

## ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

от разследване на авиационно произшествие със самолет Cessna 402 В,  
собственост на авиационен оператор “Хели Ер – САУ” АД, възникнало на  
10.10.2002 г.



2002 г.

Материалите по авиационното произшествие са заведени под дело №07/10.10.2002 г.

Авиационен оператор: “Хели Ер – САУ” АД, София, летище София

Производител на въздухоплавателното средство (ВС): CESSNA AIRCRAFT COMPANY, USA.

Национални и регистрационни знаци на ВС: LZ-CCB, в съответствие с Удостоверение за регистрация № ..... от 28.02.2002 г.

Място и дата на авиационното произшествие: летище Варна, 10.10.2002 г., 16:50 h.

Уведомени: Главна дирекция Гражданска въздухоплавателна администрация (ГД ГВА) и Специализираното звено по безопасност на полетите.

Авиационното събитие е класифицирано като авиационно произшествие.

За разследване на авиационното произшествие със заповед на Министъра на транспорта и съобщенията № РД-08-1126 от 15.10.2002 г. е назначена Комисия.

Вид на полета - санитарен полет за спешна медицинска помощ, полет № HLR 899.

На 10.10.2002 г. самолетът изпълнява санитарен полет по маршрут София – Варна. При подхода за кацане на летище Варна екипажът спуска колесника и установява, че не светва лампата за заключено положение на лявата основна стойка. Извършва четири опита, като прибира и пуска колесника, но лампата на лявата стойка не светва. Екипажът изпълнява процедура за аварийно пускане на колесника и предприема кацане. В процеса на изтъркаване левият колесник се подгъва. Самолетът завива на ляво по пистата и излиза на грунда, където спира. Екипажът затваря горивните кранове, обезточава самолета и го напуска.

Самолетът получава повреди основно по лявото полукрило. Екипажът не е получил наранявания.

## **1. Фактическа информация.**

### **1.1. История на полета.**

Задачата за полета е поставена от авиационния оператор (АО).

#### **1.1.1. Номер на полета.**

Първи полет за деня, задача за полет № 139.

#### **1.1.2. Подготовка за полета, описание на полета и събитията.**

Екипажът получава задачата за полет HLR 899/900 в 13:45 h на 10.10.2002 от главния пилот на АО. Трябва да прилети на летище Варна от където да превози болно дете за София. Полета е планиран за 15:15 h. Екипажът се информира от инженерния състав за готовността на самолета за полет и извършва предполетната си подготовка. Получава и изучава

метеорологичната информация за времето на летищата за излитане, кацане и резервните летища. Запознава се с нотамите и прави необходимите пресмятания.

Самолетът е зареден напълно с гориво 163 US галона (616 литра) и му е извършено линейно обслужване форма WA.

Екипажът извършва предполетен преглед на самолета и взема решение за излитане. Излитането от летище София е изпълнено в 15:28 h. До Варна полетът протича нормално без забележки. Писта за кацане на Варна е 09. След изпълнение на точен заход по ILS, при скорост 130 kt, екипажът спуска колесника. След приключване на процедурата екипажът установява, че не светва лява зелена лампа за заключено положение на лява основна стойка и, че лява червена лампа за завършване на цикъла на пускане на колесника не изгасва. Командирът на самолета, който е пилотиращ пилот, изпълнява прибиране на колесника и повторно пускане, при което възниква същият проблем. Исква разрешение за преминаване над пистата на малка височина, при което да бъде извършен визуален оглед на спуснатия колесник. Ръководителят на полета от работно място “Кула” указва на екипажа, че колесникът се вижда като нормално спуснат. Независимо от това екипажът иска разрешение и преминава на втори кръг, прибира колесника, набира 700 m височина, прави две без резултатни пускания и прибирания на колесника, след което пристъпва към аварийно пускане. В съответствие с обясненията на командира, ръчката за аварийно пускане прави половин оборот и достига до упор, но зелената лява лампа за заключено положение на лявата стойка на колесника отново не светва. Командирът изпълнява втори визуален заход, при което иска от ръководителя на полети “Кула” да бъдат разположени на прага на пистата наблюдатели за оглед на състоянието на колесника. След доклада на “Кула”, че оглеждащите са констатирали нормална конфигурация за кацане на колесника, командирът взема решение за кацане и го изпълнява. Самолетът опира близо до средата от дължината на ПИК 09 на централната линия със скорост приблизително 83 kt, изтъркалва се нормално 3...4 s, след което лявата стойка се подгъва. Командирът установява двигателите и с пълен десен крак се опитва да парира възникналия въртящ момент на ляво, резултат от опиране на витлото в повърхността на пистата. Самолетът се отклонява на ляво и под ъгъл около 25<sup>0</sup> напуска пистата, като спира на грунда, малко преди втора пътека за рулиране. Екипажът изключва електрическите източници, затваря горивните кранове и напуска самолета.

