

# ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

от

разследване на авиационно произшествие, реализирано на 02.08.2015 г.  
с вертолет R22 ВЕТА, без регистрационни знаци, експлоатиран от  
собственик, в землището на село Узунджово, област Хасково



2015 г.

## **Цел на доклада и степен на отговорност**

В съответствие с Анекс 13 на Чикагската конвенция за гражданско въздухоплаване от 07.12.1944 г., Регламент 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и Наредба № 13 от 27.01.1999 г. на МТ, (последно изменение и допълнение от 16.11.2012 г.), разследването на авиационно събитие има за цел: да се установи причината, довела до реализирането му, с оглед да бъде отстранена и не допускана в бъдеще, **без да се търси нечия вина и отговорност.**

## СЪДЪРЖАНИЕ

01.	Списък на използваните съкращения	- 4
1.	Увод	- 5
2.	Фактическа информация	- 5
2.1.	История на полета	- 5
2.1.1.	Номер на полета, вид на полета, последен пункт на излитане, време на излитането и планиран пункт на кацане	- 6
2.1.2.	Подготовка и описание на полета	- 6
2.1.3.	Местоположение на авиационното произшествие	- 6
2.2.	Телесни повреди	- 6
2.3.	Повреди на ВС	- 6
2.4.	Други повреди	- 6
2.5.	Сведения за персонала	- 6
2.6.	Сведение за въздухоплавателното средство	- 7
2.6.1.	Информация за летателната годност	- 7
2.6.2.	Кратки сведения за технически характеристики на самолета	- 7
2.6.3.	Информация за използваното гориво и неговото състояние	- 8
2.7.	Метеорологична информация	- 8
2.8.	Навигационни средства	- 8
2.9.	Свързки	- 8
2.10.	Информация за летището	- 8
2.11.	Полетни записващи устройства	- 8
2.12.	Сведения за удара и отломките	- 8
2.13.	Медицински и патологични сведения	- 9
2.14.	Пожар	- 9
2.15.	Фактори на оцеляването	- 9
2.16.	Изпитания и изследвания	- 9
2.17.	Допълнителна информация	- 9
3.	Анализ	- 10
4.	Заключение	- 10
5.	Препоръки за осигуряване на безопасността на полетите	- 10

## 01. СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

ВС	- Въздухоплавателно средство;
ГД „ГВА”	- Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”;
ДВ	- Държавен вестник;
ЗГВ	- Закона за гражданското въздухоплаване;
ЗРПВВЖТ	- Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт;
МТИТС	- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
ПИК	- Писта за излитане и кацане с направление;
ПТО	- Програма за техническо обслужване;
РЛЕ	- Ръководство за летателна експлоатация;
САЩ	- Съединени американски щати;
СЗРАС	- Специализирано звено за разследване на авиационни събития;
ТБД	- Технически борден дневник;
УДЕ	- Удостоверение за допускане до експлоатация;
EASA	- Европейска агенция за безопасност на авиацията;
FAA	- Федерална администрация по авиация;
ICAO	- Международна организация за гражданска авиация;
UTC	- Универсално координирано време.

## 1. Увод

Дата и час на авиационното събитие: 02.08.2015 г., 09:00 h местно време (06:00 h UTC).

Уведомени: Дирекция „ЗРПВВЖТ” и Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” при МТИТС на Република България, Европейска агенция за безопасност на авиацията и Европейска комисия на основание на чл. 9, ал. 2 на Регламент 996/2010, Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) и Националния борд за безопасност на транспорта на САЩ.

На основание чл. 9 ал. 1 (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., доп., бр. 77 от 2005 г., бр. 90 от 2012 г.) на Наредба № 13 от 27.01.1999 г. за разследване на авиационни произшествия, събитието се класифицира от СЗРАС към дирекция „ЗРПВВЖТ” на МТИТС като авиационно произшествие. Материалите за авиационното събитие са заведени в дело № 06/02.09.2015 г. от архива на СЗРАС.

