



Република България
Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията

**Главна дирекция
ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ**

AFTN LBSFYAYX, SITA SOFTOYA

**ГОДИШЕН АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО
НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПОЛЕТИТЕ В
ГРАЖДАНСКА АВИАЦИЯ НА РЕПУБЛИКА
БЪЛГАРИЯ ПРЕЗ 2012 г.**

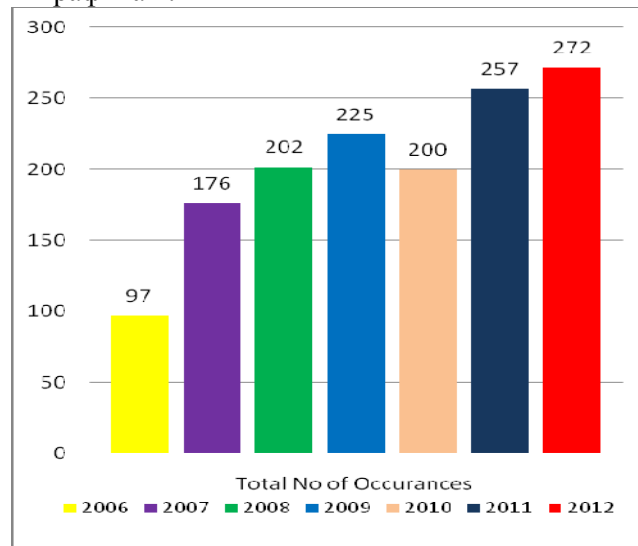
В съответствие с Анекс 13 на Чикагската конвенция за гражданско въздухоплаване от 07.12.1944 г., Регламент 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и Наредба № 13 от 27.01.1999 г. на МТ, анализът на данните от възникналите авиационните събития през 2012г. има за цел да установи тенденциите и да информира авиационната общност с цел превенция от повторемостта на аналогични събития, **без да определя нечия вина и отговорност.**

Безопасността е основния приоритет в гражданската авиация. Това важи за всички фази на полета, но особено важни са фазите на излитане и кацане, движение по ПИК, рулиране, спиране и паркиране, защото самолетите са в непосредствена близост до друго ВС и препятствия като превозни средства, технически средства, съоръжения и оборудване свързани с наземното обслужване на ВС, персонал работещ на перона и прилежащите части на летищата. ГД „ГВА“ е отговорна за координиране на усилията на УВД, летищните служби, авиационните оператори и други заинтересовани членове на авиационната индустрия.

През изминалата 2012г. бяха проведени беседи и инструктажи със всички звена от авиационната индустрия за насърчаване на доброволното докладване на АС.

АВИАЦИОННИ СЪБИТИЯ, ВЪЗНИКНАЛИ ПРЕЗ ПЕРИОДА 01.01.2012 – 31.12.2012 Г. В БЪЛГАРСКАТА ГРАЖДАНСКА АВИАЦИЯ

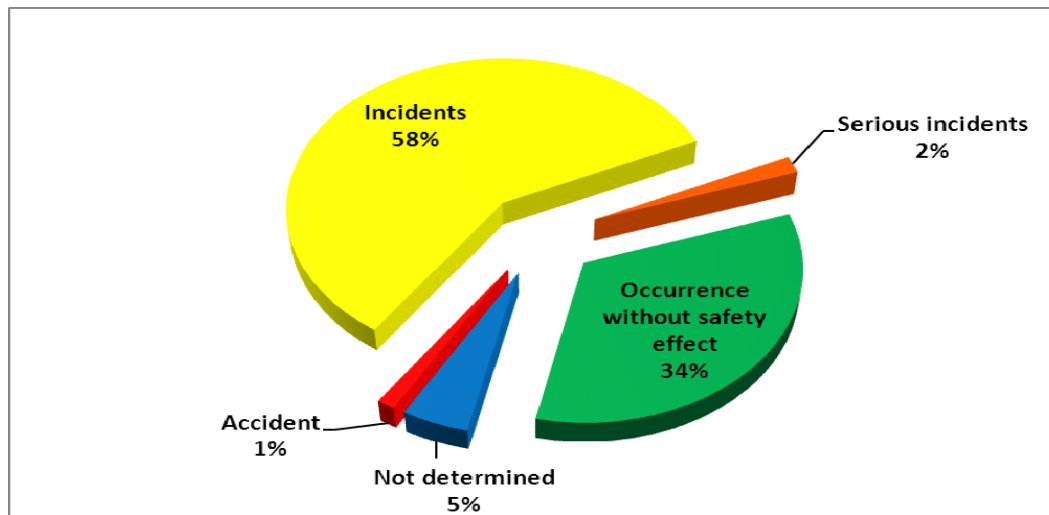
Общия брой на авиационните събития и тяхното разпределение по години за периода 2006 – 2012 г. е показан в графика 1.



Графика 1: Общ брой авиационни събития и тяхното разпределение по години за периода 2006 – 2012 г

От Графика 1 е видно, че в сравнение с предходните отчетни периоди и през 2012г. се наблюдава запазване на тенденцията в броя реализирани авиационни събития като цяло.

Авиационните събития, настъпили през 2012г., са разпределени съгласно Графика 2.

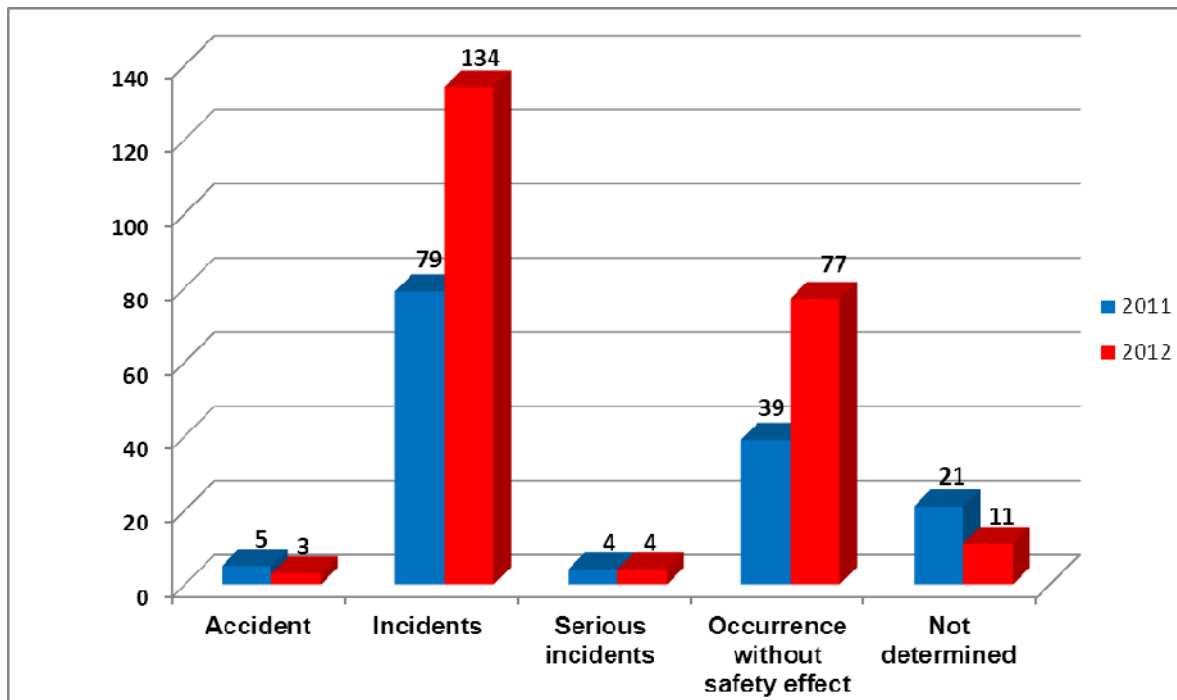


Вид събитие	Общ брой за 2012г.
Авиационни произшествия (Accident)	3
Инциденти (Incident)	134
Сериозни инциденти (Serious incident)	4
Авиационни събития без влияние върху безопасността на полета (Occurrence without safety effect)	77
Неопределени събития (Not determined)	11

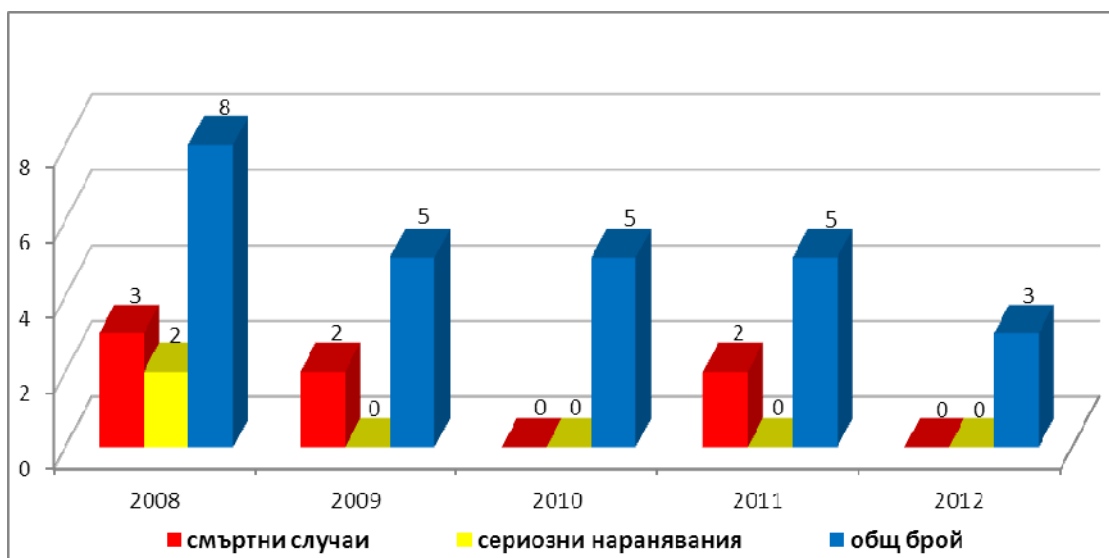
Графика 2: Разпределение на събитията по класове за 2012г.

В сравнение с предходната 2011г.:

- Почти двойно е намалял броят на реализираните авиационни произшествия (от 5 на 3).
- Наблюдава се двойно повишаване на реализираните инциденти (от 79 на 134)
- Запазва се броя на реализираните сериозни инциденти
- Значително увеличение се наблюдава и при Авиационните събития без влияние върху безопасността на полета (39 за 2011г. на 77 за 2012г.)
- Намалява се почти на 50 % на неопределените събития (21 към 11)



Графика 3: Съпоставка броя на събитията по класове, настъпили през 2011г. и 2012г.



Графика 4: Съпоставка броя на авиационните произшествия, настъпили в периода 2008г. и 2012г.

През 2012г. не са реализирани авиационни произшествия с фатален изход.

В представените по-долу таблици са разгледани авиационните събития, възникнали през 2012г., съгласно критерии: Място на настъпване на събитието, Вид на извършваната дейност от въздухоплавателното средство, Видът на ВС, МТОМ.

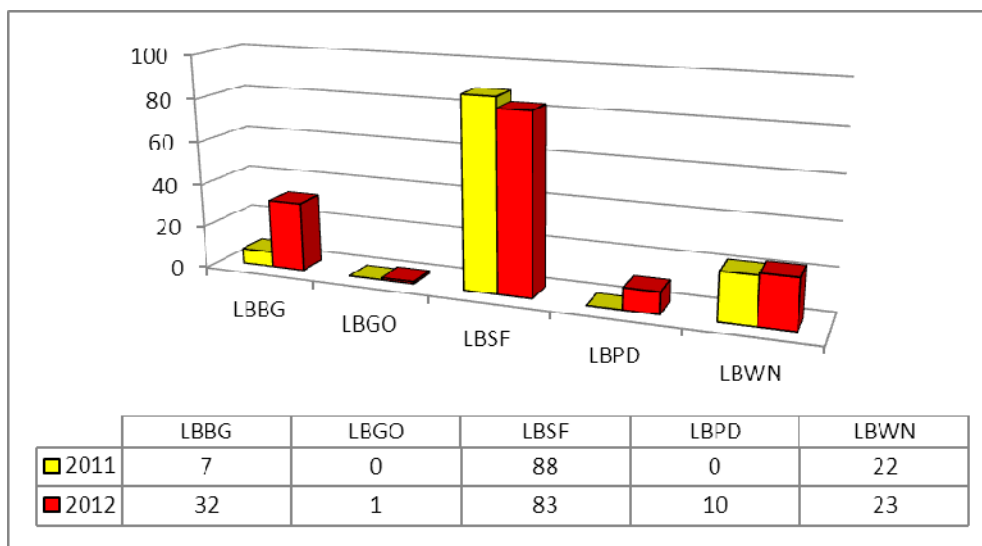


Таблица 5: Съпоставка броя на реализираните през 2011г. и 2012г събития съгласно мястото на реализиране

