

ОДОБРЯВАМ:

**ДО
Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА**

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

ОТ

разследване на сериозен инцидент, свързан със сбlijение между самолети MD-82, регистрационни знаци LZ-LDF и LZ-LDC, собственост на авиационен оператор „Бългериан Еър Чартър“, възникнал на 02.08.2011 г. в района на летище Бургас.

2011 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

Съдържание	- 2
Списък на използвани съкращения	- 3
1. Увод	- 4
2. Фактическа информация	- 5
2.1 История на събитието	- 5
2.1.1 Описание на събитието	- 5
2.1.2 Место положение на авиационното събитие	- 5
2.2. Телесни повреди	- 6
2.4. Други повреди	- 6
2.5 Сведения за персонала	- 6
2.5.1. Командир на ВС с рег. знаци LZ-LDF	- 6
2.5.2. Втори пилот на ВС с рег. LZ-LDF	- 6
2.5.3. Командир на ВС с рег. знаци LZ-LDC	- 7
2.5.4. Втори пилот на ВС с рег. № LZ-LDC	- 7
2.5.5. Ръководител на полети на РМ в органа за ОВД, РП „КУЛА” на ЛЦ за ОВД Бургас	- 7
2.6 Сведение за въздухоплавателното средство	- 8
2.7 Метеорологична обстановка	- 8
2.8 Навигационни средства	- 8
2.9 Комуникация	- 8
2.10 Информация за летище Бургас	- 9
2.11 Полетни записващи устройства	- 9
2.12. Сведения за отломките и удара	- 9
2.13. Медицински и патологични изследвания	- 9
2.14. Пожар	- 9
2.15. Фактори на оцеляване	- 9
2.16. Изпитания и изследвания	- 9
2.17. Друга информация	- 10
3. Анализ	- 10
4. Заключение	- 11
Основна причина	- 11
Съпътстващи причини	- 11
5. Препоръки за безопасност.	- 12

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

АО	- Авиационен оператор;
ВС	- Въздухоплавателно средство;
ГД „ГВА”	- Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”;
ДП „РВД”	- Държавно предприятие „Ръководство въздушно движение”;
ЕВС	- Екипаж на въздухоплавателно средство;
ЗГВ	- Закон за гражданското въздухоплаване;
КВС	- Командир на въздухоплавателно средство;
КНТ	- Контролно-навигационна точка;
ЛКК	- Летищна контролна кула;
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
ОВД	- Обслужване на въздушното движение;
ПИК	- Писта за излитане и кацане с направление;
ПН	- Полетно ниво;
ПР	- Пътека за рулиране;
ПРП	- Процедурен ръководител на полетите;
РВД	- Ръководство въздушно движение;
РМ	- Работно място;
РП	- Ръководител полети;
РРП	- Радарен ръководител полети;
СЗРАС	- Специализирано звено за разследване на авиационни събития;
РП РС	- Ръководител полети ръководител смяна;
ЦПК	- Център за подготовка на кадри;
РЛТ	- Радио Локационен Тренажор;
DME	- Далекомерно оборудване;
ICAO	- Международна организация за гражданска авиация;
ILS	- Instrument Landing System (Система за инструментално кацане);
NDB	- Ненасочен радиомаяк;
SID	- стандартна схема за отлитане;
STAR	- стандартна схема за долитане;
STCA	- система за предупреждение от близък конфликт;
UTC	- Универсално координирано време;
VOR	- Ултракъсовълнов всенасочен радиофар.

1. Увод

На 02.08.2011 г. в 19:04:02 h РП от РМ Бургас ЛКК прекратява визуален подход за кацане на самолет MD-82 с регистрационни знаци LZ-LDF, изпълняващ полет с полетен номер BUC 2256, на 1,9 nm от прага на ПИК04, поради заета ПИК от самолет MD-82 с регистрационни знаци LZ-LDC, изпълняващ полет с полетен номер BUC 2121, на когото е разрешено заемане на изпълнителен старт и незабавно излитане след доклад за готовност от ЕВС. ВС с регистрационни знаци LZ-LDF има разрешение от РП Кула Бургас да изпълни визуален подход за кацане на ПИК 04. РП Кула Бургас прекратява подхода за кацане на ВС с рег. знаци LZ-LDF и дава указание за изпълнение на орбита на 360° на дясно. В същото време ВС с регистрационни знаци LZ-LDC докладва засилване по ПИК 04 за излитане. При набора на височина от двете ВС в едно и също направление те се разминават с намалена вертикалната и хоризонталната сепарация между тях.

