

ОДОБРЯВАМ:

**ДО
Г-Н ИВАЙЛО МОСКОВСКИ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ
И СЪОБЩЕНИЯТА**

ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД

ОТ

разследване на сериозен инцидент, реализиран при кацане на самолет Beechcraft 200, регистрационни знаци LZ-YUK на 06.01.2011 г. на летище Варна.

2011 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

Съдържание	- 2
Списък на използвани съкращения	- 3
1. Увод	- 4
2. Фактическа информация	- 4
2.1. История на събитието	- 4
2.1.1. Описание на събитието	- 5
2.1.2. Приемане на дежурството	- 5
2.2. Телесни повреди	- 5
2.3. Повреди на ВС	- 5
2.4. Други повреди	- 5
2.5. Сведения за персонала	- 5
2.5.1. Командир на ВС	- 5
2.5.2. Втори пилот	- 6
2.5.3. РП Летищен център за обслужване на въздушното движение (ЛЦ за ОВД), Ръководител на смяна.	- 6
2.5.4. РП на РМ в органа за ОВД, ЛКК „КУЛА” на ЛЦ за ОВД Варна	- 6
2.6 Сведение за въздухоплавателното средство	- 7
2.6.1. Информация за летателната годност	- 7
2.6.2. Кратки сведения за техническите характеристики на самолета	- 7
2.7. Метеорологична информация	- 7
2.8. Навигационни средства	- 7
2.9. Комуникация	- 7
2.10. Информация за летище Варна	- 8
2.11. Полетни записващи устройства	- 8
2.12. Сведения за отломките и удара	- 8
2.13. Медицински и патологични изследвания	- 8
2.14. Пожар	- 8
2.15. Фактори на оцеляване	- 8
2.16. Изпитания и изследвания	- 8
2.17. Друга информация	- 8
3. Анализ	- 9
3.1 Изводи	- 10
4. Заключение	- 10
Основна причина	- 11
Съпътстващи причини	- 11
5. Препоръки за безопасност.	- 11

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

АО	- Авиационен оператор;
ВС	- Въздухоплавателно средство;
ГД „ГВА”	- Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”;
ДП „РВД”	- Държавно предприятие „Ръководство въздушно движение”;
ЕВС	- Екипаж на въздухоплавателно средство;
ЗГВ	- Закон за гражданското въздухоплаване;
КВС	- Командир на въздухоплавателно средство;
КНТ	- Контролно-навигационна точка;
ЛКК	- Летищна контролна кула;
ЛКЦ	- Летищен координационен център;
МТИТС	- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
ОВД	- Обслужване на въздушното движение;
ПИК	- Писта за излитане и кацане с направление;
ПН	- Полетно ниво;
ПР	- Пътека за рулиране;
ПРП	- Процедурен ръководител на полетите;
РВД	- Ръководство въздушно движение;
РЛТ	- Радиолокационен тренажор;
РМ	- Работно място;
РП	- Ръководител полети;
РП РС	- Ръководител полети ръководител смяна;
РРП	- Радарен ръководител полети;
СЗРАС	- Специализирано звено за разследване на авиационни събития;
ЦПК	- Център за подготовка на кадри;
DME	- Далечномерно оборудване;
ICAO	- Международна организация за гражданска авиация;
ILS	- Instrument Landing System (Система за инструментално кацане);
NDB	- Ненасочен радиомаяк;
UTC	- Универсално координирано време;
VOR	- Ултратръковълнов всенасочен радиофар.

1. Увод

На 06.01.2011 г. самолет Beechcraft 200 с регистрационни знаци LZ-YUK на авиационен оператор „Еър Лазур“, изпълняващ полет от Истанбул за Варна, извършва визуален заход за кацане на ПИК09. В същото време кола на Летищен координационен център (ЛКЦ) на летище Варна извършва оглед за състоянието на ПИК след дадено разрешение от РП на работно място „Варна – Кула“. Екипажът на въздухоплавателното средство изпълнява кацане при наличие на автомобил на ПИК.