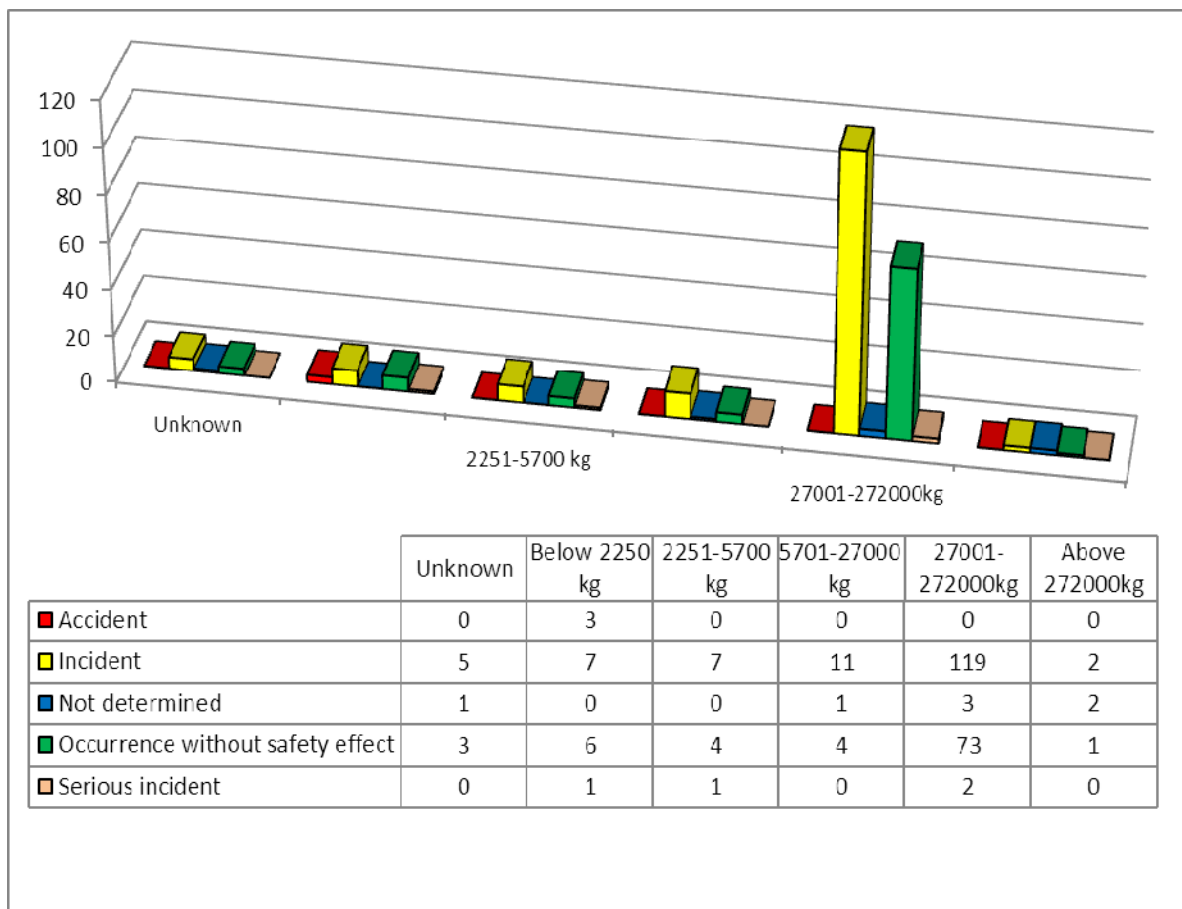
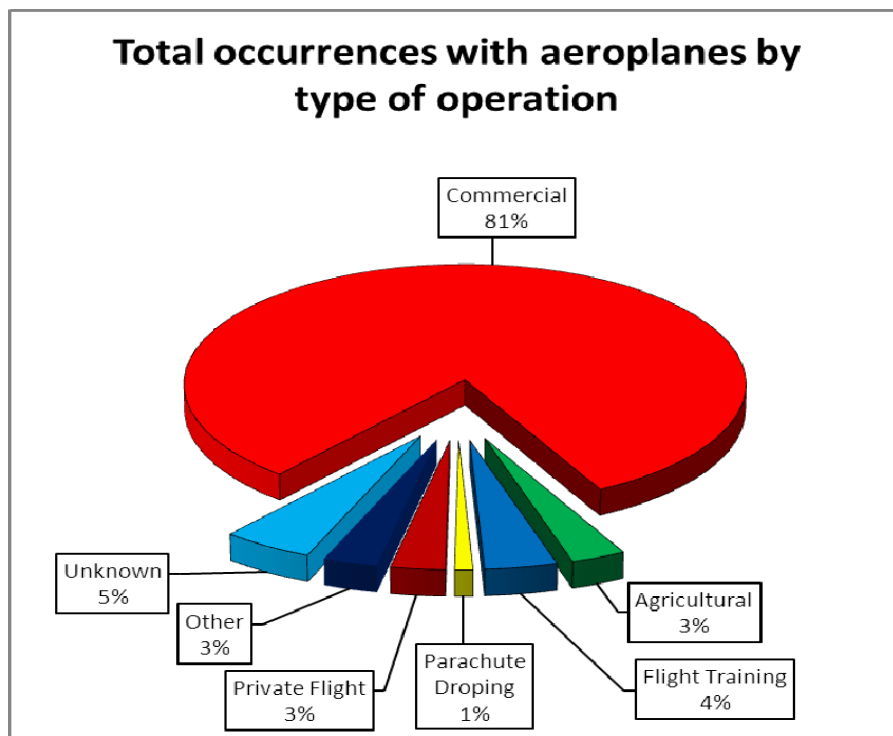
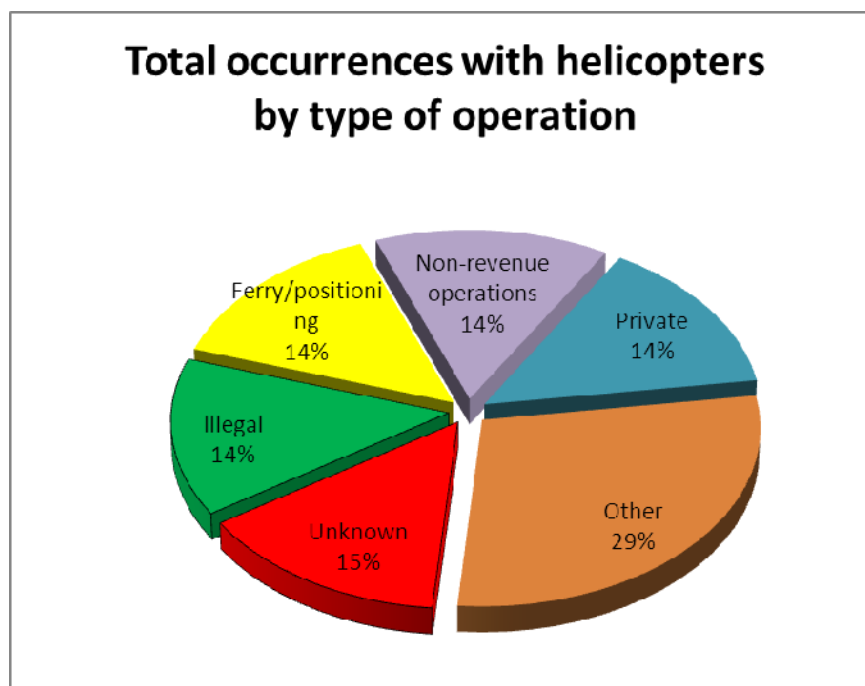


Таблица 6: Разпределение на авиационните събития според масата на ВС



Графика 7: Разпределение на авиационните събития, според извършваната дейност – самолети



Графика 8: Разпределение на авиационните събития, според извършваната дейност - хеликоптери

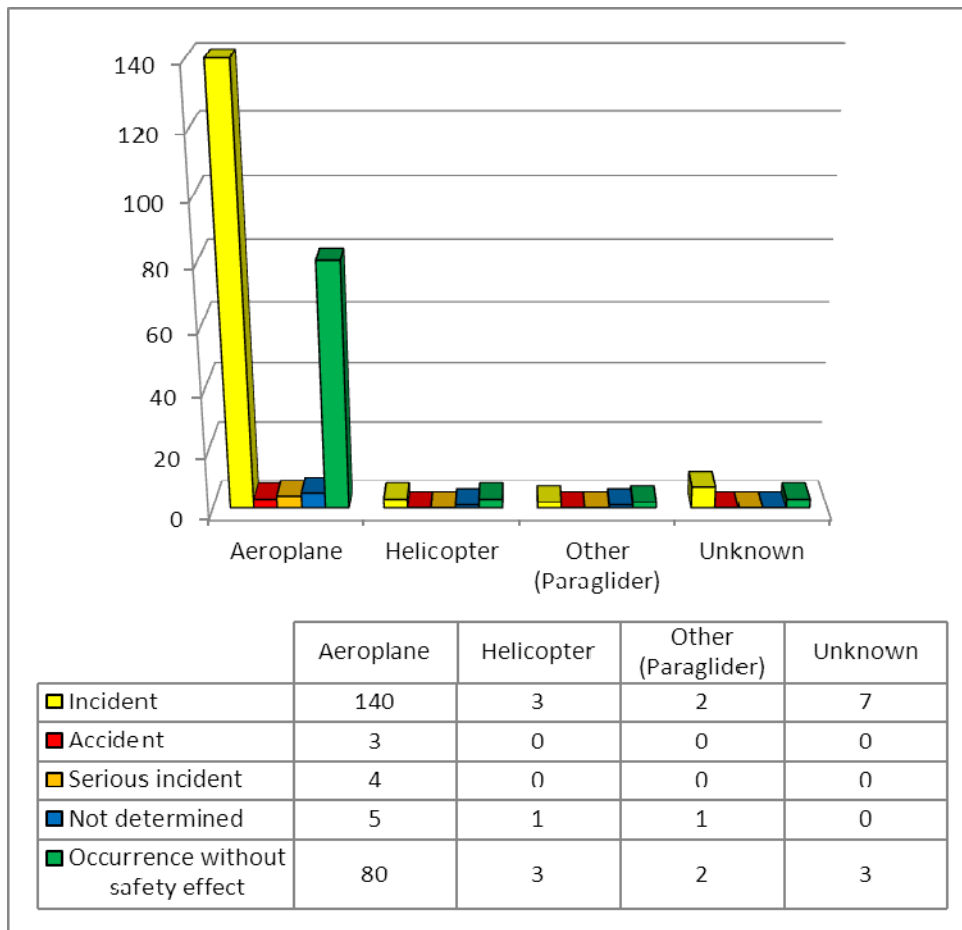


Таблица 9: Разпределение на авиационните събития, според вида ВС

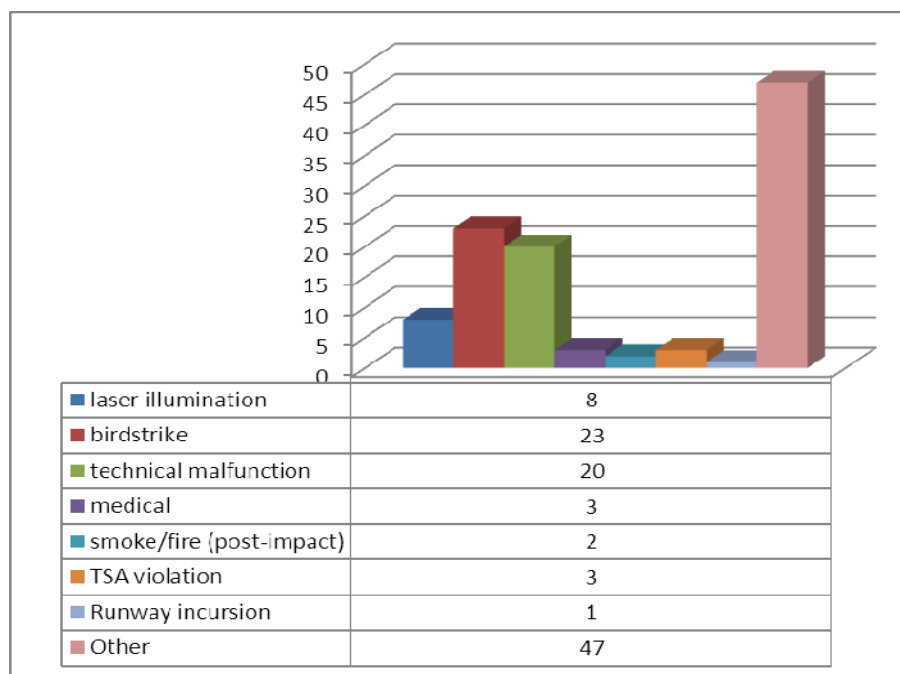


Таблица 10: Разпределение на авиационните събития с ВС, регистрирани в Р България, според причината на възникване

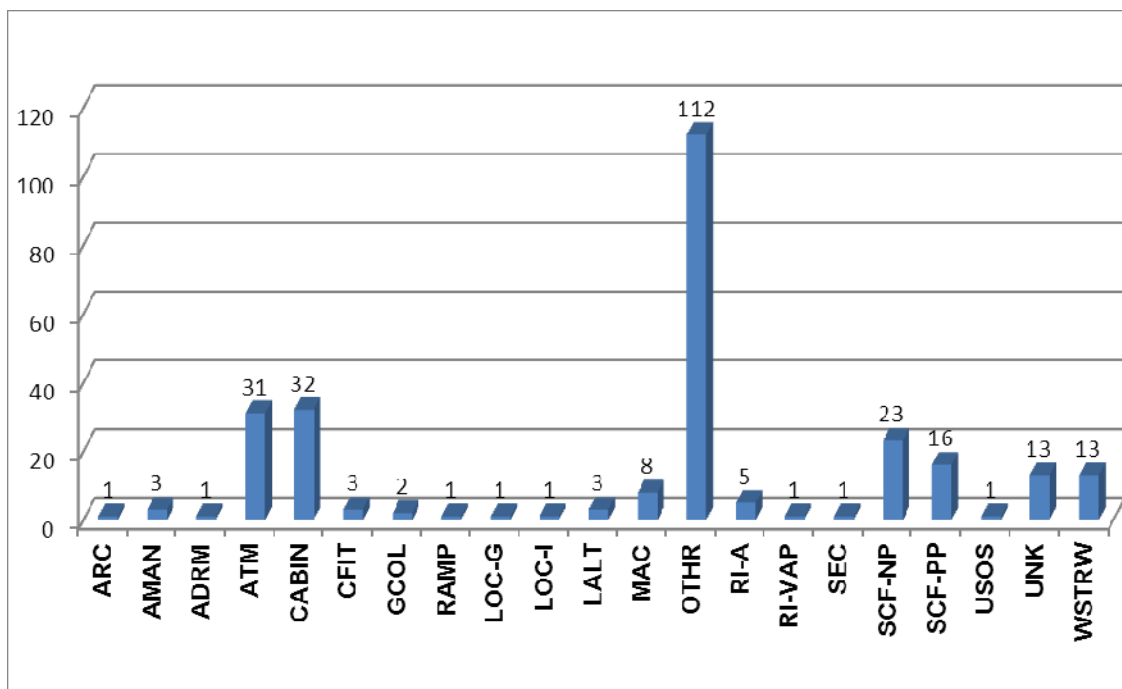


Таблица 11: Разпределение на общия брой регистрирани авиационните събития , според причината на възникване

В графа „други“ от таблица 11 са включени авиационните събития, възникнали вследствие на удар с птица, заслепяване с лазер, човешки фактор, военни ВС. Разпределението е показано на таблицата по-долу:

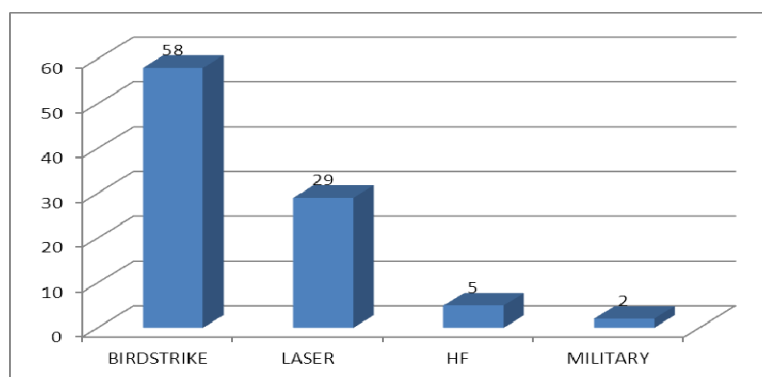


Таблица 11: Разпределение на регистрираните авиационни събития под графа „други“, според причината на възникване

Относителния показател на безопасността на полетите, засягащ количеството авиационни събития на 100 000 пролетяни часове и броя кацания и изчислен съгласно формулата:

$$N_{AC} = \frac{AC}{T_{сума}} \times 100\,000$$

е разгледан съгласно извършваната дейност и използвания тип ВС

В следващата таблица са представени статистическите данни за изминалата 2012г.

type of operation	airplane operations			helicopter operations		
	total hours	total landings	total No of occurrences	total hours	total landings	total No of occurrences
commercial	78429	39628	82	0	0	0
non commercial	8952	20450	10	7131	13520	2
flight training	3084	6504	4	285	2321	0

На тази база се получават следните резултати:

	Relative flight safety indicator based on total flight hours		Relative flight safety indicator based on total No of landings	
	airplane	helicopter	airplane	helicopter
commercial	104.55	0.00	206.92	0.00
non commercial	111.71	28.05	48.90	14.79
flight training	129.70	0.00	61.50	0.00

От получените резултати от горната таблица се очертава тревожна тенденция за висок относителен показател при организациите за летателно обучение.