### **1.1.3. Местоположение на авиационното произшествие.**

Сериозният инцидент е възникнал на летище Варна с координати N 43<sup>0</sup> 13' 55" и E 27<sup>0</sup> 49' 31", надморска височина 70 m, в 16:50 h местно време.

## 1.2. Телесни повреди.

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

## 1.3. Повреди на ВС.

При направения оглед на мястото на произшествието от комисията по разследване се констатираха повреди основно само по лявото полукрило: огънати лопати на витлото на левия двигател, скъсано въже от ситемата за управление на задкрилката на лявото полукрило, разрушени щитки на левия колесник, разбита опора на въртящия вал от системата за прибиране и пускане на колесника, счупен фар, огънати ламарини по залеза на полукрилото, огънатата антена под тялото и скъсан тандьор на втора антена. Лявата основна стойка не е заключена в пуснато положение в резултат от което се завърта около оста си и смачква щитката за затваряне на отсека на колесника.

## 1.4. Други повреди.

Други повреди няма.

## 1.5. Сведения за персонала.

### 1.5.1. Командир – 27 годишен, професионален пилот III клас

**Свидетелство за правоспособност:** № .....; валидно до 04.06.2003 г.; медицинска годност до 04.06.2003 г.

**Квалификационни отметки:** Командир на самолет Cessna 402, командир на самолет Cessna 421, командир на самолет Be-76.

### 1.5.2. Втори пилот – 41 годишен, професионален пилот трети клас.

**Свидетелство за правоспособност:** № .....; валидно до 09.01.2003 г.; медицинска годност до 09.01.2003 г.

**Квалификационни отметки:** Командир на самолет Cessna 402, командир на самолет Cessna 421, командир на самолет Ан-2.

**1.5.6. Ръководител смяна РВД на летище Варна:** 46 годишен, ръководител на полети.

Свидетелство за правоспособност № .....

**1.5.7. Ръководител на полети на работно място Варна – “Кула”:** 58 годишен, ръководител на полети.

Свидетелство за правоспособност № .....

## **1.6. Сведение за въздухоплавателното средство.**

### **1.6.1. Информация за летателната годност.**

Самолет C-402 B, заводски № ....., регистрационен номер LZ-CCB е произведен през 1974 година в CESSNA AIRCRAFT COMPANY - USA, има Удостоверение за летателна годност № ..... издадено на 05.04.2002 г. и валидно до 05.04.2003 год.

От начало на експлоатация (HE) самолетът има пролетени 9356:48 часа и при изпълнение на утвърдената програма за обслужване няма ограничения в ресурса на планера.

На самолета са монтирани два двигателя Continental както следва:

1. Двигател ляв, модел TSIO-520 E9, заводски № ....., двигателят има междуремонтен ресурс 1400 h и е наработил след капитално възстановителен ремонт 315:30 h. Двигателят работи съвместно с въздушно витло McCauley 3AF2C-NR, заводски № 768247, витлото има междуремонтен ресурс 1500 h и е наработило след капитално възстановителен ремонт 310:48 h;

2. Двигател десен, модел TSIO-520 E8, заводски № ....., двигателят има междуремонтен ресурс 1400 h и е наработил след капитално възстановителен ремонт 315:30 h. Двигателят работи съвместно с въздушно витло 3AF32C504C, заводски № ....., витлото има междуремонтен ресурс 2000 h и е наработило след капитално възстановителен ремонт 21:06 h.

Последният запис на наработката във формуляра на самолета е от 03.10.2002 г.

В съответствие с предписание на ГД “ГВА” на 02.04.2002 г. на самолета е извършен годишен преглед в обем на 200 часово периодическо техническо обслужване, за което е издадено Удостоверение за техническо обслужване № 1-ССВ-2002. На 10.09.2002 г. на самолета в съответствие с пролетяното време е извършено 50 часово периодическо обслужване, за което е издадено Удостоверение за техническо обслужване № 2-ССВ-2002. След това обслужване самолетът е пролетял 16:42 часа. Преди полета на 10.10.2002 г. на самолета е извършено линейно техническо обслужване форма WA, отразено в технически борден дневник № 0000818. В бордния дневник няма отразени неизправности открити по време на прегледа.

