



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРИКАЗ

08 сентября 2014

Москва

№ 541

О реализации мероприятий по результатам
расследования авиационного происшествия с тепловым аэростатом
АТ104 модель 80ТА «Классика» RA-1360G

03.05.2014, днем, при выполнении свободного полета в Чкаловском районе (Нижегородская область) произошло авиационное происшествие (авария) теплового аэростата серии АТ104 модель 80ТА «Классика» (далее – тепловой аэростат) RA-1360G, принадлежащего частному лицу.

Авария произошла в результате жесткого приземления аэростата с последующим его опрокидыванием и волочением по земле. При опрокидывании gondoly возникла утечка газа. При дальнейшем движении gondoly по земле произошло воспламенение газа от не выключенной пилотом перед посадкой дежурной горелки. Трое пассажиров и пилот самостоятельно покинули gondolu теплового аэростата, получив ожоги 1 и 2 степени.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, и подпунктом 5.4.6 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, п р и к а з ы в а ю :

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. до 25.09.2014 довести настоящий приказ до организаций гражданской авиации, эксплуатантов и собственников воздушных судов авиации общего назначения, авиационных учебных центров и центров по сертификации воздушных судов;

1.2. при проведении инспекционного контроля обращать внимание на соблюдение эксплуатантами воздушных судов требований пункта 17 Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 16.05.2003 № 132, и пункта 19 Федеральных авиационных правил «Положения о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118, в

С.А.Авдеев
25.9.2014

СЗ МТУ ВТ ФАВТ
Вх.№ 3052 Дата 24.09.14

части извещения Росавиации или территориального органа Росавиации об изменениях конструкции экземпляра воздушного судна (единичного экземпляра воздушного судна), а также отсутствия изменений конструкции, которые не предусмотрены действующей эксплуатационной документацией и (или) нормативными актами уполномоченного органа в области гражданской авиации, и не согласованы с разработчиком воздушного судна.

2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих тепловые аэростаты, авиационных учебных центров и центров по сертификации воздушных судов, собственникам воздушных судов авиации общего назначения:

2.1. изучить с летным составом воздушных судов авиации общего назначения настоящий приказ и окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с тепловым аэростатом серии АТ104 модель 80ТА «Классика» RA-1360G, размещенный на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет;

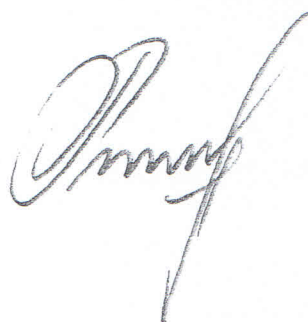
2.2. обратить внимание летного состава, выполняющего полеты на тепловых аэростатах, на требования руководства по летной эксплуатации в части:

действий в сложных и аварийных ситуациях, связанных с попаданием в условия повышенной термической активности или сдвига ветра, пожара на земле и в воздухе;

правил захода на посадку и посадки, включая инструктаж пассажиров перед посадкой, выдерживание траектории снижения при посадке и технологии управления тепловой установкой при посадке (закрытие вентилей дежурной горелки и баллонов).

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации С.С. Мастерова.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Росавиации

от 08.09.2014 № 541

**Обстоятельства авиационного происшествия
с тепловым аэростатом серии АТ104 модель 80ТА «Классика» RA-1360G**

03.05.2014 в Чкаловском районе (Нижегородская область) при выполнении свободного полета произошла авария теплового аэростата (далее – ТА) серии АТ104 модель 80ТА «Классика» RA-1360G, принадлежащего частному лицу.

В дневное время (примерно 14:30 UTC) выполнялся полет с тремя пассажирами на борту. Тепловой аэростат был оборудован гондолой для перевозки не более 4 пассажиров и 1 пилота.

В конструкцию ТА были внесены изменения. Газовый коллектор типовой тепловой установки был несанкционированно заменен на не предусмотренный для данного ТА. Защита коллектора от несанкционированного воздействия на него не устанавливалась. На баллонах справа лежала скамейка, также не предусмотренная типовой конструкцией гондолы.