МЕРОПРИЯТИЯ, ПРЕДПРИЕТИ ОТ ГД „ГВА“ ПРЕЗ 2012Г., ЗА ПОВИШАВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА.

1. Разработена е Национална програма по Безопасност на Полетите.
2. Извършени са планови и извънредни проверки на Авиационните оператори, регистрирани в Република България. В резултат на което са временно спрени:
 - правата и дейността на оператори, изпълняващи специализирани авиационни работи – 9 бр., като на 3 от тях е спряна процедурата за продължаване срока на валидност на притежаваното свидетелство.
 - правата и дейността на оператори, извършващи търговска дейност – 1 бр.
 - правата и дейността на организации, извършващи техническо обслужване – 1 бр.

При проведените инспекции и прегледа на документите на Авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи и на летищата и летателните площадки са открити несъответствия, за които са съставени констативни протоколи, връчени са инспекторски предписания и/или са изпратени писма, с които операторите се задължават да съставят и изпратят в ГД „ГВА“ план за коригиране на установените несъответствия.

Авиационните оператори, които изпълняват полети от летателни площадки без удостоверение за експлоатационна годност, бяха задължени да пребазират използваните от тях ВС на площадки с валидно удостоверение за експлоатационна годност в срок до 30.11.2012 г.

3. Започна въвеждането на новите Регламенти на ЕС, касаещи лицензирането на авиационния персонал и сертифицирането на авиационните оператори.

За целта състава на ГД „ГВА“ премина обучение.

4. ГД „ГВА“ проведе курсове за обучение на пилоти, изпълняващи квалификационни проверки както и на бордни инженери.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПОВИШАВАНЕ НИВОТО НА БЕЗОПАСНОСТ

1. Да се създаде единна и достъпна база данни, позволяваща лесната и бърза обработка на информацията, касаеща безопасността на полетите.
2. Да се засили контрола върху Организацията, провеждащи летателно обучение.
3. Усъвършенстване на взаимодействието между летищните оператори и операторите по наземно обслужване, авиационните оператори и останалите потребители и клиенти на международните летища, чрез актуализиране на процедурите за взаимодействие.
4. Операторите по наземно обслужване да актуализират ръководствата за експлоатационна дейност с въвеждане на технологични карти за отделните видове процедури за обслужване на ВС.
5. Летищните оператори да актуализират ръководствата за експлоатация с въвеждане на детайлни процедури по отделните дейности свързани с поддържането на инфраструктурата и летателното поле.
6. Летищната администрация да докладва текущо в ГВА за предприетите действия спрямо нарушителите на правилата за движение по перона.
7. Наземните оператори да докладват текущо в ГВА за предприетите действия спрямо нарушителите на правилата за движение по перона.
8. Летищната администрация да създаде организация за контрол и недопускане на неизправна СОТ за обслужване на ВС.
9. ГД „ГВА” да докладва в МТИТС за необходимостта от осигуряване на средства за спешен ремонт на ПИК на летище Г.Оряховица и изграждане на част от периметровата ограда на летище Пловдив.
10. Летищните оператори да актуализират програмите си за упражняване на ефективен контрол за борба с птиците.
11. ГД „ГВА” да изиска от летищните оператори актуализиране на мероприятията по поддържането на затревените участъци в летателното поле на всички международни летища.
12. Продължаване на процеса на обучение на персонала за безопасност при работа с новите машини, оборудване и съоръжения и спазване на технологиите за обслужване на ВС и поддържане на летателното поле.
13. Провеждане обучения в АУЦ-ЛС или други специализирани учебни центрове по програми, одобрени и утвърдени от ГД ГВА, с цел сертифициране на персонала.
14. Засилване на оперативния контрол върху дейността на операторите и предприемане на необходимите превантивни мерки, с цел недопускане на предпоставки за възникването на инциденти.
15. Участие във форуми на ЕААБ (EASA), касаещи безопасността на полетите, както и на European Strategic Safety Initiative (ESSI), European Commercial Aviation Safety Team (ECASST), European General Aviation Safety Team (EGAST)

ИЗВОДИ:

В резултат на извършените проверки, разследвания и анализи на възникналите авиационни събития се констатира някои основни проблемни аспекти в дейността на българските авиационни оператори, групирани в следните направления:

1. Рутинност при действията, свързани с експлоатация на тежки ВС, водеща до пропуски и нарушения на основни изисквания на експлоатационни документи, увеличаващи риска при провеждане на полети;
2. Стремел за минимизиране на разходите (средства, време, труд), свързани с провеждане на полетите, създаващ повишено ниво на риска;
3. Пропуски във воденето на експлоатационна документация;
4. Пропуски в контрола върху дейността на леката и свръхлека авиация в България;
5. Липса на ефективна организация за регистрация и удостоверяване на летателната годност на свръхлеки ВС;
6. Пропуски при взаимодействието по решаване на общи проблеми между различните организации – авиационни оператори, летища, органи за обслужване на въздушното движение, ГД „ГВА“.
7. Болшинството от Авиационните оператори изготвят годишния си анализ по безопасност без аналитична част или оценка на събитията като цяло, а представят основно статистически данни за изминалия период.
8. В годишните анализи на някои авиационни оператори са включени и са отчетени търговски резултати, което е в разрез с целите на АБ.
9. Не се спазва крайния срок за представяне в ГД „ГВА“ на годишния анализ по безопасност.
10. Масово не се спазва изискването за съобщаване за реализирано авиационно събитие в посочения в Наредба №13 на МТ срок. (24 часа).
11. Окончателните доклади от разследване на авиационни събития от АО, в които следва да се определят причините за настъпване на авиационното събитие както и да се определят мероприятия за недопускане на повторяемост и повишаване нивото на безопасност, са повърхностни, непълни и не се изпращат в срок.

В заключение може да се добави, имайки предвид изискването на EASA за запазване на броя на произшествията при увеличаване на броя на полетите в перспектива, то задачата за осигуряване на безопасността на полетите в гражданската авиация на Република България се решава на допустимото ниво.

ЧАСТ II

АНАЛИЗ НА БЕЗОПАСНОСТТА ПРИ ПРОВЕЖДАНЕ НА ПОЛЕТИ В МЕЖДУНАРОДНИТЕ ЛЕТИЩА ЗА 2012 г.

Безопасността е първи приоритет в авиацията. Това важи за всички фази на полета, но особено важни са фазите на излитане и кацане, движение по ПИК, рулиране, спиране и паркиране, защото самолетите са в непосредствена близост до друго ВС и препятствия като превозни средства, технически средства, съоръжения и оборудване свързани с наземното обслужване на ВС, персонал работещ на перона и прилежащите части на летищата. ГД ГВА е отговорна за координиране на усилията на УВД, летищните служби, авиационните оператори и други заинтересовани членове на авиационната индустрия. Чрез упорита работа на много хора и организации, е постигнат напредък в намаляване на процента на инцидентите. Миналата година ние започнахме ненаказателна програма за доброволно докладване на инциденти във връзка с безопасността. Бяха проведени беседи и инструктажи със всички звена на летищните служби за доброволно докладване от всички участници работещи на територията на международните летища. Този план обхваща последните постижения и тенденции към целта за намаляване на честотата и тежестта на инцидентите. Очакваме с нетърпение да продължи сътрудничеството с авиационните оператори, летищата, летищните оператори, операторите на наземна дейност и на УВД за по нататъшно ограничаване на инциденти свързани с безопасността.

ГД “ГВА” полага системни усилия за безопасно провеждане на полети в летища на страната ни. Провежда се периодичен контрол два пъти в годината с плановите проверки, проверява се състоянието на оборудването и готовността на сформираниите аварийно-спасителни групи (АСГ) на доброволен принцип за участие при необходимост в помощ на пожарните и медицински екипи. В международните летища са изградени аварийно-спасителни служби с отговорници, а в смените са изградени АСГ с основен и помощен състав. Разработени са планове за действие при създадена аварийна ситуация в зоната на отговорност. Тези планове са изградени на основание изискванията на Наредба № 3. Основна грижа на летищната администрация е оборудването и провеждането на обучението и тренировките на АСГ.

При изготвяне анализа на ГД “ГВА” за състоянието на безопасността през 2012 в международните летища са използвани данни от представените годишни анализи по безопасността от летищните администрации и инспекторските проверки и ДП”РВД”.

ЛЕТИЩЕ СОФИЯ

Цялостната дейност по осигуряване безопасността на полетите в Летище София е организирана и се осъществява съгласно действащите национални и международни документи, както и в изпълнение на разработената и внедрена „Система за управление на безопасността” (СУБ). Основни елементи и направления на дейност, включени в системата са:

а) управление и контрол на състоянието на Летателното поле:

- контрол за наличие на чужди предмети и препятствия (FOD);
- контрол за безопасност на настилките и инфраструктурните съоръжения;

б) управление и контрол на безопасността на наземното движение:

- състояние на хоризонталната и вертикална маркировка на отделните зони;
- техническо състояние и оборудване на наземната техника;
- състояние и подготовка на водачите и другите участници в наземното движение;
- спазване на действащите правила и процедури.

в) контрол за наличието на птици и животни и действия за недопускане на сблъсък на ВС.

г) сбор на данни, разследване на особени случаи, анализ на риска, разкриване на потенциални и реални предпоставки и предприемане на коригиращи мерки.

С цел методическо осигуряване на дейностите по отделните направления и създаване на условия за ефективно управление и контрол на процесите, гарантиращи безопасност на операциите по летищно обслужване, в изпълнение на функциите на Летищен оператор са

разработени и утвърдени оперативни инструкции, правила и процедури, изготвени с отчитане изискванията, регламентирани в националните и международни стандарти. Същите са съгласувани и представени за запознаване и изпълнение от състава на всички оператори и други организации, изпълняващи дейности на територията на Летище София.

Оперативното управление и контрол за изпълнението на горното се осъществява от създадени специализирани органи от състава на Летищния оператор.

АВАРИЙНО-СПАСИТЕЛНО ОСИГУРЯВАНЕ

Аварийно-спасителното осигуряване на летище София се извършва в непрекъснат експлоатационно технически и технологичен процес, при който в 24-часов режим на готовност действат службите включени в състава на АСС.

Аварийно-спасителното осигуряване на Летище София е организирано в непрекъснат експлоатационно-технически и технологичен процес, при който в 24-часов режим на готовност за действие са дежурни екипи на служба „Пожарна безопасност и спасяване” (ПБС), „Медицинска служба” (МС), „Гранична полиция” (ГП) и секторите, осигуряващи наземно обслужване на самолетите, всички включени в състава на Аварийно-спасителната служба (АСС) на Летище София.

Летището покрива 8/осма/ категория по Наредба № 3 за осигуряване на АСД. На летището има изградена ПП служба с 65 човека професионален състав. За АСД има назначен щатен ръководител.

Летището притежава необходимото оборудване за аварийно-спасителна дейност.

КОНТРОЛ СЪСТОЯНИЕТО НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПОЛЕТИТЕ И МЕРКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА НИВОТО НА БЕЗОПАСНОСТ ОРГАНИ ЗА ОПЕРАТИВЕН КОНТРОЛ

Цялостната дейност по управление и контрол на безопасността се осъществява от два отдела, в състава на дирекция „Летищно осигуряване на полетите”, а именно „Оперативен център” (ОЦ) и „Управление на авиационната безопасност” (УАБ), в състава на който действат два специализирани сектора „Контрол безопасност на наземното движение и чужди предмети” (КБНД ЧП) и „Контрол птици и живи животни” (КПЖЖ).

Работата на службите е организирана така, че да осигурява непрекъснат 24-часов оперативен надзор на операциите, непосредствен контрол във всяка точка от Летателното поле, с цел възможност за регистриране на нарушения и предприемане на съответните действия спрямо нарушителите. Принцип в работата на горните служби е създаване на условия за прилагане на системен подход в цялостния процес по осигуряване на безопасност на операциите на територията на летището.

ПРЕВАНТИВНА ДЕЙНОСТ

Осъществява се в няколко направления, представляващи елементи от цялостния процес на прилагане на Системата за управление на безопасността на територията на Летище София, както следва:

Първото направление е привеждане и поддържане на перона и прилежащата летищна инфраструктура в състояние гарантиращо безопасност на операциите, чрез контрол за състоянието на отделните зони в Летателното поле, тяхната маркировка, чистота, експлоатационна годност.

Второто направление е осигуряване на качествена теоретична и практическа подготовка на служителите на различните оператори и други организации, ангажирани в експлоатационния процес и в аварийно-спасителните дейности

Първа стъпка в този процес е задължителното включване на всички служителите на оператори и други организации, осъществяващи дейности на територията на Летище София, които кандидатстват за постоянен достъп до територията на Летателното поле в базов курс на обучение, за запознаване с основните инструкции, правила и процедури, имащи пряко отношение към осигуряване безопасността на операциите. Обученията се извършват в „Авиационен учебен център – Летище София”, по утвърдени от ГД ГВА учебни програми.