На основание чл. 5, ал. 1 от Регламент (ЕС) № 996/2010, относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване, чл. 142, ал. 2, от ЗГВ на Република България 01.12.1972 г. и чл.10, ал.1 от Наредба №13 на МТ от 27.01.1999 г. за разследване на авиационни произшествия, със заповед № РД-08-441/24.08.2015 г. на министъра на транспорта информационните технологии и съобщенията, е назначена комисия за разследване на авиационното произшествие.

Разликата между местно и универсално координирано време е +3 h. Всички времена в доклада са местни.

На 02.08.2015 г. към 11 h в землището на село Узунджово, област Хасково, при опит да излети от нерегламентирана временна летателна площадка се разбива вертолет R22 ВЕТА, без регистрационни знаци. На борда на вертолета се намират две лица без правоспособност да пилотират вертолета, едното от тях, седящо на лява седалка, е пилотирало вертолета. Лицата не са получили нараняване но вертолета е разрушен.

### **Непосредствената причина за реализиране на произшествието е:**

Лиса на опит и правоспособност на пилотиращия пилот.

### **Основна причина е:**

Извършване на полет с нерегистрирано ВС, без удостоверена летателна годност от неправоспособен екипаж.

## 2. Фактическа информация

### 2.1. История на полета

**2.1.1. Номер на полета, вид на полета, последен пункт на излитане, време на излитането и планиран пункт на кацане**

**Номер на полета:** втори полет за деня.

**Вид на полета:** тренировачен полет, без полетен план.

**Последен пункт за излитане:** нерегламентирана временна площадка в люцернова нива на 3,34 km в посока 54,29<sup>0</sup> от село Узунджово.

**Време на излитането:** около 09:00 h.

**Планиран пункт за кацане:** площадката от която излита.

### 2.1.2. Подготовка и описание на полета

Вертолетът се базира в двора на неговия собственика в село Узунджово, област Хасково. На 02.08.2015 г. синът на собственика на вертолета (намиращ се на борда на вертолета по време на реализиране на събитието), извършва оглед в обем на предполетен преглед на вертолета с намерение за извършване на тренировъчни полети.

След прегледа зарежда 30 литра гориво и проверява отстоя от горивния филтър. Приблизително към 8:00 h стартира двигателя и заедно с баща си (собственик на вертолета) излита от двора и извършва полет с продължителност от около един час в околностите на село Узунджово, в това число и над бившето военно летище Узунджово, като към 9:00 h каца на нерегламентирана временна площадка в люцернова нива на 3,34 km в посока 54,29<sup>0</sup> от село Узунджово. Площадката е до брега на микроязовир, където собственикът на вертолета ползва стопански постройки. По време на полета няма индикирани никакви белези и индикации за ненормална работа на вертолета, системите му и двигателя. След кацането на пилотското място сяда бащата. При излитането, още при отлепването от земята, вертолета се накланя на ляво, при което лопатите на основния винт осъществяват контакт със земята. Вертолетът се разрушава, двигателя спира, екипажът напуска вертолета без видими наранявания, като синът на собственика, използва пожарогасител за предотвратяване възникване на пожар. В съответствие с неговите обяснения при опита за излитане задухва силен вятър, отляво и отзад на вертолета и пилотиращият пилот не е могъл да овладее вертолета.

### 2.1.3. Местоположение на авиационното събитие

Нерегламентирана временна площадка в люцернова нива на 3,34 km в посока 54,29<sup>0</sup> от село Узунджово с координати N 41<sup>0</sup>58'40.91", E 025<sup>0</sup>41'22,43" и надморска височина 199 m. На фиг. от 1 до 4 от Приложение 1 са показани снимки от мястото на авиационното произшествие. На снимките се виждат и останките на вертолета.

### 2.2. Телесни повреди

Телесни повреди	Екипаж	Пътници	Други лица
Смъртен изход	0	0	0
Сериозни	0	0	0
Отсъстват	2	0	0

### 2.3. Повреди на ВС

При извършените огледи на ВС след реализиране на авиационното произшествие, бяха констатирани следните повреди:

- Разрушени опорни ски.
- Разрушен носещ винт.
- Разрушен автомат наклонител.
- Откъснат опашен винт и стабилизатора на опашната греда.
- Разрушено остъкленieto на кабината.

