



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ
ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

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 2009 г.

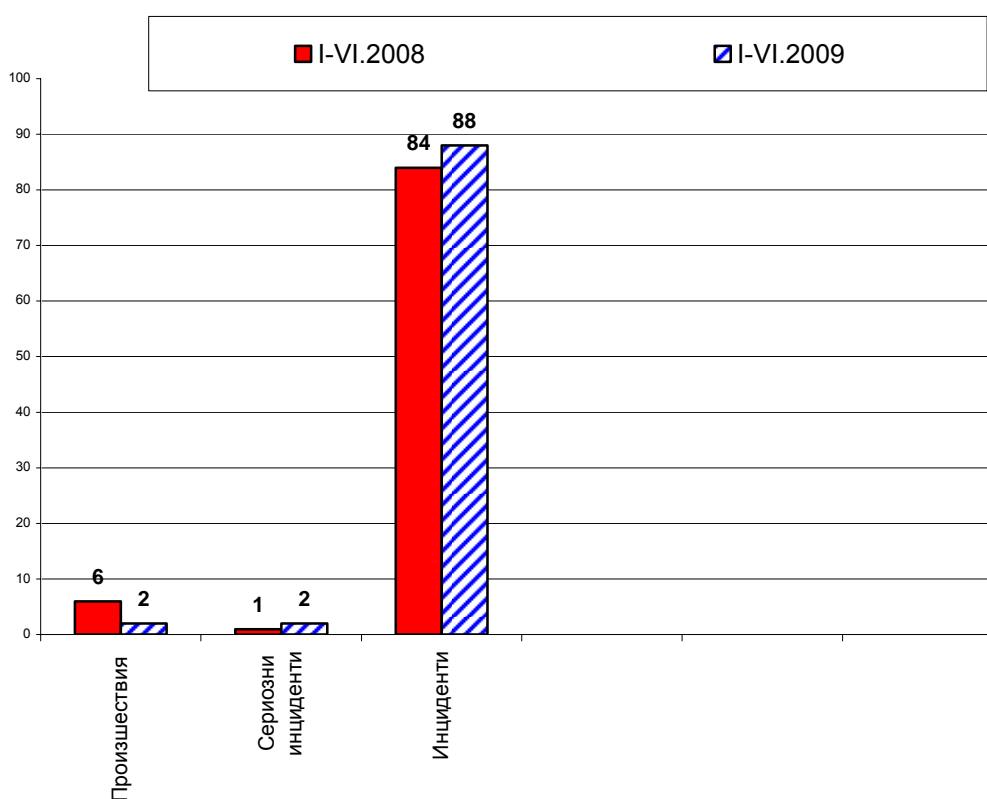
София, 2009 г.

АВИАЦИОННИ СЪБИТИЯ С БЪЛГАРСКИ ВС, РЕАЛИЗИРАНИ ЗА ПЕРИОДА 01.01.2009 – 30.06.2009 г.

За периода 01.01.2009 – 30.06.2009 г. в националната база данни за авиационни събития по програма ECCAIRS (European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems) са заведени 92 авиационни събития. Тези събития се разпределят както следва:

- 2 авиационни произшествия с ВС от българския регистър на гражданските ВС;
- 2 сериозни инцидента с ВС от българския регистър на ВС;
- 32 инцидента, реализирани с български ВС в страната и чужбина;
- 56 инцидента, реализирани с чужди ВС в обслужваното въздушно пространство на Република България.

На фиг. 1 е показано сравнението между общия брой на реализираните авиационни събития за първото полугодие на 2009 г. и това на 2008 г.



Фиг. 1

- За реализираните през отчетния период събития е характерно, че има възникнали 2 авиационни произшествия с ВС от българския граждански регистър (при 6 произшествия за същия период на 2008 г. и 0 за 2007 г. При тези авиационни произшествия няма загинали (за разлика от 2008 г., когато за същия отчетен период има 3 загинали). Реализираните през отчетния период на 2009 г. авиационни произшествия са с ВС с максимална излетна маса под 5700 kg от авиацията за специализирани авиационни работи. И двете авиационни произшествия са свързани с изпълнение на тренировъчни полети по кръга на летище.

През разглеждания период има реализирани 2 сериозни инцидента (при 1 за същия период на 2008 г.). И двете събития са възникнали с ВС с максимална излетна маса под 5700 kg при изпълнение на учебно-тренировъчни полети.

