

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

от разследване на сериозен инцидент със самолет FALCON 2000, рег. № LZ – OOI, експлоатиран от авиационен оператор (АО) „Авиоотряд 28”, реализиран на 25.07.2005 г. при изпълнение на вътрешен полет HEAD, BULG – 001 Варна – София (VAR-SOF).



2005 г.

Материалите по авиационното събитие са заведени под дело № 05/03.08.2005 г. в архив на специализираното звено за разследване на авиационни събития.

Авиационен оператор (АО): „Авиоотряд 28” с адрес София 1540, Летище София.

Производител на въздухоплавателното средство (ВС): DASSAULT AVIATION S.A., FRANCE.

Национални и регистрационни знаци на ВС: LZ-OOI, в съответствие със свидетелство за регистрация № 1922, издадено на 11.10.2004 г. от Главна Дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” (ГД”ГВА”).

Място и дата на авиационното събитие: При излитане от летище Варна в 23 h и 50 min на 25.07.2005 г.

Уведомени: „Специализирано звено за разследване на авиационни събития” (СЗРАС), ГД„ГВА” и Международната организация за гражданска авиация (ICAO).

За разследване на авиационното събитие със заповед на Министъра на транспорта и съобщенията № РД-08-359/05.08.2005 г. е назначена комисия.

С решение на комисията в разследването на събитието по човешкия фактор, е привлечен експерт от ГД “ГВА”.

Вид на полета: HEAD, вътрешен.

Самолет FALCON 2000, рег. № LZ–OOI, излита по HEAD полет Варна София в 23 h и 50 min местно време на 25.07.2005 г. След запуск на двигателите и получено разрешение за рулиране по пътека за рулиране “А”, ВС получава разрешение от Варна – Кула за излизане на писта 27 за излитане, излиза на изпълнителен старт на ПИК 27, като спира в крайната дясна част. Командирът започва излитане, като спазва направлението по посока. На 450 m от началото на ПИК самолета движейки се плътно в дясната и част, удря с дъгата на крайния обтекател на дясното полукрило дървено колче, намиращо се на страничната полоса за безопасност. На около 650 m от началото на ПИК самолета с вътрешната гума на дясната основна стойка на колесника преминава през една от страничните ограничителни лампи на ПИК и продължавайки излитането разрушава следващата ограничителна лампа с реборда на джантата на същата гума. На 850 m с предния атакуващ ръб на предкрилката на дясното полукрило удря и чупи второ дървено колче с височина 1,10 метра. Полетът до летище София и кацането на летището са извършени без особености и последствия за екипажа и пътниците.

След кацането на самолета, при извършване на следполетен преглед, обслужващият инженерно-технически състав констатира побитости по атакуващия ръб на предкрилката на дясното полукрило, а на прегледа извършен на следващия ден открива и нарушен протектор (дълбок прорез) на вътрешната гума на десен основен колесник.

В съответствие с § 3 на допълнителните разпоредби към Наредба №13 на МТ от 27.01.1999 г., за разследване на авиационни произшествия, събитието се класифицира, като сериозен инцидент..

1. Фактическа информация

1.1. История на полета

Задачата за полета е поставена със заповед № РД-20-41/22.07.2005 г.на Генералния директор на „Отряд 28” на екипаж в състав: Командир на ВС, втори пилот, техническо лице и служебно лице .

1.1.1. Номер на полета BULG - 001

1.1.2. Подготовка и описание на полета:

В съответствие със заповед № РД-20-41/22.07.2005 г., екипажът на 22.07.05 г.от 16:15 h до 16:55 h е провел предварителна подготовка за изпълнение на полет по маршрут София – Варна – София. На 24.07.2005 г., един час преди излитането, екипажът изпълнява предполетна подготовка. По задание полета София-Варна е с излитане в 14 h 30 min на

24.07.2005 г. Излитането за Варна е осъществено в 14 h и 25 min местно време (11 h и 25 min UTC) и каца на летище Варна в 15 h и 10 min местно време (12 h и 10 min UTC). След изпълнението на тази част от полета екипажът е настанен в хотел за почивка. Условието в хотела са много добри и почивката на екипажа не е нарушавана. На 25.07.2005 г. в 20 h и 45 min екипажа напуска хотела и тръгва за летище Варна за изпълнение на полет BULG 001. На 25.07.2005 г. полетът е планиран по задание в 20:00 h. местно време. Излитането от летище Варна е осъществено в 23 h и 50 min. При пристигането на летището екипажа се запознава с аеронавигационната и метеорологичната обстановка за изпълнение на полет VAR-SOF.