Тези разрушения могат да се видят на снимки на фиг. 1 до фиг. 6 от Приложение

1.

### 2.4. Други повреди

Няма други повреди.

### 2.5. Сведения за персонала

На борда на вертолета се намират две лица без правоспособност да пилотират вертолета, едното от тях, седящо на дясна седалка е пилотирало вертолета и е собственик. Пилотиращото лице няма правоспособност на пилот и не се е обучавало в авиационни центрове за обучение на пилоти за вертолети.

Второто лице е пилотирало вертолета до момента на кацане на временната площадка в люцерновата нива. Това лице е син на пилотиращия собственик, по образование е агроном, не се е обучавало в авиационни центрове за обучение на пилоти на вертолети и няма правоспособност на такъв.

По думите на второто лице двамата са пролетели на вертолета от момента на придобиването му около 30 часа без това да е документирано по някакъв начин.

Нарушени са изискванията на ал. 1, чл. 34 на ЗГВ, която гласи: „Членовете на екипажа на въздухоплавателно средство, регистрирано в Република България, трябва да притежават свидетелства за правоспособност, издадени или признати за валидни от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация".

## **2.6. Сведения за въздухоплавателното средство**

### **2.6.1. Информация за летателната годност**

Вертолетът няма Удостоверение за регистрация, Удостоверение за летателна годност, Удостоверение за годишен преглед на летателната годност, Формуляр на вертолета, двигателя и витлата, няма Програма за техническо обслужване, няма Удостоверение за допускане до експлоатация от последното техническо обслужване и на същия не се води технически борден дневник. Моточасовникът на вертолета показва 3018,1 h.

На централното приборно табло на вертолета има идентификационен номер N2364B. Това може да се види на снимката показана на фиг. 8 от Приложение 1. Този номер е от регистъра на Федералната администрация по авиация (FAA) на САЩ където е отнесен за вертолет Robinson R22 Beta, сериен номер 2362. Вертолет с такъв номер е произведен 1993 г. и е оттеглен от регистъра на 13.05.2015 г. поради изтичане на срока.

В чл. 19, ал.1 на ЗГВ е записано „Въздухоплавателното средство се допуска в експлоатация след преглед, регистрация и удостоверяване на летателната му годност“.

В съответствие с това изискване на закона реализираният авиационното събитие вертолет не би следвало да изпълнява полети.

По думите на собственика вертолетът е сглобен от него от части, чиито произход отказва да изясни.

Налице е нарушаване на ал. 1, чл. 24а на ЗГВ, която гласи: „Производството или възстановяването на въздухоплавателни средства или на продукти, части и уреди за тях се извършва от физически или юридически лица, регистрирани по Търговския закон, или лица, регистрирани като търговци по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, които притежават удостоверение.

Собственикът на вертолета не притежава такава удостоверение и няма права да произвежда и възстановява въздухоплавателни средства.

### **2.6.2. Кратки сведения за техническите характеристики на ВС**

Robinson R22 е лек двуместен, едновигателен вертолет с двулопатен основен ротор и двулопатно опашно витло. Нормално вертолетът е оборудван с плъзгащ се колесник. Основната конструкция на вертолета е от заварени хромирани стоманени тръби. Предната част на тялото е от фибростъкло и алуминий с плексигласово остъкление. Опашната греда, вертикалните и хоризонтални стабилизатори са алуминиеви. Седалките за пилота и пътника са една до друга.

Вертолетът използва хоризонтално монтиран, четири цилиндров, карбураторен с въздушно охлаждане двигател Lycoming O-320. Мощността от двигателя се предава на роторите с помощта на ремъчни предавки.

Максимална обща маса на вертолета 1370 lb (622 kg).

Минимална обща маса на вертолета 920 lb (417 kg).

Максимално допустима скорост  $V_{NE}$  – 102 KIAS (189 km/h).

Максимална височина на полета 14000 ft (4267 m).