Освен тях, в зависимост от необходимостта, в оперативен порядък, периодично се провеждат опреснителни, специализирани и извънредни обучения и инструктажи.

Третото направление е осигуряване на постоянен оперативен контрол за спазване на действащите правила и процедури и контакт със съответните отговорни длъжностни лица от състава на операторите и информиране чрез тях на работещите за всички оперативни промени и извънредни обстоятелства, възникващи на територията на летището.

Основен елемент е осигуряване на обратна връзка с работещите на всички нива, чрез изградена система за докладване на всички проблеми, касаещи безопасността, което дава възможност за събиране на важна оперативна информация за състоянието и набелязване на адекватни мерки за превенция.

Ежедневната работа по изпълнение на комплекса от мерки за превенция гарантира поддържане на необходимите нива на безопасност и подобряване на състоянието на летателното поле.

ИЗВЪНРЕДНИ ОБСТОЯТЕЛСТВА И ОСОБЕНИ СЛУЧАИ

В случай на извънредна ситуация (инцидент или друго събитие, влияещо на безопасността) на Летище София, се предприемат всички необходими мерки по нейното отстраняване. След приключване дейностите по овладяване на събитието, се изготвят необходимите изискуеми документи – съобщения за авиационно събитие, протоколи, доклади, рапорти. Прави се анализ и на действията на всички участници, като се вземат мерки по отношение подобряване взаимодействието и координацията помежду им.

ОСОБЕНИ СЛУЧАИ

АВИАЦИОННИ ПРОИЗШЕСТВИЯ, СЕРИОЗНИ ИНЦИДЕНТИ И АВАРИЙНИ СИТУАЦИИ

Авиационни произшествия

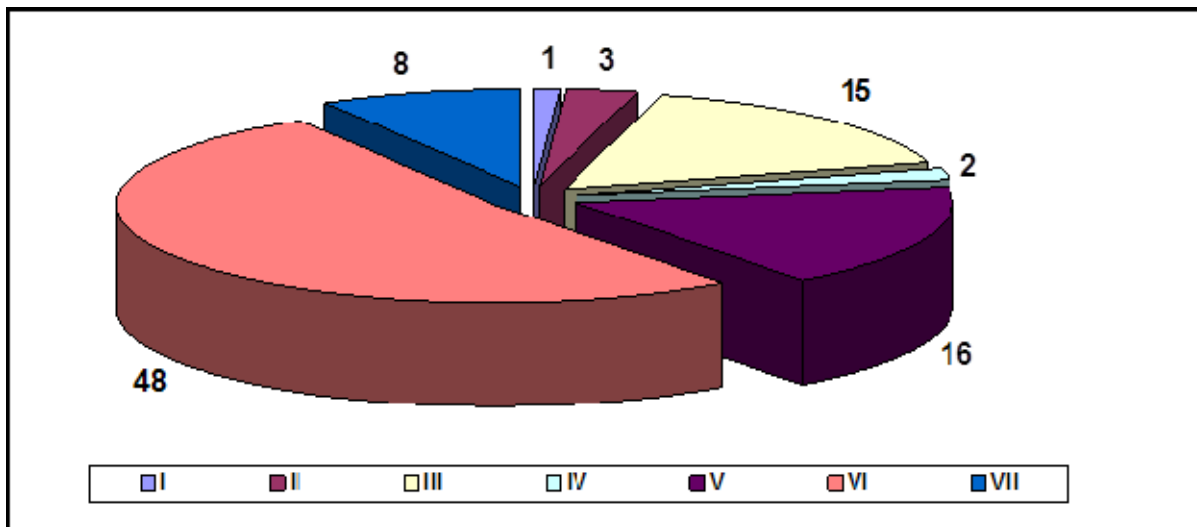
За отчетния период на територията на Летище София и в зоната на отговорност на летището не са възниквали авиационни произшествия.

Обобщение по групи събития е посочено в следните таблици:

Общ брой на регистрираните събития по групи за 2012 г.

Група	Брой	Дял %
	м. I – м. XII	м. I – м. XII
I. Събития, свързани с нанасяне на щети по ВС	1	1%
II. Събития, свързани нанасяне щети на летищни машини или съоръжения	3	3%
III. Събития, свързани с нарушаване на правилата за движение в работната площ	15	16%
IV. Събития, свързани с обслужването на ВС на стоянка	2	2%
V. Събития, свързани със сблъсквания с птици или друга фауна (потвърдени)	16	17%
VI. Събития, свързани с разлив на ГСМ; Състояние на работната площ	48	52%
VII. Други *	8	9%
Общо	93	100%

* По показателя “Други” са класифицирани инциденти, които не могат да бъдат причислени към възприетите в анализа.



Разпределение на броя на характерни събития по групи за отчетен период Януари – Декември 2012г.

СРАВНИТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ СРАВНИТЕЛЕН КОЕФИЦИЕНТ

Сравнителният коефициент, използван в анализа се изчислява като: Брой реализирани събития на 10 000 самолетни движения.

Формулата, по която се изчислява сравнителния коефициент е следната: където,

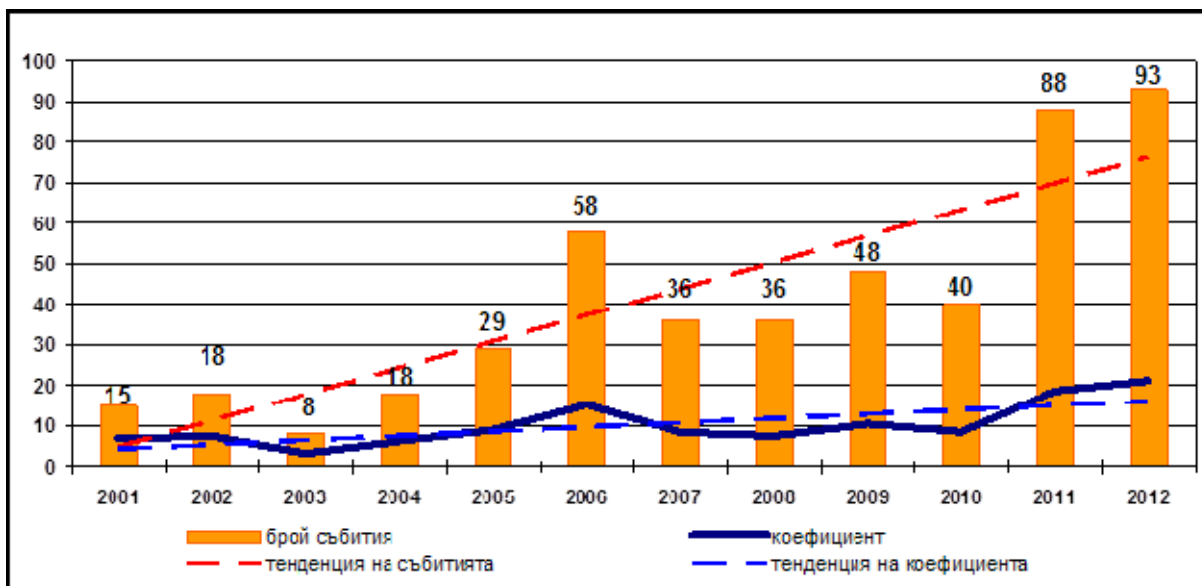
CF е сравнителния коефициент

NRI е броя констатираны събития

AM е броя самолетни движения за отчетния период

ОТЧЕТЕН ПЕРИОД	ОБЩО ЗА ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД		КОЕФИЦИЕНТ
	САМОЛЕТНИ ДВИЖЕНИЯ	ИНЦИДЕНТИ / СЪБИТИЯ	
I – XII 2001	21 860	15	6.862
I – XII 2002	24 211	18	7.435
I – XII 2003	25 517	8	3.135
I – XII 2004	28 700	18	6.271
I – XII 2005	32 184	29	9.011
I – XII 2006	38 124	58	15.213
I – XII 2007	43 075	36	8.358
I – XII 2008	48 626	36	7.403
I – XII 2009	45 698	48	10.504
I – XII 2010	47 061	40	8.499
I – XII 2011	47 153	88	18.663
I – XII 2012	43 862	93	21.203

На графиката, е илюстрирана връзката между сравнителния коефициент и количеството на регистрираните от Системата за управление на безопасността на Летище София (СУБЛС) събития, които влияят на безопасността



Отношение на сравнителния коефициент към общото количество регистрирани събития

КОЛИЧЕСТВО НА ХАРАКТЕРНИТЕ СЪБИТИЯ КЪМ ОБЩОТО КОЛИЧЕСТВО, РЕГИСТРИРАНИ ТАКИВА ЗА ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД

ОТЧЕТЕН ПЕРИОД	КОЛИЧЕСТВО НА ХАРАКТЕРНИТЕ СЪБИТИЯ КЪМ ОБЩОТО КОЛИЧЕСТВО, РЕГИСТРИРАНИ ТАКИВА ЗА ОТЧЕТНИЯ ПЕРИОД								Общ брой инциденти
	бр.	I. НАНАСЯНЕ НА ЩЕТИ НА ВС	II. НАНАСЯНЕ НА ЩЕТИ НА ЛЕТИЩНИ СЪОРЪЖЕНИЯ	III. НАРУШАВАНЕ НА ПРАВИЛАТА ЗА ДВИЖЕНИЕ	IV. ОБСЛУЖВАНЕ НА ВС НА СТОЯНКА	V. СЪЛЪСКВАНИЯ НА ВС С ПТИЦИ ИЛИ ДРУГА ФАУНА	VI. РАЗЛИВ НА ГСМ; СЪСТОЯНИЕ НА РАБ. ПЛОЩ	VII. ДРУГИ	
2001	бр.	4	0	4	1	2	1	3	15
	%	26.67	0	26.67	6.67	13.32	6.67	20	
2002	бр.	3	0	5	2	3	1	4	18
	%	16.67	0	27.77	11.11	16.67	5.56	22.22	
2003	бр.	0	2	2	0	2	2	0	8
	%	0	25	25	0	25	25	0	
2004	бр.	3	1	5	1	2	5	1	18
	%	16.67	5.56	27.77	5.56	11.11	27.77	5.56	
2005	бр.	4	5	3	1	3	11	2	29
	%	13.79	17.24	10.35	3.44	10.35	37.93	6.9	
2006	бр.	4	3	9	5	1	30	6	58
	%	6.9	5.17	15.51	8.63	1.72	51.73	10.34	
2007	бр.	2	4	12	1	4	8	5	36
	%	5.6	11.1	33.3	2.8	11.1	22.2	13.9	

ОТЧЕТЕН ПЕРИОД		I. НАНАСЯНЕ НА ЩЕТИ НА ВС	II. НАНАСЯНЕ НА ЩЕТИ НА ЛЕТИЩНИ СЪОРЪЖЕНИЯ	III. НАРУШАВАНЕ НА ПРАВИЛАТА ЗА ДВИЖЕНИЕ	IV. ОБСЛУЖВАНЕ НА ВС НА СТОЯНКА	V. СЪЛЪСКВАНИЯ НА ВС С ПТИЦИ ИЛИ ДРУГА ФАУНА	VI. РАЗЛИВ НА ГСМ; СЪСТОЯНИЕ НА РАБ. ПЛОЩ	VII. ДРУГИ	ОБЩ БРОЙ ИНЦИДЕНТИ
2008	бр.	2	4	8	3	8	5	6	36
	%	5.56	11.11	22.22	8.33	22.22	13.9	16.66	
2009	бр.	7	3	14	4	6	2	12	48
	%	14.58	6.25	29.17	8.33	12.5	4.17	25	
2010	бр.	1	1	3	0	13	15	7	40
	%	2.5	2.5	7.5	0	32.5	37.5	17.5	
2011	бр.	6	8	9	7	21	30	7	88
	%	6.82	9.10	10.23	7.95	23.86	34.09	7.95	
2012	бр.	1	3	15	2	16	48	8	93
	%	1.1	3.2	16.1	2.2	17.2	51.6	8.6	

ПРОЦЕНТНО СЪОТНОШЕНИЕ НА РЕГИСТРИРАНИТЕ СЪБИТИЯ ПО ГРУПИ ЗА ЯНУАРИ - ДЕКЕМВРИ 2012 г. СПРЯМО СЪЩИЯ ПЕРИОД НА 2011 г.

