



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА

ДИРЕКЦИЯ „РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ ВЪВ
ВЪЗДУШНИЯ, ВОДНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ”

СПЕЦИАЛИЗИРАНО ЗВЕНО ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА
АВИАЦИОННИ СЪБИТИЯ



ИНФОРМАЦИОНЕН БЮЛЕТИН ЗА
АВИАЦИОННИТЕ СЪБИТИЯ И
БЕЗОПАСНОСТТА НА ПОЛЕТИТЕ ЗА
ПЕРИОДА
ЯНУАРИ-ЮНИ 2008 г.

София, 2008 г.

АВИАЦИОННИ СЪБИТИЯ С БЪЛГАРСКИ ВС, РЕАЛИЗИРАНИ ЗА ПЕРИОДА 01.01.2008 – 30.06.2008 г.

За периода 01.01.2008 – 30.06.2008 г. в националната база данни за авиационни събития по програма ECCAIRS (European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems) са заведени 103 авиационни събития. Тези събития се разпределят както следва:

- 6 авиационни произшествия с ВС от българския регистър на гражданските ВС;
- 1 сериозен инцидент с ВС от българския регистър на ВС;
- 40 инцидента, реализирани с български ВС в страната и чужбина;
- 5 събития, без влияние върху безопасността на полетите;
- 44 инцидента, реализирани с чужди ВС в обслужваното въздушно пространство на Република България;
- 7 събития без влияние върху безопасността с чужди ВС в обслужваното въздушно пространство на Република България.

За реализираните през отчетния период събития е характерно, че има възникнали 6 авиационни произшествия с ВС от българския граждански регистър на ВС (при 1 авиационно произшествие за същия период на 2006 г. и нито едно за 2007 г.). При тези авиационни произшествия има загинали 3 души. Авиационните произшествия се разпределят както следва:

- едно авиационно произшествие с ВС с максимална излетна маса над 5700 kg, възникнало с отдадено на мокър лизинг българско ВС при търговски въздушни превози;
- 2 авиационни произшествия с ВС при изпълнение на авиационно-химически работи;
- 3 авиационни произшествия с ВС от авиацията с общо назначение, от които 2 авиационни произшествия са реализирани в авиационни учебни центрове при обучение.

През разглеждания период има реализиран един сериозен инцидент с ВС от регистъра на гражданските ВС на Република България с маса над 5700 kg при изпълнение на държавен полет.

За периода 01.01.2008 – 30.06.2008 г. е налице рязко увеличаване на броя на реализираните авиационни произшествия. Трябва да се отбележи, че за цялата 2007 г. няма събитие в гражданската авиация, което да е класифицирано като авиационно произшествие. По-долу е дадено кратко описание на авиационните произшествия и сериозния инцидент заедно с причините за тяхното възникване и излъчените мерки за безопасност.

АВИАЦИОННИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

1. Авиационно произшествие със самолет ВАе 146, рег. № LZ-HBA.

Дата на реализиране: 09.01.2008 г.

Място: летище Бъкау, Румъния.

Етап на полета: кацане

Кратко описание на събитието:

На 09.01.2008 г. при заход за кацане на летище Бъкау, ЕВС на отдаден на мокър лизинг самолет ВАе 146, собственост на АО „Хемус Ер”, извършва кацане в непочистената от сняг част на полосата, в следствие на което ВС получава значителни повреди по носовия колесник и фюзелажа. Ранени и пострадали пътници и членове на екипажа няма.

Събитието е класифицирано от румънските власти като произшествие. Разследването още не е завършено, предстои изготвяне на окончателен доклад.

2. Авиационно произшествие с мотоделтапланер „Космос”

Дата на реализиране: 16.03.2008 г.

Място: района на град Павликени.

Етап на полета: маневриране

Кратко описание на събитието:

На 16.03.2008 г. към 13:40 h пилотът на мотоделтапланера и неговият пътник пристигат на летателната площадка до град Павликени с намерение за извършване на полет с мотоделтапланер, собственост на пилота. Пилотът с помощта на трето лице сглобява мотоделтапланера, зарежда го с гориво и му извършва оглед за готовността за полет. Около 14 h пилотът и пътникът излитат с мотоделтапланера. При излитането и двамата са с поставени предпазителни колани и шлемове. В съответствие с начертана схема от очевидец след излитането пилотът изпълнява кръг над летището, след което, след ляв завой на 90^0 , лети в югозападна посока до достигане на траверса на града и след ляв завой отново на 90^0 лети към града в посока югоизток. Друг очевидец забелязва мотоделтапланера, когато прелита над гробищата. И двамата очевидци ясно чуват работата на двигателя. В следващият момент очевидците виждат мотоделтапланера, летящ на височина около 80...100 m, след ляв завой с последващо хоризонтиране, със силно наклонен към земята нос, от порядъка на $45...50^0$ по показания на очевидеца, наблюдавал от района на гробищата, да пикира стръмно към земята. И двамата очевидци не отбелязват някакво видимо изменение в конфигурацията на мотоделтапланера. Мотоделтапланерът се разбива в малък басейн. Пилотът и пътникът загиват.

Събитието е класифицирано като авиационно произшествие от Специализирано звено за разследване на авиационни събития на МТ. Разследването установи, че авиационното произшествие е възникнало и реализирано поради следната **основна причина:**

Техника на пилотиране при маневриране на малка височина на пилота, несъобразена с фактическото натоварване на ВС, предизвикала аеродинамичен срив и последващо стръмно пикиране с развитие на ситуацията до катастрофална.

