу Вьетнама, на аэродроме Камрань 8 июля 1989 года потерпел катастрофу самолета АН-12БП (СССР-11875), пилотируемый командиром корабля 194 гв.втап (Фергана) капитаном С.В. Генераловым.

Погибли 5 членов экипажа и 31 пассажир.

Остались в живых 2 члена экипажа (командир корабля Генералов С.З., старший воздушный стрелок старший прапорщик, Конзафаров Владимир Борисович) и 1 пассажир.

Обстоятельства катастрофы:

Экипаж при заходе на посадку днем в условиях ливня (видимость - 1 500 м) на аэродром Хошимин снизился до высоты 100 м и ушёл на второй круг. При уходе КК увидел ВПП и начал выполнять повторный заход визуально. КК допустил снижение на высоту ниже УПМ, и уклонился влево на 300 м. При попытке повернуть вправо, продолжая снижение, создал правый крен, упустил контроль за высотой и в 114 м до ВПП столкнулся с дренажным колодцем на КПБ правой стойкой шасси, воздушным винтом двигателя №4 и правой законцовкой ОЧК. Стойка отломилась, винт двигателя №4 автоматически зафлюгировался, отказали правая и левая гидросистемы. Экипаж набрал высоту и ушел на запасной аэродром Камрань.

Заход на посадку, посадка в Камрани и радиообмен были достаточно грамотно записаны на видеокамеру. Сначала съемка велась на КДП, записывался радиообмен и действия группы руководства. После неудачной посадки самолета оператор одним из первых прибыл к месту катастрофы и продолжил запись. Перед посадкой самолет более 3 часов кружил над аэродромом для выработки топлива, но экипаж не подготовил должным образом самолет к аварийной посадке (ст.борт.техник после первой посадки получил серьезную травму головы и находился без сознания, а командир и остальные члены экипажа не имели достаточного опыта). Еще более безответственно готовились к посадке наземные службы.

Посадка была выполнена на грунт рядом с бетонной ВПП с большим перелетом (≈ 1200 м) при посадке экипаж зафлюгировал винт 1-й СУ. Торможение по мягкому грунту оказалось неэффективным. Самолет столкнулся с бетонным обвалованием в конце полосы. Весь экипаж в кабине лётчиков, за исключением командира корабля погиб (кресло командира при ударе выдавило вверх, он получил многочисленные переломы, но остался жив). Пассажиры находились в кабине расчета, многие были живы, но выбраться самостоятельно не могли - заклинило двери (при ударе двери кабины расчета были заблокированы сместившимся грузом), а кабина лётчиков была смята. Почти сразу же из кабины стрелка спрыгнули стрелок с пассажиром (они остались живы). Они почти не пострадали. Аварийные люки были закрыты, грузовые люки экипаж перед посадкой также открыть не смог, так как трубопроводы гидросистемы были повреждены после неудачной посадки в Хошимине, а выдернуть шпильки крепления никто не догадался. Произвести выброску опасного груза (холодильников с фреоном) через входную дверь тоже никто не догадался (или не захотел, надеясь на благополучную посадку). Входная дверь перед посадкой также не была открыта (а об этом четко прописано в руководстве по эксплуатации). После посадки наземные службы и любопытные более 40 минут пытались проникнуть в самолет, но ни у кого не было даже топора или лома. Голоса погибающих были слышны даже на записи, громче всех, однако, кричали беспомощные «спасатели». Пожарные машины застряли на подходе и не могли вовремя предотвратить возгорания. Во время удара груз сорвался с места, и фреон из холодильников начал заполнять пространство (по рассказам очевидцев, экспертиза показала наличие фреона и продуктов горения в легких у всех оставшихся в живых после удара пассажиров). Примерно через 40 минут в кабине расчета что-то загорелось. В это время удалось пробить небольшое отверстие в кабину расчета и вытащить несколько тел, к-сожалению, уже мертвых. Потом пламя разгорелось, и спасательные работы временно прекратили, пока не подтащили пожарные машины (прошло более часа). Пламя удалось затушить, но вскоре оно появилось снова, уже настоящему. Даже по телевизору смотреть происходящее было жутко, тем более, если знаешь, что это не голливудские сказки. Видеозапись можно было использовать в качестве пособия «Как не надо делать». Жаль, видеокассета была украдена после одного из просмотров, когда я служил уже в Оренбурге, поэтому пока не представляется продемонстрировать её здесь. Но знаю, что было сделано несколько копий, причем лучшего качества, чем у меня; желающие могут поискать и посмотреть, если повезёт.