Количество гориво 116 литра (основен резервоар 75 литра и допълнителен резервоар 41 литра). Тип на горивото авиационен бензин 100/130.

Вертолетът е одобрен за визуални полети.

### **2.6.3. Информация за използваното гориво и неговото състояние**

В съответствие с обясненията на екипажа към момента на реализиране на събитието вертолетът е имал на борда си около 60 литра 100 октанов автомобилбен бензин. Значителна част от този бензин е изтекъл на мястото на разрушаване на вертолета.

### **2.7. Метеорологична информация**

В съответствие с обясненията на екипажа метеорологичните условия съответстват на прости, но в момента на излитането задухва силен вятър отзад и отляво.

### **2.8. Навигационни средства**

Вертолетът реализирал събитието няма авиохоризонт, което го прави непригоден за използването му за обучение. Приборите висотомер и указател на завоите са руско производство и не са от този вертолет.

### **2.9. Свързки**

Стандартното свързочно оборудване

### **2.10. Информация за летището**

Нерегламентирана временна площадка в люцернова нива на 3,34 km в посока 54,29<sup>0</sup> от село Узунджово с координати N 41<sup>0</sup>58'40.91", E 025<sup>0</sup>41'22,43" и надморска височина 199 m. На площадката няма никакви обозначения и маркировки.

### **2.11. Полетни записващи устройства**

Не се използват на типа ВС.

### **2.12 Сведения за удара и отломките**

При опит да излети от мястото където се намира, при порив на вятъра отляво и отзад, вертолетът се срива от височина около метър, главния винт осъществява контакт с земната повърхност и вертолетът се разбива, като се разрушава опашната греда, лопатите на основните и опашните витла, остъкленieto на кабината и тялото на вертолета поляга на лявата страна. Това се вижда на снимките на фиг. от 1 до 4. Вертолетът е полегнал в компасен курс 128<sup>0</sup>.

При извършения оглед на вертолета беше констатирано следното:

- Разрушени опорни ски.
- Разрушен носещ винт.
- Разрушен автомат наклонител.
- Откъснат опашен винт и стабилизатора на опашната греда.
- Разрушено остъкленieto на кабината.
- Изключени включвателите на акумулатора и алтернатора, от пилота при напускане на вертолета, фиг. 5 от Приложение 1.
- Ключът на магнетите е на позиция „изключено“ – изключено е при напускане на вертолета.



- Обогатителят на сместа е на богатата смес.
  - Отоплението на карбуратора е изтеглено на 0,5 cm.
  - Налично гориво – непосредствено преди излитането е заредено 30 литра автомобилен бензин 100 октана, част от бензина е изтекъл на мястото на събитието след удара. От левия резервоар беше източен 1 литър бензин за изследване. Горивния кран е в затворено положение, фиг. 6 от Приложение 1.
  - Ремъчният редуктор е в добро състояние, фиг. 7 от Приложение 1.
  - На централното приборно табло на вертолета има идентификационен номер N2364B, фиг. 8 от Приложение 1.
  - Моточасовникът на вертолета показва 3018,1 h, фиг. 9 от Приложение 1.
  - На опасната греда на вертолета има надпис „22 NIN“
- На борда на вертолета няма нито един документ от тези които в съответствие с международната конвенцията за гражданска авиация и Закона за гражданското въздухоплаване на Република България трябва да се намират на борда на всяко ВС, извършващо полет във въздушното пространство на Република България.

### **2.13. Медицински и патологични сведения**

При реализиране на събитието няма последиствия за екипажа, поради което не са извършвани медицински и патологични изследвания.

Няма информация за това, че физиологически фактори или загуба на дееспособност са повлияли на работоспособността на екипажа.

### **2.14. Пожар**

Не се забелязват следи от пожар по останките на вертолета, но синът на собственика е използвал пожарогасител с превантивна цел.

### **2.15. Фактори на оцеляването**

Екипажът е използвал предпазни колани. Височината от която вертолетът се срива е малка, като значителните разрушения на ВС се дължат на въртенето на ротора поради работа на двигателя на повишени режими при излитане.