ОТЧЕТЕН ПЕРИОД		I. НАНАСЯНЕ НА ЩЕТИ НА ВС	II. НАНАСЯНЕ НА ЩЕТИ НА ЛЕТИЩНИ СЪОРЪЖЕНИЯ	III. НАРУШАВАНЕ НА ПРАВИЛАТА ЗА ДВИЖЕНИЕ	IV. ОБСЛУЖВАНЕ НА ВС НА СТОЯНКА	V. СЪЛЪСКВАНИЯ НА ВС С ПТИЦИ ИЛИ ДРУГА ФАУНА	VI. РАЗЛИВ НА ГСМ; СЪСТОЯНИЕ НА РАБ. ПЛОЩ	VII. ДРУГИ	ОБЩ БРОЙ ИНЦИДЕНТИ
2011	бр.	6	8	9	7	21	30	7	88
2012	бр.	1	3	15	2	16	48	8	93
Промяна	%	-83%	-63%	67%	-71%	-24%	60%	14%	6%

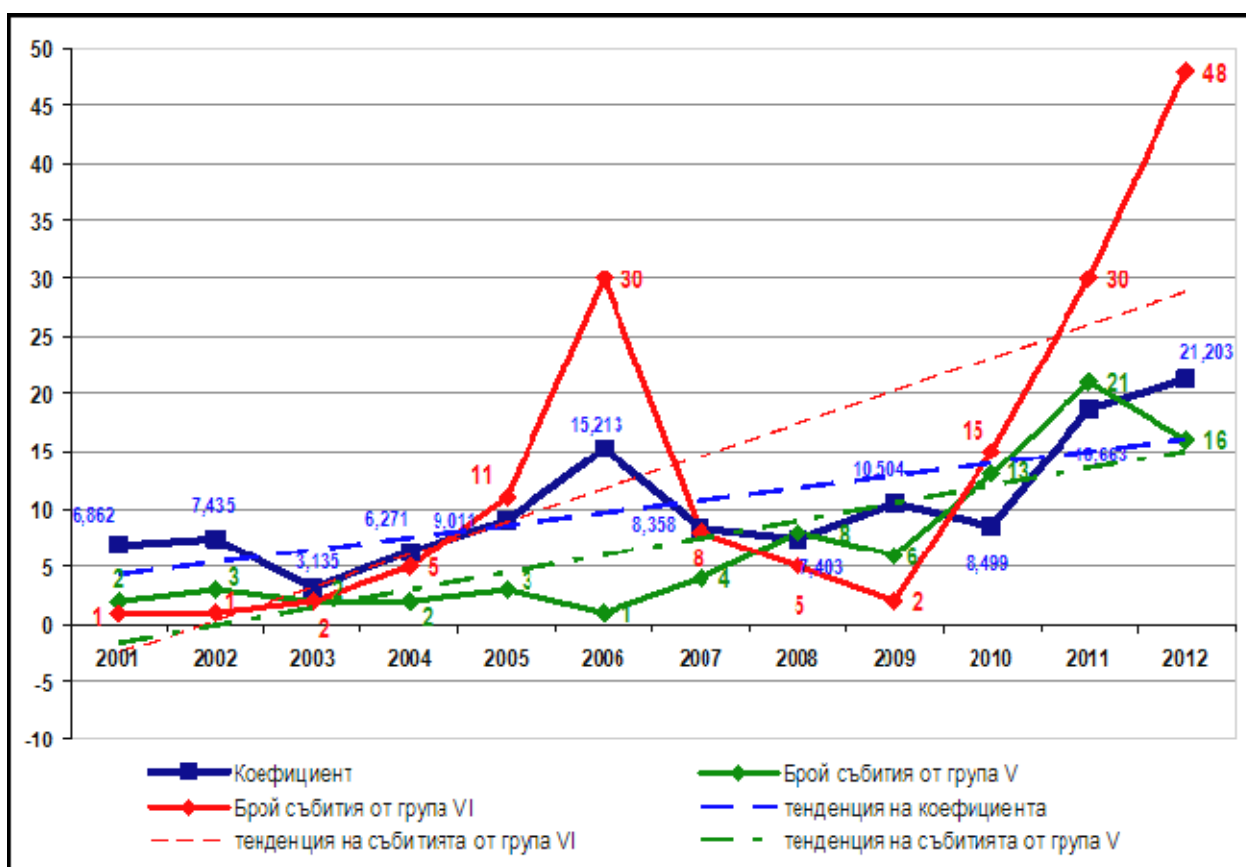
АНАЛИЗ НА ДАННИТЕ

Управлението на безопасността на Летище София е систематизирана и регламентирана дейност, която има за цел да следи взаимовръзката между на процесите, протичащи на летището и значението им върху безопасността на експлоатацията чрез прилагане на управленски контрол. Прилаганата стратегия включва различни методи при управлението на безопасността:

- Реактивен метод: реагиране към вече случили се събития;
- Проактивен метод: вниманието се фокусира върху активно разпознаване на опасностите и вероятните рискове, които биха могли да повлияят на общото ниво на безопасност, чрез анализ на експлоатационните дейности; и
- Прогнозен метод: следене поведението на летищната система в реално време с цел откриване на бъдещи проблеми.

Характерен елемент от настоящия Анализ са показател VI: Разлив на ГСМ; Състояние на работната площ, показател III: Нарушаване на правилата за движение в работната площ и показател V: Сблъсквания на ВС с птици или друга фауна.

- 48 случая (52%) за показател VI от всички регистрирани за периода от 01.01.2012 г. до 31.12.2012 г.;
- 15 случая (16%) за показател III
- 16 случая (17%) за показател V.



Отношение на показатели V и VI към сравнителния коефициент

Тенденцията в развитието на събитията от група VI (Разлив на ГСМ; Състояние на работната площ) значително изпреварва темпа на растеж на сравнителния коефициент, който както бе изяснено в т. 4.2 е функция от общото количество регистрирани събития по всичките 7 показателя и броя на самолетните движения. Като основни причини се открояват следните:

- небрежност от страна на техническите екипи, в процеса на отстраняване на технически неизправности на ВС на стоянка, вследствие на което се допускат значителен брой разливи на хидравлични масла и керосин на повърхността на перона;
- увеличен брой на дефекти на наземна техника при движение и обслужване на ВС, поради увеличаване броя наземни оператори и самолето-обслужващата техника, при което нараства и вероятността от появата на дефекти, неизправности или грешки поради неправилно боравене;

- висока ефективност на действията на дежурните от специализираният сектор „Контрол безопасност наземно движение и чужди предмети” (КБНДЧП), в състава на отдел „Управление на авиационната безопасност” (УАБ), при 24-часов контрол на операциите, извършвани в летателното поле на Летище София. Това предполага почти 100-процентово докладване на всички събития, свързани с разлив на гориво и други петролни продукти. Този факт обяснява повишеният процент на събитията от група VI за 2012г. спрямо 2011г.(60%), както и големият им дял спрямо общите регистрирано събития (52%),

Увеличеният брой регистрирани случаи (67% за 2012г., спрямо 2011 г.), свързани с „Нарушаване на правилата за движение в работната площ” (група III) се дължи на факта, че разкриваемостта и докладването на събития, застрашаващи нивото на безопасност се е увеличило след създаването на сектор “КБНДЧП”, т.е. контролът изисква всеки един случай да бъде докладван, анализиран и процедиран за последващи превантивни мерки. Внедрената системата за докладване, която е част от СУБЛС, следва принципите на ангажираност и не наказване.

В първото издание на ICAO Doc 9859 AN/460: Safety Management Manual е даден пример, относно постигането от летищните оператори на приемливо ниво на безопасност по показателя “*Bird Strike – сблъскване на ВС с птици*” (група V) е:

Данните, представени в горните таблици сочат, че на територията на летище София през 2012г. са регистрирани 18 потвърдени сблъска на ВС с птици, при 43 862 самолетодвижения, т.е. при съотношение 16/43 862 - стойността на „Индикатора на нивото на безопасност” е 0.3647 сблъска на 1000 самолетодвижения, т.е. почти 3 пъти по нисък от „приемливото ниво на безопасност” (Acceptible level of safety).

За сравнение със същия отчетен период на 2011г., случаите на сблъсъци с птици са намалели с 24%), което потвърждава ефективността на работата на специализирания сектор с непрекъснат режим на работа „КПЖЖ” към отдел „УАБ”.

Анализът на данните от показва, че събитията от група IV, свързани с обслужването на ВС на стоянка са сведени до **две** (-71% за 2012 г. спрямо 2011г.). Също така, **се откроява и намаленият брой** произшествия, свързани с нанасяне щети по ВС (-83%) и нанасяне щети на летищни съоръжения (-63%).

От данните в таблицата е видно, че 8.6% от регистрираните събития за 2012 година се дължат на фактора „Други”. В 90% от тези случаи Летище София не е причастно към тях. Някои примери:

- Изпаднала част от ВС по време на рулиране;
- Извънредни кацания поради пътници в тежко здравословно състояние на борда на ВС;
- Технически проблеми в колесника или спукана гума на ВС.

Във връзка с това, ако се направи съпоставка относно причастността на „Летище София” ЕАД към тази и останалите 6 групи събития, то картината ще изглежда така:

СЪБИТИЕ, ЗАСТРАШАВАЩО БЕЗОПАСНОСТТА	ВЪТРЕШЕН ФАКТОР *		ВЪНШЕН ФАКТОР **		ОБЩО	
	Брой	%	Брой	%	Брой	%
I. Нанасяне на щети по ВС	0	0	1	1.1	1	1.1
II. Нанасяне на щети на летищни съоръжения	2	2.2	1	1.1	3	3.2
III. Нарушаване на правилата за	8	8.6	7	7.5	15	16.1

СЪБИТИЕ, ЗАСТРАШАВАЩО БЕЗОПАСНОСТТА	ВЪТРЕШЕН ФАКТОР *		ВЪНШЕН ФАКТОР **		ОБЩО	
	Брой	%	Брой	%	Брой	%
движение в работната площ						
IV. Обслужване на ВС на стоянка	0	0	2	0	2	2.2
V. Сблъскване на ВС с птици или друга фауна	16	17.2	0	0	16	17.2
VI. Разлив на ГСМ / състояние на работната площ	9	9.7	39	41.9	48	51.6
VII. Други	0	0	8	8.6	8	8.6
Общо	35	37.6	58	62.4	93	100

* „Вътрешен фактор” за целите на този анализ означава причина (действие, дейност, процес или обстоятелство), която е под контрола на „Летище София” ЕАД.

** „Външен фактор за целите на този анализ означава причина, която не е под контрола на „Летище София” ЕАД и същото не може да ѝ влияе.

МЕРКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА НИВОТО НА БЕЗОПАСНОСТ

Усъвършенстване на взаимодействието между летищния оператор, операторите по наземно обслужване, авиационните оператори и останалите потребители и клиенти на летище София, чрез активен обмен на оперативна информация, формиране на оперативни работни групи по направления и провеждане на периодични срещи за анализ на ситуации и набелязване на мерки.

Продължаване на процеса на обучение на персонала за безопасност при работа с новите машини, оборудване и съоръжения и спазване на технологиите за обслужване на ВС и поддържане на летателното поле.

Провеждане обучения в АУЦ-ЛС или други специализирани учебни центрове по програми, одобрени и утвърдени от ГД ГВА, с цел сертифициране на персонала.

Засилване на оперативния контрол върху дейността на операторите и предприемане на необходимите превантивни мерки, с цел недопускане на предпоставки за възникването на инциденти.

ФРАПОРТ ТУИН СТАР ЕЪРПОРТ МЕНИДЖМЪНТ АД

В дружеството „Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт” АД е внедрена Система за управление на безопасността (СУБ), която е единна за цялата компания. Успешното прилагане на СУБ зависи от всеки. Голяма отговорност по отношение на безопасността при обслужване на въздухоплавателните средства носи летищния оператор.

За създаване на условия за безопасно обслужване на ВС са въведени нормативни документи като Ръководство за летищни дейности, Ръководство за управление и експлоатация на летище, инструкции, процедури и заповеди. Съвместно с нормативните документи на авиационните оператори и действащите международни документи по отношение на обслужването на ВС те определят ясно отговорностите и задълженията на всички участници в летищното обслужване.

Познаването на нормативните документи е един от най-важните елементи за осигуряване на авиационната безопасност.

Спазването на инструкцията за движение в летателното поле е решаващо условие за предотвратяване на инциденти.

В анализа подробно ще разгледаме работата по осигуряване на безопасността за летищата по отделно.

ЛЕТИЩЕ ВАРНА

През периода 01.01.2012-31.12.2012 г. на летище Варна са регистрирани 10739 самолетодвижения. През анализирания период са настъпили 20 авиационни събития при 22 за периода на 2011 г. За разглеждания период няма регистрирано произшествие на територията или в зоната на отговорност на летище Варна.

КЛАСИФИКАЦИЯ НА ИНЦИДЕНТИТЕ СПОРЕД ХАРАКТЕРА ИМ

- Осем от инцидентите са сблъсък на ВС с птици.
- Три от инцидентите са при наземно обслужване на ВС
- Едно от събитията е аварийно кацане
- Два от инцидентите са „runway incursion“
- Три от събитията са нарушение на правилата за движение по перона
- Две от събитията са наличие на FOD в опасна близост до маневрена площ, в единия случай непосредствено до ПИК, а в другия случай на входа на пътека за рулиране.
- Един от инцидентите е загуба на възможност за самостоятелно придвижване на ВС.

Класификация на инцидентите според регистрацията на ВС

- Три от инцидентите са с участието на ВС с българска регистрация.
- Единадесет от инцидентите са с участието на ВС с чужда регистрация.
- Шест от инцидентите са без участието на ВС

Класификация на инцидентите според етапа на полета

- Изтъркаване след кацане – 7
- Рулиране – 2
- Първоначален набор на височина – 1
- Разбег за излитане -1
- В полет -1

Останалите събития са при наземно обслужване или без участие на ВС.

ДЕЙСТВИЯ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА НИВОТО НА БЕЗОПАСНОСТ

Превантивни мерки за безопасност

- На всички водачи на МПС и СОТ са проведени обучени по правилата за движение в работна площ
- След инциденти и предпоставки за инциденти се провеждат инструктажи
- Вземат се мерки за ненахлуване в маневрената площ

Мероприятия във връзка с аварийно спасителните дейности

- Извършват се регулярни учебни тревоги на състава на АСС на летище Варна съгл. Наредба 3 и се изготвят съответните протоколи.
- Актуализират се схемите за оповестяване при аварийна ситуация на летище Варна.
- Провеждат се тренировки за работа на АСС с пневматичните аварийни възглавници.

- Проведено е пълномасщабно учение по аварийно спасителни работи.
- Мероприятия връзка с противодействие на дивата природа
- Прилагат се мерки за противодействие на птиците
 - През 2012 е доставен преносим лазер за борба с птиците
 - Въведена е нова форма за събиране на статистически данни за наличие на птици.
 - Тревните площи се обработват с препарат против насекоми, явяващи се предпоставка за привличане на птици
 - Наблюдават се атрактивни за птиците места в зони прилежащи на летището.
 - Води се регистър на ударите с птици.

Летище Варна има разработена Програма за организация на противодействието на птиците в съответствие с препоръчителните практики за контрол на птиците на International Birdstrike Committee, CAP 680 „Aerodrome Bird Control" и CAP 772 „Birdstrike risk management for Aerodromes".

Определен е летищен мениджър, отговорен за дейностите по контрол и противодействие на птиците. Основните му отговорности са определяне, разработване, бюджетиране и прилагане на политики и процедури в тази област.

Със заповед е определен летищен координатор по противодействието на птици, чийто отговорности са контрол по изпълнението на дейности и процедури, мениджмънт на околната среда, идентификация и по възможност премахване на предпоставки за присъствие на птици на и около летището, организация на поддръжката на техническите съоръжения за противодействие на птици, контрол по събирането и обработването на статистическите данни за присъствието на птици в летателното поле.

През активния летен период работят контрольори на диви животни и птици, чийто задачи са извършване на патрули в летателното поле, противодействие и прогонване на птиците, събиране на статистическа информация за присъствието на птици в летателното поле. Извършват се периодични огледи на прилежащите територии на летището за идентифициране и по възможност недопускане на атрактивни за птиците места или обекти.

Конкретните действия и отговорности по дейността са описани във вътрешно фирмените „Правила за премахване на опасността, създавана от дивата природа".