**Экипаж и пассажиры самолета Ан-12,
погибшие 8 июля 1989 года в авиакатастрофе на аэродроме Камрань**

№	Ф.И.О.	звание	должность	место захорон.
1	Агеев Геннадий Викторович	лейтенант	помощник ком.корабля	г.Тула
2	Злобин Игорь Витальевич	ст.лейтенант	штурман	
3	Абдурахманов Аддул Хамид	капитан	ст.бортовой техник	
4	Куприян Иван Владимирович	ст.лейтенант	борттехник по АДО	г.Щучин
5	Бочаров Станислав Александрович	прапорщик	Ст.возд. радист	
6	Девятайкин Виктор Васильевич	контр-адмирал	военный советник командующего ВМС СРВ	
7	Антонов Виталий Николаевич	капитан 1 ранга	советник командующего ВМ районом	
8	Шишагин Андрей Борисович		отв.по хоз.части посольства СССР в СРВ	
9	Шишагина Тамара		жена	
10	Шишагина Татьяна		дочь (13 лет)	
11	Ноктев Михаил Николаевич		Генеральный директор Тропического Центра	
12	Чернопекев Борис Николаевич		техник по МСРП ВНА	
13	Стрельцов Евгений Петрович		уполномоченный ГТУ НВС	
14	Жалостников Петр Михайлович		инженер службы ГТУ МВС по ТЦ	
15	Жалостникова Нина Петровна		жена	
16	Жалостников Илья Петрович		сын	
17	Точко Анатолий Иванович		врач	
18	Точко Марина Николаевна		жена	
19	Точко Татьяна		дочь (11 лет)	
20	Точко Николай		сын (13 лет)	
21	Кириллова Элевтина Николаевна		служащая ТОФ	
22	Малышева Галина Александровна		служащая ТОФ	
23	Нтуен Динь Тоан	полковник	представитель ГШ ВНА	Вьетнам
24	Куан Суан Туен	полковник	представитель ГШ ВНА	Вьетнам
25	Чан Тхи Лин Хыонт	майор	представитель ГШ ВНА	Вьетнам
26	Нгуен Ван Тхань	прапорщик	представитель ГШ ВНА	Вьетнам
27	Нгуен Мань Тхант	ст.лейтенант	переводчик	Вьетнам
28	Ле Хонт Куанг	капитан	переводчик	Вьетнам
29	Нгуен Ван Тхань		служащая ВНА	Вьетнам
30	Чан Тхи Лан Ань		дочь ст.лейт. Тхонта (12 лет)	Вьетнам
31	Чан Чунт Тиен		сын ст.лейт. Тхонта (8 лет)	Вьетнам

Информация с форума сайта Авиа.ру - «Камрань 169 ОГСАП» 26-27/05/2010

Klim:

Уточняю по Камраньской катастрофе. О том, что знаю на 100%:

-из трех спасшихся (командир, стрелок и военспец.). Он же и помог выбраться стрелку. Сильно обгорел.
-снимали на видео не случайно, а специально. Разыскали среди гражданских (строющих инфраструктуру ПМТО) владельца видеокамеры (тогда это было большим дефицитом) и "попросили" снимать подготовку и саму посадку, ну, и все остальное. После чего кассету "засекретили", но произошла утечка, копий было много, правда, качество из-за перезаписи плохое.