Като **съпътстващи причини** комисията за разследване определя:

1. Липса на организация и контрол на летателната дейност с мотоделтапланери.
2. Несъответстващо с конструктивните възможности на мотоделтапланера полетно натоварване.
3. Пилотирацията пилот няма теоретичен курс за подготовка, няма курс за летателна подготовка и съответстващ лиценз

При извършеното разследване комисията констатира и следните недостатъци:

1. Основните конструктивни компоненти на мотоделтапланера са закупени от различни производители, като липсват документи, удостоверяващи техните характеристики.
2. На ВС не са извършени летателни изпитания за удостоверяване на летателните му характеристики.
3. ВС не е регистрирано в регистъра за граждански ВС на Република България.
4. ВС няма издадено техническо свидетелство за удостоверяване на летателната му годност.
5. На ВС не са извършвани годишни инспекции за удостоверяване на летателната му годност.
6. ВС няма ръководство, по което да се осъществява летателната му експлоатация.

7. ВС няма ръководство, по което да се осъществява техническата му експлоатация.

8. ВС няма заведен борден дневник, в които да се записва пролетяното време и извършените работи по подържане на летателната годност и подготовката за полети.

9. Няма документ, който да определя ресурсния статус на двигателя на ВС.

10. Пилотът няма свидетелство за медицинска годност.

11. Контролният орган в гражданското въздухоплаване ГД „ГВА” не изпълнява изискванията на чл. 29 от ЗГВ (*Чл. 29. „Въздухоплавателно средство без удостоверение за летателна годност или за регистрация, без разрешително за допускане до полет или чиито отличителни знаци не отговарят на знаците, посочени в тези свидетелства, се задържа от контролните органи”*)

Като има предвид причините за реализиране на авиационното произшествие и откритите при разследването недостатъци Комисията за разследване препоръча да бъдат изпълнени следните мерки за безопасност:

1. ГД „ГВА” да разработи действащи процедури за регистриране, издаване на техническо свидетелство и удостоверяване на летателната годност на мотоделтапланери.

2. ГД „ГВА” да разработи и въведе в изпълнение процедури за извършване на годишни инспекции за удостоверяване и продължаване на летателната годност на мотоделтапланери.

3. ГД „ГВА” да разработи и въведе в действие нормативни изисквания за одобряване на учебен център за обучение на пилоти а мотоделтапланери.

4. ГД „ГВА” да разработи правила за изпълнение на изискванията на чл. 29 от ЗГВ и съгласува тяхното изпълнение с други държавни органи, в това число полиция, местни власти, съдебни власти.

Пълният окончателен доклад от разследването на това авиационно произшествие е наличен на сайта на министерство на транспорта (www.mt.government.bg) в раздел „Въздушен транспорт”, „Специализирано звено за разследване на авиационни събития”, „Окончателни доклади”.

3. Авиационно произшествие със самолет Z-37A, рег. № LZ-3110

Дата на реализиране: 28.03.2008 г.

Място: летателна площадка до с. Овчарово, област Добрич

Етап на полета: излитане

Кратко описание на събитието:

На 28.03.2008 г. КВС изпълнява първи полет за деня за авиохимически работи – торене със самолет Z-37A, рег. № LZ-3110, от летателна площадка до с. Овчарово, област Добрич. Непосредствено след отлепването на самолета КВС констатира прекръсвания в работата на двигателя и взема решение да приземи самолета отново на летателната площадка в курса на излитане. След опирането на самолета и предприетото спиране, КВС констатира, че няма да може да спре в рамките на площадката и ще я напусне в курса на кацане, поради което преди края на площадката предприема завой надясно. Самолетът излиза на грунда. Лявата основна стойка среща камък и се разрушава. Самолетът се накланя наляво, лявото полукрило среща земята и получава значителни деформации. В това положение самолетът спира. КВС напуска самолета без наранявания. ВС е получило значителни повреди.

Събитието е класифицирано като авиационно произшествие от Специализирано звено за разследване на авиационни събития. Разследването установи, че авиационното произшествие е възникнало и реализирано поради следната **основна причина:**

Прекратено излитане от КВС след достигане на скоростта за вземане на решение за прекратяване или продължаване на излитането V_1 и след отлепване при условие, че няма чисто пространство напред и няма пълен отказ на двигателя.

За възникването на авиационното произшествие са способствали и следните съпътстващи причини:

1. Превишаване на максималната излетна маса на ВС с 85 kg, довело до превишаване на препоръчителната маса при кацане с 210 kg.

2. Нарушаване на нормалната работа на двигателя в момента на отлепване.

В хода на разследването бяха констатирани и следните нередности:

1. При инспекторска проверка на самолета от ГД „ГВА” на 21.03.2008 г. е констатирана липса на протокол за масата и центровката на ВС, като е даден 3 месечен срок за отстраняване на забележката.

2. Във формуляра на самолета не се правят записи за консервацията на същия.

3. Налягането на въздуха в горните камери на амортизационните стойки на основния колесник не съответства на техническите изисквания.

4. Наличие на нагар и опушване по свещите от първи контур на системата за запалване на двигателя.

5. Нарушени изисквания на системата за гаранция на качеството.

6. Не се записва температурата на околния въздух в бордния дневник на самолета.

Като има предвид причините за реализиране на авиационното произшествие и откритите при разследването недостатъци Комисията за разследване препоръчва да бъдат изпълнени следните мерки за безопасност:

Непосредствено след възникване на произшествието СЗРАС, с писмо рег. № 10-01-58 от 28.03.2008 г. до Главния директор на ГД „ГВА”, предлага изпълнението на следните мерки за безопасност:

1. Да бъдат забранени полетите със самолети Z-37 за периода от 28.03.2008 г. до 29.03.2008 г. включително.

2. Авиационен оператор ЕТ „ЦАХО – Георги Георгиев” да не извършва полети за периода 28 до 30.03.2008 г. включително.