След извършване на външен и вътрешен оглед на самолета екипажът получава разрешение за запуск. Ръководителят на Варна „Кула” разрешава рулиране по пътека за рулиране “А” и излизане на писта 27 за излитане. След полученото разрешение самолетът излиза на изпълнителния старт на ПИК 27, като спира в крайната дясна част на пистата.

Командирът (пилотиращ пилот) започва излитане, като спазва направлението по посока. На 450 метра от началото на ПИК самолетът, движейки се плътно в дясната и част, удря и чупи с дъгата на крайния обтекател на дясното полукрило дървено колче с височина 1,10 m намиращо се на разстояние 4,40 m от изкуственото покритие на ПИК и на 7,90 m от крайната ограничителна линия. Самолетът продължава излитането и на 650 m от началото на ПИК с вътрешната гума на дясната основна стойка на колесника преминава през една от страничните ограничителните лампи на ПИК. Продължавайки излитането разрушава следващата ограничителна лампа с реборда на джантата на същата гума. На 850 m от началото на ПИК самолета с атакуващия ръб на предкрилката на дясното полукрило удря и разрушава дървено колче с височина 1,10 m, отстоящо на 4,30 m от края на изкуственото покритие на ПИК и на 7,80 m от крайната ограничителна линия. Излитането, набирането на височина, полетът до летище София и кацането са извършени без последствия за екипажа и пътниците. След пребазиране на самолета на техническа стойка, при извършване на Post flight check, обслужващият инженерно-технически състав констатира побитости по предкрилката на дясното полукрило в зоната на външната и част, а на прегледа през деня и нарушен протектор (дълбок прорез) на вътрешната гума на десен основен колесник.

1.1.3. Местоположение на сериозния инцидент.

Авиационният инцидент е възникнал на 25.07.2005 г. в 23 h и 50 min местно време (20:50 h UTC), нощем, при излитане от летище Варна.

1.2. Телесни повреди

Няма телесни повреди на екипажа и пътниците.

1.3. Повреди на ВС:

– остатъчни деформации от побитости по предкрилката на дясното полукрило в зоната на външната и част;

– нарушен протектор(дълбок прорез) на вътрешната гума на десен основен колесник;

- пукнатина на пластмасовия обтекател на залеза на дъгата на дясното полукрило.

1.4. Други повреди:

- повредени две лампи от светлинната маркировка на ПИК, фиг. 6, Приложение 1;

- разрушени два маркировъчни пилон на системата за борба с птици, фиг. 7 и фиг. 8, Приложение 1.

1.5. Сведения за персонала

1.5.1. Командир на ВС – 53 годишен, притежаващ валидни свидетелства за работоспособност и медицинска годност.

1.5.2. Втори пилот на ВС – 39 годишен, притежаващ валидни свидетелства за работоспособност и медицинска годност.

1.5.4. Служебно лице (в съответствие с „Ръководство за провеждане на полети на Авиоотряд 28”, раздел 4, т. 4.5.3) – 45 годишна, притежаващ валидни свидетелства за работоспособност и медицинска годност.

1.6. Сведение за въздухоплавателното средство

1.6.1. Информация за летателната годност

Самолет FALCON 2000, регистрационен № LZ–OOI, е произведен през 15.06.2001 г. от DASSAULT AVIATION и има Удостоверение за летателна годност, издадено на 11.10.2004 г. от ГД „ГВА”, презаверено на 16.05.2005 г. и валидно до 15.05.2006 г. Удостоверението за регистрация е издадено на 11.10.2004 г.

От началото на експлоатацията (НЕ) самолетът е пролетял 1332 h и изпълнил 953 кацания. След извършване на последния базов преглед в гр.Базел, самолетът е пролетял 12 h и 45 min и е изпълнил 19 кацания..

На самолета са монтирани 2 двигателя CFE738-1-1B.