Няколко положителни факта за периода 01.01-30.06.2009 г. могат да бъдат отбелязани:

- намаляване на общия брой реализирани авиационни произшествия (2 през първото полугодие на 2009 г. срещу 6 през първото полугодие на 2008 г.);
- при възникналите през отчетния период произшествия няма загинали и ранени членове на екипажа;
- няма възникнали авиационни произшествия с ВС с максимална излетна маса над 5700 kg при изпълнение на търговски превози;
- няма възникнали сериозни инциденти с ВС с максимална излетна маса над 5700 kg при изпълнение на търговски превози.

Като неблагоприятен факт трябва да бъде отбелязано, че през разглеждания период всички събития са свързани с изпълнение на учебни полети. Единият от сериозните инциденти се реализира по същество за трети път при идентични обстоятелства. По-долу е дадено кратко описание на авиационните произшествия и сериозните инциденти, заедно с причините за тяхното възникване и излъчените мерки за безопасност.

АВИАЦИОННИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

1. Авиационно произшествие със самолет М-18 „Дромадер”, рег. № LZ-8012.

Дата на реализиране: 27.01.2009 г.

Място: летище Горна Оряховица.

Етап на полета: излитане.

Кратко описание на събитието:

На 27.01.2009 г. самолет М – 18 „DROMADER”, рег. № LZ–8012, експлоатиран от авиационен оператор „Фортуна еър” ЕООД излита за изпълнение на тренировъчен полет по кръга на летище Горна Оряховица. При излитането изпада колелото на лявата основна стойка на самолета. КВС е уведомен от РП Кула на летището за падналото колело. Тридесет и осем минути след излитането КВС изпълнява аварийно кацане, без ляво основно колело, на ПИК 09. Кацането е успешно, като след пробег от около 250 m, самолетът напуска ПИК 09, отляво, в КК=68⁰ и излиза на грунда. Няма последствия за екипажа. Самолетът е получил не големи повреди. На фиг. 2 е показано ВС на мястото на авиационното събитие.

Непосредствена причина за реализиране на авиационното произшествие е:

Развиване на гайката за закрепване на колелото към оста на левия основен колесник в процеса на засилване на самолета при излитане.

Основна причина:

Неизпълнение на изискванията на задължителен заводски бюлетин № E/02.145/92 от АО „Фортуна Еър” и ОТО „ЕР КОНКОРД” при монтаж на колелата на основния колесник на самолет PZL M18 „DROMADER”.

Съпътстваща причина:

Изпълнение на подготовка за пролетно лятна експлоатация на самолет PZL M18 „DROMADER”, рег. № LZ-8012, от ОТО „ЕР КОНКОРД” без изпълнение на задължителната форма на техническо обслужване Ф2.

При извършените проверки комисията констатира и следните нередности:

1. ОТО „ЕР КОНКОРД” няма разработена технологична карта за извършване на операции по демонтаж и монтаж на колелата на колесника.



Фиг. 2

2. В техническия борден дневник на самолета няма запис за откритата по време на предполетната подготовка неизправност, повишено съпротивление при натискане на педала на лявата спирачка, и не са записани извършените работи за отстраняване на неизправността.

3. В техническият борден дневник няма запис за откритата по време на предполетен преглед мека гума на задния колесник и не са записани извършените работи за отстраняване на неизправността.

4. Регламента за оперативно и техническо обслужване на самолета в частта предполетно техническо обслужване не включва проверка на състоянието на колесника.

5. Във формуляра на самолета няма записи за консервация и разконсервация за периодите на продължително съхранение.

6. Деформирани зъби на капачката на външния лагер на ляво основно колело, каталожен номер D41.007.00.1. D41.007.00.1

7. Няма общ ръководител на групата за аварийно спасителни работи.

8. При възникналата аварийна ситуация моторно превозно средство на АО излиза на ПИК без разрешение от РП Кула.

Препоръки за осигуряване на безопасността на полетите

В процеса на разследване на авиационното произшествие комисията предложи с писмо № 10-01-8/29.01.2009 г. до Главния директор на ГД „ГВА” да бъдат предприети следните незабавни мерки за безопасност:

1. Да се провери начина на монтаж на лагерните капачки, стягащата гайка и щифтовете за законтряне на колелата на основните стойки на всички самолети PZL M18 „DROMADER”, експлоатирани от български АО за САР.

2. При изпълнение на предполетно техническо обслужване на самолет PZL M-18 „Дромадер” да се изпълняват и точките предвидени за следполетно техническо обслужване, отнасящи се за колесника, от Регламента за оперативно и периодично техническо обслужване на самолета.

3. Извършената проверка по точка 1 да бъде отразена в Формулярите на самолетите.