Като има предвид причините за реализираното авиационно произшествие и откритите при разследването недостатъци Комисията препоръчва в допълнение към горното да бъдат изпълнени следните мерки за безопасност:

1. ГД „ГВА” да задължи АО при извършване на авиохимически работи да вписват в бордния дневник на самолета при всеки изпълнен полет:

- масата на заредения химикал в килограми;

- масата на зареденото гориво в килограми;

- фактичката излетна маса в килограми.

2. ГД „ГВА” да извърши проверка на системата за контрол на качеството на АО, изпълняващи авиохимически работи и при необходимост да изиска от тях съответни корекции.

3. АО ЕТ „ЦАХО – Георги Георгиев” да преработи РПП на фирмата в частта свързана с гарантиране на качеството така, че да не се допуска възможност за възникване на посочените по-горе нередности.

4. ЕТ „ЦАХО – Георги Георгиев” да извърши необходимите действия по отстраняването на нередностите отбелязани в т. 3 и т. 4.

5. СЗРАС да публикува в интернет на уеб страницата на звеното резюме на доклада, за запознаване на авиационната общественост с основните изводи от разследването.

Пълният окончателен доклад от разследването на това авиационно произшествие е наличен на сайта на министерство на транспорта (www.mt.government.bg) в раздел

„Въздушен транспорт”, „Специализирано звено за разследване на авиационни събития”, „Окончателни доклади”.

4. Авиационно произшествие със самолет Z-37A, рег. № LZ-3105

Дата на реализиране: 14.05.2008 г.

Място: района на с. Тополи, област Варна

Етап на полета: прелитане

Кратко описание на събитието:

На 14.05.2008 г. в 14:57:02 h местно време самолет Z-37A с регистрация LZ-3105, собственост на авиационен оператор (АО) „Симек Еър” ООД, излита от временна летателна площадка „Константиново” за изпълнение на авиохимическа работа, пръскане в района на село Тополи, област Варна. В 15:00:27 h пилотът докладва на ръководител полети (РП) на летищна контролна кула (ЛКК) Варна за достигане на село Тополи. Секунди след това самолетът пада почти вертикално в тревиста площ в южния край на селото. Пилотът загива. ВС е напълно разрушено.

Събитието е класифицирано като авиационно произшествие от Специализирано звено за разследване на авиационни събития. Разследването установи, че авиационното произшествие е възникнало и реализирано поради следната **основна причина:**

Неспазване на летателните ограничения за прелитане над населено място и електропроводи от командира на ВС

и следните съпътстващи причини:

1. Недостатъчна предварителна подготовка на пилота за изпълнение на конкретната летателна задача;
2. Напрегнатост на пилота в несвойствена за него интензивна летателна обстановка;
3. Малък опит на пилота като командир на самолет Z-37A и командир в АХР.
4. Значителни прекъсвания на пилота в летателната му работа.

По време на извършеното разследване бяха констатирани следните нарушения и нередности:

1. Командирът на ВС не попълва бордния дневник на ВС съгласно т. 1.6.6 и т. 1.11.1 от РПП на АО.
2. Командирът на ВС нарушава т. 9.3, т. 5.8.8, т. 5.11.21, т. 5.11.29 и т. 5.11.36 от РПП на АО.
3. Главният пилот на АО не отчита малкият опит на пилота като командир на самолет Z-37A и командир в АХР и го допуска до работа в нарушение т. 3.1.1 от РПП на АО.
4. Главният пилот на АО не е проявил интерес за конкретната работа на екипажа в деня на авиационното събитие, с което не изпълнява функциите си и функционалните си задължения за контрол върху летателните екипажи съгласно т. 1.4.2.9 на РПП на АО.
5. Главният пилот на АО не е изготвил отделна инструкция за реда и условията на обработка на участъци със сложен релеф или пресичани от високоволтови линии и схема с препятствията и начина на обработка съгласно т. 5.11.23 от РПП на АО, с което нарушава т. 1.4.2.1, 1.4.2.5 и 1.4.2.9 от РПП на АО.
6. В технически бордни дневници с номера 11, 12 и 13 няма подписи на командира след приключване на полетите за деня.
7. По време на полета, в който е реализирано събитието излетната маса на самолета превишава максималнодопустимата излетна маса с 29,5 kg.

8. В техническия борден дневник на ВС няма графа за записване на количеството заредени химикали.
9. В горивото, източено от авио-механика, в бутилка за контрол са открити механични примеси.
10. В нарушение на чл. 38 от ЗГВ е сключен с пилота граждански договор вместо трудов;
11. АО няма план за аварийно спасителната дейност.
12. Съвместяват се длъжности в нарушение на чл. 44 ал. (2), т. 2. от Наредба 24/15.02.2000 г. на МТ.
13. Няма червени сигнални сфери на високоволтови електропроводи в Република България.

Непосредствено след възникване на авиационното събитие с писмо рег. № 10-01-86/20.05.2008 г. до Главния директор на ГД „ГВА”, на основание чл. 15, т. 3 от Наредба 13/27.01.1999 г. на Министъра на транспорта, са предложени следните незабавни мерки за безопасност:

1. ГД „ГВА” да изпрати писмо до всички АО, извършващи АХР, с указание към главните пилоти да проведат летателно-методическо занятие с летателния състав на тема: „Предполетна подготовка, минимална безопасна височина за прелитане до и от обработваните обекти, прелитане над населено място, разчет на дистанцията на разбега при излитане, скорост на прекратено /продължено/ излитане, водене на борден дневник с отразен графичен план на полета и характерни препятствия в района.
2. ГД „ГВА” да извърши извънредна инспекционна проверка на всички АО, изпълняващи АХР.
3. На основание чл. 15, т. 3 от Наредба 13/27.01.1999 г. на Министъра на транспорта, ГД „ГВА” да вземе необходимите мерки съгласно чл. 29 от ЗГВ по отношение на нерегламентирани полети, (установени от комисията в процеса на разследването), за изпълнение на АХР от пилоти без летателна правоспособност, със самолет Ан-2 в района на област Русе, вертолети Ка-26 в северна България и мото-делтапланиери в цялата страна - всички ВС без летателна годност, надлежна регистрация и разрешение за АХР.