Двигател № 1 има пролетени от НЕ 1368 h и 50 min, след базов преглед в гр. Базел е пролетял 12 h и 45 min.

Двигател има пролетени от НЕ 1339 min. и 20 min след базов преглед в гр.Базел е пролетял 12 h и 45 min.

Техническото обслужване на самолета се извършва по одобрена от ГД “ГВА” програма за техническо обслужване.

Самолетът има Удостоверение за допускане до експлоатация от 15.07.2005.г. В съответствие с него на самолета е извършено планово техническо обслужване в обем на форма A/A+, 2A/2A+ и 4A/4A+ и е валидно до наработка на планера 1619 h и 40 min или до крайна дата 15.01.2006 г., което настъпи първо.

На 25.07.2005г. в съответствие с Технически борден дневник № 000499 на самолета е изпълнено оперативно техническо обслужване форма „Daily check”, самолетът е бил зареден с гориво 2766.9 kg (6100 lbs). и е приет по процедурата без повреди и вписани забележки от командира на полета.

Въз основа на горепосоченото може да се направи извода, че към момента на възникване на сериозния инцидент самолетът е бил летателно годен.

1.6.2. Кратки сведения за техническите характеристики на самолета

Максималната излетна маса на самолета в съответствие с Удостоверението за летателна годност на самолета е 16250 kg. Излетната маса на самолета при излитането за полет, „BULG – 001” е 14285 kg, а масата за кацане 13424 kg. Теглото на 9 пътника с багажа е 900 kg. На основание на посоченото се вижда, че не е надвишено максималното излетно тегло на самолета, като центровката е в рамките на експлоатационния диапазон от излитането до кацането.

За самолет „FALCON-2000”:

- конфигурация в режим за набор на височина ;
- скорост V1 - 120 kt;
- скорост на режим на набор на височина 260 kt;
- скорост при кацане 125 kt;
- самолета е оборудван с подобрена бордна система за сигнализация на опасно сближение със земята, имаща допълнителна функция за оценка релефа на местността по направление на полета „EGPWS”;

- самолета е оборудван със система за предотвратяване на сблъсъци „ACAS-TCAS-2 Version 7”.

1.6.3. Информация за използваното гориво и неговото състояние.

На летище Варна на 25.07.2005 г. количеството на горивото на борда на самолета е 2766,9 kg и е достатъчно за осъществяване на полета от Варна до София. При кацането на летище София на борда на самолета е имало 1 904,7 kg гориво.

Комисията счита, че състоянието и количеството на горивото, както и функционирането на горивните системи на самолета и двигателите не са създали условия или повлияли по някакъв начин за възникване на сериозния инцидент.

1.7. Метеорологична информация.

Прости метеорологични условия, „CAVOK”, видимост по-голяма от 10 km, вятър VRB 02 m/s, температура + 22° C .

1.8. Средства за навигация.

Стандартни за самолет FALCON 2000

1.9 Свързки.

Двустранна радио връзка „BC- РП Кула”

Вътрешна разговорна самолетна радио връзка.

Радиовръзката с „Варна-Кула” на честота 119.5 MHz. е в нормите на чуваемост, което се потвърждава от качеството на записаните радиоразговори от средствата за обективен контрол на РВД.

1.10. Летище.

Произшествието е реализирано при излитане от летище Варна. Схема на ПИК на летище Варна е показана на фиг. 11, Приложение 1.

Писта за излитане № 27 с координати и местоположение на контролната точка на летището (КТЛ) 43 13 55 N и 027 49 31 E, намира се на 8 km западно от град Варна с надморска височина 70 m и разчетна температура 28⁰. Магнитно отклонение 4⁰E/2001. Летището е в 24 часов режим на работа.

Физическите характеристики на ПИК са;

- обозначение № на ПИК е **09** и **27**;

- размери на ПИК дължина 2500 m и 45 m ширина с **характерно оширение в източния край от страната на ПР „А”**, което по форма и размери се вижда от схемата на летището в приложението към доклада;

- размери на участъка, свободен от препятствия (CWY) за писта 09 е 160 m на 120 m, за писта 27 е 185 m на 120 m;

- размери на зона свободна от препятствия (OFZ) за писта 09 е 190 m на 150 m, за писта 27 е 215 m на 150 m.