Уведомени за авиационното събитие са: Специализирано звено за разследване на авиационни събития при дирекция «ЗРПВВЖТ»; Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“; Международната организация за гражданското въздухоплаване (ИКАО); Европейската агенция по авиационна безопасност (EASA).

На основание чл. 9, ал.1, (Изм.-ДВ,бр.83 от 2004 г., доп., бр. 77 от 2005 г.) на Наредба №13 от 27.01.1999 г. на МТ, авиационното събитие се класифицира от СЗРАС при дирекция „ЗРПВВЖТ“, като сериозен инцидент.

Материалите от разследването на авиационното събитие са заведени в дело №08/02.08.2011 г. в архива на СЗРАС.

На основание на чл. 5, ал. 1 от Регламент(ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и Съвета от 20.10.2010 г. относно разследване и предотвратяване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване, чл. 142, ал. 2 от ЗГВ на Република България 01.12.1972 г. (посл. изм. и доп. ДВ бр. 81 от 18.10.2011 г.) и чл.10, ал.1 (Изм. - ДВ бр 83 от 2004 г.), от Наредба13 на МТ от 27.01.1999 г., със заповед № РД-08-418 от 29.08.2011 г. на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е назначена комисия за разследване на сериозния инцидент.

Непосредствена причина:

Не предприемане от РП Кула Бургас действия за анулиране на дадено разрешение за заемане на ПИК и незабавно излитане на ЕВС на ВС с полетен номер BUC2121.

Основна причина за възникване на сериозния инцидент:

Неправилна оценка на въздушната обстановката от РП „Кула“ Бургас при даване на разрешение за изпълнение на бързо излитане на ВС с полетен номер BUC2121 при наличие на кацачо ВС, изпълняващо финален подход за кацане на ПИК 04.

Съпътстваща причина

Недостатъчна концентрация от страна на РП на работно място „Кула“ в условията на ниска натовареност.

Авиационното събитие не е свързано с последствия за пътниците, екипажите и ВС.

Времената в доклада са в местно време.

Разликата между местно и универсално координирано време е + 3 часа.

2. Фактическа информация

2.1. История на събитието

2.1.1 Описание на събитието

На 02.08.2011 г. смяна в състав РПП на РМ „Бургас-Подход” и РП на РМ „Бургас Кула” осъществяват управление на въздушното движение в района на подхода и кулата на летище Бургас. Самолет MD 82, с регистрационни знаци LZ-LDF, изпълняващ полет с полетен номер BUC2256, извършва визуален подход за кацане на ПИК 04. ВС MD 82 с регистрационни знаци LZ-LDC, изпълняващ полет с полетен номер BUC2121, е получил разрешение от РП Кула Бургас за незабавно излитане от ПИК 04.

В 19:01:26 h РПП Бургас дава информация на ВС MD 82 с полетен номер BUC2256, че е на отдалечение 8 nm западно от летището и му разрешава да продължи полета визуално. РПП Подход дава указание на ЕВС да установи контакт с ЛКК Бургас. В 19:01:49 h ЕВС установява контакт с РП Кула Бургас и докладва, че изпълнява визуален подход за кацане на ПИК 04. РП Кула Бургас му потвърждава визуалния подход и информира ЕВС да очаква разрешение за кацане на ПИК 04. В 19:02:44 h ЕВС на ВС с полетен номер BUC 2121 докладва, че има готовност за незабавно излитане. РП Кула Бургас му потвърждава излитането с репликата „Разбрано”.

В 19:02:49 h РП Кула Бургас информира по телефона РПП „Подход”, че ЕВС на самолет с полетен номер BUC2121 има готовност за незабавно излитане от ПИК 04 и се намира малко преди предварителния старт на ПИК04. РПП „Подход” дава разрешение на РП Кула за излитане на ВС с рег. знаци LZ-LDC.