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

Срок за изпълнение на посочените мерки безопасност – 06.02.2008 г.

С писмо № 40-00-17/04.02.2009 г. Главният директор на ГД „ГВА” изпраща посочените мерки за безопасност до АО, експлоатиращи самолет PZL M-18 „Дромадер”, за изпълнение.

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. Всички ОТО извършващи техническо обслужване на самолет PZL M-18 „Дромадер” да разработят технологични карти за извършване на операции демонтаж и монтаж на колелата на основния колесник, като отчетат изискванията на задължителен заводски бюлетин № Е/02.145/92 на ПЗЛ Миелец.

Отговорник – Началникът на отдел Летателна годност към ГД „ГВА”,

Срок за изпълнение – два месеца след датата на връчване на доклада.

2. При извършване на годишните инспекции на всички самолети PZL M18 „DROMADER”, експлоатирани от български АО за САР, да се извърши проверка на състоянието на капачката на външния лагер на основните колела, каталожен номер D41.007.00.1. и при наличие на деформация на зъбите да се замени с изправна.

Отговорник – Началникът на отдел Летателна годност към ГД „ГВА”, срок за изпълнение – предстоящия годишен преглед на летателната годност на всеки самолет.

3. АО „Фортуна Еър” ЕООД да включи в Програмата си за гаранция на качеството мерки, които да изключват възможността за възникване на нередности от типа на посочените в точки от 2, 3, 5, 6 и 8.

Отговорник - Управителят на „Фортуна Еър” ЕООД, срок за изпълнение – 2 седмици от датата на връчване на окончателния доклад.

4. Ръководителят на организацията за управление подържането на постоянна летателна годност на АО „Фортуна Еър” ЕООД да организира 2 часа практическо занятие с персонала ангажиран в летателната и техническа експлоатация на ВС по попълване на техническа документация. За проведения семинар да се състави протокол с имената на присъстващите. Протоколът да се изпрати в дирекция „РПВВЖТ”.

Отговорник - Управителят на „Фортуна Еър” ЕООД, срок за изпълнение – 2 седмици от датата на връчване на окончателния доклад.

5. АО „Фортуна Еър” ЕООД да съгласува Аварийния план за действие в случай на произшествие с ВС, разработен на основание на чл. 29 на Наредба № 24, за издаване на свидетелства на авиационни оператори, извършващи специализирани авиационни работи от 15.02. 2002 г., последно изменение и допълнение от 02.11.2007 г., с летищните власти на базовото му летище Горна Оряховица.

Отговорник - Управителят на „Фортуна Еър” ЕООД, срок за изпълнение – 1 месец от датата на връчване на окончателния доклад.

6. Летище Горна Оряховица да анализира действията на АСГ при възникналата аварийна ситуация и въведе мерки за подобряване на управлението на аварийно спасителните средства.

Отговорник – Изпълнителният директор на летище Горна Оряховица, срок за изпълнение – 1 месец от датата на връчване на окончателния доклад.

7. На основание на чл. 50а, ал. 4, буква б от Наредба № 24, за издаване на свидетелства на авиационни оператори, извършващи специализирани авиационни работи от 15.02. 2002 г., последно изменение и допълнение от 02.11.2007 г., ГД „ГВА” да извърши извънредна инспекция на АО „Фортуна Еър” ЕООД. За резултатите от инспекцията ГД „ГВА” да уведоми в писмена форма дирекция „РПВВЖТ” към министерството на транспорта.

Отговорник – Главният директор на ГД „ГВА”, срок за изпълнение – 1 месец от датата на връчване на окончателния доклад.

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

2. Авиационно произшествие със самолет М-18 „Дромадер”, рег. № LZ-8014.

Дата на реализиране: 25.06.2009 г.

Място: летище Горна Оряховица.

Етап на полета: кацане

Кратко описание на събитието:

На 25.06.2009 г. самолет М – 18 „DROMADER”, рег. № LZ–8014, експлоатиран от авиационен оператор „Фортуна еър” ЕООД излита за изпълнение на тренировъчен полет по кръга на летище Горна Оряховица. При изпълнение на трето кацане след полет по кръга на летището, ВС започва неконтролируемо отклонение надясно, излиза отдясно на ПИК27, при което получава значителни повреди. КВС не е получил наранявания. На фиг. 3 е показано ВС на мястото на авиационното произшествие.

Разследването все още не е завършило.

Предполагаема причина за възникването на произшествието е грешка в техниката на пилотиране на етапа на изравняване на ВС, довела до възникване на аеродинамичен срив.

СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ

1. Сериозен инцидент със самолет DA 42, рег.№ LZ-AMI

Дата на реализиране: 08.05.2009 г.

Място: Летище Горна Оряховица.

Етап на полета: кацане.

Кратко описание на събитието:

На 08.05.2009 г. ЕВС на самолет „Diamond DA 42 Twin Star”, рег. № LZ-AMI, извършва учебно тренировъчен полет на летище Горна Оряховица. При изпълнение на кацане със симулиран отказ на двигател самолетът се приземява на ПИК 27 с прибран колесник. На Фиг. 4 е показано ВС на мястото на авиационното събитие.

Авиационното събитие не е довело до последствия за екипажа.

Разследването все още не е завършило.

Предполагаема непосредствена причина за възникване на сериозния инцидент е грешка при изпълнение на кацане с един дроселиран двигател, изразяваща се в

непускане на колесника от страна на обучаемия и недостатъчен контрол за неговите действия от страна на инструктора.

Той като разследваният случай е трети, възникнал при идентични обстоятелства, комисията за разследване препоръча изпълнението на две незабавни мерки за безопасност:

1. С писмо до ГД „ГВА” временно бе преустановена дейността по летателно обучение на АУЦ „ЕР Скорпио”.

2. С писмо до ГД „ГВА” бе поискано спиране на изпълнение на упражнение № 64 „Обучение при аварийни ситуации” от „Програма за обучение на професионални пилоти на самолет за квалификационен клас за полети по правилата за полети по прибори CPL(A)/IR(A)” за всички АУЦ, експлоатиращи самолет DA 42, до въвеждането на детайлна методическа разработка, която да гарантира безопасно изпълнение на полета.



Фиг. 3



Фиг. 4

2. Сериозен инцидент със самолет Zlin-143L, рег.№ LZ-ASB

Дата на реализиране: 11.06.2009 г.

Място: Летище Горна Оряховица.

Етап на полета: заход за кацане.

Кратко описание на събитието:

На 11.06.2009 г. самолет Z 143L, рег. № LZ-ASB, експлоатиран от авиационен оператор „Еър Скорпио” ЕООД излита за изпълнение на тренировъчен полет от летище Горна Оряховица. При изпълнение на заход за кацане, след прелитане над близката приводна радиостанция, обучаемият командир на ВС констатира загуба на мощност и промяна на шума на работа на двигателя. Взема решение за аварийно кацане в ляво от ПИК 09. В 07:53 h местно време самолетът каца успешно на грунда успоредно на пистата. Няма последствия за екипажа и самолета.

Основна причина за реализиране на сериозния инцидент е:

Спиране на двигателя в полет поради допуснати грешки от обучаемия пилот в манипулиране с органите за управление на силовата установка, най-вероятно ръчката за управление на отоплението на карбуратора.

Съпътстваща причина:

Непознаване на явлението карбураторно обледеняване, начините за контролиране на условията за неговото възникване и необходимите действия за отстраняване на последствията от възникването му от обучаемия пилот.

Констатирани нередности:

1. На самолета е заверено 100 часово базово техническо обслужване, за което е издадено Удостоверение за допускане до експлоатация № Z143-ASB-025. На първата страница на удостоверението е направена корекция на наработеното време от двигателя, като са добавени 6 часа към предварително записаното време. Тази корекция обаче не

фигурира в екземпляра от удостоверението за допускане до експлоатация, които се намира на борда на самолета.

2. При предполетната подготовка на самолета техническото лице донапомпва гумата на дясната стойка на колесника без да направи запис за това в бордния дневник на самолета.

3. В дневника на двигателя записът за 50 часов преглед, направен на 08.09.07 г., е преди записа за 100 часов преглед, направен на 24.08.07 г.

4. В Удостоверение за допускане до експлоатация № Z143-ASB-025 от 08.06.09 наработеното време след ремонт на двигателя е записано в графата за запис на кацанията.

5. В работна карта 7.19 от извършения на 08.06.09 100 часов преглед не са записани резултатите от извършената проверка на компресията на цилиндрите.

6. Предложението за удължаване на ресурса на двигател тип O-540-J3A5, сериен № L-18455-40A, на назначената със заповед № 104/04.06.2009 г. на Управителя на А/К „Еър Скорпио“ комисия за оценка на състоянието на двигателя е необосновано, тъй като не отговаря на основното изискване за такова удължаване изразено в точка 11 на Сервизна инструкция № 1009 от 09.05.2008 г. на Textron Lycoming. Съгласно условията на тази точка, двигателят от встъпването си в експлоатация след последния ремонт трябва да е експлоатиран с постоянна месечна честота от не по-малка от 40 часа. В съответствие със записите в дневника на двигателя това условие не е изпълнено за периоди, указани в окончателния доклад:

7. В параграф 3.4. „Ресурсни ограничения на двигатели“ от „Програма за техническо обслужване на самолети ZLIN 143L“ на АО „Еър Скорпио“ е отбелязано, че двигател тип O-540-J3A5 има междуремонтен ресурс 2200 часа, а той е 2000 часа. Програмата е одобрена от ГД „ГВА“.