Уведомени за авиационното събитие са: Специализирано звено за разследване на авиационни събития от дирекция «ЗРПВВЖТ»; Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“; ИКАО; Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол); Европейската агенция по авиационна безопасност (EASA).

На основание чл. 9, ал.1, (Изм.-ДВ,бр.83 от 2004 г., доп., бр. 77 от 2005 г.) на Наредба №13 от 27.01.1999 г. на МТ, авиационното събитие се класифицира от СЗРАС при дирекция „ЗРПВВЖТ“, като сериозен инцидент.

На основание на чл. 5, ал. 1 от Регламент(ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и Съвета от 20.10.2010 г. относно разследване и предотвратяване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване, чл. 142, ал. 2 от ЗГВ на Република България от 01.12.1972 г. (посл. изм. и доп. ДВ бр. 108 29.12.2006 г.) и чл.10, ал.1 (Изм. - ДВ бр 83 от 2004 г.), от Наредба13 на МТ от 27.01.1999 г., със заповед № РД-08-41 от 28.01.2011 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията е назначена комисия за разследване на сериозния инцидент.

Основна причина за възникване на сериозния инцидент:

Погрешна оценка на обстановката на летище Варна от РП Варна „Кула“ довела до даване на разрешение за кацане на ВС, при наличие на кола на ПИК.

Съпътстващи причини:

1. Неспазване на процедура от РП Варна Кула при даване на разрешение на кола на ЛКЦ за оглед на ПИК.
2. Нарушена процедура за извършване на оглед от проверяващия ПИК авиодиспечер от ЛКЦ.
3. Неточна оценка на обстановката на ПИК от екипажа на ВС.

Сериозният инцидент не е свързан с последствия за пътниците, екипажа, ВС и трети лица.

Времената в доклада са в международно координирано време.

Разликата между местно и международно координирано време е + 2 часа.

2. Фактическа информация

2.1. История на събитието

2.1.1 Описание на събитието

На 06.01.2011 г. в 05:06:40 h, след предполетен инструктаж и процедура по приемане и предаване на дежурството, РП „Кула“ застъпва на смяна, като е въведен в обстановката от отстъпващата смяна.

В 05:09:48 h РП Подход по телефона информира РП «Кула», че ВС с регистрационни знаци LZ-YUK е на 40 nm югоизточно и ще изпълни заход за ПИК 09.

В 05:15:02 h авиодиспечер от ЛКЦ, с позивна „26-2“, иска разрешение за оглед в направление на ПИК 27.

В 05:18:22 h EBC на ВС с регистрационни знаци LZ-YUK, изпълнявайки визуален заход, информира Варна Кула, че пресича 3000 ft в снижение и излиза на правата за кацане на ПИК 09.

В 05:20:12 h РП Варна „Кула” разрешава на EBC на ВС с регистрационни знаци LZ-YUK кацане на ПИК 09.

В 05:23:09 h ВС с регистрационни знаци LZ-YUK каца на ПИК 09. РП Варна Кула му дава указание да продължи по ПИК 09 и да освободи с ляв по ПР „В”.

В 05:23:21 h авиодиспечерът от ЛКЦ с позивна „26 - 2” докладва на РП Варна „Кула”: „Аз освобождавам по „В”, ама самолета кацна докато бяхме на пистата, все пак не ме забравяйте друг път”.

В 05:23:52 h, EBC с регистрационни знаци LZ - YUK докладва за освобождаване на ПИК и виждане на водещата кола.

2.1.2. Приемане на дежурството от РП Кула и РП Ръководител смяна

Инструктажът на РП Кула е извършен от ръководителя на смяната на ЛКК Варна съгласно установена технология за работа на РМ ЛКК Варна. След извършване на процедурата по приемане и сдаване на дежурството в 05:06:40 h, новият РП Кула поема ръководството на две ВС и едно МПС.

В 05:15:02 h авиодиспечер от ЛКЦ с позивна „26-2” иска от РП разрешение за оглед на ПИК.