В 19:02:57 h РП Кула Бургас дава указания на ЕВС на ВС с полетен номер BUC2121 да заеме изпълнителен старт на ПИК 04 и му разрешава незабавно излитане. РП Кула информира ЕВС на ВС с рег. знаци LZ-LDC, че кацашото ВС е на 6 nm от прага на ПИК. ЕВС потвърждава указанията за излизане на изпълнителен старт и излитане. ЕВС докладва, че наблюдава подхождащото за кацане ВС.

В 19:03:19 h по телефона РПП „Подход” предупреждава РП Кула, че ВС с полетен номер BUC2256 излиза на правата на третата миля от прага на ПИК. РП Кула Бургас потвърждава на РПП Поход, че е разбрал за място на кацашото ВС.

В 19:04:02 h РП Кула Бургас, дава указания на ЕВС на ВС с полетен номер BUC2256 да изпълни орбита на дясно поради наличие на ВС на ПИК. Във същото време ЕВС на ВС с полетен номер BUC2121 докладва, че се засилва за излитане от ПИК 04. При набор на височина от двете ВС в едно и също направление, същите се разминават с намалени норми на сепарация от 1,4 nm хоризонтална и 300 ft вертикална.

При така създамата се въздушна обстановка РП Кула разрешава набор до 3000 ft на ЕВС на ВС с полетен номер BUC2256 и ограничава набора на височина на ЕВС на ВС с полетен номер BUC2121 до 2000 ft.

В 19:04:43 h ЕВС на ВС с полетен номер BUC2256 информира РП Кула Бургас, че в този момент започват да завива на дясно за изпълнение на визуален подход за кацане на ПИК04.

В 19:11:14 h ЕВС на ВС с полетен номер BUC 2256 изпълнява кацане на ПИК04 на летище Бургас.

Към момента на реализиране на авиационното събитие на радиокумоникация с РП Кула Бургас са екипажите на двете ВС, с които е реализирано авиационното събитие.

2.1.2 Местоположение на авиационното събитие

Авиационното събитие е реализирано в зоната на отговорност на летищната контролна кула на ЛЦ ОВД Бургас.

2.2. Телесни повреди

Събитието не е свързано с нараняване на пътниците, екипажите и трети лица.

2.3. Повреди на ВС

Въздухоплавателните средства не са претърпели повреди.

2.4. Други повреди

Няма други повреди.

2.5. Сведения за персонала

2.5.1. Командир на ВС с рег. знаци LZ-LDF – 39 годишен.

Свидетелство за правоспособност: ATPLA., валидно до 09.04.2012 г.

Свидетелство за медицинска годност, клас-1, дата на издаване 15.09.2010 г. и валидно до 16.09. 2011 г.

Квалификационни класове и разрешения:

Командир на самолет MD 88/90.

Извършени проверки:

- проверка на тренажор – 22.03.2011 г.;
- летателна проверка на самолет MD 80 - 05.06.2011 г.

Летателен опит:

Общ нальот - 5500 h;
На типа ВС - 4000 h;

Информация за работното време и почивките:

Пролетени часове:

- за последните 24 h - 3:40 h;
- за последните 30 дни -105:05 h;
- за последните 90 дни - 221:30 h.
- време за почивка - 12 h.

2.5.2. Втори пилот на ВС с рег. LZ-LDF - 57 годишен.

Свидетелство за правоспособност: CPL(A), валидно до 14.02.2016 г.

Свидетелство за медицинска годност, клас-1, дата на издаване 18.03.2011 г.,валидно до 22.03.2012 г.

Квалификационни класове и разрешения:

Втори пилот на самолет MD 88/90

Извършени проверки:

- проверка на тренажор – 24.03.2011 г.;
- летателна проверка на самолет MD 80 - 16.07.2011 г.

Летателен опит:

Общ нальот: - 3500 h;
На типа ВС - 2000 h.

Информация за работното време и почивките:

Пролетени часове:

- за последните 24 h - 3:40 h;
- за последните 30 дни: - 67:50 h;
- за последните 90 дни - 166:15 h;

– време за почивка - 12 h.

2.5.3. Командир на ВС с рег. знаци LZ-LDC - 36 годишен.

Свидетелство за правоспособност: ATPLA, валидно до 31.05.2016 г.

Свидетелство за медицинска годност от ГД „ГВА”, клас-1, дата на издаване 02.12.2010 г. и валидна до 02.12. 2011 г.

Квалификационни класове и разрешения:

Командир на самолет MD88/90 - валидно до 18.05.2012 г.