По слухам: когда готовились к аварийной посадке, были рекомендации с земли командиру, чтобы люди сосредоточились в корме. Он доложил, что так и сделал, а на самом деле почти все находились в гермоотсеке. Поэтому после посадки и деформации фюзеляжа и люков никто не смог перебраться в грузовой отсек. На земле именно задние грузовые створки пытались открыть в первую очередь, думая, что за ними люди. Потеря времени.

Два военспеца, как опытные авиаторы, перешли заранее в грузовой отсек и находились возле переборки разделяющей гермо- и грузовые отсеки. После неудавшейся посадки один из них погиб из-за сорвавшегося запасного основного пневматика. А про другого.... читай выше. Местные военные, которые должны были участвовать в спасательной операции, естественно, не были готовы к этому профессионально, первые пожарные машины застряли в песке и были без пены. Необходимого в таких случаях инструмента не было. Опять потеря времени. Многие вообще ротозейничали. Результат известен и трагичен.

Славянка:

Про Ан-12 говорю, как очевидец, от начала и до конца разыгравшейся трагедии! Сначала он кружил над аэродромом часа 4. Это заметили даже строители. Выработывал топливо. Затем пошел на посадку со стороны моря....

ВПМ:

Я тоже участвовал в тушении АН-12-го. Никакого взрыва там не было. От удара об колодец у него сломало переднюю стойку, а об холмик вывернуло кабину с гермокабиной почти на 90 градусов. Все пассажиры были напичканы в гермокабине и на них лился керосин. Мы разбили иллюминатор и лили туда воду. Ни в одной пожарке не было давления. КПМ-ка стояла на КБП под наклоном, и вода лилась самотёком. Потом краном подняли кабину, и в разлом посыпались из гермокабины люди. До сих пор в глазах стоят некоторые моменты.

На второй день ворошили пепелище и нашли ещё фрагменты тела. Все деньги и ценные вещи складывали в мешки и какой-то ящик под надзором особиста. Было очень много донгов и долларов. Потом, говорили, они куда-то таинственно ушли.

Пропротент - 100:

Вообще, как я знаю, по рекомендациям Командующего ВВС ТОФ, для него готовили правую сторону полосы. Экипаж должен был сесть на БВП, с дальнейшим уходом вправо с полосы на песок. Было выполнено несколько заходов. После посадки экипаж должен был снять винты с упора 2 и 3 двигателя. 4 двигатель от удара о полосу безопасности в Хошимине зафлюгировался, а первый был выключен перед посадкой. Расчет экипаж произвел с перелетом 700 метров, с очень мягким касанием левой основной, оставшейся стойкой, с левым креном. Руководитель полетов дал команду: "Винты с упора, с упора винты!" Однако экипаж по какой-то причине эту команду не выполнил. Самолет ушел влево с полосы, столкнулся левой стойкой с бетонным колодцем. Самолет развернулся влево, с резким отпусанием носа, и ударился правой стороной о бетонную рулежку. Грузом завалило дверь гермокабины. Выскочили только два человека, которые сидели в кабине стрелка.... Командиру давалась РП команда в полете на сброс груза. Он ее отказался выполнить, мотивируя тем, что не успеет. Давалась команда о посадке всех пассажиров позади груза, но и эта команда не была выполнена.... первыми около самолета оказались автобусы со строителями. Смогли спасти еще только командира экипажа.

Слесарев:

... Перелёт был большим, это точно, стойку левую подломил о колодец, передняя сама отлетела, он и пошёл на брюхе, а вот в самом конце и оказался этот бугорок, он на него наехал как на трамплин взрыва не было и характерного звука тоже, заправка кондеев начала куриться, всё могло быть после такого удара.

Груз не сбросил не потому, что не успеет, а мотивировал это тем, что груз вьетнамский, там кондёры были и тряпки какие-то. Согласно РЛЭ Ан-12 пассажиры должны находиться за грузом, т.е. на рампе, здесь всё было наоборот, все в гермокабине, там их и зажало.