В 05:16:00 h екипажът на самолет ВАе 146, с полетен номер FB978 иска разрешение за запуск;

В 05:18:20 h РП установява радиокомуникация със самолет Beechcraft 200 с регистрационни знаци LZ-YUK, подходящ за кацане на ПИК 09.

В интервал от 3:18 min РП установява радиовръзка с всички ВС и МПС по маневрената площ на летището.

2.1.3 Местоположение на авиационното събитие

Авиационното събитие е реализирано на ПИК 09 на летище Варна при кацането на самолет BE 200.

2.2. Телесни повреди

Телесни повреди	екипаж	пътници	Други лица
Смъртен изход	0	0	0
Сериозно нараняване	0	0	0
Отсъстват	2	0	0

2.3. Повреди на ВС

Няма повреди на ВС.

2.4. Други повреди

Няма други повреди.

2.5. Сведения за персонала

2.5.1. Командир на BE 200 – 56 годишен.

Свидетелство за правоспособност: ATPPL, дата на издаване от ГД „ГВА” 26.11.2009 г., дата на първоначално издаване 17.04.2000 г., валидно до 26.11.2014 г.

Свидетелство за медицинска годност, клас 1, заверено от ГД „ГВА”, на 25.06.2010 г. и валидно до 06.07.2011 г.

Квалификационни отметки: Командир-инструктор на ВЕ 200.

Извършени проверки:

- проверка на тренажор на самолет ВЕ 200 - не се изисква ;
- проверка в полет на самолет ВЕ 200 - 14.06.2010 г.

Летателен опит:

Общо пролетени часове: 8600 часа;
На типа ВС: 480 часа.

Информация за работното време и почивките:

Пролетени часове:

- за последните 24 часа - 03:00 часа;
- за последните 30 дни - 10:00 часа;
- за последните 90 дни - 10:00 часа;
- време за почивка - преди началото на полета е почивал 12 часа.

2.5.2. Втори пилот на ВЕ 200 – 59 годишен.

Свидетелство за правоспособност: ATPPL, дата на първо издаване от ГД „ГВА” 21.03.1991 г., дата на издаване 10.11.2009 г., валидно до 10.11.2014 г.

Свидетелство за медицинска годност, клас 1 заверено от ГД „ГВА” на 28.05.2010 г. и валидно до 08.06.2011 г.,

Квалификационни отметки: командир-инструктор на самолет ВЕ 200.

Извършени проверки:

- проверка на тренажор на самолет ВЕ 200 - не се изисква;
- проверка в полет на самолет ВЕ 200 - 08.11.2010 г.

Летателен опит:

Общо пролетени часове: 11500:00 часа;
На типа ВС: 480:00 часа.

Информация за работното време и почивките:

Пролетени часове:

- за последните 24 часа - 03:00 часа;
- за последните 30 дни - 10:00 часа;
- за последните 90 дни - 10:00 часа;
- време за почивка - преди началото на полета е почивал 12 часа.

2.5.3. Ръководител на полети от Районен център за обслужване на въздушното движение , Ръководител на смяна на ЛЦ „ОВД”– 43 годишен.

Свидетелство за правоспособност: ATCL, дата на първо издаване от ГД „ГВА” 03.12.1991 г., дата на издаване 31.05.2010 г.

Свидетелство за медицинска годност, утвърдено от ГД „ГВА”, клас 3, издадено на 16.04.2010 г. и валидно до 16.04.2011 г.

Квалификационни отметки: ADI/TWR валидна до 01.09.2011, APS/RAD валидна до 20.11.2011 г. и разрешително към квалификационен клас TWR и RAD/OJTI до 18.12.2011 г.

Извършени проверки:

- първа проверка на компетентността на РП на РМ в органа за ОВД „Кула” на ЛЦ ОВД Варна на 03.05.2010 г;
- проверка на компетентността на РП на РМ в органа за ОВД, СКП „ПОДХОД” на ЛЦ за ОВД Варна на 11.10.2010 г.;
- проведена тренировка в ЦПК на РВД на 02.06.2010 г.