Извършваните патрули и действия за контрол на птиците се отразяват във форма за събиране на статистическа информация за наличието на птици в летателното поле. Събраните статистически данни позволяват проследяване на зоните от летателното поле с повишена концентрация на птици. Като целта е намиране на предпоставката за концентрация на птици в определена зона и премахването и.

Патрулите в летателното поле се извършват с високо проходим автомобил.

Контрольорите на диви животни и птици са оборудвани с газов пистолет, халосни патрони и ракети и ръчен преносим лазер LEM 50.

През летния период работят 5бр. газови оръдия, в летателното поле са монтирани 6 бр. въртящи се от вятъра плашила за птици.

Високо проходимия автомобил е оборудван с мобилна акустическа система за противодействие на птиците „Scaring birds" и система за излъчване на т.н.

„Distress calls" - определени крясъци, излъчвани от птиците, когато се намират в смъртна опасност.

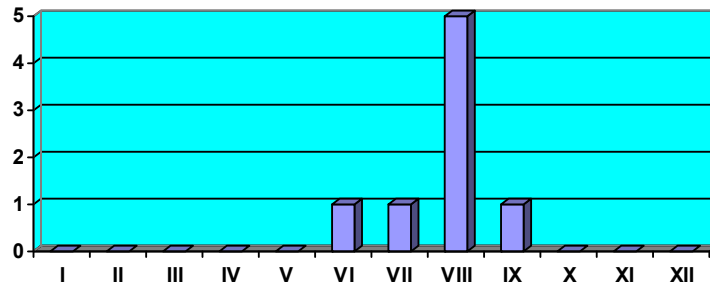
Около ПИК работи стационарна акустическа система „Phoenix wailer 05", създаваща дискомфорт у птиците.

Поддържа се регистър на ударите с птици и се провежда обучение на персонала в съответствие с Doc 9137 р.3 „Wildlife control and reduction" 4-th edition, 2012.

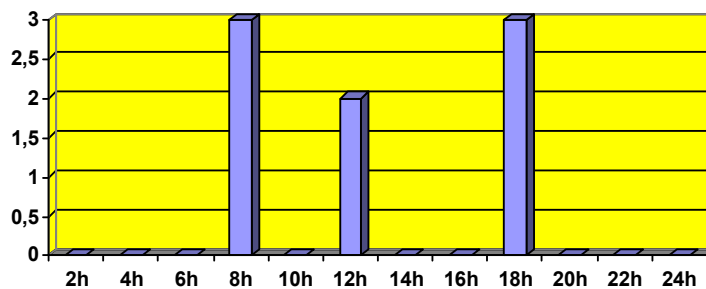
При мениджмънта на околната среда се провежда т.н. „политика на високата трева" /15-20CM./

АНАЛИЗ НА СЪБИТИЯТА ЗА ПЕРИОДА 01.01.2012-31.12.2012 г.

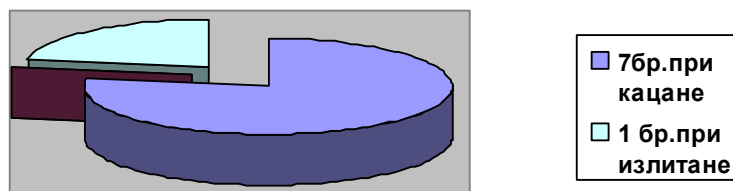
1. Брой на докладваните сблъсъци с птици: - 8 бр.(потвърдени удари)
2. Източник на докладванията – екипажите на ВС.
3. Първите 10 най-често установени видове птици.
 - а. Установени видове след докладван сблъсък - сврака, лястовица, керкенеци, чайки, гарги, врабчета, гълъби, косери, щъркели, мишеловки.
4. Месечно разпределение на събитията.



5. Часово разпределение на събитията.



6. Разпределение на събитията по височината над летището – 0 м – 7 бр; 20-30 м – 1 бр.
7. Брой на събитията в различни фази на полета.



8. Брой на събитията в различни МТО условия.



9. Първите 10 най-често засегнати типове ВС.

Тип самолет	A 319	A320	B737-800	F 100-1	BaE 463-1
Брой	2	3	1	1	1

10. Брой на събитията по предизвикан ефект върху полета – няма.

11. Брой на събитията по предизвикан ефект върху операциите на летището-няма.

Препоръки за намаляване на опасността от сблъсък на птици и други животни в летателното поле на летище Варна.

- Строго съблюдаване инструкциите на ИКАО за намаляване на риска от сблъсъци с птици;
- Провеждане на проучванията с оглед биологичен мониторинг, т.е. на система за наблюдение, оценка и прогноза за състоянието на животинските популации в района на летището. Съществена част от биологичния мониторинг, следва да бъде така наречения орнитологичен мониторинг, чрез който да бъдат установени закономерностите в полетите на птиците в района на летището.
- Да се избягва ползването в зоната на летището и до 200 м от неговата ограда за хранителни и фуражни култури.

Летищната администрация полага усилия за подържане на АСД съобразно изискванията на Наредба № 3 за аварийно-спасителна дейност в летищата и поддържа осма категория за АСО.

Общо състава на обектовата ПП служба е 65 сержанти и офицери. Обектовата ПП служба е оборудвана със съвременна техника и индивидуално защитно облекло.

ЛЕТИЩЕ БУРГАС

Настоящият анализ включва авиационните събития за периода от 01.01.2012г. до 31.12.2012г. на територията на летище Бургас. През посочения период са регистрирани десет авиационни събития с участието на ВС, които са класифицирани като инциденти.

Класификация според вида на инцидентите:

- Един от инцидентите е свързан с нанасяне на повреда на ВС от СОТ по време на НО;
- Седем от инцидентите са свързани с удар на ВС с птици (без нанесени повреди по ВС);
- Два от инцидентите са по технически причини във ВС.

При десетте инцидента на летище Бургас за разглеждания период няма пострадали членове на екипажи, пътници и служители. Нанесени повреди по ВС има при първия от инцидентите.

Инцидент по време на наземно обслужване.

През 2012г. на Летище Бургас е регистриран един инцидент, свързан с нанасяне на повреди на ВС по време на наземно обслужване.

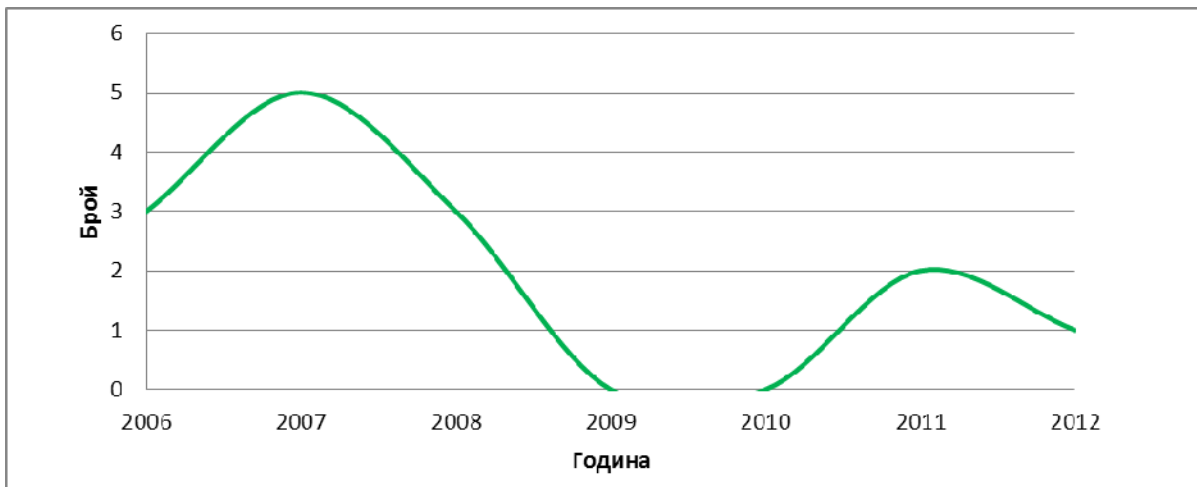
Дата и час	14.06.2012г., 23:50
Авиокомпания	Bulgarian Air Charter
ВС	MD 82, LZ LDK
Полет	BUC 4132 от SXF
СОТ	Мотовлекач за багажни ремаркета марка MULAG инв. №104
Описание	При движение на преден ход за позициониране за закачане на ремаркета с багаж по време на следполетно наземно обслужване на ВС на МС 16 водачът на влекача удря с горната част на кабината

	закрилката на дясното полукрило на ВС.
Пострадали	Няма
Щети по ВС	Повредена цялостта на закрилката на дясно полукрило на ВС. Разрушен е участък с приблизителни размери 150x40мм.

Във връзка с инцидента са издадени следните препоръки за осигуряване безопасността на полетите:

- В началото на смяната, Р-л смяна ПОК задължително да провежда инструктаж по безопасност, в който да се разглеждат особеностите на типовете ВС, които ще бъдат обслужени в смяната и особеностите на перона;
- На състава от отдел ПОК, управляващ мотолента за товарене и разтоварване на багажи да бъде проведена тренировка по позиционирането ѝ към четвърти багажник на самолет MD82;
- Товаренето и разтоварването на багажи от четвърти багажник на самолети MD82/83/87 да се извършва с помощта на мотолента;
- Позиционирането и изтеглянето на СОТ да става задължително с насочващ оператор;
- Багажните ремаркета да се позиционират към и да се изтеглят от ВС на ръка;
- Да се извършва допълнително осигуряване на дясно полукрило на самолети MD 82/83/87 с още два допълнителни конуса, недопускащо сблъсък с ВС;
- Да се изпълнява стриктно процедурата за осигуряване на всички типове ВС с конуси и столчета, както и обезопасяването на СОТ от самопридвижване;
- Да се използва само изправна СОТ при обслужване на ВС и движение по перона;
- Р-л смяна ЛКЦ да увеличи броя на проверките за спазване правилата по безопасност;
- Контрольор рампа ЛКЦ да осъществяват непрекъснат контрол на НО в 100% от времето, в което не изпълняват водене на ВС, оглед на летателното поле или други неотложни задачи;
- Н-к отдел Безопасност да изготви бюлетин за безопасност във връзка с инцидента и да планира допълнителни мерки за недопускане на други инциденти.

Брой на инцидентите, свързани с нанасяне на повреди на ВС по време на наземно обслужване за периода 2006-2012г.



През 2012г. в сравнение с 2011г. се регистрира намаляне на броя на инцидентите с 50%, въпреки запазването на броя на полетите.

Удари на ВС с птици.

През 2012г. В летателното поле на Летище Бургас са регистрирани седем инцидента, свързани с удар на ВС с птици.

В следствие прилагането на активни и пасивни методи за контрол на дивата природа, всички инциденти поради удар на ВС с птици в летателното поле на летище Бургас са с дребни видове, които не са нанесли повреди по ВС и не са дали отражение върху полета.

Дата	Час	Авиокомпания	Тип ВС	Фаза	Височина	Повреди
16.08.12	13:22	Wizzair	A320	Разбег	0	Няма
26.08.12	18:34	German Sky	B738	Пробег	0	Няма
28.08.12	12:10	Ural Airlines	A320	Пробег	20 ft	Няма
05.09.12	12:19	Bulgaria Air	A320	Пробег	0	Няма
11.09.12	08:01	Wizzair	A320	Разбег	0	Няма
17.09.12	18:42	Small Planet	A320	Пробег	10 ft	Няма
26.10.12	10:20	Norwegian	B738	Пробег	10 ft	Няма

По време на регистрираните удари с птици действията на персонала ангажиран с орнитологичното осигуряване на полетите са били в съответствие с въведените процедури и конкретната орнитологична обстановка. Всички системи за прогонване на птици от летателното поле са функционирали нормално според зададените им програми и параметри.

Разпределението инцидентите, свързани с удар на ВС с птици по етапи на полета е следното:

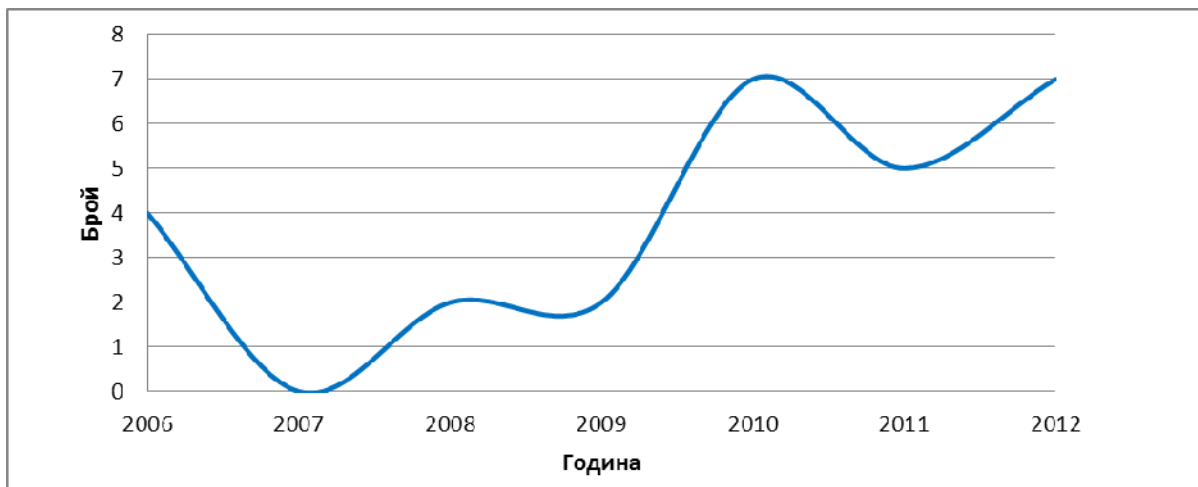
- Пет инцидента на етап “Пробег след кацане”;
- Два инцидента на етап “Разбег за излитане”.

От това разпределение може да се направи заключение, че инцидентите свързани с фактор околна среда се дължат на прелитачи, във връзка с ежедневната миграция, над летателното поле птици, а не на такива, които са кацнали в него за търсене на храна или почивка.

След създаване на звеното за орнитологично осигуряване на полетите през 2009г. и във връзка с прилагането на активни методи за прогонване на птиците се наблюдава намаляне броя

на забелязаните прелитащи над летателното поле птици, което довежда до намаляне на инцидентите от удар с по-опасните едри видове местни птици като гларуси и чайки.

Брой на инцидентите, свързани с удар на ВС с птици за периода 2006-2012г.