Разполагаема дължина за излитане, располагаема дължина за прекъснато излитане и располагаема дължина за кацане (TORA, TODA, ASDA) и в двете посоки на пистата са 2500 m.

Светлини на ПИК:

- дължина, разстояние, цвят и интензивност на осовите светлини на ПИК 09/27 е W VRB LIH 1600 m, W/R VRB LIH 600 m, R VRB LIH 300 m, Spacing - 15 m;

- дължина, разстояние, цвят и интензивност на страничните светлини на ПИК 09/27 е W VRB LIH 1900 m, Y VRB LIH 600 m, Spacing - 60 m;

- цвят на крайните светлини на ПИК и фланговите хоризонти на пистите 09 и 27 е R VRB LIH, WBAR-NIL;

- странични и осови светлини на ПР – Edge: All TWY-blue LIL CL: NIL.

На фиг.12, Приложение 1, са показани таблици с характерни стойности на осветлението на ПИК на летище Варна.

1.11. Полетни записващи устройства.

А. От борда на самолета:

Устройство за записване на радиоразговорите в кабината на самолета (Cockpit Voice Recorder-CVR): съхранява записа от радиоразговорите в последните тридесет минути от полета. По тази причина няма запис от етапа на полета при който е реализиран сериозния инцидент.

Устройство за записване на полетните параметри (Flight Data Recorder-FDR).

Данните за параметрите на полета са свалени и дешифрирани в отдел „Безопасност” на ДП „РВД” и са предадени на комисията. Същите са приложени към материалите по разследването в дело № 05/03.08.2005 г.

Резултата от разчитането и анализа на полетните параметри не показва отклонения , които биха допринесли за възникване на сериозния инцидент.

Б. От работно място „Кула-Варна”.

Запис на радиоразговорите проведени между ВС и Ръководителя на полетите на „Кула-Варна”.

Радиоразговорите са прослушани и анализирани от комисията назначена за разследване на авиационния инцидент.

Дискът със записаните радиоразговори е приложен към материалите по разследването в Дело № 05/03.08.2005 г.

1.12. Сведения за удара и отломките.

При излитане от ПИК 27 на летище Варна, самолета удря последователно с крайната дъга и атакуващия ръб на предкрилката на дясното полукрило две дървени колчета и с вътрешната гума на дясната основна стойка на колесника два броя сигнални лампи от десните ограничителни светлини на ПИК. Вследствие на удара са получени охлузване и пукнатина по дъгата на крайния обтекател на дясното полукрило, остатъчни деформации от побитости по предкрилката на дясното крило и срез по вътрешната гума на дясната основна стойка на колесника.

Нанесените повреди по крилото не са довели до последствия за екипажа и пътниците и самолетът е излетял с нормална конфигурация.

1.13. Медицински и патологични сведения.

След реализираното авиационно събитие на летище Варна, прелитането и кацането на летище София, няма наранявания на екипажа и пътниците.

1.14. Пожар.

Пожар не е възниквал.

1.15. Фактори на оцеляването.

Не са били на лице условия за нараняване на пътниците или екипажа

Фактическите обстоятелства не са наложили използване на аварийни средства за напускане на самолета.

1.16. Проведени изпитания и изследвания.

За целите на техническото разследване и изясняване на причината за възникването на сериозния инцидент комисията извърши:

- оглед на мястото на авиационното събитие, графична схема и документиране на наличните факти чрез фотографиране;
- разговор с членовете на екипажа и писмени обяснения от тях;
- разговор с пътници, намиращи се на борда на самолета по време на сериозния инцидент и писмени обяснения от тях;
- изучаване на документацията отразяваща подготовката на самолета за полета;
- изучаване на документацията по подържане на летателната годност на самолета;
- дешифриране и анализ от средствата за обективен контрол;

- оглед на състоянието на светлинното оборудване и условията за наблюдение на перона на летище Варна, пътеките за рулиране, страничните ограничителни светлини и централната осева линия на полосата за излитане и кацане;
- логико-вероятностен анализ на възможните причини за сериозния инцидент.