Кабину развернуло на 120 градусов, сдернули колпак минут через 40, а в самолёт через рампу первым проник замполит базы, когда вышел сказал, что они припёрты грузом.... двоих достали через носовую часть, КВСа и техника. Люди попросту задохнулись, когда доставали, большинство было без одежды, так случается при удушении продуктами горения, были и с травмами головы Жуткое зрелище. А первыми там были мужики из 3-ей АЭ, они на самолёт забрались, люки пытались сбросить, но фюзеляж перекошило....

Пропротент - 100:

Этот борт, шел из Ханоя в Хошимин, с промежуточной посадкой у нас. Взяв на Камрани двух пассажиров, пошли в Хошимин. При визуальном заходе там, попали в ливневые осадки. И выполнить

посадку с первого захода не смогли. Командир корабля принимает решение, в нарушение инструкции по производству полетами, выполнить заход левым кругом над городом (в Хошимине с этим курсом правый круг). Выполняя практически правый вираж, самолет снова попадает в ливневые осадки и экипаж теряет визуальный контакт с полосой. Командир дает команду штурману лечь на фонарь и искать полосу. На пленке есть его слова: "Игорь, Игорек смотри, здесь она!". "Смирный" на ссылке сказано, что самолет уклонился влево, а по моим данным вправо, но шел с курсом меньше посадочного в момент столкновения с КЛБ. Все искали полосу и потеряли контроль положения самолета по приборам. Самолет, находясь немного левее полосы, с большим правым креном сталкивается с КЛБ (колодца там не было, он был у нас). Из-за сильнейшего бокового удара теряет правую стойку шасси, флюгируется 4-ая СУ. Оторванная стойка катится по полосе. Диспетчер, на ломаном русском языке, говорит экипажу в эфир: "Смотри шасси". Самолет чудом уходит на второй круг. Не понимая еще всей сложности ситуации, командир дает команду переводчику: "Коля (так русским именем звали вьетнамца в экипаже), запрашивай с обратным курсом". Ему кричат: "Командир, подожди, подожди надо разобраться". Проходит минут 15, на пленке гробовая тишина. Выходит первым командир на запись. Говорит: "Ну, что, куда пойдём, на Камрань?" Из-за обрыва стойки произошел на самолете полный отказ основной и запасной гидросистемы. Экипаж не смог даже закрылки убрать и оставшиеся стойки. Рампа тоже не открывалась. Комментарий не даю. Судите сами.

Начальник:

Можно ещё добавить, что БПРМ не был включён в Хошимине, экономия.

Командир экипажа прибыл из отпуска и не был восстановлен в полном объёме, экипаж был сборным. В остальном - всё верно. Они могли хоть аварийные люки сбросить, но увы. Бравада была у КК, сказал: «До встречи на земле» - и вот встретились ...

А командир сейчас себя неплохо чувствует, живёт в Москве, занимается утилизацией а\т, всё у него пучком....

А вот на две части не разламывался, гермокабину развернуло, надпись Ан-12 была на "крыше".

Форум на Avia.ru (страница - «Камрань 169 ОГСАП»)

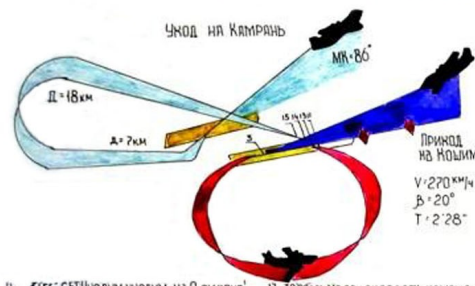
Сайт: Авиационные происшествия, инциденты и авиакатастрофы военной авиации в СССР и России (<http://war.airdisaster.ru/database.php?id=32>)

КАТАСТРОФА

**САМОЛЕТА Ан-12БП, ПИЛОТИРУЕМОГО КОМАНДИРОМ КОРАБЛЯ В/Ч 15474
ВОЕННЫМ ЛЕТИКОМ 2 КЛАССА КАПИТАНОМ ГЕНЕРАЛОВЫМ С.В. ВИНОЛЯ 1989 г.**