8. В параграф 3.3. „Ресурсни ограничения на планера и системите му“ от „Програма за техническо обслужване на самолети ZLIN 143L“ на АО „Еър Скорпио“ не е отбелязано, че за самолет Z 143L, сериен № 0005, рег. № LZ-ASB, общотехническият ресурс на планера е увеличен на 12000 летателни часа.

9. При определяне на масата и центровката на самолета за количество гориво е записано 100 литра, а в техническия борден дневник количеството гориво е записано 80 литра.

10. Обучаемият пилот не уведомява РП Кула Горна Оряховица за решението си за аварийно кацане.

Препоръки за осигуряване на безопасността на полетите

В процеса на разследване на причините за възникване на сериозния инцидент към АО „Еър Скорпио“ ЕООД бяха направени следните препоръки за осигуряване на безопасността на полетите:

1. Спиране на полетите на АО „Еър Скорпио“ ЕООД за 72 часа или до изясняване на причината за спиране на двигателя.

2. Извършване на оглед за установяване на изправността и проба на двигателя на самолета на земята в обем на пълна проба в съответствие с ръководството за експлоатация на самолета.

3. Съставяне на програма за провеждане на изпитателен полет на самолета и извършване на същия.

Посочените мерки са изпълнени от АО, като изпитателния полет е извършен на 18.06.2009 г.

Като има предвид посочената по-горе причина и констатираните по време на разследването недостатъци комисията препоръчва изпълнението и на следните мерки за безопасност.

1. С обучаемите пилоти изпълняващи „Програма за обучение на професионални пилоти на самолети и квалификационен клас за полети по ППП CPL (A)/IR(A), интегриран курс” на самолет Z 143L да бъде проведено занятие на тема „Особени случай в полет свързани с работата на двигателя”, на което да бъдат разгледани параграфи 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.19, 4.19 и 4.20 от „Ръководство за летателна експлоатация на самолет ZLIN 143L”.

Срок до две седмици от дата на връчване на доклада, отговорник Изпълнителния директор на АО „Еър Скорпио” ЕООД.

2. Изпълнителният директор АО „Еър Скорпио” ЕООД да запознае ръководния състав, инструкторите и обучаемите пилоти на самолет Z 143L със съдържанието на този доклад.

Срок до една седмица от дата на връчване на доклада, отговорник Изпълнителния директор на АО „Еър Скорпио” ЕООД.

3. АО „Еър Скорпио” ЕООД да коригира „Програма за техническо обслужване на самолети ZLIN 143L” като отстрани на нередностите посочи в точки 7 и 8 на списъка на констатираните нередности.

Срок до един месец от дата на връчване на доклада, отговорник Изпълнителния директор на АО „Еър Скорпио” ЕООД.

4. АО „Еър Скорпио” ЕООД да ревизира системата си за контрол на качеството като предвиди дейности недопускащи реализиране на нередности, подобни на тези отразени в точки от 1 до 10 на списъка на констатираните нередности.

Срок до един месец от дата на връчване на доклада, отговорник Изпълнителния директор на АО „Еър Скорпио” ЕООД.

5. ГД „ГВА” да засили контрола при одобряване на програми за техническо обслужване на ВС, като не допуска случай подобни на отразеното в точки 6, 7 и 8 на списъка на констатираните нередности, завишаване на определения от производителя ресурс.

Срок непрекъснат, отговорник Главен директор на ГД „ГВА”.

АВИАЦИОННИ ИНЦИДЕНТИ

За периода 01.01.2009 – 30.06.2009 г. в националната база данни за авиационни събития по програма ECCAIRS са заведени 88 авиационни инцидента. От тях 32 са реализирани с български ВС и 56 – с чужди ВС в обслужваното въздушно пространство на Република България. 15 от реализираните авиационни инциденти с български ВС имат в основата си причини, свързани с летателната експлоатация (летателни), 14 имат като причина събития свързани с ВС/агрегати/системи (технически), 2 – действия на органи за УВД и 1 е свързан с летища/наземни средства. Данните показват приблизително равенство между летателните и техническите причини за възникване, с превес на първите, което не противоречи на световната практика.