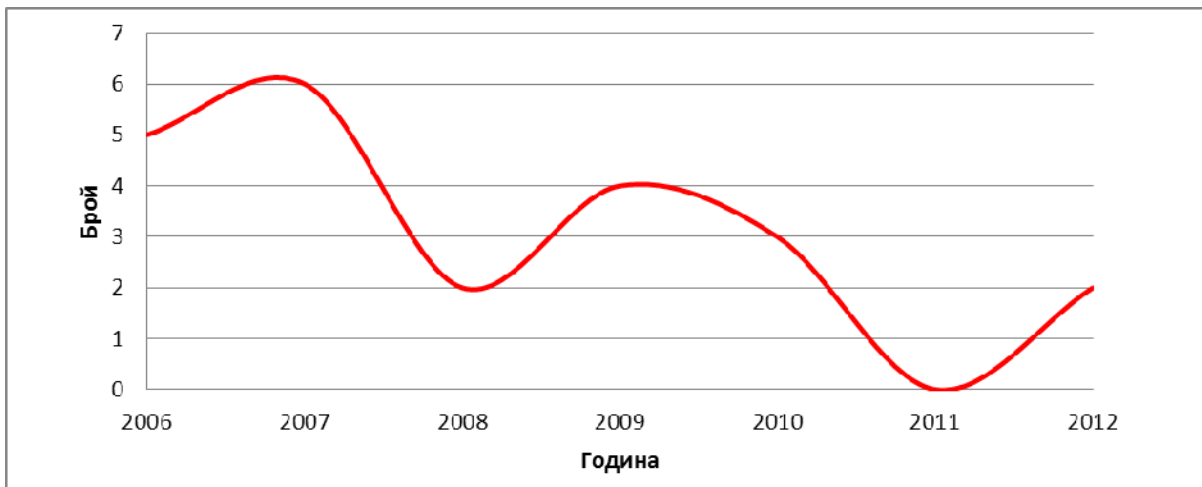
През 2012 година, Летище Бургас отчита увеличаване броя на ударите с птици в сравнение с 2011г. Увеличението се дължи на нарастване популацията и активността на местните и мигриращите видове птици и на подобряване на системата за докладване и регистриране на този вид инциденти.

Инциденти по технически причини във ВС.

През 2012г. на Летище Бургас са регистрирани два инцидента, свързани с технически причини във ВС. При двата инцидента АСС на Летище Бургас е била активирана и е действала съгласно План за действие в случай на аварийна обстановка.

Дата и час	20.09.2012г., 14:02
Авиокомпания	Siberia Airlines
ВС	B 763, VP BVH
Полет	S7 923, DME - BOJ
Описание	ВС освобождава ПИК по ПР В и е установен на МС 21. По време на рулиране не се забелязва нищо необичайно. След установяване на МС, поставяне на спирачните столчета и подаване на сигнал за освобождаване на спирачките, авиотехникът забелязва бял дим, излизащ от десния основен колесник на ВС и кратковременни припламвания в спирачния апарат. Информирани са ЛКЦ и е задействан СПБЗН.
Действия на АСС	Активирана Противопожарна служба. Гасене на припламванията и охлаждане на колесника с разпръснатата струя вода.
Пострадали	Няма
Щети	Няма

Брой на инцидентите по технически причини във ВС за периода 2006-2012г.



По време на аварийните ситуации действията на професионалния и непрофесионалния състав на АСС са били в съответствие с въведените процедури и конкретната аварийна обстановка.

Инциденти с МПС и СOT, без участие на ВС.

През 2012 година на перона на летище Бургас са регистрирани три леки инцидента с МПС и СOT. И трите инцидента са причинени от водачи на СOT собственост на външни фирми – Goldair Handling, VMC и Pandji 2000. При тях са нанесени щети на МПС и СOT на Летище Бургас без нараняване на служители. Удостоверенията за управление на МПС/ СOT издадени от летищната администрация на виновните водачи са били отнети.

Строително-ремонтни дейности.

През 2012г. на летище Бургас бяха извършени редица сложни като организация и съвместяване с оперативната дейност на летището строително-монтажни и ремонтни дейности. За всяка различна строително-монтажна дейност бяха изготвени планове за безопасност, който бяха съгласувани с фирмите изпълнители и ЛЦ ОВД. По време на строително-монтажните и ремонтни дейности на летище Бургас не бяха допуснати инциденти и застрашаване безопасността на полетите.

Във ФТСЕМ АД летище Бургас е внедрена Система за управление на безопасността (СУБ), която е единна за цялата компания. Главна отговорност за функционирането и подобряването на СУБ носят ръководството и началниците на отдели и звена, но съблюдаването на авиационната безопасност е задължително за всеки работник и служител. Най-голяма отговорност по отношение на безопасността при обслужване на въздухоплавателните средства носят хората, работещи на перона. Персоналът ангажиран с обслужването на ВС на перона участва както всички останали работници и служители от компанията в прилагането на всички елементи от СУБ. Динамиката, наличието на пиково натоварване при обслужването на ВС на перона, както и работата при неблагоприятни климатични условия и нощем изисква по-висока концентрация и повишаване на вниманието. За създаване на условия за безопасно обслужване на ВС на перона са въведени нормативни документи като Ръководство за летищни дейности, Ръководство за управление и експлоатация на летище, инструкции, процедури и заповеди. Съвместно с нормативните документи на авиационните оператори и действащите международни документи по отношение на обслужването на ВС на перона те определят ясно отговорностите и задълженията на всички участници в наземното обслужване.

Познаването на нормативните документи е един от най-важните елементи за осигуряване на авиационната безопасност. Особено важна роля играят ръководителите на структурните единици, които запознават изпълнителите с изискванията на нормативната база. Всички са наясно, че носят персонална отговорност за своите действия, които не са съобразени с

описаните в документите правила за безопасност. Отговорност за тези действия носят и съответните преки ръководители. Особено важна роля играе поведението на състава, който обслужва ВС и контролира движението по перона, позиционирането на СОТ около ВС, правилното използване на осигурителните столчета за ВС и СОТ, контрола за наличие на странични обекти на самолетната стоянка и използването само на изправна техника. Една от най-честите причини за възникване на инцидент при обслужване на ВС на перона е неправилните действия при позициониране на СОТ. Абсолютно е забранено позиционирането без лице, което да насочва средството.

Спазването на инструкцията за движение по перона е решаващо условие за предотвратяване на инциденти. Скоростта на движение на СОТ в района на стоянките е ограничена поради струпването на множество средства за обслужване както и ограничените пространства за маневриране. Не се допуска преминаването на СОТ под крилата или други части на самолета и запушване на изхода на горивозареждащата цистерна. Задължително е носенето на сигнални жилетки.

Чистотата на перона играе съществена роля за предотвратяване на повреди по ВС. Ниско разположените двигатели на съвременните ВС са подложени на постоянна опасност от засмукване на странични предмети. За предотвратяване на тази опасност решаваща роля играе контролът от страна на всички участници в наземното обслужване. Отстраняването на тези странични предмети е задължение на всеки работник или служител, който ги забележи.

Ръководството на Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт АД декларира, че безопасността е основен приоритет в дейността на летище Бургас. Нашата главна цел е обезпечаване на безопасност и сигурност във всички процеси, така че да са изпълнени всички изисквания на националните и международните стандарти.

ЛЕТИЩЕ ПЛОВДИВ

През периода 01.01.2012г. – 31.12.2012г, на територията и в зоната на отговорност на летище Пловдив, не са реализирани авиационни произшествия. Регистрирани са шест сериозни инцидента, които своевременно са докладвани в ГД „ГВА” и МТИТС, чрез „Съобщение за авиационно събитие”.

Мероприятия във връзка с аварийно-спасителната дейност:

През месец юни бяха актуализирани телефоните за оповестяване и свързка в случай на аварийна ситуация.

Със служителите от отдел „ГСМ” беше проведено обучение по пожарна безопасност, както и практическо занятие по гасене на пожар от запален керосин. Учебно-тренировъчно обучение със същата тема предстои и за целия личен състав.

Закупена и окомплектована е допълнителна част от имуществото за АСД.

Проведени са теоретични занятия на новопостъпилите служители за запознаване със задължения им при АСД.

Мероприятия във връзка с противодействие на дивата природа:

Летателното поле се обработва с оборудвания с апаратура за разгонване на птици автомобил.

Наблюдението на орнитологичната обстановка на летище Пловдив, както и осигуряването й, се осъществява от РП в ЛЦ за ОВД, Р-л смяна в КЦ и дежурния инспектор „Безопасност полети“.

Дежурният РП, на работно място Кула, следи за наличието на птици и диви животни в рамките на визуалната видимост, посредством бинокъл. При забелязване или получаване на информация за наличие на птици в летателното поле, подходите за кацане или района около летището, уведомява екипажите на ВС, които са на връзка с него, както и дежурния Р-л смяна КЦ.

Дежурния инспектор „Безопасност полети“ извършва обходи за наблюдение на летателното поле и подходите, при застъпване в смяна (сутрин) и 20 минути преди кацане на ВС, както и преди излитането му, по следния маршрут- по цялата дължина на ПИК и ПР, и по околновръстния път покрай периметровата ограда. При забелязване на прелитащи или пребиваващи в летателното поле и подходите за кацане птици, предприема действия по прогонването им и своевременно подава информация към Р-л смяна КЦ/РП в ЛЦ за ОВД за орнитологичната обстановка на летището. След завършване на обходите, инспектор „Безопасност полети“ попълва в чек лист информация за състоянието на летателното поле - проведените мероприятия срещу създаването от живата природа опасности.

В изпълнение на СТАНДАРТ 4 от Recommended Practices №1 - Standarts for Aerodrome Bird/Wildlife Control - International Birdstrike Committee, за прогонване на птици и диви животни, инспектор „Безопасност полети“ е оборудван с газов револвер за изстрелване на сигнални ракети, бинокъл, преносима радиостанция и високо проходим автомобил.

За възпрепятстване навлизането на диви животни в летателното поле на летище Пловдив, дежурния инспектор по безопасност на полетите извършва ежедневни огледи на периметровата ограда, като предприема своевременни мерки за възстановяване целостта ѝ в случай на открити механични повреди по нея. При регистриране на навлязло в летателното поле диво животно, инспектора предприема мерки за прогонването му. Съвместно с ОП „Зооветеринарен комплекс“ към Община Пловдив, е проведена акция в района на летище Пловдив по улов на безстопанствени кучета.

Периметровата ограда в някои от участъците, особено в района на ПИК 30, не съответства на изискванията на чл. 341 от Наредба № 14, което е предпоставка за почти безпрепятствено навлизане на хора и животни на територията на летателното поле.

АНАЛИЗ НА СЪБИТИЯТА ЗА ПЕРИОДА 01.01.2012-31.12.2012 г.

1. Брой на докладваните сблъсъци с птици – 1 бр.
2. Източник на докладванията – екипажа на „Боинг“ 737-800.
3. Първите 10 най-често установени видове птици – следи от мишелов.
4. Месечно разпределение на събитията 17.07.2012.
5. Часово разпределение на събитията – 19.26 часа.
6. Разпределение на събитията по височината над летището- не е упоменато.
7. Брой на събитията в различни фази на полета – при кацане.
8. Брой на събитията в различни МТО условия – спокойни.
9. Първите 10 най-често засегнати типове ВС - „Боинг“ 737-800.
10. Брой на събитията по предизвикан ефект върху полета - няма
11. Брой на събитията по предизвикан ефект върху операциите на летището – няма.

За периода м. Октомври 2011г-г м. Октомври 2012г, в зоната на отговорност на летище Пловдив, е регистриран един сблъсък на ВС с птица. На 17.07.2012г, 19.26ч (LT), при подход за кацане от RWY 12 при спокойни метео условия, в двигател №2 на „Боинг“ 737-800 попада птица. ВС каца нормално и установява на перона на л-ще Пловдив. При огледа, по лопатките на вентилатора на двигател №2, са установени следи от мишелов. Събитието е докладвано от екипажа на ВС, като не е упомената точната височина при сблъсъка.

От началото на 2011г, и към момента, се провеждат по-интензивни наблюдения относно орнитологичната обстановка на летище Пловдив и прилежащите в близост територии. В резултат, към най-често срещаните птици в района на летище Пловдив, представляващи висок риск за въздухоплаването, са отнесени следните видове: бял щъркел, обикновен мишелов, обикновен скорец, врабчета, прилепи, гарвани и лястовици. Особено активни в есенно-зимния период на годината, откъм присъствие и много-численост, са последните два вида птици.

Препоръки за подобряване организацията на противодействието на птиците в съответствие с препоръчителните практики за контрол на птиците:

- Разработване на “Инструкция за действия по намаляване на опасността от сблъсък на птици и други животни в летателното поле на летище Пловдив” – на основание чл. 383 от Наредба № 14 от 29.09.2000 г. за летищата и летищното осигуряване, която да бъде съобразена с „Препоръчителни практики №1 – Стандарти за контрол на птици и фауна на летищата, издание 1, октомври 2006 на Международния комитет за борба с птици” (Recommended Practices № 1 – Standards for Aerodrome Bird/Wildlife Control, issue 1, October 2006, International Birdstrike Committee – IBSC).

- Привеждане на периметровата ограда в някои от участъците, особено в района на ПИК 30, в съответствие с изискванията на чл. 341 от Наредба № 14 за летищата и летищното осигуряване.

Допълнителни мероприятия за повишаване на безопасността на полетите на летище Пловдив.

1. Контрол поддръжката на летищните съоръжения и техниката, съгласно изискванията на регламентиращите документи.

2. Качествено извършване на мероприятията, при подготовка на летищните съоръжения и техниката (ПИК, ПР, Перон, сгради, СОТ, МПС) за работа в пролетно– летни и есенно-зимни условия.

По вина на летищния оператор през периода няма допуснати авиационни събития. Съществуват предпоставки за влошаване на безопасността при подържане на летателното поле

Системно тревните насаждения не се поддържат, окосява се само ивицата покрай ПИК и ПР, това е и причината да се наблюдава появата на птици.

Периметровата ограда не е завършена, техниката за поддръжка на летателното поле не е достатъчна за работа при зимни условия.

Дежурството в обектовата ПП служба се изпълнява от 11 сержанти и офицери. Службата е оборудвана с необходимите технически средства за осигуряване на обявената категория за АСД.

През 2009 година летището е обявено за 7 /седма/ категория за АСО

ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА

Настоящият анализ включва авиационните събития за периода от 01.01.2012г. до 31.12.2012г. на територията на Летище Горна Оряховица и в зоната на отговорност.