Извършени проверки:

– проверка на тренажор – 17.05.2011 г.;

- летателна проверка за командир на самолет MD 80- извършена на 28.06.2011 г.

Летателен опит:

Общ нальот - 2200 h;

На типа ВС - 1840 h;

Информация за работното време и почивките:

Пролетени часове:

– за последните 24 h – 00:00 h;

– за последните 30 дни: 94:36 h;

– за последните 90 дни: 198:50 h.

– време за почивка - 12 h.

На пилота това е втори полет като командир.

2.5.4. Втори пилот на ВС с рег. № LZ-LDC – 33 годишен.

Свидетелство за правоспособност: CPL(A), дата на първо издаване 16.02.2011 г., валидно до 16.02.2016 г.

Свидетелство за медицинска годност от ГД „ГВА” клас-1, дата на издаване 17.11.2010 г., валидно до 26.11.2011 г.

Квалификационни класове и разрешения:

Втори пилот на самолет MD 88/90.

Извършени проверки:

– проверка на тренажор на 21.04.2011 г.;

– летателна проверка за потвърждаване на квалификационен клас, като втори пилот - 04.06.2011 г.

Летателен опит:

Общ нальот - 1900 h.

На типа ВС - 1400 h.

Информация за работното време и почивките:

Пролетени часове:

– за последните 24 h - 00:00 h;

– за последните 30 дни - 94:40 h;

– за последните 90 дни - 174:20 h;

– време за почивка - 12 h.

2.5.5. Ръководител на полети на РМ в органа за ОВД, РП „КУЛА” на ЛЦ за ОВД Бургас – 26 годишен.

Свидетелство за правоспособност: ATCL, дата на първо издаване от ГД „ГВА” 30.06.2009 г., дата на издаване 13.05.2010 г.

Свидетелство за медицинска годност, утвърдено от ГД „ГВА”, клас 3, издадено на 13.05.2010 г. и валидно до 24.02.2012 г.

Квалификационни отметки: ADI/TWR, валидно до 12.06.2012 г.,

- извършена практическа проверка на компетентността на РП на РМ в органа за ОВД ЛКК „КУЛА” на ЛЦ за ОВД Бургас на 06.06.2011 г.;

- извършена практическа проверка на компетентност на РП, на РМ в органа за ОВД „Кула” на ЛЦ ОВД Бургас: 15.07.2011 г.

- време за почивка - преди началото на смяната е почивал 12 часа.

Персоналът участник в авиационното събитие има необходимите права за извършване на дейността свързана с неговите отговорности.

2.6. Сведения за въздухоплавателните средства

В събитието са участвали две въздухоплавателни средства тип MD-82.

Самолет MD-82, рег. знаци LZ-LDF, сериен № 49219 е произведен от Douglas Aircraft Company, САЩ. Самолетът има удостоверение за регистрация № 1921, издадено на 25.11.2004 г. от ГД „ГВА” на Република България. Самолетът е притежание на „Български Еър Чартър” ООД. Самолетът се експлоатира от притежателя в качеството му на авиационен оператор. Самолетът притежава удостоверение за летателна годност № 1921 и удостоверение за преглед на летателната годност № BG-ARC-1921, валидно до 28.04.2012 г. На 15.05.2011 г. на самолета е извършена форма на ТО 1А+2А+4А+1С+2С+3С+6С за което е издадено удостоверение за допускане до експлоатация № BG.145.0004. Преди последния полет на самолета е изпълнен Transit Check, отразен в техническия дневник на самолета от 02.08.2011 г. До този полет самолетът е пролетял 43615:15 h.

Самолет MD-82, рег. знаци LZ-LDC, сериен № 49217 е произведен от Douglas Aircraft Company, САЩ. Самолетът има удостоверение за регистрация № 1948, издадено на 21.01.2005 г. от ГД „ГВА” на Република България. Самолетът е притежание на „Български Еър Чартър” ООД. Самолетът се експлоатира от притежателя в качеството му на авиационен оператор. Самолетът притежава удостоверение за летателна годност № 1948 и удостоверение за преглед на летателната годност № BG-ARC-1948, валидно до 14.04.2012 г. На 01.04.2010 г. на самолета е извършена форма на ТО 1А+2А+4А+1С+2С, за което е издадено удостоверение за допускане до експлоатация № BG.145.0004. Преди последния полет на самолета е изпълнен Transit Check, отразен в техническия дневник на самолета от 02.08.2011 г. До този полет самолетът е пролетял 47692:30 h.