Обслужването на самолета се изпълнява от Организация за техническо обслужване лицензирана в съответствие с изискванията на Наредба № 145 от 14.01.1999 г. на министерството на транспорта, притежаваща лиценз № МОА-45/1200 валиден до 15.12.2002 г., по одобрена от ГД ГВА програма.

### **1.6.2. Кратки сведения за техническите характеристики на самолета.**

Максималната излетна маса на самолета е 2900 kg. Масата на празен самолет е 1999 kg. В момента на възникване на събитието самолетът е имал на борда си около 400 литра гориво и двучленен екипаж, при което полетната маса е 2443 kg и центровката е в експлоатационния диапазон.

Максимална маса при кацане – 2815 kg.

Максимална скорост за пускане на колесника – 140 kt.

Минимална еволютивна скорост 82 kt.

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

Самолетът е зареден с 163 US галона авиационен бензин 100 LL на летище София. На местото на произшествието в резервоарите на същия има около 400 литра гориво. Резервоарите са съхранили конструктивната си цялост и на местото на произшествието няма изтичане на гориво.

Използваното гориво съответства на техническите изисквания за самолета.

### **1.7. Метеорологична информация.**

Денем, сложни метеорологични условия, температура 19<sup>0</sup> C, видимост над 10 km, вятър 5 m/s от 130<sup>0</sup>, облачност 2/8 на 1600 m, 7/8 на 3000 m, атмосферно налягане QNH 1019.

Добра естествена осветеност.

Метеорологичните условия не са повлияли върху характера и протичане на произшествието.

### **1.8. Средства за навигация.**

Стандартно навигационно оборудване на самолет С-402 В и навигационното оборудване на летище “Варна”. По време на произшествието навигационното оборудване е работило безотказно.

### **1.9 Свързки.**

Стандартното свързочно оборудване на самолет С-402 В. По време на произшествието свързочното оборудване е работило безотказно.

### **1.10. Летище.**

Летище Варна - координати на контролната точка на летището: N 43<sup>0</sup> 13' 55", E 027<sup>0</sup> 49' 31", надморска височина 70 m, ПИК 09/27.

### **1.11. Полетни записващи устройства.**

Няма за типа самолет.

### **1.12. Сведения за удара и отломките.**

При кацането самолетът опира около средата от дължината на ПИК на централната линия със скорост приблизително 83 kt, изтъркава се нормално 3...4 s, след което лявата стойка се подгъва. При подгъване на стойката лопатите на лявото витло опират в покритието на ПИК. Възниква въртящ момент на ляво, който не може да бъде компенсиран от командира с напълно отклонен десен крак. Самолетът се отклонява на ляво и под ъгъл около 25<sup>0</sup> напуска пистата. По грунда има следи и от опиране на края на лявото полукрило. Самолетът спира на грунда преди втора пътека за рулиране. По

грунда бяха намерени парче от тандьор на антена и уплътнение от капачка на резервоар. Няма други отделени конструктивни елементи от самолета.

### **1.13. Медицински и патологични сведения.**

В резултат на авиационното произшествие няма ранени и пострадали.

### **1.14. Пожар.**

При авиационното произшествие няма възникнал пожар.

### **1.15. Фактори на оцеляването.**

Произшествието е реализирано на ПИК на летище “Варна”. Координационният център на летището е предупреден за аварийното кацане от ръководство на въздушното движение, обявена е “Местна готовност” и са предприети своевременни мерки за оказване на помощ на екипажа. Летището временно е затворено за полети. Проверена е пистата, самолетът е изтеглен на около 60 m северно от ПИК, след което летището е открито, но ПР 2 остава затворена за което в последствие е пуснат НОТАМ.

Необходимо е да се отбележи, че в съответствие с чл. 57 на Наредба № 3 от 31.05.1996 г. на Министерството на транспорта, когато на ВС, приближаващо летището, е установено или има подозрение, че има такива неизправности, които могат да доведат до авиационно произшествие, се обявява състояние на “Обща тревога”

По време на полета и на авиационното произшествие екипажът е използвал предпазни колани. Непосредствено след напускане на самолета е бил прегледан от дежурния лекар на летището. Направена му е проба за употреба на алкохол, която е отрицателна.