Като има предвид причините за реализираното авиационно произшествие и откритите при разследването недостатъци Комисията препоръча в допълнение към горното да бъдат изпълнени следните мерки за безопасност:

1. Главният пилот на АО „Симек Еър” да проведе занятие в продължение на 4 учебни часа с командирите за правилно и коректно попълване бордния дневник на ВС съгласно т. 1.6.6 и т. 1.11.1 от РПП на АО.
2. Главният пилот на АО „Симек Еър” да проведе занятие с командирите на ВС за правилното и задълбочено провеждане на предварителната и предполетна подготовка съгласно т. 1.8.3, т. 9.3, т. 5.11.19 и т. 5.11.36 от РПП на АО.
3. Главният пилот на АО „Симек Еър” да изпълнява контролните си функции съгласно т. 1.4.2.9 на РПП на АО като провери летателните часове на всички пилоти-командири на самолет Z-37 и ако има и други които са преминали на самолет Z-37 с по-малък опит от 300 летателни часа в АХР, в нарушение на т. 3.1.1 от РПП на АО, да изготви и представи в ГД ГВА отделни индивидуални програми с не по-малко от 10 учебни часа наземна подготовка и допълнителна индивидуална летателна програма.
4. Главният пилот на АО „Симек Еър” да изготви отделна инструкция за реда и условията на обработка на участъци със сложен релеф, или пресичани от

високоволтови линии и схема с препятствията и начина на обработка съгласно т. 5.11.23 от РПП на АО.

5. АО „Симек Еър“ ООД да преработи РПП на фирмата в частта свързана с гарантиране на качеството така, че да не се допуска възможност за възникване на посочените по-горе нередности.
6. АО „Симек Еър“ ООД да преработи бланката за технически борден дневник на самолета, като осигури в нея графи за вписване на масата на химикала и излетната маса на самолета.
7. На всички самолети Z-37 от регистъра на Република България, имащи летателна годност, да се извърши еднократна проверка на състоянието на горивото за наличие на вода и механически примеси в горивните резервоари, посредством източване от сливните кранчета в стъклен съд на не по-малко от 1 литър гориво. Проверката да се запише във формуляра на самолета.
8. ГД „ГВА“ да проучи възможността за поставяне на сигнални червени сфери на най-горните проводници на високоволтовите електропроводи в Република България по образец на страните от ЕС.

Пълният окончателен доклад от разследването на това авиационно произшествие е наличен на сайта на министерство на транспорта (www.mt.government.bg) в раздел „Въздушен транспорт“, „Специализирано звено за разследване на авиационни събития“, „Окончателни доклади“.

5. Авиационно произшествие със самолет CTSW, рег. № LZ-EDI

Дата на реализиране: 06.06.2008 г.

Място: летище Лесново

Етап на полета: излитане

Кратко описание на събитието:

На 06.06.2008 г. в 09:28 h местно време свръхлек самолет CTSW с регистрационен № LZ-EDI на авиационен оператор „Еър Спорт“ ООД, изпълняващ учебен полет от летище Лесново излиза в ляво от пистата за излитане и кацане (ПИК) и се удря в периметровата оградата на летището. Пилотът е със счупена кост от ходилото на левия крак. ВС е разрушено.

Събитието е класифицирано като авиационно произшествие. Разследването установи, че авиационното произшествие е възникнало и реализирано поради следната **основна причина:**

Неспазване на програмата за обучение и нарушаване на методиката за обучение, довели до създаване на погрешни умения и навици в обучаемия пилот.

Комисията определя като **непосредствена причина:**

Отклоняване на вниманието на обучаемия пилот при изпълнение на прекратено излитане, вследствие на което ВС губи посоката на движение, излиза от ПИК и се удря в периметровата ограда.

Съпътстващи причини:

1. Нерегламентирана система за управление на полетите в АУЦ.
2. В Програмата за летателна подготовка, тренировки и проверки на летци пилоти на малки ВС, одобрена на 13.08.2004 г. от ГД „ГВА“ при МТ, упражнение № 6, липсва като елемент „Действия при прекратяване на излитане“.
3. Ненужна намеса на контролиращия инструктор.

По време на извършеното разследване бяха констатирани следните нарушения и нередности:

1. В Програмата за летателна подготовка, тренировки и проверки на летци пилоти на малки ВС, одобрена на 13.08.2004 г. от ГД „ГВА“ при МТ, упражнение № 6 не е предвидено обучение за прекратяване на излитането.
2. АУЦ „Еър Спорт“ ООД няма утвърдена от ГД „ГВА“ методика за обучение със специфичните особености на типовете ВС.
3. Съгласно Свидетелство за авиационен оператор (САО) № BG AW 209 издадено на 20.11.2003 г., подновено на 10.12.2007 г. и валидно до 22.11.2008 г., АО „Еър Спорт“ ООД оперира с повече от 3 броя ВС, но се съвместяват длъжности в нарушение на чл. 44 ал. (2), т. 2. от Наредба 24/15.02.2000 г. на МТ.
4. Грешки допуснати в Ръководството на авиационен оператор на АО „Еър Спорт“, описани в параграф 2.17.1 на окончателния доклад от разследването на авиационното произшествие.
5. В програмата за техническо обслужване на ВС не са определени работите, които съставляват линейното техническо обслужване и не е посочено кой ги извършва.
6. В описание на ОТО на „Еър Спорт“ ООД бордния дневник е наречен „Летателен дневник“.
7. Има страници от бордния дневник с непопълнени графи за планираните и фактическите часове на тръгване, пристигане и валидност на Удостоверението за допускане до експлоатация.
8. В част I, т. 1.7.1. на РУЕЛП „Лесново“ се нарушава чл. 48 в, ал. 2 от ЗГВ, относно осигуряването на достъп при равни условия.
9. Грешки допуснати при съставянето на РУЕЛП „Лесново“ описани в параграф 2.17.2 на окончателния доклад от разследването на авиационното произшествие.