Събитието не е свързано с нарушаване на летателната годност на самолетите.

Самолетите са оборудвани със система за предотвратяване на сблъсък във въздуха (TCAS).

Реализираното авиационно събитие не е свързано с летателната годност на ВС.

2.7 Метеорологична обстановка

Прости метеорологични условия. Видимост над 10 km. Вятър от курс 40⁰, скорост 2...3 m/s.

Метеорологичната обстановка не оказва влияние при реализиране на събитието.

2.8. Навигационни средства

В деня на авиационното събитие на летище Бургас работят следните навигационни средства: VOR, ILS, NDB, DME, функционирането на които нямат отношение към възникването на събитието.

2.9. Комуникация

Комуникацията преди, по време и след реализиране на авиационното събитие се извършва на следните оперативни честоти:

Бургас Кула – публикувана в Сборника за аеронавигационна информация и публикация.;

Бургас Радар (РМ Подход) – публикувана в Сборника за аеронавигационна информация и публикация.;

На 12.08.2011 г. ДП „РВД” предоставя на СЗРАС от дирекция „ЗРПВВЖТ” запис от радио-разговорите на честотата на Бургас-Кула, Бургас радар и вътрешната телефонна комуникация между двете работни места в момента на авиационното събитие.

Няма прекъсвания в радиообмена между двете ВС и РП „Бургас Кула”.

2.10 Информация за летище Бургас

Летище Бургас е с координати на контролната точка: N 42°34'13" и E 027°30'55,"надморска височина е 40,5 m. Размери на ПИК04 и ПИК22, 3200/45 m.

Противопожарната категория на летището е САТ 8.

2.11. Полетни записващи устройства

Прослушани са записи на разговорите от:

1. Радио-разговорите на честотата на Бургас Кула, публикувана в Сборника за аеронавигационна информация и публикация.;

2. Вътрешната телефонна комуникация между работни места, Кула, Подход в момента на авиационното събитие.

Записите на тези разговори са предоставени в СЗРАС.

3. Радарна картина от видео записващо устройство в ЛЦ ОВД Бургас.

Анализирана е обобщената радарна картина на обстановката и въздушното движение в периода на развитие и реализиране на авиационното събитие.

Изготвени са справки за резултатите от анализите на всеки от посочените по горе записи и на обобщената радарна картина. Справките са приложени към делото за разследването на авиационното събитие.

Информацията от посочените регистратори съответстват на изложеното описание на събитието в параграф 2.1.1.

Не са анализирани записите от регистраторите на полетни параметри (FDR) на самолети MD 82 поради различието във времето на записите между двата самолета и отсъствие на запис на географските координати по време.

2.12. Сведения за удара и отломките

Събитието не е свързано с разрушаване на ВС.

2.13. Медицински и патологични изследвания

Характерът на авиационното събитие не изисква извършване на такива изследвания.

2.14. Пожар

Не е възникнал.

2.15. Фактори на оцеляване

Не са използвани аварийно-спасителни средства.

2.16. Изпитания и изследвания

Извършени са огледи на работно място Бургас-Кула и на технически средства, които се използват на ЛЦ ОВД Бургас.

Извършено е дешифриране и анализ на записи и радиоразговори на длъжностни лица, участници в реализираното авиационно събитие, както и вътрешната телефонна връзка между работно място Бургас Кула и Бургас Подход. Проведени са беседи с участниците в събитието.

Анализирана е полетната документация на двете ВС.

Извършен е логико – вероятностен анализ на възможните причини за реализиране на авиационното събитие.

2.17. Друга информация

Процедурата за изпълнение на стандартна схема за отлитане GONGO 2A при излитане от ПИК 04, предвижда: след излитане от ПИК 04 набор на височина в курса на излитане до разстояние 2 nm след DME BGS, завой наляво до курс 265⁰, захващане и следване на радиал 322 на VOR BGS към КНТ GONGO. На дистанция 10 nm след DME BGS ВС трябва да е на височина на или над 4000 ft.