Необходимо е да се отбележи, че инцидентите преимуществено са свързани с авиацията за изпълнение на търговски полети с ВС с максимална излетна маса над 5700 kg. Авиационните произшествия и сериозни инциденти обаче са реализирани с ВС за специализирани авиационни работи с максимална излетна маса под 5700 kg, което налага извода, че не се докладват всички инциденти, свързани с експлоатацията на тази авиация.

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.

Специализираното звено за разследване на авиационни събития на Дирекция „РПВВЖТ“ още веднъж обръща внимание на ГД „ГВА“ и авиационните оператори за необходимостта от разследване на инцидентите с ВС и изготвянето на доклад по образец, в който да се посочват причините за възникване на инцидента и набелязаните мерки за безопасност.

Летища

В периода 01.01.2009 г. до 30.06.2009 г. международните летища в Република България се експлоатираха в условията на намаляващ брой самолетодвижения. По данни от анализите на 5-те международни летища, за полугодieto от януари до юни 2009 г. броя на самолетодвиженията е както следва:

- летище София - 22701;
- летище Варна - 4860;
- летище Бургас - 4808;
- летище Пловдив - 2825;
- летище Горна Оряховица - 975.

Общият брой реализирани самолетодвижения е 36169, което представлява спад от 16.3 %, спрямо същия период на предходната 2008 г.

На летище София е въведената категория IIIA за кацане, което повиши капацитета на летището в условията на намалена видимост. През изминалия отчетен период на 2009 г. на летището и в зоната за отговорност не са възниквали авиационни произшествия. Службите включени в Аварийния план за действие при аварийни ситуации не са били привеждани в състояние на „Обща тревога“. Два пъти са привеждани в „Местна аварийна готовност“ при аварийна ситуация.

От общия брой 24 регистрирани авиационни събития и особени случаи за периода, пропорционално на самолетните движения, спрямо същия период на 2008 г. тенденцията на сравнителния коефициент се запазва. Забелязва се тенденция за увеличаване на броя на събитията, особено такива, свързани с нарушаване правилата за движение в работната площ, независимо от характерния спад на обслужените ВС. По този показател осемте случая за нарушаване на правила за движение са колкото регистрираните за целия миналогодишен период, което е отчетено като потенциален рисков фактор от системата за управление на безопасността на летище София. Запазването на подобна тенденция ще доведе до ситуация, която в прогнозен план до след още няколко отчетни периода, тези нарушения ще са неприемливо ниво и ще се налагат спешни коригиращи мерки. Общия брой регистрирани събития по групи се разпределят както следва:

- Допуснати са 3 броя събития, свързани с нанасяне щети на ВС;
- Нанасяне щети на летищни машини или съоръжения - 1;
- Нарушаване на правилата за движение в работната площ на летището - 8;
- При обслужване на ВС на стоянка - 2;
- Разлив на гориво и проблеми в състоянието на работната площ - 2;
- Други - 8 (включват: нерегламентиран запуск; 3 бр. прекратено излитане; връщане на ВС от изпълнителния старт; кацане с технически проблем на ВС; повредено газоразпределително табло и спукана гума при кацане).

Като по-характерни причини довели до нарастване броя на регистрираните събития за полугодieto са:

- Навлизане на пазара на нови авиационни оператори, оператори по наземно обслужване, организации по техническо обслужване и други;

- Увеличаване на дейностите и площите за поддържане на летателното поле в условията на голямо количество на външен персонал, допуснат до работа на територията на летището, без да е преминал необходимото обучение в специализирани учебни центрове;

- Липса на инструмент за упражняване на реален контрол към външни за летището служби, към нарушителите на реда и правилата за работа или неефективен вътрешно фирмен контрол на организациите и службите временно допуснати до територията на летището.

Това пряко и косвено е свързано с безопасността при всички дейности в цялостната експлоатация на Летище София.

На територията на Летище Варна през полугодieto на 2009 г. е реализирано едно авиационно събитие по субективни причини. След зареждане с гориво е одраскано дясното полукрило на самолет B737-800 на чужд авиационен оператор. На летището приключва изграждането на нови помещения за служба ПБЗН и продължава оборудването с нова обслужваща техника. Закупени са два високопроходими автомобила за мобилен команден пункт и медицинско имущество, 3 бр. противопожарни автомобили „Rosenbauer Panther CIA 05” и оборудване.