Във връзка с реализираното авиационно събитие с писмо № 10-01-103 от 11.06.2008 г., СЗРАС предложи на ГД „ГВА“ следните мерки за безопасност:

1. Да се извърши проверка на състоянието на носовата стойка, възлите за нейното закрепване и системата за управление на носовото колело на всички леки, много леки и свръх леки самолети от регистъра на Република България, имащи летателна годност.

2. Извършената проверка да бъде отразена в бордните дневници на самолетите.

3. Самолетите, на които в определения срок не е извършена посочената в т. 1 проверка, да се смятат за летателно негодни до извършването ѝ.

Допълнително с писмо № 10-01-122 от 03.07.2008 г. СЗРАС предложи и следните мерки за безопасност:

1. От 07.07.2008 г. до 13.07.2008 г. включително да бъдат забранени полетите на всички авиационни учебни центрове в страната.

2. На 10.07.2008 г. (четвъртък) от 14:00 h в сградата на МТ етаж 5, да се проведе съвещание по въпросите на авиационното обучение и безопасната летателна експлоатация със следните участници:

- Главен директор ГД „ГВА“;
- Директор на дирекция „Авиационна безопасност“ при ГД „ГВА“;
- Ръководител на СЗРАС при МТ;
- Началник на отдел „ЛАП“ на ГД „ГВА“;
- Инспектори Дирекция „Авиационна безопасност“ при ГД „ГВА“;
- Инспектори СЗРАС;
- Ръководител Лаборатория „Безопасност полети“ КАМО;
- Управители на авиационните учебни центрове;
- Ръководители „ЛЕ“ на авиационните учебни центрове;
- Главни пилоти на авиационните учебни центрове;

Като има предвид причините за реализираните авиационни произшествия, и откритите при разследването недостатъци Комисията препоръчва в допълнение към горното да бъдат изпълнени следните мерки за безопасност:

1. ГД „ГВА” да задължи всички АУЦ да представят за проверка и одобрение „Обща методика на АУЦ” съдържаща условията, принципите, стандартите и програмите за обучение на АУЦ.
2. ГД „ГВА” да извърши проверка на програмите за летателно обучение на всички АУЦ и задължи АУЦ да представят за одобрение методики за обучение на конкретните типове ВС включващи детайлна разработка на всяко упражнение от програмата.
3. ГД „ГВА” да забрани изпълнението на конвейрни полети „*touch-and-go*” за всички АУЦ при първоначално обучение на пилоти на ултралеки и леки ВС до достигане на ниво на обучаемите пилоти не по-малко от 10 летателни часа самостоятелно.
4. ГД „ГВА” да разпреди в програмите за първоначално обучение на всички леки, много леки и свръх леки ВС във всички АУЦ да бъде включено като елемент на обучението преди допускане до самостоятелни полети по кръга изпълнението на 5 прекратени излитания.
5. АО „Еър Спорт” ООД да включи в програмата си за гарантиране на качеството мерки, които да доведат до недопускане на нередности отбелязани в т. 3, 4, 5, 6 и 7 на посочените в раздел 4 неизправности.
6. Управителят на фирма „Интерскай” ЕООД да отстрани всички констатирани нарушения и нередности посочени в т. 8 и 9 на раздел 4 на окончателния доклад от разследването на авиационното произшествие.

Пълният окончателен доклад от разследването на това авиационно произшествие е наличен на сайта на министерство на транспорта (www.mt.government.bg) в раздел „Въздушен транспорт”, „Специализирано звено за разследване на авиационни събития”, „Окончателни доклади”.

6. Авиационно произшествие със самолет Cessna 150L, рег. № LZ-ASF

Дата на реализиране: 30.06.2008 г.

Място: летище Приморско

Етап на полета: излитане

Кратко описание на събитието:

На 30.06.2008 г. в 09:50 h местно време самолет Cessna 150L с регистрационен № LZ-ASF на авиационен оператор „Еър Скорпио” ООД, изпълняващ учебен полет от летище Приморско излиза в ляво от пистата за излитане и кацане (ПИК) и се удря в периметровата оградата на летището. Пилотът е без наранявания. ВС е получило сериозни повреди.

Събитието е класифицирано като авиационно произшествие Разследването не е завършено и предстои изготвяне на окончателен доклад.

СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ

1. Сериозен инцидент със самолет Ту-154М

Дата на реализиране: 29.01.2008 г.

Място: Летище Лажес, Португалия

Етап на полета: излитане

Кратко описание на събитието:

На 29.01.2008 г. ЕВС на самолет Ту-154М, рег. № LZ-BTZ на авиационен оператор "Авиоотряд 28" изпълнява държавен полет за превоз на пътници по маршрут София-Лажес, остров Терсейра, Азорски острови-Бермуда-Мексико сити под полетен номер BULG-001. След излитане от летище Лажес носовата стойка на колесника не се прибира. След изпълнение на съответните процедури, предвидени в РЈЕ и изпълнение на зона за изразходване на гориво, екипажът информира АТС изпълнява нормално кацане на летище Лажес. Няма последствия за пътниците и екипажът.

Събитието е класифицирано като сериозен инцидент от Специализирано звено за разследване на авиационни събития. Разследването установи, че сериозният инцидент е възникнал и реализиран поради следната **основна причина:**

Намаляване на свръхналягането в газовата камера на ориентира на носовата стойка до 0 kg/cm² поради нарушени процедури при зареждане или възникнали неизправности по зарядния щуцер по време на зареждането при базовото обслужване в ОАО ВАРЗ – 400.