3. Анализ

При анализа на авиационното събитие комисията разгледа и анализира следните обстоятелства:

- фактическа обстановка към момента на реализиране на авиационното събитие и действията на РП на работно място „Бургас Кула”;
- действия на екипажите на ВС по полети BUC2256 и BUC2121.

По отношение на фактическата обстановка към момента на реализиране на авиационното събитие и действията на РП на РМ „Кула” комисията констатира, че на ЕВС по полет BUC2121 е дадено разрешение за бързо излитане, когато кацщото ВС по полетен номер BUC2256 е на отдалечение 3 nm от точка на опиране. В 19:04:02 h. РП Кула Бургас дава указание на ЕВС с полетен номер BUC2256 да изпълни орбита на дясно. Излитането на ВС по полет BUC2121 е осъществено в 19:04:28 h от ПИК 04, като след 3 s на екрана на РМ Бургас „Подход” се появява със своята радарна метка.

Тези действия на РП Кула Бургас нарушават изискванията на т. 3.9.6 от Наръчник за ОВД II част, глава втора, раздел V, където е указано, че незабавно излитане без спиране на изпълнителен старт се разрешава при условие, че кацщото ВС се намира на отдалечение не по малко от 5...8 nm от точка на опиране.

РП Кула Бургас съгласува своето решение с РРП „Подход” Бургас, който потвърждава това решение. След излизане на правата за кацане на ПИК 04, РРП „Подход” Бургас по телефона предупреждава РП Кула Бургас, че ВС с полетен номер BUC2256 е изпълнил къс подход и е на третата миля от точка на опиране на ПИК04 но РП Кула не отчита тази информация.

В последствие след като РП Кула Бургас забелязва, че ВС с полетен номер BUC2121 не излита от движение, а спира на изпълнителен старт и подхождащото ВС е в района на 1.9 nm от точка на опиране същият не отменя даденото разрешение за излитане на ЕВС на ВС с полетен номер BUC2121 с цел да осигури безопасно минаване на втори кръг на кацщото ВС. РП Кула Бургас взема решение и дава указание на ЕВС на захождащото за кацане ВС да изпълни орбита на дясно, като не отчита височината, скоростта и конфигурацията на ВС. С това решение и така подадените указания на ЕВС на ВС захождащо за кацане, РП Кула Бургас затруднява възприемането и изпълнението на така дадените указания.

С така взетото решение РП Кула Бургас отнема предимството на кацщото ВС. В т. 15.2.4 от Наръчник за ОВД част първа, глава втора, Раздел I е записано „Въздухоплавателно средство, изпълняващо кацане или намиращо се във финалния етап на подхода се ползва с предимство пред подготвящо се за излитане ВС”.

При така дадени указания за изпълнение на орбита на дясно ЕВС информира РП Кула Бургас, че при изпълнение на схема за минаване на втори кръг първо трябва да се набере височина. След тези уточнения и получено разрешение от РП Кула Бургас за набиране на 3000 ft ВС се отклонява леко на дясно и започва набора на зададената височина. След 41 s от подаденото указание за изпълнение на орбита на дясно, ЕВС докладва започването на завоя на дясно. Това забавяне е продиктувано от малката

височина при изпълнение на финалния заход и необходимо време за прибиране на механизацията и увеличение на скоростта за изпълнение на завоя. При даването на указание за изпълнение на дясна орбита на екипажа на ВС с полетен номер BUC2256, в същото време ЕВС на ВС по полет BUC2121 докладва засилване за излитане от ПИК 04. Това потвърждава още веднъж неправилната оценка на въздушната обстановката и отнемането на предимството на кацачото ВС от РП Кула Бургас в района на неговата отговорност.

В процеса на изпълнение на десния завой от ВС с полетен номер BUC2256 и появата на ВС с полетен номер BUC2121 след излитане на радарния екран, сработва системата STCA, като хоризонталната сепарация между двете ВС е 1,4 nm и разлика по височина 300 ft.

Комисията анализира действията на РП на работно място Бургас „Кула” при което констатира, че:

- РП Кула Бургас прави неправилна оценка за местоположението на кацачото ВС и издава разрешение за заемане на ПИК и незабавно излитане на излитащо ВС.

- РП Кула Бургас след като наблюдава, че излитащото ВС не изпълнява даденото разрешение и спира на изпълнителния старт на ПИК 04 и подаденото предупреждение от РПП „Подход”, че кацачото ВС е на правата на 3 nm не предприема действие за отмяна на това разрешение и не разпорежда минаване на втори кръг на кацачото ВС.