### **1.16. Проведени изпитания и изследвания.**

За целите на техническото разследване са проведени изпитания и изследване на:

- Мястото на авиационното произшествие: първи и последващи следи от допиране на самолета в ПИК; следи от движението по грунда; оглед на елементите от компановката на самолета; състояние на пилотската кабина; ръчките и превключвателите и показанията на приборите. Направените снимки са приложени към материалите по разследването. Взети са писмени обяснения от очевидци.
- Извършен детайлен оглед на лявата основна стойка и кинематичната верига за нейното прибиране и пускане.
- Извършен оглед, неколккратно задействане и анализ на кинематиката на движение на механизма за заключване на колесника в пуснато положение.
- Извършено изследване на електрическите вериги на системата за прибиране и пускане на колесника.

- Изучаване и анализ на действията на екипажа при изпълнение на процедурата за аварийното пускане на колесника.
- Извършен оглед и изследване на функционирането на системата за аварийно пускане на колесника.

## **2. Анализ.**

Последователността на възникване на събитията по време на летателното произшествие е следната:

- пускане на колесника при подход за кацане;
- отказ на системата за пускане на колесника;
- аварийно пускане на колесника;
- кацане с не заключена лява стойка на основния колесник и подгъването и в процеса на изтъркаване;
- излизане на грунда по време на пробег.

В тази последователност ще бъде извършен анализ на обяснителните фактори свързани със събитията с цел определяне на причините за авиационното произшествие и определяне на препоръки за повишаване на безопасността на полетите.

При подход за кацане на летище “Варна” екипажът пуска колесника. Условието на полета при който екипажът пуска колесника не нарушават летателните ограничения на самолета. Екипажът установява, че при пускането лявата основна стойка не се заключва в спуснато положение. Тази констатация се прави на основание на това, че не светва лява зелена лампа на указателя за пуснато заключено положение на колесника и не изгасва лява червена лампа, указваща за междинно положение на стойката. Екипажът няколкократно (четири пъти) прави опити за пускане и заключване на колесника, който са неуспешни. Причините за възникване на такъв отказ в съответствие с Матрицата на неизправностите изложена на стр. 4-2В до стр. 4-6В на “401/402 SERVICE MANUAL” могат да бъдат две:

1. Неправилно регулиране на кинематиката на системата за прибиране и спускане на колесника.
2. Дефектирала кинематична верига за прибиране и пускане на колесника.

Преди полета на самолета е извършено линейно техническо обслужване форма WA и предполетен преглед от екипажа. По време на прегледите не са открити никакви неизправности в това число и по колесника и системата му за прибиране и пускане.



При огледа на самолета от комисията за разследване на произшествието беше установено скъсване на нитовото съединение на предната упорна планка на въртящия вал от кинематичната система за прибиране и пускане на колесника. Планката и въртящият вал са показани съответно като поз. 7 и поз. 3 на фиг. 4-7 от “401/402 SERVICE MANUAL”. Скъсаното нитово съединение се вижда и на показаната снимка.



Наличието на такова скъсване преди аварийното кацане не би позволило при пускане на колесника лявата основна стойка да се заключи в долно положение, поради подаване на опората на въртящия вал и нарушаване на характеристиките на кинематичната верига. По посочената планка се виждат надирания и следи от удар. Тези следи са от щитката на колелото, която е притисната върху планката при огъването на колесника след кацането. Твърде вероятно е скъсването на нитовото съединение да е предизвикано от натиска на тази щитка при плъзгането на подгънатата стойка по ПИК и грунда. В такъв случай, ако планката е скъсана от въздействието на щитката, като причина за не заключване на стойката в пуснато положение може да се посочи първата от изброените по-горе “Неправилно регулиране на кинематиката на системата за прибиране и спускане на колесника”.

