
2005



Окончателен доклад

от

разследване на авиационно събитие със самолет BOEING-737-500, рег. № LZ-BOQ, реализирано на 28.12.2005 г. при изпълнение на полет № FB-472, Мадрид-София .



(308.6 KB)

Място и дата на авиационното събитие: в полет, на полетно ниво FL 350 (35000 ft) във въздушното пространство на Република Италия и двадесет и пет минути по-късно на полетно ниво FL 290 (29000 ft) във въздушното пространство на Република Хърватска на 28.12.2005 г. Въздухоплавателното средство (ВС) попада в зона със силна турбуленция. Автопилотът се самоизключва. За кратък период от време самолета е извън контрол. Екипажът докладва на "Бриндизи контрол" за силна турбуленция на ешалона и иска разрешение за промяната му и снижение до FL 290. Двадесет минути по-късно, самолетът отново попада в зона със силна турбуленция. След стабилизиране на полета старшата

стюардеса докладва на командира за оплакване на една от пътничките за контузия на лявата ръка и на счупен крак на стюард.



Окончателен доклад

от

от разследване на авиационно събитие със самолет Ан-26, рег. № LZ - MNH, реализирано на 07.11.2005, г. при изпълнение полет София – Будапеща.



(329.87 KB)

Самолет Ан-26, рег. № LZ-MNH, излита за полет за превоз на товари по линия София-Будапеща в 16:45 h UTC на 07.11.2005 г. На височина 400 m при включване на системата за кондициониране, в кабината на екипажа се появява мирис на масло и дим. На височина 8000 ft. светва лампа "Аварийный остаток масла". По указание на командира, втория пилот изключва системата за кондициониране и разхерметизира кабината. Контрола на количеството на маслото на левия двигател показва 20 литра в процес на интензивно намаляване. Командирът подава команда за флюгиране на двигател №1(ляв). Изпълнението на полета е прекратено и екипажа е радарно векторирани, изпълнява заход по ILS и каца на летище София с един работещ двигател.

Кацането е без последствия за екипажа, самолета и без повреди на товара.



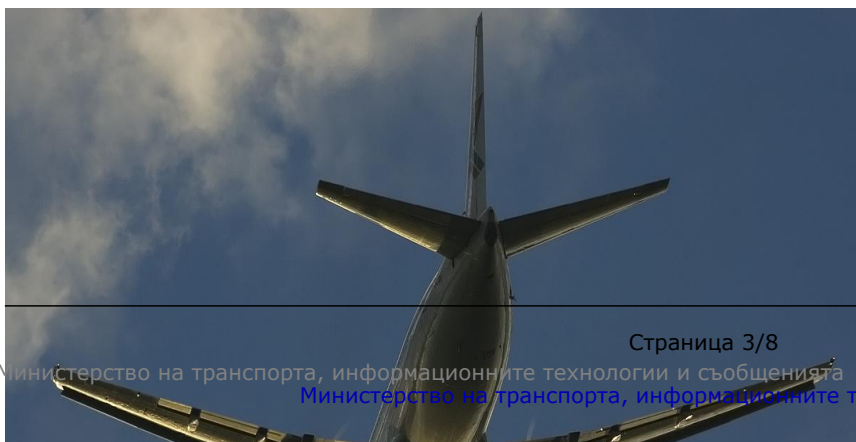
Окончателен доклад

отразследване на авиационно произшествие със самолет Zenair CH 701SP, рег. № LZ -KLG, реализирано на 15.10.2005 г.



(279.71 KB)

Самолет Zenair CH 701SP, рег. № LZ-KLG, изпълнява тренировъчен полет от летателна площадка гр. Шумен (грундова), собственост на "ВОИНТЕХ" ЕООД. След запускане на двигателя на самолета, пред хангара, пилота по рульожната пътеката (РП) намираща се в западния край на летателната площадка, излиза на окосената, но не добре обработена грундова писта за излитане и кацане (ПИК) с размери 800 м. на 30 м. Докладва в ЦПИ-София и излита с източен курс в 13.20 ч местно време на 15.10.2005 г. за изпълнение на тренировъчен полет в района на летателната площадка. Веднага след набиране на височина 500 ft, на около 3-4 км. в зона източно от ПИК, летеца забелязва силен дъждовалеж в западна посока над Шуменското плато. Енергично се насочва към пистата за кацане, но там попада в дъжд, не вижда земята и прелита над главната за да огледа обстановката....