Информация за работното време и почивките:

- време за почивка - преди началото на смяната е почивал 12 часа.

2.5.4. Ръководител на полети на РМ в органа за ОВД, ЛКК „КУЛА” на ЛЦ за ОВД Варна – 55 годишен.

Свидетелство за правоспособност: ATCL, дата на първо издаване от ГД „ГВА” 12.07.2000 г., дата на издаване 03.06.2010 г.

Свидетелство за медицинска годност, утвърдено от ГД „ГВА”, клас 3, издадено на 25.10.2010 г. и валидно до 25.10.2011 г.

Квалификационни отметки: ADI/TWR валидна до 05.11.2011 г.

Извършени проверки:

- извършена първа практическа проверка на компетентността на РП на РМ в органа за ОВД ЛКК „КУЛА” на ЛЦ за ОВД Варна на 25.06.2010 г.;

- извършена практическа проверка на компетентност на РП, на РМ в органа за ОВД „Кула” на ЛЦ ОВД Варна: 22.09.2010 г.

- проведена тренировка в ЦПК на РВД на 02.06.2010 г.

Информация за работното време и почивките:

- време за почивка - преди началото на смяната е почивал 12 часа.

2.6. Сведения за въздухоплавателното средство

2.6.1. Информация за летателната годност

Самолет Beech Super King Air-200 (BE 200), рег. зн. LZ-YUK, сериен № ВВ-82, е произведен от Beech Aircraft Corporation, USA. Самолетът има удостоверение за регистрация № 2231, издадено на 24.11.2008 г. от Българска гражданска въздухоплавателна администрация. Самолетът е собственост на „Еър Лазур Дженерал Авиейшън” ЕООД с адрес на притежателя: Бул. „Ал. Малинов” № 23, 1729 София, Р. България.

Самолетът притежава удостоверение за летателна годност № 2231, издадено на 24.11.2008 г. от Българска гражданска въздухоплавателна администрация. На самолета е издадено удостоверение за преглед на летателната годност на 16.12.2010 г. под № ВG-ARC-2231 с дата на валидност до 15.12.2012 г.

Експлоатацията на самолета се осъществява в съответствие с Програма за техническо обслужване одобрена от ГД „ГВА” на 26.11.2010 г.

Сериозният инцидент не е свързан със събития, зависещи от летателната годност на ВС.

2.6.2. Кратки сведения за техническите характеристики на самолета

Максимална излетна маса 5670 kg, масата на празен самолет 3520 kg.

Максимална скорост 294 kt.

Крейсерска скорост 289 kt.

Сривна скорост с пуснати клапи 75 kt.

На борда на самолета към момента на възникване на авиационното събитие има само двама пилота.

2.7. Метеорологична информация

В материалите по разследването са приложени данни от наблюденията на синоптична станция Варна за периода от 03:00 до 06:00 h на 06.01.2011 г.

Като общ извод, на базата на наличната информация, може да се твърди, че на 06.01.2011 г. около 05:00 h в района на летище Варна не са регистрирани опасни за авиацията метеорологични явления. Видимостта е 8 km, вятърът е променлив по посока със скорост 1..2 m/s.

Събитието е реализирано по време на така наречения граждански сумрак, чието начало на 06.01.2011 г. е в 05:08 UTC.

2.8. Навигационни средства

В деня на авиационното събитие на летище Варна работят следните навигационни средства: VOR, ILS, NDB, DME, функционирането на които нямат отношение към възникването на събитието. Подходът за кацане на ПИК 09 е изпълняван визуално.

2.9. Комуникация

Комуникацията преди, по време и след реализиране на авиационното събитие се извършват на следните оперативни честоти:

- Варна Кула – 119,5MHz;
- Варна Радар (PM Подход) – 121,0 MHz;
- Мрежа на ЦИК на летище Варна - 121,825 MHz.