### **2.16. Изпитания и изследвания**

За целите на техническото разследване са проведени:

- оглед на вертолет Robinson R22, без регистрационни знаци, след реализираното събитие;
- оглед на мястото на събитието, временна несертифицирана летателна площадка в землището на село Узонджово;
- беседи с пилота собственик и вторият участник в събитието;
- беседи с пътника и свидетели на събитието;
- проучване и анализ на информация за ВС;
- оценка на летателно-експлоатационни характеристики на ВС;
- логико-вероятностен анализ на възможни причини за авиационното събитие.

### **2.17. Допълнителна информация**

Алинея 1 от чл. 143 на ЗГВ гласи: „Наказва се с глоба от 3000 до 10 000 лева, който:

1. ...
2. допусне да се извърши или извърши полет с въздухоплавателно средство, което не е регистрирано или няма удостоверение за летателна годност;

3. (изм. - ДВ, бр. 52 от 2004 г.) управлява или участва в управлението, обслужването, осигуряването на въздухоплавателното средство или обслужването на пътниците, без да притежава свидетелство за правоспособност, както и този, който разпореди или допусне това;  
...“

### 3. Анализ

В съответствие със събраната информация при огледа на мястото на реализираното събитие и проведената беседа с членовете на екипажа, полетът на вертолета е в несъответствие със законодателството и нормативната база в Република България във връзка с въздухоплаването и е извършен от лица които не са обучени и нямат право да извършват такава дейност.

Независимо от липсата на документация за поддържането на летателната годност на вертолета отсъстват преки доказателства, които да сочат като причина за възникналото събитие появата на технически отказ при функционирането на възлите и агрегатите на вертолета и неговите системи.

Липсата на професионална подготовка на пилотиращия пилот и втория член на екипажа, са съществена предпоставка за възможности за допускане на грешки в процеса на излитане, особено при наличие на усложняване на метеорологичната обстановка, поради появата на страничен вятър. Вероятна грешка свързана с увеличаване на наклона на вертолета довела до съприкосновение на лопатите на ротора с грунда е довела до реализиране на събитието.

### 4. Заключение

Като се има предвид изложеното до тук може да се посочи като

**Непосредствена причина за реализираното събитие:**

Липса на опит и правоспособност на пилотиращия пилот.

**Основна причина:**

Извършване на полет с нерегистрирано ВС, без удостоверена летателна годност от неправоспособен екипаж.

### 5. Препоръки за осигуряване на безопасността на полетите

Като има предвид причините за реализираното авиационно произшествие и откритите при разследването недостатъци комисията препоръчва да бъдат изпълнени следните мерки по безопасност.

1. Дирекция „Авиационна безопасност“ на ГД ГВА да извърши вътрешна проверка за създаване на условия за използване на ВС във въздушното пространство на Република България без регистрация, като проверката завърши с разработване на становище за решаване на проблема.

2. По отношение на лицата ангажирани с реализираното произшествие ГД ГВА да приложи изискванията на алинея 1 от чл. 143 на ЗГВ.

3. ГД ГВА да предприеме законодателна инициатива за предвиждане на наказание на нарушителите на ал. 1, чл. 24а на ЗГВ.

На основание на чл. 18, §5 на Регламент 996/2010 излъчените мерки за безопасност ще бъдат записани в централизираната европейска система за мерки за безопасност.

**Забележка:**

В съответствие с ал. 2, чл. 19 на Наредба №13 от 27.01.1999 г. за разследване на авиационни произшествия на ГД „ГВА“ беше изпратен проект на този окончателен доклад. В писмо, входящ № 14-00-1265/22.10.15 г. в деловодството на МТИТС, подписано от Главния директор на ГД „ГВА“, се прави коментар на направените препоръки за осигуряване на безопасността на полетите в проекта и се препоръчва тяхното премахване или промяна.