- Неадекватно решение на РП Кула Бургас при издаване на разрешение за изпълнение на орбита с завой на дясно на отдалечение на 1.9 nm от прага на ПИК 04, при което не се отчита височината на полета, скоростта и конфигурацията на кацачото ВС.

Анализът на обстановката показва, че указанието на РП Кула към ЕВС по полет BUC2121 за първоначален набор до 2000 ft и набиране 3000 ft на ВС по полет BUC2256 показва, че РП Кула не отчита, че с така зададените разрешения и височини двете ВС може да се окажат в конфликтна точка с намалена сепарация.

Комисията установи, че към момента на авиационното събитие, на работно място „Кула” са били РПП Кула и РП Кула.

Комисията констатира, че при работа на РМ РП „Кула” в условия на недостатъчно натоварване при опростена въздушна обстановка се проявява недостатъчна концентрация.

Комисията анализира действията на екипажите на двете ВС, с които е реализирано авиационното събитие, при което констатира, че ЕВС по полет BUC2121 изпълнява дадените от РП „Кула” указания, без отклонение от указаните курсове и височини, а ЕВС по полет BUC2256 изпълнява дадените указания след 43 s поради невъзможност поради малката височина, скорост и конфигурация за кацане.

Комисията отбелязва, че ЕВС по полет BUC2256 правилно се е ориентирал в така създамата се сложна въздушна обстановка, като самостоятелно взема решение да не изпълни указанията на РП Кула преди да набере височината за минаване на втори кръг и премине в конфигурация за изпълнение на повторен визуален заход.

4. Заключение

Проведеното разследване, дава основание на Комисията да посочи следната

Непосредствена причина:

Не предприемане от РП Кула Бургас действия за анулиране на дадено разрешение за заемане на ПИК и незабавно излитане на ЕВС на ВС с полетен номер BUC2121.

Основна причина за възникване на сериозния инцидент:

Неправилна оценка на въздушната обстановката от РП „Кула” Бургас при даване на разрешение за изпълнение на бързо излитане на ВС с полетен номер BUC2121 при наличие на кацачо ВС, изпълняващо финален подход за кацане на ПИК 04.

Съпътстваща причина

Недостатъчна концентрация от страна на РП на работно място „Кула” в условията на ниска натовареност.

5. Препоръки за безопасност

С цел предотвратяване реализирането на подобни събития Комисията препоръчва допълнително да бъдат предприети следните мерки за безопасност.

1. Директора на ЛЦ ОВД Бургас да разгледа пред оперативния състав на центъра окончателния доклад от разследването на събитието и извърши анализ на работата на екипите от центъра на работно място Кула и Подход при не натоварен трафик на летище Бургас.

Отговаря: Директор на ЛЦ ОВД „Бургас”.

2. С всички РП от ЛЦ ОВД Бургас да се проведе семинар в обем от 4 часа по познаване на летателните характеристики на преобладаващите ВС кацащи на летище Бургас и особености в етапите при захождане за кацане, като резултатите да бъдат отразени в протокол, копие от който да бъде изпратен в Дирекция „ЗРПВВЖТ”.

Отговаря: Директор на ЛЦ ОВД „Бургас”.

3. Ръководството на ДП „РВД” и Дирекция „Безопасност” да разгледат публикуваната в списание „Криле”, брой 1 от 2012 г., статия „За кого е висшето авиационно образование” с автор доц. Пламен Петров, като имат предвид направените основните изводи в нея при реализиране на политиката за подбор и обучение на кадри в ДП „РВД”.

Отговаря: Генерален директор на ДП „РВД”.

Комисията за разследване напомня на всички организации, до които са изпратени мерки за безопасност, че на основание чл.18 на Регламент 996/20.10.2010 г. и чл.19, ал. 7 на Наредба 13, за разследване на авиационни произшествия, са задължени да уведомяват писмено дирекция „ЗРПВВЖТ” към МТИТС за предприетите действия за изпълнение на мерките за безопасност.

ПРЕДСЕДАТЕЛ.....(Хр. Христов)

ЧЛЕНОВЕ:

1.(Я. Петров)

2.(Ст. Петров)

3.(Н. Николов)