2. Анализ

След като извърши горепосочените действия, запозна се и изучи наличните факти и обстоятелства комисията анализира етапите на изпълнение на полета и обстоятелствата допринесли за усложняване на условията на полета и довели до сериозен инцидент, застрашаващ безопасността на полета .

Организацията, изпълнението на полет № HEAD, BULG-001 по маршрут София-Варна-София, командирът на полета и състава на екипажа са на основание на Заповед № РД-20-41/22.07.2005 г. на Генерален директор на Авиоотряд 28.

На същата дата назначеният екипаж извършва предварителна подготовка за полета под ръководството на командира на полета.

На 23.07.2005 г. екипажът съгласно предписаните изисквания извършва контролно облитане на самолета за проверка на изправността и работата на агрегатите и системите на самолета. Не са констатирани и отбелязани забележки от екипажа.

След контролното облитане не са снемани данни от бордните носители на полетна информация за установяване на полетните параметри и контрол на функционирането на системите и агрегатите.

На 24.08.2005 г. в 15 h и 30 min екипажът изпълнява предполетна подготовка, за пилотиращ пилот е определен Командира на самолета и след запуск на двигателите в 17 h и 25 min екипажа излита по отсечката София-Варна.

Това е първи полет на вторият пилот за превоз на пътници на този тип самолет, като се изключи участието му в състава на екипажа за контролно облитане на самолета с продължителност 00 h и 20 min.

По първата отсечка София-Варна полета протича без особености, самолетът след кацане на летище Варна е установен на перона, извършен е следполетен преглед, при който не са отбелязани нередности, самолетът е заключен и екипажът е транспортиран за почивка.

Почивката на екипажа е пълноценна и като продължителност съответства на нормативните изисквания, няма смущаващи обстоятелства, които биха били в основата на реализирания в последствие сериозен инцидент.

На 25.07. 2005 г. в 21 h и 10 min екипажът се явява на летище Варна за изпълнение на втората отсечка от полета – Варна-София.

Под ръководството на командира на самолета е извършена предполетна подготовка, за пилотиращ пилот е определен командирът на самолета, извършен е оглед на самолета и подготовка на системите и агрегатите му за полет в регламентирания обем.

Излитането е планирано за 20:00 h.

След качването и настаняването на пътниците и докладване на готовността от екипажа, ръководителят на „Варна-кула” дава разрешение за запуск на двигателите и рулиране по пътека за рулиране „А” за изпълнителен старт на писта № 27.

Процедурата при рулиране се регламентира от „STANDART OPERATING PROCEDURES-FALCON-2000” където в Глава: 9, стр. 3 е записано:

„Командирът на самолета е отговорен за безопасното маневриране на самолета през цялото време на рулирането. Само изискването за контрол при четенето на контролна карта позволява моментно отклонение на вниманието на командира от рулирането.

Вторият пилот по време на рулирането осъществява радиокommunikацията, контролните проверки, настройките на радиочестотите, транспондера, светлините.

Командирът трябва да следи за точния избор”

В същата глава, на стр. 5 е записано:

„Вторият пилот е задължен да подпомага оглеждането и не трябва да допуска приемането на разрешения или четенето на контролна карта да намалява тази функция”

Може с голяма степен на вероятност да се допусне, че сравнително краткото разстояние за рулиране в съчетание с малкия опит на втория пилот на типа самолет и необходимостта от извършване от него на редица действия и проверки за кратък период от време са създавали условия командира да отклонява в значителна степен своето внимание от процеса на рулиране.

Стремежът на командира да осигури комфорт на пътниците по време на рулирането предвид съществуващите неравности по пътеката за рулиране е довел до нарушаване на изискването при движението си самолета да следва хоризонтално маркираната жълта линия, извеждаща в началото на централната осева линия на полосата за излитане. Командирът на ВС извежда самолета в зоната на бетонното уширение в края на пътеката за рулиране „А” и началото на полоса № 27. Широчината на уширението в началото на полосата е 22 m, а минимално допустимия радиус на завоя на самолета при рулиране е 15,03 m (FALCON 2000, OPERATING MANUAL-PROCEDURES, Section 1, subsection 060, page 2).