На 12.01.2011 г. ДП „РВД” представя на СЗРАС от дирекция „ЗРПВВЖТ” запис от радио-разговорите на честотата на Варна-Кула 119,5 MHz, Варна радар 121,0 MHz., радиомрежа на ЛКЦ Варна, и вътрешната телефонна комуникация между двете работни места в момента на авиационното събитие

2.10. Информация за летище Варна

Летище Варна е с координати на контролна точка: N 43°13'55" и E 027°49'31". Надморската височина е 230 ft. В експлоатация е ПИК с направление 092⁰ на 272⁰ (обозначена, като 09/27), имаща дължина 2500 m и широчина 45 m.

Противопожарната категория на летището е CAT 8.

2.11. Полетни записващи устройства

Прослушани са записите на разговорите от:

1. Радио-разговорите на честотата на Варна-Кула 119,5 MHz.;
2. Варна радар 121,0 MHz.;
3. Радиомрежа на ЦИК;
4. Вътрешната телефонна комуникация между работни места, Кула, Подход и ЛКЦ в момента на авиационното събитие. Записите на тези разговори са предоставени от ДП „РВД”.

Анализирана е обобщената радарна картина на обстановката и въздушното движение в периода на развитие и реализиране на авиационното събитие.

Не е анализиран записът от регистратор на полетни параметри (FDR) на самолет BE 200.

Изготвени са справки за резултатите от анализите на всеки от посочените по горе записи и на обобщената радарна картина. Справките са приложени към делото за разследването на авиационното събитие.

На комисията не бе предоставена информацията от видеокамери, контролиращи движението по ПР и ПИК поради унищожаване на записа преди да е приключило разследването.

Информацията от посочените регистратори потвърждават изложеното описание на събитието в параграф 1.1.1.

2.12. Сведения за удара и отломките

Събитието не е свързано с разрушаване на ВС.

2.13. Медицински и патологични изследвания

Поради характера на авиационното събитие не са извършвани.

2.14. Пожар

Не е възникнал.

2.15. Фактори на оцеляване

Не са използвани аварийно-спасителни средства.

2.16. Изпитания и изследвания

Извършени са огледи на работно място Варна-Кула и на технически средства, които се използват на ЛКК.

Извършено е дешифриране и анализ на записи и радиоразговори на длъжностни лица, участници в реализираното авиационно събитие, както и вътрешната телефонна

връзка между работно място Варна-Кула, София-Радар и мрежата между ЦИК и Варна Кула.

Проведена е беседа с участници в събитието.

Извършен е логико–вероятностен анализ на възможните причини за реализиране на авиационното събитие.

2.17. Друга информация

В хода на проведеното разследване комисията установи, че автомобила, с който се извършва оглед на ПИК разполага с двустранна радиовръзка с РП „Кула” на летище Варна на честота 121,825 MHz, но не прослушва честотата на радиовръзката между РП „Кула” и намиращите се в неговата зона на отговорност ВС (119,5 MHz). Същевременно ЛКЦ прослушва честота 119,5 MHz, но няма възможност за връзка с него на честота 121,825 MHz.

Съгласно точка 1.1, буква (д) Раздел пети на „Технология за обслужване на въздушното движение от Варна Кула и Варна Подход” задълженията на РП на работно място „Кула” са: „Контролира движението на ВС и автотранспортните средства по маневрената площ”.

3. Анализ

На база на констатираните в хода на разследването факти и обстоятелства, комисията за разследване разгледа и анализира действията на участващите в авиационното събитие:

1. ръководител на полетите на работно място „Кула” на летище Варна;
2. авиодиспечер от ЛКЦ Варна, извършващ оглед на ПИК09;
3. екипаж на ВС с регистрационни знаци LZ-YUK.

По първия аспект, свързан с анализ на действията на РП „Кула” на летище Варна, на базата на прослушаните записи и дадените писмени обяснения от ръководителя на полети от ЛКК, комисията установи, че приемането и сдаването между двете смени е извършено формално в рамките на 2-3 минути и не е спазена процедурата в пълен обем.