ЭТАП И УСЛОВИЯ ПОЛЕТА: посадка, день СМУ, обл. - Б баллов, Нгрд - 500м, видимость - 1,5км (ливневой дождь)

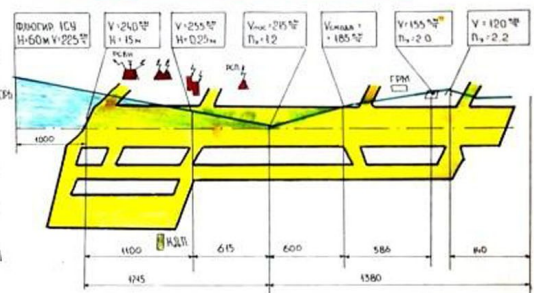
Заход на посадку на аэр. Хошимин



- 14 5155 СБЭУдином на 2-ой круг 17 5200хмалая скоростькомандир
- 15 3158 КК Убрал двигатели
- 16 3200 СБЭУД ДАЙТЕ СРАЗУ ВЗЛЕТНЫ

- 1 12:28:57 КК: Больше не снижаюсь
- 2 29:05 ЛК: Яе не видно ни крена
- 3 29:22 КК: Смотри смотри. Все поехали, вон она. Сяди повторный заход ну коля, давай работай. Хорошо. Проси повт заход, Игорь
- 4 КК: Проси повторный
- 5 30:45 КК: на 0? правую
- 6 30:25 КК: Полосу, главное не потерять и на 0? занти
- 7 31:00 Лер: Так можно полосу просить?
- 8 31:06 КК: Полосу 25
- 9 Лер: Сандом левым разворотом
- 10 Дисп: Понял левым разворотом
- 11 31:48 ЛК: Не видно ничего, оччччччч!
- 12 ЛК: Давай, пройдем
- 13 31:52 КК: Уходим на второй круг

Посадка на аэр. Камрань



БВПП - 304,5 x 4,5 м
РД - 22,5 м
Бок полосы БЕЗ - 7,5 м
КОНЦ ПОЛОСЫ БЕЗ - 300 м

Обстоятельства

При заходе на посадку на аэродром Хошимин снизился до высоты 100 м, ушел на второй круг. При уходе увидел ВПП и начал выполнять повторный заход визуальным. В условиях ливневых осадков допустил снижение на высоту ниже УМП, уклонился влево, создал правый крен, утратил контроль за высотой и на S=114м до ВПП столкнулся с КЛБ правой стойкой шасси, воздушным винтом 4-го двигателя и правой законцовкой ОЧК. Стойка отломилась, 4-й двигатель выключился, отказали правая и левая гидросистемы. Экипаж ушел на 2-й круг и возвратился на аэр вылета Камрань. При вынужденной посадке приземлился с перелетом 615 м на левую основную и переднюю стойки шасси. Сошел на грунт, столкнулся с брусом. Произошел взрыв и пожар. Экипаж и пассажиры в количестве 34 чел погибли. Командир эк, взлдр адист и один пассажир получили травмы.

Причины

Непосредственное столкновение самолета с препятствиями на пробеге, что привело к взрыву топливно-воздушной смеси подпольных баков и возникновению пожара. Главная - недисциплинированность КК, выражавшаяся в неоднократных попытках произвести посадку при метеословиях ниже своего уровня подготовки, а также неполное выполнение экипажем требований инструкции по выполнению посадки на поврежденном самолете.

Как надо было дейст.

- 1 На аэр Хошимин - командир эк. В процессе принятия решения на вылет проанализировать метеословобстановку в Р-не аэродрома посадки;
- 2 при посадке на аэродром правый в метеословобстановку в кот КК неподготовлен уйти на 2-й круг и выполнить посадку на аэродр с устойчивой погодой;
- 3 при выполнении посадки с поврежденным шасси строго выполня рекомендацци, указан в инстр эк-жу;
- 4 На аэр Камрань выполнить требования РЛЭ при посадке с неисправ шасси и рекомендацци РЛ.