Огледът на тази част на пистата и на страничната ивица за безопасност позволи на комисията да открие и фиксира следите от двете гуми на дясната основна стойка на колесника, ударените две ограничителни лампи, а на страничната ивица за безопасност, по направление на посоката за излитане, 5 броя дървени колчета с размери 4x4 cm и височина 1,10 m разположени на разстояние от 4,3 m до 5,2 m от дясната странична граница на изкуственото покритие на пистата.

Измерванията които направи комисията показват, че лампите ограничаващи дясната част на полосата са разположени на разстояние 1,3 m от оста на дясната бяла ограничителна линия. Размерите на коловоза на колесника от техническите характеристики на самолета позволяват да се определи положението на носовия колесник и гумите на лявата основна стойка, т.е. положението на оста на симетрия на самолета на изпълнителния старт - 0,53 m в ляво от оста на дясната бяла ограничителна линия на полосата.

Становището на комисията е, че самолета е позициониран в началото на изпълнителния старт, в крайната дясна част на полосата за излитане, на 0,53 m в ляво от оста на дясната бяла ограничителна линия в курс за излитане 270°

Определеното разстояние от оста на симетрия на самолета до края на бетонираната част на пистата е 4, 8 m и оставащата част на дясното полукрило, съставляваща 4,864 m в процеса на засилването за излитане се е намирала над затревената част на дясната странична ивица за безопасност.

Първото дървено указателно колче по направление на излитането е разположено странично на разстояние 5,10 m от десния край на изкуственото покритие на пистата. Това обяснява неговата цялост.

Първото ударено колче се намира на разстояние 4,3 m. от края на изкуственото покритие на полосата, което определя и местоположението на деформациите по разпереността на дясното полукрило.

В последващото движение самолетът, с вътрешната гума на дясната основна стойка на колесника, на разстояние 650...750 m, чупи две странични ограничителни лампи и със зализа на дъгата на дясното полукрило удря второ дървено колче, отстоящо на 4,2 m от края на изкуственото покритие на пистата за излитане и на 850 m от началото на ПИК.

Последователността на гореописаните събития се определя от височината на счупване на дървените колчета и от отстоянието на ограничителните лампи по направление на излитането.

На изпълнителния старт вторият пилот констатира местоположението на самолета и предупреждава командира. Няма последваща реакция. Вторият пилот не е проявил настойчивост към командира на ВС за ориентиране на самолета по централната осова линия на пистата и за заемане на установеното за излитане място на самолета на изпълнителния старт.

На етапа засилване за излитане, комисията не констатира промяна на курса на излитане и излизане на самолета от границите на изкуственото покритие на пистата.

3. Заключение

Проведеното разследване и направения анализ дават основание да се направи извода, че сериозният инцидент е резултат от следните причини:

Основна причина:

Неспазване на хоризонталната маркировка за рулиране и неправилно определяне на мястото на самолета на изпълнителния старт за излитане от командира на самолета.

Непосредствена причина:

Ускорително движение на самолета с дясно основно колело извън крайната дясна ограничителна линия на пистата и удар на атакуващия ръб на предкрилката на дясното полукрило в нерегламентирано разположени препятствия в страничната ивица за безопасност.

Съпътстващи причини:

1. Малкия опит на вторият пилот на типа самолет и проявена недостатъчна настойчивост за заемане на правилното място на самолета на изпълнителния старт.

2. Нарушаване на изискванията на Наредба №14 за летищата и летищното осигуряване на Министерство на транспорта и съобщенията от 29.09.2000 г., чл. 41, ал.1, чл. 52, ал.3, чл. 280, ал. 3, довело до нерегламентирано разполагане на препятствия в непосредствена близост до ПИК.

3. Заблуждение на командира на самолета в края на пътека за рулиране „А” при навлизане в уширението на ПИК № 27 за реалното местоположение на самолета, централната осова линия на ПИК и разположението на страничните ограничителни светлини на пистата за излитане.

4. Недостатъчен визуален обзор на РП „Кула” за контрол на движението на самолета на етапа рулиране и позиционирането му на изпълнителния старт.

По време на разследването комисията откри и следните нередности:

1. Летище „Варна” - Недостатъчен контрол за наличие на препятствия на страничната ивица за безопасност.