Непосредствена причина за възникването на сериозния инцидент: Неприбиране на носовия колесник при излитане от летище Лажес, дължащо се на несработване на ориентира на носовата стойка.

По време на разследването Комисията констатира и следните недостатъци:

1. Удостоверението за допускане до експлоатация от базовото техническо обслужване, заверено на 08.11.2007 г. няма пореден номер.

2. В технически борден дневник № 000162 от 29.01.2008 г. не е записано количеството гориво, с което е зареден самолета.

3. АО „Авиоотряд 28” не разполага с крикове за самолет Ту-154М на базовото летище София.

4. В технологична карта 032.00.00Б от Ръководство за техническа експлоатация на самолет Ту-154М не фигурира оглед на положението на ролката на ориентира на носовата стойка.

5. По време на излитането след установяване на неизправност, изложена в точка 4, параграф 8.9.3. Неизправности, Подраздел 8.9. Колесник, на Книга II от Ръководството за летателна експлоатация на самолет Ту-154М, екипажът не изпълнява точно описаните в точката необходими действия.

6. Няма запис на текущите метеорологични параметри (вятър, температура на въздуха) непосредствено преди излитането.

В процеса на разследване на авиационното събитие, с писмо рег.№ 10-01-25/15.02.2008 г. до Главния директор на ГД „ГВА”, комисията предложи да бъдат изпълнени следните мерки за осигуряване на безопасността на полетите:

1. В „Програма за техническо обслужване на самолет тип Ту-154М на АО „АВИООТРЯД 28”, при извършване на линейно техническо обслужване Форма А2 на базовото летище, да бъдат включени дейности по проверка на състоянието на ориентир 154.80.4208.100, от системата за управление на носовата стойка.

2. За извършване на огледа АО „АВИООТРЯД 28” да разработи работна карта, която да бъде одобрена от ГД „ГВА”.

Като има предвид причините за реализирания сериозен инцидент и откритите при разследването недостатъци Комисията препоръчва в допълнение към горното да бъдат изпълнени следните мерки за безопасност:

1. Авиационния оператор „Авиоотряд 28” да проведе разбор пред персонала, чиито дейности са свързани с безопасността на полетите, на който да разгледа обстоятелствата свързани с възникналото събитие, основните констатации и изводи по доклада, посочените причини и препоръчаните мерки за безопасност.

2. Авиационния оператор „Авиоотряд 28” да преработи „Програма за предотвратяване на авиационни произшествия и безопасност на полетите”, като отстрани посочените слабости в параграф 2.16.10 на окончателния доклад от разследването на сериозния инцидент.

3. Авиационния оператор „Авиоотряд 28” да преработи програмата си за гарантиране на качеството така, че да осигури надеждно водене на техническата и полетна документация без допускане на нередности като отразените в точки 1, 2 и 6 от констатираните недостатъци.

Пълният окончателен доклад от разследването на това авиационно произшествие е наличен на сайта на министерство на транспорта (www.mt.government.bg) в раздел „Въздушен транспорт”, „Специализирано звено за разследване на авиационни събития”, „Окончателни доклади”.

От разследваните през първото полугодие на 2008 г. авиационни произшествия и сериозен инцидент могат да бъдат отчетени няколко по-важни момента:

- всички авиационни произшествия са възникнали поради причини, свързани с летателната експлоатация на ВС в т.ч: непознаване на характеристиките на ВС, неспазване на летателни ограничения на ВС, липса на разчети по отношение на прекратено излитане;

- възникване на две подобни авиационни произшествия в АУЦ, в основата на които има причини, свързани с липсата на методики за обучение на конкретните типове ВС, използвани от АУЦ, където детайлно да се разработват всички упражнения с конкретни параметри за конкретния тип ВС, използвано за обучение;

- изпълнение на touch-and-go от обучаеми пилоти, които нямат умения и опит за изпълнение на такава процедура, като за отстраняване на този проблем СЗРАС вече е излъчило конкретни мерки за безопасност към ГД „ГВА”;

- липса на ефективен контрол върху пилотите от авиацията за АХР, които извършват полети от летателни площадки извън базовото летище.

АВИАЦИОННИ ИНЦИДЕНТИ

За периода 01.01.2008 – 31.06.2008 г. в националната база данни за авиационни събития са заведени 84 авиационни инцидента. От тях 40 са реализирани с български ВС и 44 – с чужди ВС в обслужваното въздушно пространство на Република България. 20 от реализираните авиационни инциденти с български ВС имат в основата си причини, свързани с летателната експлоатация (летателни), 19 имат като причина събития свързани с ВС/агрегати/системи (технически) и 1 е свързан с летища/наземни средства. Данните показват едно равенство между летателните и техническите причини за възникване, което не се потвърждава от броя на реализираните през полугодиято авиационни произшествия.

Това налага извода, че не се докладват инциденти, свързани с летателната експлоатация и за тази тенденция спомага отсъствието на ефективен обективен контрол, въпреки закупуването на системи за FDM (Flight Data Monitoring) и FOQA (Flight Operations Quality Assurance) от някои авиационни оператори.

Необходимо е да се посочи, че изградената национална база данни за авиационни събития има за **единствена цел: навременното определяне на рискови фактори по отношение на безопасността на полетите с цел предотвратяване на авиационни произшествия и сериозни инциденти и в никакъв случай няма за цел да определя нивото на безопасност на даден авиационен оператор на база подадената информация.** Системата дава възможност за предприемането на ПРЕВАНТИВНИ

действия от страна на СЗРАС с цел недопускане на авиационни произшествия и за определянето на основните рискови фактори по отношение на безопасността.

СЗРАС съветва авиационните оператори да използват възможностите на програма LOSA (Line Operation Safety Audit) за идентифициране на рисковите фактори в летателната експлоатация.