На летище Бургас за периода 01.01.2009 г. до 30.06.2009 г. е регистрирано едно авиационно събитие, класифицирано като инцидент, свързано с удар на ВС с птици. От всички международни летища в страната на летище Бургас има най-голям проблем с изключително сложната орнитологична обстановка.

На Летище Горна Оряховица и в зоната за отговорност от 01.01.2009 г. до 30.06.2009 г. са реализирани пет авиационни събития. Всички авиационни произшествия и сериозни инциденти са реализирани на това летище, поради факта, че то е предпочитано от авиационни учебни центрове при подготовката на пилоти. Основния брой на самолетодвиженията на летището са от учебно-тренировъчни и полети за АХР. При всички авиационни събития аварийно-спасителните групи (АСГ), своевременно са привездени в необходимата степен на аварийна готовност.

През изминалото полугодие на 2009 година на Летище Пловдив няма регистрирани авиационни събития. Ниския трафик на летището трябва да повиши вниманието на администрацията и обслужващия персонал за евентуални пропуски при осигуряване на летищното обслужване на полетите.

ДП „РВД”

През първото полугодие на 2009 г. бяха обслужени 218 729 ВС (222 052 ВС), което представлява **намаление с 1,50 %, спрямо съответния период на 2008 г.**

Разпределението на обслужени ВС по РЦ и ЛЦ за ОВД е:

• София	202 092	(201 970)	+ 0,06%;
• Варна	5 028	(6 009)	- 16,33%;
• Бургас	6 318	(5 492)	+ 15,04%;
• Пловдив	2 916	(3 111)	- 6,27%;
• Г. Оряховица	2 375	(5 470)	- 56,58%.

Броят на обслужените прелитаци ВС е 179 107 (178 096). **Увеличението е с 0,6% спрямо същия период на 2008 г.**

Броя на обслужените излетели и кацнали ВС за периода е 39 622 (43 956), което представлява **намаление с 9.86%.**

Разпределението на обслужените излетели и кацнали ВС по РЦ и ЛЦ за ОВД е, както следва:

София	22 985	(23 874)	- 3.72%;
Варна	5 028	(6 009)	- 16.33%;
Бургас	6 318	(5 492)	+ 15.04%;
Пловдив	2 916	(3 111)	- 7.27.%;
Г. Оряховица	2 375	(5 470)	- 59.58%.

През първото полугодие на 2009 година в дирекция „Безопасност” на ДП „РВД” са докладвани 110 събития, свързани с обслужване на въздушното движение. След проверка и разследване са регистрирани:

- 1 (един) инцидент с клас на сериозност (В) - значим инцидент;
- 6 (шест) инцидента с клас на сериозност (С) – инциденти;
- 103 (сто и три) събития с клас на сериозност (Е) без последствия за безопасността и (D) неопределено събитие.

Реализираните инциденти са на оперативни работни места в РЦ за ОВД София.

Към 30.06.2009 г. в Дирекция „РПВВЖТ”, МТИТС от ДП „РВД” са постъпили 69 доклада за реализирани авиационни събития от регистрирани 110 (62%)

За сравнение през първото полугодие на 2008 година в оперативната дейност, с принос на УВД, са допуснати:

- 1 (един) инцидент с клас на сериозност (А) - сериозен инцидент;
- 2 (два) инцидента с клас на сериозност (В) - значим инцидент, предизвикани от УВД.
- 5 (пет) инцидента с клас на сериозност (С) – инцидент, като три от тях са нарушаване на минималните норми за сепарация, едно разрешение за излитане с препятствие на ПИК и един втори кръг, поради токов удар в ЛЦ за ОВД.

През първото полугодие на 2009 година са докладвани в дирекция „Безопасност” 103 (45) събития в оперативната дейност, имащи отношение към безопасността на полетите и с клас на сериозност по-малък от С.

През първото полугодие на 2009 г. в техническата дейност на ДП „РВД” не са регистрирани специфични събития, класифицирани като инцидент.

През първото полугодие на 2009 г. са регистрирани общо 385 (при 582 за същия период на 2008 г.) събития, свързани с оперативните системи (ОС) на ДП „РВД”, т.е. налице е намаление на абсолютния брой регистрирани събития с 33,85%. Това намаление се отнася както за „вътрешни” за ДП РВД, технически събития, намалени от 443 бр. на 294 бр. или с 33.63%, така и за „външните” - намалени от 139 бр. на 91 бр. или с 34.53%.

Въз основа на предоставените данни от ДП „РВД”, може да се приеме, че тенденцията за повишаване на доброволно докладване на авиационни събития в системата на ДП „РВД” запазва своето развитие към повишаване на процента докладвани събития, най-вероятно като резултат от правилното въвеждане на политиката „Just culture” от страна на ръководството на ДП „РВД”.

