

ДО
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ
др. СТАНКО ТОДОРОВ
Т У К

ДОКЛАД

на правителствената комисия за разследване
на причините за летателната катастрофа със
самолет ТУ–134, станала на 16.III.1978 година

ДРУГАРЮ ПРЕДСЕДАТЕЛ,

На 16.III.1978 г. в 13,52 ч. самолет ТУ-134 LZ-TUB на СО "БГА - Балкан" катастрофира в района на гр.Враца, в резултат на което загинаха 73 души - 66 пътници и 7 души екипаж, а самолетът бе напълно разрушен.

Назначената правителствена комисия за установяване причините за летателната катастрофа започна работа веднага - на 16.III.1978 г. както на местопроизшествието, така и в летище София, откъдето бе излетял самолетът.

За изясняване на причините за катастрофата бе създадена работна група с 12 подгрупи, в които бяха привлечени специалисти от Държавната въздухоплавателна инспекция при Министерството на транспорта, ПВО и ВВС, Министерството на вътрешните работи, Министерството на народното здраве и СО "БГА - Балкан".

Привлечени бяха в хода на разследването и специалисти от Министерството на авиационната промишленост на СССР, начело с главния конструктор на самолет ТУ–134 др. Селяков.

За изясняване на причините и обстоятелствата, при които е станала самолетната катастрофа бяха извършени следните изследвания:

1. В СССР - лентата на МСРП.
2. В лабораториите на МВР - остатъци от лентата от МСРП, които не бяха изследвани в СССР и отделни прибори, уреди и проводници.
3. Технически експертизи от работните подгрупи, проведени в СО "БГА - Балкан".

Разпитани бяха очевидци на катастрофата и служебни лица от СО "БГА - Балкан".

В хода на разследването комисията констатира:

1. Екипажът на самолета с командир Христо Станчев Христов, втори пилот Минко Андреев Христов, щурман Господин Иванов Костадинов, инструктор на екипажа Йордан Георгиев Йорданов, бордни домакини Женья Николова Попова, Росица Димитрова Кондаклиева и Венета Живкова Паскалева, съгласно

утвърдения от командира на Обединения транспортен авиоотряд наред от 14.III.1978 г. е трябвало на 16.III. в 13,25 ч. да изпълни полет по рейс 107/108 - София - Варшава - София.

В деня на полета екипажът се е явил в кабинета за предполетна подготовка навреме и е провел същата старателно и задълбочено под ръководството на командира Станчев и под контрола на инструктора Йорданов. Полетната документация, свързана с изпълнението на задачата е била своевременно подготвена от щурмана Костадинов.

На предстартовия медицински преглед всички членове на екипажа и бордните домакини са показали добри данни и са освидетелствувани като годни за изпълнение на полета. Самочувствието на всички е било добро.

В 13,15 ч. екипажът е проверил радиостанциите на самолета, като е влязъл в радиовръзка с работно място "София - Кула", след което в 13 ч., 24 мин. и 47 сек. е поискал и получил разрешение за запуск на двигателите.

Излитането е извършено в 13 ч.,36 мин. и 10 сек. със закъснение от 11 мин. и 10 сек., което се е дължало на забавяне в обработката на пътниците от митницата и КПП.

Полетът от момента на излитането до мястото, където екипажът докладва, че пресича височина 4900 м, е протекъл нормално и без отклонение от зададения му режим.

След това, някъде към пункта Голяма Брестница, ръководителят на полетите на работно място "София - Подход" забелязва, че самолетът завива наляво от зададената пътна линия и взема западен курс - около 270°, на което той веднага реагира, искайки от екипажа да доложи своя курс. След като не получава отговор, ръководителят на полетите прави нови опити да установи радиовръзка със самолета, но безуспешно. Самолетът, летейки около 25 км се отклонява надясно със северен курс и се загубва от екрана на радиолокаторната станция. По-късно се установи, че същият се е разбил около 13,52 ч. в района на гр.Враца между селата Тлачене, Върбица и Габаре.

2. Членовете на екипажа са били подготвени в съответствие с "Програмите за подготовка на летателния състав". Планираните и извършени проверки по техника на пилотиране и самолетоводене са съгласно нормативните документи. Установени бяха отделни нарушения в системата на подготовка на командира, нямащи пряко отношение към катастрофата.

3. Самолет ТУ-134 LZ-TUB, фабричен № 0501 е произведен в СССР през 1968 г. във вариант 68 места и е пролетял общо 14 917 ч. и 48 мин. с 9668 кацания. Досегашната му експлоатация не е била съпроводена с аварии. Последният му ремонт е извършен през февруари 1977 г. в СССР.