За периода 01.01.2008 – 30.06.2008 г. в националната база данни са заведени и 44 инцидента с чужди ВС в обслужваното въздушно пространство на Република България. 31 от тях са свързани с летателна експлоатация и 13 са по причини, свързани с ВС/агрегати/системи (технически).

Специализираното звено за разследване на авиационни събития още веднъж обръща внимание на ГД „ГВА” и авиационните оператори за необходимостта от разследване на инцидентите с ВС и изготвянето на доклад по образец.

По-долу са дадени възникнали за периода 01.01.2008 – 20.06.2008 г. авиационни произшествия с чужди ВС от типове, които се експлоатират от български авиационни оператори.

АВИАЦИОННИ ПРОИЗШЕСТВИЯ ЗА ПЕРИОДА ЯНУАРИ – ЮНИ 2008
РЕАЛИЗИРАНИ С ВС С ЧУЖДА РЕГИСТРАЦИЯ ОТ ТИПОВЕ,
ЕКСПЛОАТИРАНИ И В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Дата, час (местно време):	04.01.2008 г., 09:40
Вид на събитието	Произшествие
Тип ВС:	Let 410UVP-E3
Регистрация:	YV2081
Производител:	Let Kunovice, Чешка Република
ASN:	872015
Оператор:	Transaven
Вид на полета:	Вътрешен, пътнически
Летище на излитане:	Caracas-S. Bolivar Airport (SVMI), Venezuela
Летище за кацане:	Los Roques Airport (SVRS), Venezuela
Местоположение на събитието:	20 km южно от Los Roques Airport (SVRS)
Фаза на полета	По маршрут
Екипаж:	Общо на борда 2/2 жертви
Пътници:	Общо на борда 14/14 жертви
Общо на борда:	16/16 жертви
Други жертви:	Няма
Степен на разрушение:	Напълно разрушен
Описание:	При снижение за заход за кацане на летище Los Roques, пилотът съобщава за отказ и в двата двигателя. В момента на събитието, ВС е на височина 3000 ft., 64 NM от Каракас, на радиал

	24.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма

Дата:	11.01.2008 г.
Вид на събитието	Произшествие
Тип ВС:	Ан-2Р
Регистрация:	НА-МКК
ASN:	1G178-53
Оператор:	Race Airlines
Вид на полета:	-
Летище на излитане:	-
Летище за кацане:	-
Местоположение на събитието:	5 km северно от Трболвье, Словения
Фаза на полета	По маршрут
Екипаж:	2/1 жертва
Общо на борда:	2/1 жертви
Други жертви:	Няма
Степен на разрушение:	Напълно разрушен
Описание:	ВС се разбива в планинска местност в условията на ниска видимост.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма

Дата, час (местно време):	01.02.2008 г., 17:48
Вид на събитието	Произшествие
Тип ВС:	Cessna 525 Citation CJ1
Регистрация:	N102PT
Производител:	Cessna Aircraft
ASN:	525-0433
Вид на полета:	Частен полет
Летище на излитане:	Augusta State Airport, ME (KAUG), USA
Летище за кацане:	Lincoln Municipal Airport, NE (KLNK), USA
Местоположение на събитието:	В близост до Уест Гардинър, Мериленд, САЩ

Фаза на полета	По маршрут
Екипаж:	Общо на борда 1/1 жертва
Пътници:	Общо на борда 1/1 жертви
Общо на борда:	2/2 жертви
Други жертви:	Няма
Степен на разрушение:	Напълно разрушен
Описание:	След излитане от летище Аугуста, Мериленд (ICAO код: KAUG), EVC се свързва с ATC и потвърждава набор до 10 000 ft. Една минута по-късно, EVC докладва аварийна ситуация поради отказ на висотомер. Седем секунди по-късно EVC докладва за загуба на ориентация, малко след което е загубен радарен контакт с ВС.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма.

Дата, час (местно време):	21.02.2008 г., 17:00
Вид на събитието	Произшествие
Тип ВС:	ATR 42-300
Регистрация:	YV1449
Производител:	ATR
ASN:	028
Оператор:	Santa Barbara Airlines
Вид на полета:	Вътрешен полет, пътнически
Летище на излитане:	Мерида (ICAO код: SVMD), Венецуела
Летище за кацане:	Каракас (ICAO код: SVMI), Venezuela
Местоположение на събитието:	10 km северозападно от летище Merida
Фаза на полета	По маршрут
Екипаж:	Общо на борда 3/3 жертви
Пътници:	Общо на борда 43/43 жертви
Общо на борда:	46/46 жертви
Други жертви:	Няма

Степен на разрушение:	Напълно разрушен
Описание:	След излитане от летище Мерида ВС се сблъсква с планински склон на височина 4 100 m.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма.

Дата, час (местно време):	20.05.2008 г.
Вид на събитието	Произшествие
Тип ВС:	Ан-2Р
Регистрация:	РА-84642
ASN:	1G191-20
Оператор:	Красноярская база лесоохраны
Вид на полета:	Полет за наблюдение от въздуха
Летище на излитане:	-
Летище за кацане:	-
Местоположение на събитието:	107 km от Богучани (Русия)
Фаза на полета	По маршрут
Екипаж:	Общо на борда 3/0 жертви
Пътници:	Общо на борда 0/0 жертви
Общо на борда:	3/0 жертви
Други жертви:	Няма
Степен на разрушение:	Значително повреден
Описание:	При изпълнение на полет за наблюдение от въздуха над горска местност двигателят рязко губи мощност. Пилотът извършва принудително кацане. Повредени са лявата стойка на колесника и долно ляво полукрило.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма

Дата, час (местно време):	30.05.2008 г., 09:40
Вид на събитието	Произшествие

Тип ВС:	Airbus A320-233
Регистрация:	EI-TAF
Производител:	Airbus Industries
ASN:	21957
Оператор:	TACA International Airlines
Вид на полета:	Международен пътнически полет
Летище на излитане:	Сан Салвадор (ICAO код: MSLP), Салвадор
Летище за кацане:	Тегусигалпа (ICAO код: MHTG), Хондурас
Местоположение на събитието:	Тегусигалпа
Фаза на полета	Кацане
Екипаж:	Общо на борда 6/1 жертви
Пътници:	Общо на борда 118/2 жертви
Общо на борда:	124/3 жертви
Други жертви:	2
Степен на разрушение:	Напълно разрушен
Описание:	При кацане на летище Тегусигалпа ВС не успява да спре и напуска ПИК, преминава през улица и се сблъсква с насип. Поради сутрешна тропическа буря ПИК е наводнена, което е излъчено в NOTAM.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма

Дата, час (местно време):	07.06.2008 г., 08:45
Вид на събитието	Произшествие
Тип ВС:	Ан-2
Регистрация:	РА-68068
Вид на полета:	Нерегламентиран полет
Летище на излитане:	-
Летище за кацане:	-
Местоположение на събитието:	Новотерновски (Русия)
Фаза на полета	-
Екипаж:	Общо на борда 2/2 жертви
Пътници:	Общо на борда 0/0 жертви

Общо на борда:	2/2 жертви
Други жертви:	Няма
Степен на разрушение:	Напълно разрушен
Описание:	ВС е извадено от регистъра на въздухоплавателни средства на Русия през 2000 г., а удостоверението му летателна годност е изтекло през 10.2000г. Полетът е нерегламентиран. ВС се сблъсква с терена и изгаря в нива в близост до Новотерновски, Ставропол, Русия.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма

Дата, час (местно време):	21.06.2008
Вид на събитието	Произшествие
Тип ВС:	Ан-2Р
Регистрация:	НА-МВС
ASN:	1G161-08
Оператор:	Air Patrol
Вид на полета:	Полет за скокове с парашут
Летище на излитане:	Кремс (ICAO код: LOAG), Австрия
Летище за кацане:	Кремс, Австрия
Местоположение на събитието:	Кремс, Австрия
Фаза на полета	Първоначален набор на височина
Екипаж:	Общо на борда 1/0 жертви
Пътници:	Общо на борда 12/0 жертви
Общо на борда:	13/0 жертви
Други жертви:	Няма
Степен на разрушение:	Напълно разрушен
Описание:	След излитане ВС извършва неуспешен опит за принудително кацане в нива. Горното и долното дясно полукрило е разрушено.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма

Дата, час (местно време):	27.06.2008 г., 18:00
Вид на събитието	Произшествие
Тип ВС:	Ан-2
Регистрация:	РА-01132
ASN:	1G238-60
Оператор:	Авиалесоохрана
Вид на полета:	Полет за фотографиране
Летище на излитане:	Летище Большое Гризлово, Русия
Летище за кацане:	-
Местоположение на събитието:	В района на Гризлов
Фаза на полета	Полет по маршрут
Екипаж:	Общо на борда -/- жертви
Пътници:	Общо на борда -/- жертви
Общо на борда:	5/5 жертви
Други жертви:	Няма
Степен на разрушение:	Напълно разрушен
Описание:	Непосредствено след излитане ВС се разбива в гора.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма

Дата, час (местно време):	28.06.2008 г., 19:30 местно време
Вид на събитието	Произшествие
Тип ВС:	Ан-2
Регистрация:	RF-00403
Оператор:	Армавир
Вид на полета:	Полет за облитане
Летище на излитане:	-
Летище за кацане:	-
Местоположение на събитието:	6 km. североизточно от Дмитриевская (Русия)
Фаза на полета	-
Екипаж:	Общо на борда 1/0 жертви

Пътници:	Общо на борда 0/0 жертви
Общо на борда:	1/0 жертви
Други жертви:	Няма
Степен на разрушение:	Напълно разрушен
Описание:	След излитане за извършване на полет за облитане след техническо обслужване на двигател ВС се разбива.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма

Дата, час (местно време):	30.06.2008 г., 15:48
Вид на събитието	Произшествие
Тип ВС:	Ту-154М
Регистрация:	RA-85667
Производител:	ОКБ Туполев
ASN:	89A825
Оператор:	Аерофлот
Вид на полета:	Вътрешен пътнически полет
Летище на излитане:	Пулково, Санкт Петербург (ULLI), Русия
Летище за кацане:	Москва, Русия
Местоположение на събитието:	Летище Пулково
Фаза на полета	-
Екипаж:	Общо на борда 9/0 жертви
Пътници:	Общо на борда 103/0 жертви
Общо на борда:	112/0 жертви
Други жертви:	Няма
Степен на разрушение:	Незначителни повреди
Описание:	По време на излитане в двигател № 1 настъпват вътрешни разрушения, в следствие на което той отказва. ВС се движи със скорост от 60 km/h. ЕВС преустановява излитането.
Вероятна причина:	Не е публикувана
Други сведения:	Няма

Всички доклади от разследвани авиационни събития са достъпни в интернет сайта на Министерство на транспорта (www.mt.government.bg) в раздел „Въздушен транспорт”, „Специализирано звено за разследване на авиационни събития”, „Окончателни доклади”.

Информираме Ви, че с постановление на Министерския съвет на Република България № 185/28.07.2008 г. , от 01.08.2008 г. в Министерство на транспорта се създава дирекция „Разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт”, която обединява независимите звена за разследване. Кореспонденцията, адресирана до СЗРАС занапред следва да се адресира до:

**Атанас Костов – директор,
Дирекция „Разследване на произшествия във въздушния, водния и
железопътния транспорт”
София 1000
Ул. Дякон Игнатий” № 9
Министерство на транспорта**