Комисията установи, че към момента на авиационното събитие, на работно място Варна „Кула” е бил само един РП и след даване на разрешение на авиодиспечера от ЛКЦ за извършване на оглед на ПИК той не е поставил червена стрипмарка съгласно изискванията на т. 5, от Раздел 3, Глава 4, от Наръчник за ОВД, част втора на ЛЦ ОВД Варна. Липсата на червена стрипмарка е показвала на РП „Кула”, че ПИК09/27 е свободна, поради което той е издал и разрешение за кацане на самолет ВЕ 200 с регистрационни знаци LZ-YUK, при наличие на автомобил на ПИК.

По втория аспект, комисията установи, че след получаване на разрешението за оглед на ПИК авиодиспечерът от ЛКЦ започва оглед на ПИК 27, след което продължава огледа в посока на ПИК 09 (с гръб към кацания трафик). В съответствие с изискванията на Наредба №14/29.09.2000 г. и Ръководство за управление и експлоатация на летище (РУЕЛ) Варна огледът на ПИК се извършва в посока противоположна на тази, която се използва за излитане или кацане. Това изискване е нарушено от авиодиспечера при извършване на огледа на ПИК в посока 09-27 и създава предположение за късно забелязване или дори незабелязване на кацачо ВС.

Комисията констатира, че авиодиспечерът от ЛКЦ Варна, който е извършвал оглед на ПИК09 е бил на връзка с Рп „Кула” на честота 121,825 MHz. Той не прослушва честотата на комуникация между РП „Кула” и ВС и следователно не е знаел за даденото разрешение за кацане на ПИК 09 на самолет ВЕ 200. В ЛКЦ на летище Варна се прослушва работната честота 119,5 MHz на РП Кула, но няма комуникация на честотата 121,825 MHz, тъй като тази честота е резервирана за управление от страна на РП „Кула” на МПС по маневрената площ на летището. Същевременно в РУЕЛ на летище Варна няма предвидена процедура, по която оставащия в ЛКЦ авиодиспечер да информира своя колега чрез комуникационната система на летището, извършващ оглед на ПИК, че предстои кацане на самолет. При тази организация на работа, авиодиспечерът в ЛКЦ няма възможност да предупреди извършващия огледа на ПИК авиодиспечер, за кацачо ВС.

По третия аспект комисията констатира, че:

- екипажът е имал необходимата видимост и възможност да наблюдава цялата писта от дистанция около 4...5 km от точка на опиране на ПИК 09;

- екипажът на ВС е действал съгласно обявената в сборника за аеронавигационна информация и публикация (AIP) на Република България процедура за изпълнение на визуален заход за кацане на ПИК 09 на летище Варна.;

- екипажът на ВС потвърждава и изпълнява даденото разрешение от РП Варна Кула да изпълни кацане на ПИК 09;

С оглед на фактите комисията констатира, че ЕВС при излизането на правата за кацане на ПИК 09 вероятно е наблюдавал колата на ЛКЦ извършваща оглед на ПИК в направление 09, но е продължил снижението за кацане, като е разчитал на малкият пробег при кацането за безконфликтно спиране на безопасна дистанция от МПС.

Авиодиспечерът извършва сутрешната проверка, която не е в съответствие с регламентираното време в „Ръководството за управление и експлоатация на летище Варна”, а именно между 06 h и 07 h.