Ресурсът на самолета, двигателите, агрегатите и системите са в установените норми. Бордният самопишещ уред през време на последния полет е работел нормално до 4900 м височина, след което е спрял, което изключително много затрудни установяването на основната причина за катастрофата. На летище София самолетът е бил обслужен преди този полет в съответствие с регламента за техническото обслужване и другите ръководещи документи.

Констатирани бяха някои пропуски във воденето на техническата документация на самолета и отчета по движението на агрегатите му, които нямат пряко отношение към катастрофата.

4. Метеорологическата обстановка в деня на катастрофата е била благоприятна.

5. Свързочните, радионавигационните и радиолокационните средства на

летище София по време на полета на катастрофирания самолет са работели нормално и нямат отношение към произшествието.

6. Търсенето на самолета е започнало веднага, след като е установено, че няма радиовръзка с него. Аварийно-спасителни работи не са извършвани предвид пълното разрушаване на самолета и загиването на всички намиращи се на борда пътници и екипаж.

7. От загиналите при катастрофата 73 човека граждани на НРБ са 34 души, на ПНР - 37, на Ирак - 1 и на Великобритания - 1.

Въпросите, свързани с изплащането на обезщетения на близките на загиналите, се решават в съответствие със законните им права от комисия с представители на Министерството на транспорта, Булстрад и СО "БГА - Балкан". Досега са изплатени обезщетения за повечето от загиналите граждани на НРБ.

Изключително големите разрушения, настъпили след удара на самолета в земята, се обясняват от една страна с ъгъла, при който същият среща земята (около 70°), явяващ се критичен - с най-пълно отразяване на ударно-въздушната или детонационна вълна (вълна на МАХ) и от друга страна - с превръщането на част от керосина (3870 кг) във вид на взривоопасна аерозолна смес с тротилово еквивалент 7648 кг.

След най-подробно изследване на всички възможни версии, правителствената комисия счита, че катастрофата е станала поради внезапно възникване на борда на самолета на аварийна ситуация, с която екипажът не е успял да се справи. Най-вероятна причина за тази ситуация считаме появата на някакъв сериозен отказ в електрозахранването, което е довело до изключването на всички пилотажно-навигационни прибори и агрегати, захранвани от системата. Това се потвърждава от преустановяване работата на МСРП и радиовръзката. В същото време екипажът е получил сигнал за възникнал пожар в самолета, тъй като се установи, че част от противопожарните бутилки са задействувани във въздуха.

Екипажът е взел мерки за спасяването на самолета и пътниците, като е започнал завой наляво с непрекъснато снижение с цел незабавно кацане.

При тази сложна обстановка е възможно екипажът да е допуснал и някои неточности при управлението на самолета и двигателите.

В хода на разследването правителствената комисия констатира някои слабости в работата на СО "БГА - Балкан", отнасящи се до подготовката на летателния състав, до обслужването и експлоатацията на авиационната техника, до дисциплината и бдителността, които незабавно бяха сведени до знанието на ръководството на Министерството на транспорта. Министърът на транспорта излезе с подробна заповед за отстраняването на тези слабости и за повишаване безопасността на полетите.

В светлината на направените изводи от станалата катастрофа, комисията

ПРЕДЛАГА:

1. Да се задължи министърът на транспорта да вземе допълнителни действени мерки за най-стриктно спазване в СО "БГА - Балкан" на основните документи, регламентиращи летателно-производствената дейност, като повиши изисквателността към ръководството на гражданската авиация и на Държавната въздухоплавателна инспекция.

2. Материалите от разследването да се предадат на прокуратурата.

3. СО "БГА - Балкан" в най-скоро време да построи на мястото на катастрофата подходящ паметник, на който да се изпишат имената на

загиналите.

4. Министърът на вътрешните работи да награди проявилите се служители на МВР и отрядници, взели най-дейно участие при ликвидиране последиците от катастрофата.

ПРАВИТЕЛСТВЕНА КОМИСИЯ:

ПРЕДСЕДАТЕЛ: (подпис) Владимир Танов - зам. председател на Комитета за държавен и народен контрол

ЧЛЕНОВЕ:

(подпис) Евгени Апостолов - първи зам. министър на народното здраве

(подпис) Величко Величков - зам. министър на транспорта

(подпис) ген.лейт. Желязко Желязков - от МНО

(подпис) полк. Кирил Величков - от МВР

(подпис) полк. Борис Каменов - началник на Въздухоплавателната инспекция при министерството на транспорта