Регулировката на колесника в спуснато положение се проверява на 200 часов преглед от периодичното техническо обслужване. В съответствие с точка 2 на Операционна ведомост №13 на този преглед се извършва инспекция на регулировката на колесника в съответствие с фиг. 2-7 на "401/402 SERVICE MANUAL". На фигурата са показани 15 позиции на които трябва да се извърши проверка и по даденото в операционната ведомост може да се оцени дали е извършвана инспекция или не, но не и да се проследят конкретните резултати от самата инспекция. Такъв преглед на самолета е заверен на 02.04.2002 г. с Удостоверение за техническо обслужване № 1-ССВ-2002. В Дефектационна ведомост, оформена като приложение №2 към горепосоченото Удостоверение, не са посочени открити отклонения в регулировката на колесника. Към документите по техническото обслужване няма приложен протокол от контролно-изпитателен полет на самолета в който да е отразено изпълнението на т. 1 от Операционна ведомост 1 и т.1 от Операционна ведомост 13, някои от дейностите по които се изпълняват в полет. Към документите за даване на летателна годност на самолета е приложен акт за извършен контролно-изпитателен полет на самолета от 03.04.2002 г. В този акт е отбелязано изпълнението на част от дейностите свързани с т.1 от операционна карта № 1 (не е отбелязано времето за прибиране на колесника и скоростта на полета при която се извършва прибирането и пускането) и не е отбелязано за изпълнение на работите по т. 1 от операционна карта № 13. В съответствие с посоченото по-горе Удостоверението за техническо обслужване е издадено на 02.04.2002 г., а част от работите по него са изпълнени на 03.04.2002 г. След прегледа до авиационното произшествие самолетът е пролетял 70:42 h.

На 10.09.2002 г, в съответствие с пролетяното време, на самолета е извършено 50 часово периодическо обслужване, за което е издадено Удостоверение за техническо обслужване № 2-ССВ-2002. Към документите от това обслужване липсва приложена дефектационна ведомост и протокол от контролно-изпитателен полет на самолета в който да е отразено изпълнението на т. 1 от Операционна ведомост № 1. След това обслужване самолета е пролетял 16:42 часа.

От диаграмата за смазване на самолета, изложена на фиг. 2-12 в "401/402 SERVICE MANUAL", се вижда, че по механизмите от колесника и от системата му за прибиране и пускане има механизми чиято периодичност на смазване е по-голяма от 200 часа, които не са били смазани при посочения по-горе преглед. Тяхното не смазване, поради малкото пролетяно време през последните години (самолетът е пролетял 500 часа за 6 години), може да доведе до повишаване на съпротивлението в кинематичната верига за прибиране и пускане на колесника и при отсъствие на контрол на параметрите записани в посочените по-горе точки от Операционни карти, да доведе до не заключване на стойката.

По-малко вероятно, но също възможно, е повишеното съпротивление в кинематичната верига на системата за прибиране и пускане на колесника да е довело до срязване на нитовото съединение на предната упорна планка на въртящия вал и от там до невъзможност за заключване на лявата стойка на колесника в пуснато положение.

След като се убеждава в невъзможността по нормален път да бъде пуснат и заключен колесника, командирът взема решение за аварийното му пускане. При изпълнение на процедурата за аварийно пускане са допуснати някой неточности и грешки.

Картите с аварийни процедури използвани на борда на самолета са събрани в свитък. Този свитък не е подпечатан с печата на ГВА за одобрение. Процедурата за аварийно пускане на колесника включва 10 точки. Те са изписани и на табела разположена на пода, между двете седалки в кабината. Като втора точка в тази процедура е записано да се изтегли прекъсвача на веригата на електродвигателя за пускане и прибиране на колесника. При направения оглед от комисията след произшествието този прекъсвач беше намерен във включено положение. В обясненията си по характера на протичане на произшествието командирът на ВС е записал, че е изтеглил прекъсвача в съответствие с изискванията на процедурата и след приземяването наново го е включил. Второто действие не се изисква от процедурата и не се налага от обстоятелствата по произшествието. Като трета точка в процедурата е записано “поставяне на превключвателя за положението на колесника в неутрално положение”. Командирът не е изпълнил тази точка, като и двамата пилоти твърдят, че превключвателят няма неутрално положение. В случая е налице не само непознаване на системата на самолета, но и не съблюдаване на правилото, че тези процедури носят задължителен характер. От снимката на положението на ръчките в кабината се вижда, че не е изпълнена и точка девет от процедурата – да се сгъне и прибере ръчката за аварийно пускане на колесника след приключване на пускането (сгъването на ръчката променя зацепването на зъбните предавки във веригата). Като се има предвид изложеното, може да се направи извода, че е налице нарушаване на процедурата за аварийно пускане на колесника, което е могло да повлияе на крайния резултат.