3.1 Изводи

На основание изложеното по горе могат да се направят следните изводи:

1. Ситуацията на РМ Варна Кула, с оглед на извършване смяна на екипажите на ЛКК към момента на реализиране на авиационното събитие, предполага възможност за пропуски от страна на РП „Кула” при управлението на ВС и МПС по маневрената площ на летището.
2. РП „Кула” дава разрешение на старшия авиодиспечер да излезе на ПИК 5 min преди да е дал разрешение на ВЕ 200 за кацане, но не поставя стрип марка.
3. Авиодиспечерът извършва повторния оглед по посока на кацащия трафик в нарушение на процедурите, предвидени в РУЕЛ на летище Варна.
4. Авиодиспечерът, извършващ оглед на ПИК няма възможност да прослушва честотата на комуникация между РМ „Кула” и ВС;
5. Няма процедура, съгласно която авиодиспечерът в ЛКЦ да предупреждава своя колега, извършващ оглед на ПИК, че предстои кацане на ВС.
6. Метеорологичните условия на летището не са създавали ограничения по отношение на възможността на екипажа да наблюдава ПИК09.
7. Малко вероятно е екипажът на ВС да не е забелязал наличието на МПС на ПИК.
8. В съответствие с характеристиките на ВС дистанцията за кацане е значително по-малка от разполагаемата на летище Варна.

4. Заключение

Проведеното техническо разследване, резултатите от направените изследвания и анализи дават основание на Комисията да посочи следната

Основна причина за възникване на сериозния инцидент:

Погрешна оценка на обстановката на летище Варна от РП Варна „Кула” довела до даване на разрешение за кацане на ВС, при наличие на кола на ПИК.

Съпътстващи причини:

1. Неспазване на процедура от РП Варна Кула при даване на разрешение на авиодиспечер на ЛКЦ за извършване на оглед на ПИК.
2. Нарушена процедура за извършване на оглед от проверяващия ПИК авиодиспечер от ЛКЦ.
3. Неточна оценка на обстановката на ПИК от екипажа на ВС.

5. Препоръки за безопасност

В процеса на разследването, на основание на резолюция с рег. № 93-00-121/26.01.2011 г. на зам. Генерален директор по оперативната част на ДП «РВД», ръководителят на полети от РМ Варна Кула е изпратен на допълнително обучение на РЛТ в

ЦИК на ДП «РВД». Същият е допуснат до работа като РП Варна Кула с протокол № 49/21.02.2011 г. от проведен практически изпит.

В допълнение към горното е необходимо да бъдат предприети следните мерки за безопасност.

1. В ДП „РВД” да се извърши анализ пред целия състав на РП за взаимодействието между РМ - РП „Кула” и ЛКЦ, по време на ситуацията довела до реализирания инцидент.

Отговаря: Генерален директор на ДП „РВД”.

2. В ДП „РВД” да се разработи процедура за работа на работно място ЛКК при контрол на ВС и МПС в зоната на визуално наблюдение.

Отговаря: Генерален директор на ДП „РВД”.

3. ГД „ГВА” да разпореда автомобилите на ЦИК, извършващи оглед на ПИК, да прослушват честотата на Кулата на всички международни летища на Република България.

Отговаря: Главен директор на ГД „ГВА”.

4. ГД „ГВА” да разпореда въвеждането на система за запис на радиоразговорите на ЛКЦ на международните летища на Република България.

Отговаря: Главен директор на ГД „ГВА”.

5. АО „Еър Лазур” да включи в програмата си за гарантиране на на качеството мерки по подобряването на контрола на летателната дейност на етапите „Подход и кацане”

Отговаря: Управител на АО.

6. Летище Варна да разработи и въведе в РУЕЛ процедура, при която авиодиспечерът от ЛКЦ да информира авиодиспечера, извършващ оглед на ПИК за предстоящо кацане на ВС.

Отговаря: Изпълнителен директор на „Летище Варна ФТСЕМ”

На основание на чл. 18 на Регламент 996/2010 и чл.19, ал 7, т. 2 на Наредба № 13/27.01.1999 г. всички организации до които са изпратени мерки за безопасност в окончателния доклад от разследването, трябва писмено да уведомят СЗРАС от дирекция „ЗРПВВЖТ” и ГД „ГВА” за предприетите мерки и за сроковете на тяхното въвеждане.

ПРЕДСЕДАТЕЛ.....(Хр. Христов)

ЧЛЕНОВЕ:

1.(Я. Петров)

2.(Ст. Петров)

3.(Н. Николов)