В началото на годината, след провеждане на работна среща между представители на дирекция „РПВВЖТ”, МТ и дирекция „Безопасност” на ДП РВД, бяха обсъдени и приети промени в начина на взаимодействие между двете дирекции с цел подобряване нивото на съвместната им работа. В резултат на въведените промени се улесни процеса на обмен на информация, свързана с реализирани авиационни събития, повиши се качеството на обменяната информация и се изгради работеща обратна връзка, затваряща целия оперативен цикъл по безопасност (докладване на събития, класифициране, провеждане на разследване от съответните органи, събиране,

обработка, архивиране и анализ на данните от приключените разследвания и предписаните мерки за безопасност), посредством изготвяне и предоставяне на окончателни доклади от проведени от дирекция „Безопасност” разследвания на авиационни инциденти. По този начин е изпълнена препоръка на „Eurocontrol” във връзка с констатирана нередност и слабост при взаимодействието на СЗРАС и ДП „РВД” по време на проведеният през 2008 г. одит.

ОБЩИ КОНСТАТАЦИИ ОТ РАЗСЛЕДВАНИТЕ АВИАЦИОННИ ПРОИЗШЕСТВИЯ И СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ И ОТ РАЗСЛЕДВАНИТЕ ОТ ОПЕРАТОРИТЕ ИНЦИДЕНТИ

По време на разследването на авиационните произшествия и сериозните инциденти през първото полугодие на 2009 г. комисиите за разследване констатираха следните по-съществени проблеми, свързани с осигуряването на безопасността на полетите:

1. По отношение на летателната експлоатация:

- липса на утвърдени методики за обучение в АУЦ за всеки конкретен тип ВС, в които детайлно да се описват със съответни параметри всички упражнения от съответната програма за обучение, съобразени с конкретния тип на ВС, използвано за обучение;

- формално изпълнение на предполетна подготовка – валидно в особена степен за полети, свързани с обучение и тренировки;

- недостатъчна теоретическа подготовка и непознаване на функционирането на основни системи на ВС от страна на обучаващия се персонал;

- недостатъчно познаване на летателно-технически характеристики на ВС;

- пропускане на задължителни по съответна програма за обучение упражнения, които обаче се регистрират както изпълнени;

- нарушаване на режима на работно време и почивка на екипажите – особено валидно за авиационни учебни центрове;

- голямо работно натоварване на инструктори от състава на авиационни учебни центрове;

- формално попълване на актове за летателна проверка на пилоти на самолет Ан-

2.

2. По отношение на поддържането на летателната годност:

- неизпълнение на задължителни от производителя на ВС сервизни бюлетини;

- нарушаване на установена от производителя на ВС технология за извършване на определени операции;

- липса на задължителна от производителя на ВС маркировка и табели в пилотската кабина;

- пропуски във воденето на техническата документация на ВС, като в бордните дневници не се записват извършени дейности по отстраняване на констатирани на предполетен преглед недостатъци;

- не се документират консервация и разконсервация на ВС и/или двигатели;

3. По отношение на летищното осигуряване на полетите:

- проблеми с орнитологичното осигуряване на полетите на летищата;

- проблеми при координиране на действията на летищни служби, участващи в аварийно-спасителни действия на ВС, претърпели авиационно произшествие или сериозен инцидент на територията на летище;

- неспазване на правила за движение по работната площ на летище;

- несъгласувани с РП „Кула” действия, свързани с излизане на МПС и/или хора на ПИК, ПР и перон, особено от страна на външни организации, работещи по договор на летища.

4. По отношение на националния регулаторен и контролен орган – ГД „ГВА”:

- неправомерно издаване на летателна годност на ВС, което няма изисквани от РЛЕ и от типовото удостоверение за летателна годност на ВС маркировки и табели в пилотската кабина;

- в Наредба № 4018 за работното време на авиационния персонал няма определено ограничение за максимално допустим брой полети на инструкторите от авиационни учебни центрове;

- недостатъчен контрол за коректно попълване на техническа документация на ВС от страна на проверяващите инспектори на ГД „ГВА”.

Уведомяваме авиационните оператори, че всички доклади от завършили разследвания на авиационни събития са достъпни в интернет сайта на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (www.mtitc.government.bg) в раздел „Въздушен транспорт”, „Специализирано звено за разследване на авиационни събития”, „Окончателни доклади”.

Напомняме на въздухоплавателните организации, че всички доклади от разследване на инциденти следва да се изпращат на адрес:

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