2. В ”Програма за подготовка тренировка и проверка на летателния състав на самолет FALCON-2000” на АО „Отряд 28” комисията констатира несъответствия в съдържанието и отсъстваща разработка на един от етапите в летателната подготовка и нормативите за него:

- Съдържанието на Раздел 2, т. 2.2, стр.1 не съответства на разработеното съдържание на Раздел 2 на Програмата.

- В раздел втори, буква”А”, т. 4, стр. 4 са посочени три етапа на летателната подготовка: летищна тренировка; рейсова тренировка; проверка по маршрут в рейсови условия за допускане до самостоятелна работа. В буква”Д” на същия раздел на стр.11 не са ясно дефинирани отделните етапи на обучение и липсва съдържанието, обема, реда за

изпълнение и нормативите на етап „рейсова тренировка”, посочен в т.4 на Раздел 2, буква „А”.

3. Не е създадена организация и не е разпореден реда за използване на средствата за обективен контрол, регистриращи функционирането на самолетните системи и агрегати, както и параметрите на полета и използването на тези данни в интерес на безопасността на полетите.

Мерки за безопасност:

1. ГД „ГВА” да извърши инспекторска проверка на състоянието на летателното поле на летище „Варна” и разпореди незабавно отстраняване на всички нерегламентирано разположени препятствия.

Отговаря: Главен директор на ГД „ГВА”, срок: незабавно (изпълнено)

2. ГД „ГВА” да разпореди и проведе изпити на летателния екипаж реализирал сериозния инцидент по познаване на изискванията на:

- „STANDART OPERATING PROCEDURES-FALCON-2000”;

- OPERATING MANUAL-PROCEDURES, Section 4;

- Взаимодействие и управление на ресурсите на екипажа-CRM;

- AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION (AIP) – част AD2 LBWN:

LBWN AD 2.8 „Данни за пероните, пътеките за рулиране и местата за проверка;

LBWN AD 2.9 „Системи за насочване и контрол на движението по повърхността и маркировъчни знаци”;

LBWN AD 2.10 „Препятствия на летището”;

LBWN AD 2.12 „Физически характеристики на ПИК”;

LBWN AD 2.14 „Светлини за подход и светлини на ПИК”;

Отговаря: Главен директор на ГД „ГВА” Срок: 01.10.2005 г.

3. Ръководството на АО „Авиоотряд 28” да разпореди изпълнението на един превозен полет и полет за проверка по техника на пилотиране и самолетоводене след допуснат сериозен инцидент на:

- командира на ВС;

- втория пилот на ВС.

Отговаря: Генерален директор на АО „Авиоотряд 28”, срок: 15.10.2005 г.

4. Ръководството на АО „Авиоотряд 28” да представи в ГД „ГВА” „Програма за подготовка, тренировка и проверка на летателния състав на самолет FALCON-2000” в която да бъдат отстранени посочените в доклада недостатъци.

Отговаря: Генерален директор на АО „Авиоотряд 28”, срок: 25.10.2005 г.

5. Ръководството на АО „Авиоотряд 28” да представи в ГД „ГВА” актуализирана „Програма по безопасност на полетите” като елемент на Ръководството за провеждане на полети на „Отряд 28”, в която да бъдат отразени организацията и реда за използване на средствата за обективен контрол на самолет FALCON-2000 за осигуряване на безопасността на полетите.

Отговаря: Генерален директор на АО „Авиоотряд 28”, срок: 25.10.2005 г.

6. Ръководството на АО „Авиоотряд 28” да представи в ГД „ГВА” за одобряване „Функционална система за аварийно-спасително осигуряване - FALCON-2000”

Отговаря: Генерален директор на АО „Авиоотряд 28”, срок: 25.10.2005 г.

7. ДП „РВД” да представи в ГД „ГВА” План-програма, отразяваща перспективите за радарно оборудване на работно място „Кула” на летища: „София”, „Варна”, „Бургас”, „Пловдив” и „Горна Оряховица”, за обслужване по контрол на летищното движение и лицензиране на персонала в съответствие с чл. 333, ал.2, т.1 на Наредба №1 на

министерство на транспорта и съобщенията от 16.01.2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал.

Отговаря: Генерален директор на ДП "РВД", срок: 30.10.2005 г.