Комисията за разследване във връзка с безопасността на авиационното произшествие, реализирано с вертолет R22 ВЕТА, не приема възраженията по отношение на препоръките за осигуряване на безопасността на полетите отразени в проекта на Окончателен доклад от разследване на авиационно произшествие, реализирано на 02.08.2015г. с вертолет R22 ВЕТА, без регистрационни знаци, експлоатиран от собственик, в землището на село Узунджово, област Хасково, направени от ГД „ГВА“. В писмо отговор изходящ № 14-00-1265/26.10.15 г. се посочват причините за не приемане на възраженията

В Приложение 2 на този доклад се публикуват копия на цитираното по-горе писмо от ГД „ГВА“ и писмото отговор на Комисията за разследване във връзка с безопасността.

Следва: Приложение 1 и Приложение 2, които са неразделна част от този доклад.

Комисията за разследване напомня на всички организации, до които са изпратени мерки за безопасност, че на основание на чл.18 на Регламент 996/2010 за разследване и предотвратяване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и чл. 19, ал. 7 на Наредба № 13, за разследване на авиационни произшествия, са задължени да уведомят писмено дирекция „ЗРПВВЖТ“ към МТИТС за статуса на мерките за безопасност.

**Председател на комисията:**

..... (Хр. Христов)

**Членове:**

..... (Ст. Петров)

..... (В. Каралийски)

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1



Фиг. 1.



Фиг. 2.



Фиг. 3.



Фиг.4.



Фиг. 5.



Фиг. 6.



Фиг. 7.



Фиг. 8.



Фиг. 9.



## ПРИЛОЖЕНИЕ 2



Република България  
Министерство на транспорта,  
информационните технологии и съобщенията

Главна дирекция  
ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 9409/603 568 662 650
От: № <i>М-60-1865</i> / <i>22.10.15г.</i>

AFTN LBSFYAYX, SITA SOF00A

ДО  
Г-Н ХРИСТО ХРИСТОВ  
ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ ЗРПВВЖТ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА
ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“
Регистрационен индекс и дата <i>04-17-488/22.10.15</i>

**Относно:** Проект на окончателен доклад от авиационно произшествие, реализирано на 02.08.2015 г. вертолет R22BETA, без регистрационни знаци, експлоатирано от собственик в землището на с. Узунджово, област Хасково

**УВАЖАЕМИ Г-Н ХРИСТОВ,**

Във връзка с Ваше писмо наш вх. № 04-17-488/20.10.2015 г. и направените Препоръки за осигуряване безопасността на полетите, Ви информирам, че:

1. Препоръка 1 е в противоречие с изискванията, определени в ЗГВ (чл. 17 и чл. 19)
2. ГД ГВА изпълнява надзор само на ВС регистрирани в Регистъра на граждански ВС на Р. България и на организации от авиационната индустрия (превозвачи, оператори, ОТО, ОУППЛГ, ООИПТО, АТО) на които е издала одобрения. Следователно на ГД ГВА не може по никакъв начин да бъдат вменявани отговорности за действия/бездействия на субектите не попадащи в обхвата на надзора й.
3. Препоръка 3 е покрита от чл. 143, ал. 1, т. 2 на ЗГВ.

На базата на гореизложеното, моля да преразгледате и премахнете или промените Препоръки 1 и 3 от „Проект на окончателен доклад от авиационно произшествие, реализирано на 02.08.2015 г. вертолет R22BETA, без регистрационни знаци, експлоатирано от собственик в землището на с. Узунджово, област Хасково“.

С уважение,

**На осн. Чл.2.ал.1 от ЗЗЛД**

Минчо Цветков  
Главен Директор  
на Главна Дирекция "Гражданска Въздухоплавателна Администрация"



гр. София 1000, ул. Дякон Игнатий 9  
тел. +359 (2) 937 10 47 факс: +359 (2) 980 53 37

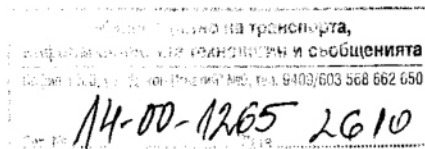
email: [ca@caa.bg](mailto:ca@caa.bg)  
http: [www.caa.bg](http://www.caa.bg)