Комиссией Межгосударственного авиационного комитета по расследованию аварии теплового аэростата серии АТ104 модель 80ТА «Классика» RA-1360G (далее – комиссия по расследованию) было отмечено, что расстановка пассажиров в гондоле отличалась от указанной в руководстве по летной эксплуатации (далее – РЛЭ) ТА. Пассажиры стояли у передней стенки корзины (по направлению движения ТА) лицом по направлению полета и держались за веревочные петли, расположенные на стенке корзины. За пассажирами стоял ребенок. У задней стенки корзины находился пилот ТА.

Вместе с тем, комиссией по расследованию было отмечено, что РЛЭ ТА не содержит рекомендаций по месту расположения пилота аэростата при выполнении посадки. Кроме того, расположение пассажиров, рекомендованное РЛЭ ТА, не всегда может соответствовать сложившимся условиям при посадке и должно быть уточнено разработчиком ТА.

При выполнении посадки на подобранную с воздуха площадку, на высоте около 25 м, под воздействием воздушных потоков, аэростат изменил направление движения, при этом увеличилась вертикальная скорость снижения ТА. Заход на посадку осуществлялся через вспаханное поле. Характер подстилающей местности в районе посадки (переход: пашня – поле с травяным покровом и далее – водная поверхность), могли способствовать образованию турбулентности атмосферы в приземном поле.

Первое столкновение аэростата с земной поверхностью произошло жестко полосьями гондолы с последующим ее опрокидыванием. Опрокидывание произошло на левый (по направлению движения) узкий бок. При этом, по объяснениям пилота ТА, он оказался придавленным пассажирами, до момента

опрокидывания стоявшими у передней стенки корзины (по направлению движения), где был размещен газовый коллектор.

В нарушение требований РЛЭ ТА, до момента приземления пилот ТА не закрыл вентили дежурных горелок и баллонов.

После опрокидывания гондолы, во время ее волочения по полю, пилот услышал шипение и почувствовал запах газа, начавшего выходить через разрушенный газовый коллектор.

При дальнейшем волочении гондолы по земле произошло воспламенение накопившегося из-за утечки газа. Пассажиры и пилот ТА самостоятельно покинули гондолу. Аэростат, вследствие подогрева воздуха в оболочке из-за продолжающегося пожара, отделился от земли и продолжил неуправляемый полет. Пролетев 3 км от места авиационного происшествия, аэростат столкнулся с проводами воздушной линии электропередачи и упал на землю. Пожар полностью уничтожил аэростат.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авария теплового аэростата серии АТ104 модель 80ТА «Классика» RA-1360G произошла из-за возникновения пожара в гондоле после ее опрокидывания при выполнении посадки аэростата.

Возникновение пожара в гондоле аэростата произошло из-за воспламенения газа вследствие нарушения герметичности тепловой установки аэростата и горения огня в дежурной горелке.

Нарушение герметичности тепловой установки аэростата, вероятнее всего, произошло из-за несанкционированного воздействия на газовый коллектор и/или газовые рукава со стороны пассажиров и/или пилота при опрокидывании гондолы.

Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовали:

- наличие огня в дежурной горелке, что не соответствовало требованиям РЛЭ ТА;
- отсутствие у пилота аэростата информации о наличии турбулентности в районе посадки;
- установка в гондоле самодельного газового коллектора, не предусмотренного конструкцией тепловой установки аэростата;
- отсутствие защиты газового коллектора от несанкционированного воздействия со стороны лиц, находившихся в гондоле аэростата;
- расположение пассажиров в гондоле перед посадкой не соответствовало требованиям РЛЭ ТА».

Подробная информация об обстоятельствах катастрофы приведена в окончательном отчете по результатам расследования авиационного происшествия с тепловым аэростатом серии АТ104 модель 80ТА «Классика» RA-1360G, опубликованном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет по адресу: http://www.mak.ru/russian/investigations/2014/report_ra-1360g.pdf.