Окончателен доклад

от

разследване на авиационно събитие със самолет BOEING 737-300, рег. № LZ-BON, реализирано на 10.10.2005 г. при изпълнение на чартърен полет Амстердам - Варна.



(335.93 KB)

Самолет BOEING-737-300, рег. № LZ – BON, излита по чартърен полет Амстердам – Варна в 9:38:28 h GMT на 10.10.2005 г. Малко след заемане на височина 35 000 ft (FL 350) налягането и количеството на маслото на левият двигател (OIL QTY ENG1) започва да пада с постоянен умерен темп, като в рамките на три минути количеството масло се намалява и достига 20%. Впоследствие светва LOW OIL PRES light (ENG1), и индикатора за налягане на маслото показва 0. Всички останали параметри са в норма. На ешелона е изпълнен ENGINE LOW OIL PRESSURE NNCQ и след охлаждане на двигателя същия е установен. DRIET DOWN DESCENT до FL 250 и ENGINE FAILURE SHVTDOWN NNC е изпълнен. Уведомен е ATC за кацането на летище Франкфурт, което е най близкото резервно летище и е обявено EMERGENCY. На пътниците е съобщено, че ще бъде извършено кацане на летище Франкфурт поради технически проблем. Захода за кацане и кацането на летище Франкфурт е нормално с един работещ двигател без последствия за екипажа и пътниците.



Окончателен доклад

отразследване 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).



(337.29 KB)

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.



Окончателен доклад

от

разследване на авиационно събитие с вертолет Ка-26, рег. LZ-6080, възникнал на 15.06.2005г.



(350.93 KB)

На 15.06.2006 г. командирът на вертолет Ка-26, рег. LZ-6080, изпълнява осми полет за АХР за деня. След зареждане с хербициди излита от временна летателна площадка в землището на с. Пищигово, прелита за обработка на царевичен блок и преди да започне изпълнение на работни заходи му се самоизключва левият двигател. Височината на полета е 20...25 m. Командирът прави неуспешен опит да изхвърли товара и извършва принудително кацане по самолетному (с изтъркалване) на избрана от въздуха площадка. Разрушени са носовите стойки, предната долна част на кабината на вертолета и остъклението. Командирът остава невредим.



Окончателен доклад

отразследване на авиационно събитие със самолет ATR-42 300, реализирано на 01.05.2005 г.



(444.23 KB)

Самолет ATR-42 300, излита по редовен полет София – Виена - София в 5:48:29 h UTC на 01.05.2005г. На височина около 300 ft след излитането вторият пилот забелязва падане на въртящия момент на втори двигател, по индикатора. Екипажът изпълнява контролна карта "INCORRECT TORQUE INDICATION" и продължава полета. След прехвърляне на радиовръзката на FIR-Белград и указания за директен полет към изходна точка "PARAK", в съответствие с указанията, екипажът набира ешелон FL 200, контролирайки с повишено

внимание параметрите на втори двигател. В момента на пресичане на ешелон FL-150 се появява светлинна и звукова сигнализация за възникване на пожар във втория двигател. Екипажът изпълнява установените процедури съгласно Quick Reference Handbook (QRH), успешно го потушава и с разрешение от ръководителя на полети на Белград прекратява полета и се завръща за кацане на летище София с един работещ двигател. Кацането е нормално, пострадали от екипажа и пътниците няма...



Окончателен доклад

от

разследване на авиационно събитие със самолет Ан - 12, реализирано на 09.03.2005 г. на летище Багдад.



(200.48 KB)

Самолет Ан-12БП, рег. № LZ – VEC, излита в 23:10 h UTC на 08.03.2005 г. от летище Горна Оряховица за изпълнение на полет № VEA 2702 по маршрут Горна Оряховица – Адана – Багдад. След междинно кацане на летище Адана за дозареждане с гориво полетът продължава за летище Багдад. По времена кацане на летище Багдад към 7:20 h местно време на 09.03.2005 г. самолетът удря с края на дясното крило и витлото на четвърти двигател пистата. Разрушен е края на крилото, витлото и моторамата на четвърти двигател. Пострадали от екажа няма. Самолетът не е превозвал пътници.

Забележка: През изтеклата 2005 г. бяха реализирани още две авиационни произшествия на територията на чужди държави, разследванията, на които не се провеждат от СЗРАС.