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
Министерство на транспорта, информационните технологии и  
съобщенията

Дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния,  
водния и железопътния транспорт“ (ЗРПВВЖТ)

ДО  
Г-Н МИНЧО ЦВЕТКОВ  
ГЛАВЕН ДИРЕКТОР НА ГД „ГВА“



*Относно: Ваш коментар на препоръки за осигуряване на безопасността на полетите направени в проект на Окончателен доклад от разследване на авиационно произшествие, реализирано на 02.08.2015 г. с вертолет R22 BETA, без регистрационни знаци, експлоатиран от собственик, в землището на село Узунджово, област Хасково.*

**УВАЖАЕМИ Г-Н ЦВЕТКОВ,**

Във връзка с писмо наш входящ № 14-00-1265/22.10.15 г. и ваш изходящ № 04-17-488/22.10.15 г., свързано с коментар на направените препоръки за осигуряване на безопасността на полетите в проект на Окончателен доклад от разследване на авиационно произшествие, реализирано на 02.08.2015 г. с вертолет R22 BETA, без регистрационни знаци, експлоатиран от собственик, в землището на село Узунджово, област Хасково, Ви уведомявам по реда на изложените точки във вашето писмо:

1. По отношение на точка 1.

Препоръка 1 не противоречи на изискванията на чл. 17 от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), тъй като съгласно този член „За гражданско въздухоплаване могат да се използват само въздухоплавателни средства (ВС), които отговарят на изискванията на този закон“. В случая вертолет R22, реализирал събитието, не отговаря на изискванията на ЗГВ и това е отразено в изпратения Ви проект за Окончателен доклад от разследване свързано с безопасността.

Съгласно ал. 1, чл. 19 на ЗГВ „Въздухоплавателното средство се допуска в експлоатация след преглед, регистрация и удостоверяване на летателната му годност“. Тези дейности се извършват от администрацията на ГД ГВА и тъй като в разследвания случай те не са извършени, комисията смята, че е целесъобразно ГД ГВА да изрази становище по отношение на възможността за решаване на въпрос, свързан с експлоатация на ВС не удовлетворяващи изискванията на чл. 19.

2. По отношение на точка 2.

В ал. 1, чл. 166 на ЗГВ „Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ изпълнява регулаторни и контролни функции на държавата за осигуряване на безопасността и сигурността на въздухоплаването, като:

...  
3. контролира спазването на този закон и на подзаконовите нормативни актове, като издава задължителни предписания в предвидените от закона случаи;...“

Разследваното събитие свързано с редица нарушения на ЗГВ и претенцията, че на ГД ГВА се вменяват отговорности не попадащи в областта на надзора ѝ са неоснователни.

3. По отношение на точка 3.

София 1000 ул. „Дякон Игнатий“ № 9  
Тел. 02/940 9771, Факс: 02/988 5094  
www.mtfc.government.bg

Препоръка № 3 не се покрива от изискванията на т. 2, ал. 1, чл. 143 на ЗГВ, тъй като тя се отнася за производство и възстановяване на ВС, а не за извършване на полети с ВС, както е отбелязано в т. 2, ал. 1, на чл. 143.

В заключение, по посочените по-горе причини Комисията за разследване във връзка с безопасността на авиационното произшествие, реализирано с вертолет R22 ВЕТА, не приема възраженията по отношение на препоръките за осигуряване на безопасността на полетите, отразени в проекта на Окончателен доклад от разследване на авиационно произшествие, реализирано на 02.08.2015г. с вертолет R22 ВЕТА, без регистрационни знаци, експлоатиран от собственик, в землището на село Узунджово, област Хасково.

Уведомявам Ви, че вашето писмо със становище по препоръките за осигуряване на безопасността на полетите и отговора на същото ще бъдат публикувани, като приложение към окончателния доклад.

С уважение,

**На осн. Чл.2.ал.1 от ЗЗЛД**

Христо Христов  
директор на дирекцията ЗРПВЖТ,  
Председател на комисията за разследване  
във връзка с безопасността