Като резултат от изпълнение на процедурите, колесникът е пуснат но сигнализацията показва, че лявата основна стойка отново не е заключена в пуснато положение. След оглед, извършен от наземните служби на летището за положението на стойките, командирът взема решение за кацане с не заключена лява стойка. Кацането е изпълнено успешно, като в процеса на изтъркаване лявата стойка се огъва, самолетът търпи посочените по-горе повреди и излиза на грунда. Възникналите след кацането събития са следствие от не заключването на стойката.

### **3. Заключение**

Проведеното техническо разследване, резултатите от направените изследвания и направеният анализ дават основание на комисията да направи извода, че авиационното произшествие е резултат от следната

**Основна причина:**

Нарушена регулировка на елементи от кинематичната верига на системата за пускане на клесника, довело до не заключване на лявата основна стойка в пуснато положение.

**Непосредствена причина:**

Подгъване на лявата основна стойка в процеса на изтъркаване.

За допускане на авиационното произшествие допринасят и следните

**Съпътстващи причини:**

1. Не пълно и не точно изпълнение на мероприятията по колесника и системата му за прибиране и пускане при 50 часова и 200 часова периодическо техническо обслужване.
2. Неточно изпълнение на процедурите за аварийно пускане на колесника от летателния екипаж.

В процеса на техническото разследване бяха установени и следните нередности:

- Не смазване на някои шарнирни съединения по самолета и системите му в продължение на продължителен период от време;
- Не пълно разработен технологичен процес за изпълнение на периодичното техническо обслужване;
- Член 43 на Наредба 24 от 15.02.2000 г. неточно и не пълно отразява изискванията на Анекс 6, част I, 11.3 за съдържанието на програмата за техническо обслужване на АО.
- Не познаване от летателния екипаж на системата за прибиране и пускане на колесника.
- Картите за контролни проверки на борда на самолета не са утвърдени в съответствие с т. 24, ал. 1, на Наредба № 24 от 15.02.2000 г. на МТС.

**ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ**

С писмо входящ № 04-17-409/14.10.2002 г. до Главния директор на ГД “ГВА” комисията предлага следните МЕРКИ ПО БЕЗОПАСНОСТ:

На всички леки самолети с електрическа система за прибиране и пускане на колесника да се изпълни:

1. Контролно прибиране и пускане на колесника на земята.
2. Контролно пускане на колесника с помощта на аварийната система.
3. Оглед на кинематичната верига на системата за прибиране и пускане на колесника и прегресиране на всички шарнирни съединения.

С писмо входящ № 04-17-430/04.11.2002 г. до Главния директор на ГД “ГВА”, във връзка с възникналото авиационно произшествие със самолет Cessna – 402 В, регистрационен номер LZ – ССВ, собственост на авиационен оператор “Хели Ер САУ” ЕАД, на 10.10.2002 г. и като има предвид резултатите от разследването на авиационно произшествие със самолет Cessna – 414, регистрационен номер LZ – АСЕ, собственост на авиационен оператор “Еър Скорпио” ЕООД, на 25.01.2002 г., комисията по разследване на авиационното произшествие предлага следните МЕРКИ ПО БЕЗОПАСНОСТ:

1. На всички самолети Cessna, експлоатирани от авиационни оператори в Република България да се извърши:

а) Еднократен оглед на кинематичните вериги на системата за управление, системата за прибиране и пускане на колесника, системата за пускане и прибиране на механизацията на крилото и се извърши прегресиране на шарнирните им съединения.

б) Еднократна проверка на състоянието и работоспособността на противообледенителните системи на самолетите.

2. Местните квалификационни комисии на авиационните оператори да извършат контролна проверка на познаването на конструкцията и функционирането на системите на самолетите Cessna от летателните екипажи, като се обърне особено внимание на процедурите по аварийното им използване.

3. Да се проведе летателно методическо занятие с летателните екипажи на самолетите Cessna за опресняване на знанията по условия за възникване на обледеняване, влиянието му върху летателните характеристики на самолета и използване на противообледенителните системи.

Комисията предлага ГД “ГВА” да предприеме необходимите мерки за привеждане на чл. 33 на Наредба 24 от 15.02.2000 г. на МТС в съответствие с изискванията на Анекс 6, част I, 11.3 за съдържанието на програмата за техническо обслужване на АО.

До отстраняване на повредите и извършване на летателни изпитания по утвърдена от ГД “ГВА” програма на самолет Cessna-402 В, рег. № LZ-ССВ, временно да бъде отнето Удостоверението за летателна годност.