Международно Летище Горна Оряховица ЕАД, като лицензиран летищен оператор и оператор на наземни дейности се ръководи от нормативната база за спазване на изискванията за безопасност на полетите. Изпълняват се разпоредбите на нормативните документи в гражданската авиация. Разработени са ръководства, инструкции, правилници и планове за действие съобразени с особеностите на летището.

Безопасността на полетите е номер едно за всяко летище.

За безопасността на полетите от първостепенно значение е превантивната дейност. В основата на превантивната дейност стои анализа на причините, довели до авиационното събитие: авиационно произшествие, сериозен инцидент или инцидент.

На Летище Горна Оряховица през 2012 година са изпълнени общо 1759 полета. От тях търговски са 188, пътнически чартърни 32, тренировъчни и учебни 1539. Превозени са /кацнали и излетели/ общо 389 пътника. Обработени са 21 638 кг. товари. При извършване на дейностите по обслужване се следи стриктно за поддържане на високо ниво на безопасността.

През разглеждания период няма регистрирани авиационни събития.

АНАЛИЗ НА ЛЕТАТЕЛНАТА ДЕЙНОСТ НА ЛЕТИЩЕТО

Видно е, че за изминалата 2012 година няма реализирани авиационни събития. Тенденцията за намаляване на броя на инцидентите сравнено с предишни години се запазва. За това се полагат значителни усилия за изграждане на необходимата култура на безопасност при извършване на всички дейности.

Като летищна администрация, анализирайки събитията през по-продължителен период се очертават две основни причини за инцидентите.

Първо на летището се провеждат основно учебно-тренировъчни полети, които са с висока степен на риск поради липсата на рутина и опит на обучаваните пилоти.

Второ – част от наличните ВС за АХР (Ан 2, Ка - 26) са физически остарели и това води до повече откази. Паузата в подготовката на пилотите през зимния период извършващи АХР, спомага за известна разтренираност.

ПРЕДПРИЕТИ ДЕЙСТВИЯ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

От страна на Летище Горна Оряховица ЕАД се вземат превантивни мерки за повишаване на безопасността и ежедневно се полагат усилия в тази насока.

Дейности за постигане на високо ниво на безопасност на Летище Горна Оряховица са:

Поддържане на летателното поле съгласно изискванията на Наредба №14 за летищата и летищното осигуряване;

Оборудване съгласно Наредба №20 на АТТ, ПМ и СОТ с маяци, специални светлини и радиовръзка, опериращи на перона и ПИК;

Спазване на инструкциите за работа на АТТ, ПМ и СОТ на перона и около ВС;

Спазване правилата за радиоразговорите;

Недопускане на необучени лица в зоните за движение на ВС;

Спазване на мерките за безопасни условия на труд;

Недопускане, излизането в маневрената площ на неизправна техника;

Стрикто спазване на инструкциите и допълнителните условия за безопасност при работа

с ПМ и СОТ на перона при намалена видимост;

Контрол на фирмите участващи в поддържането на летателното поле, провеждане на инструктажи;

Мероприятия, свързани с аварийно-спасителното и медицинско осигуряване, регламентирано от съответните нормативни документи.

Спазване на пропускателния режим.

Въведена е система за управление на безопасността – създава се база данни посредством попълването на оперативни карти и контролни листи от извършени проверки и се предприемат превантивни мерки за осигуряване на безопасността.

Издават се допуски за движението на водачи и МПС в работната площ след преминал инструктаж.

Изградена е вертикална маркировка, която включва 5 броя задължителни и указателни знаци .

МЕРОПРИЯТИЯ ВЪВ ВРЪЗКА С АВАРИЙНО-СПАСИТЕЛНАТА ДЕЙНОСТ

“План-мероприятия в случай на аварийна обстановка” се актуализира и проиграва периодично. Планът е изготвен и съгласуван с всички служби и външни организации, участващи в мероприятията.

Актуализират се периодично телефоните за оповестяване и връзка в случай на аварийна обстановка;

Изготвен е годишен план за тренировките по АСД.

Извършват се ежемесечни тренировки на състава на АСС на Летище Горна Оряховица и са съставени съответните протоколи.

Правят се ежеседмични периодични проверки на работоспособността на аварийно-спасителното оборудването.

През месец юни е проведено мащабно учебно – тренировъчно занятие на тема „Възникване на пожар при зареждане на ВС Р-180 на стоянка № 2 в следствие разлив на гориво”,

През м. Ноември е проведено мащабно учебно – тренировъчно занятие на тема „Анонимно обаждане за поставяне на СВУ в аерогарата на летището”.

МЕРОПРИЯТИЯ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС ЗАЩИТА ОТ ДИВАТА ПРИРОДА

През 2012 година на Летище Горна Оряховица няма констатирани удар на ВС с птици. Мероприятия които се извършват за противодействие на дивата природа са:

При забелязване на птици в района на летателното поле се извършва прогонване посредством акустичен сигнал - автомобилна сирена.

Окосяване на тревните площи и възпрепятстване на гнезденето на птиците.

Недопускане създаване на локални струпвания на отпадъци, които биха привлекли птиците и др. животни.

Извършват се проверки по обходния път, около периметровата ограда за установяване на нейната цялост, за предотвратяване навлизането на животни (кучета и др.).

През месец май бе извършен ремонт на 3000 м. периметрова ограда и монтиран нов V – образен кльон и нова ограда с дължина от 350 метра.

МЕРКИ, КОИТО ЩЕ БЪДАТ ПРЕДПРИЕТИ ЗА ПОВИШАВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ТЕРИТОРИЯТА НА ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА.

Периодично извършване на инструктажи в съответствие с инструкциите, ръководствата и процедурите по безопасност.

Качествено извършване на мероприятията заложи в планове за пролетно-лятна и есенно-зимна експлоатация на СОТ, ПИК, Перон, МПС и сгради.

Извършване на видовете инспекционни проверки и засилване на контрола при отстраняване на констатираните нередности.

Проверка на тренировъчните действия на състава участващ в АСД и изправността на техническата екипировка.

Организиране на курсове свързани с безопасността

Превантивните мерки срещу навлизане на диви животни в летателното поле - извършване на обходи на периметровата ограда и пътя покрай нея.

Летищната администрация полага усилия за поддържане на летателното поле и самолетообслужващата техника. Липсата на приходи и оскъдните средства, които получава не позволяват да се гарантира безопасността при обслужването на ВС. Техниката с която разполага летището е морално остаряла.

Изкуственото покритие на ПИК и ПР е компроментирано и застрашава безопасността на ВС.

Летището покрива шеста степен на аварийно-спасително осигуряване.

Звено ПАБ е с професионален състав от 11 човека. Службата е оборудвана с необходимата техника и защитни облекла.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НИВОТО НА БЕЗОПАСНОСТ

1. Усъвършенстване на взаимодействието между летищните оператори и операторите по наземно обслужване, авиационните оператори и останалите потребители и клиенти на международните летища, чрез актуализиране на процедурите за взаимодействие.

2. Операторите по наземно обслужване да актуализират ръководствата за експлоатационна дейност с въвеждане на технологични карти за отделните видове процедури за обслужване на ВС.

3. Летищните оператори да актуализират ръководствата за експлоатация с въвеждане на детайлни процедури по отделните дейности свързани с поддържането на инфраструктурата и летателното поле.

4. Летищната администрация да докладва текущо в ГВА за предприетите действия спрямо нарушителите на правилата за движение по перона.

5. Наземните оператори да докладват текущо в ГВА за предприетите действия спрямо нарушителите на правилата за движение по перона.

6. Летищната администрация да създаде организация за контрол и недопускане на неизправна СОТ за обслужване на ВС.

7. ГД „ГВА” да докладва в МТИТС за необходимостта от осигуряване на средства за спешен ремонт на ПИК на летище Г.Оряховица и изграждане на част от периметровата ограда на летище Пловдив.

8. Летищните оператори да актуализират програмите си за упражняване на ефективен контрол за борба с птиците.

9. ГД „ГВА” да изиска от летищните оператори актуализиране на мероприятията по поддържането на затревените участъци в летателното поле на всички международни летища.

ЧАСТ III

ДОКЛАД ЗА БЕЗОПАСНОСТТА ЗА 2012 ОТ ОТДЕЛ „АНО“

Управлението на безопасността при ОВД е задача с най-висок приоритет. Предимство в изпълнението на тази задача се дава на проактивния подход, т.е. предварителна превантивна дейност, като същевременно се използва реактивния подход - разследване на събитията при УВД и отклонения във функционирането на техническите системи, за които са получени данни от системите за задължително и доброволно докладване.

СТАТИСТИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ

През 2012г. бяха обслужени 563 064 ВС (спрямо 561 231 ВС през 2011 г.), което представлява **увеличение с 0.33%**.

Общ брой	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Общо
2009	28 251	26 612	32 550	37 511	44 481	50 531	59 930	60 975	51 421	45 727	33 933	31 153	503 075
2010	30 016	28 335	33 803	33 738	47 984	53 329	62 973	62 290	52 967	48 875	34 606	31 773	520 689
2011	31 518	27 776	34 194	41 465	50 511	58 673	66 625	66 077	61 545	54 179	36 220	32 448	561 231
2012	31 042	28 960	35 125	41 543	50 605	61 349	68 517	66 647	60 122	51 326	35 632	32 196	563 064
2012/2011 в %	-1.51	4.26	2.72	0.19	0.19	4.56	2.84	0.86	-2.31	-5.27	-1.62	-0.78	0.33

Разпределението на обслужени ВС по месеци за 2009, 2010, 2011 и 2012г. е показано в таблицата.

Общ брой обслужени ВС по месеци

Броят на обслужените прелитаци ВС през 2012г. е сравнен с броя обслужени прелитаци ВС през 2009, 2010 и 2011 и представен в следващата таблица. Наблюдава се запазваща тенденция на увеличение, като през 2012 г. ръстът е приблизително 1.14%.

Общ брой	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Общо
2009	23 478	21 541	25 783	30 163	36 725	40 358	47 674	46 966	40 814	38 685	27 741	26 147	406 075
2010	25 098	23 340	28 046	27 883	40 311	43 425	50 414	49 920	43 566	42 453	29 112	26 894	430 462
2011	26 439	22 815	27 739	33 980	41 765	46 629	53 695	52 727	51 502	47 965	31 081	27 617	463 954
2012	26 410	24 853	29 427	35 422	42 904	48 937	54 644	53 434	49 988	44 893	30 429	27 911	469 252
2012/2011 в %	-0.11	8.93	6.09	4.24	2.73	4.95	1.77	1.34	-2.94	-6.40	-2.10	1.06	1.14

Общ брой прелитаци ВС по години

Разпределението на обслужените излетели и кацнали ВС през 2012г. по летища и летателни площадки е както следва:

Излитаци/кацаци	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Общо
LBSF-СОФИЯ	3453	3177	3613	3613	3950	3932	4151	4030	3939	3884	3244	3078	44171
LBWN-ВАРНА	38	10	318	401	809	1915	2401	2324	1469	556	350	281	10872

LBVG-БУРГАС	453	437	373	390	959	3417	4729	4581	2574	509	310	282	19014
LBPD-ПЛОВДИВ	323	196	311	301	361	489	701	423	411	259	184	90	4047
LBGO-Г.О.	119	38	402	260	265	246	447	449	701	357	196	138	3618
LBVV-БЕЛЧИН	0	0	0	6	10	9	2	14	10	11	3	0	65
LBVO-БОХОТ	0	0	13	8	15	13	44	52	59	43	31	4	282
LBVZ-БЪЗЪН	1	1	0	4	2	0	10	6	18	2	2	0	46
LBDB-ДБАНИЯ	0	0	62	53	75	185	145	139	125	109	110	64	1067
LBDR-ДРАГАНОВЦИ	0	0	6	4	2	11	13	9	2	9	2	0	58
LBGR-ГРИВИЦА	0	4	4	12	3	11	5	7	0	8	1	0	55
LBHT-ИХТИМАН	0	1	13	22	17	85	32	36	17	23	11	4	261
LBIA-ЯМБОЛ	65	27	33	29	54	95	95	65	85	73	99	48	768
LBKJ-КАЙНАРДЖА	0	0	0	0	0	0	2	2	0	4	0	0	8
LBKK-КАЗАНЛЪК	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LBKL-КЪЛВАЧА	0	0	4	0	0	1	4	0	0	0	8	2	19
LBLN-ЛОЗЕН	1	6	10	3	8	16	0	12	10	16	6	6	94
LBLS-ЛЕСНОВО	59	33	171	126	129	367	423	347	323	169	162	28	2337
LBNS-НОВО СЕЛО	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	8	0	14
LBPG-ГРАФ ИГНАТИЕВО	8	18	7	46	35	10	20	14	26	57	35	14	290
LBPK-КАМЕНЕЦ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LBPL-Д.МИТРОПОЛИЯ	0	4	20	12	10	21	12	42	20	16	12	6	175
LBPR-ПРИМОРСКО	2	4	6	22	9	52	76	78	26	11	7	1	294
LBRD-ЕРДЕН	0	0	2	1	1	89	6	6	8	0	130	4	247
LBRS-РУСЕ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LBST-СТРЯМА	0	0	2	0	2	2	0	2	0	2	0	0	10
LBSZ-СТ.ЗАГОРА	0	0	0	0	0	0	0	7	0	4	10	0	21
LBWB-БАЛЧИК	6	34	53	38	24	73	99	81	42	44	17	5	516
LBWC-ЧАЙКА	32	58	62	110	105	97	112	162	58	150	86	30	1062
LBWV-КАЛИМАНЦИ/ Изгрев	19	0	0	0	1	258	22	20	27	3	89	164	603
LBZZ-Летателни площадки без ИКАО код	53	59	213	553	855	1018	316	305	184	114	90	36	3796
ОБЩО:	4632	4107	5698	5931	7701	12412	13873	13213	10134	6431	5203	4285	93620

Брой на излитаци/кацаци ВС за 2012г. по месеци

Анализът на статистическата информация показва увеличение на броя на обслужените ВС от летателни площадки и летища. Това в голямата си част е трафик във въздушно пространство клас G, за който не се въвеждат данни в системата SATCAS от сектор ЦПИ, а се отчита основно от сектор „Статистика“, чрез данните от стрип марки (ЛЦ за ОВД Г.Оряховица и ЛЦ за ОВД Пловдив) и записи в дневниците на сектор ЦПИ.

Сравнителния анализ на данните за излетели и кацнали ВС показва значително намаление на обслужения трафик. Съществено намаление за летище Варна е поради извършения основен ремонт на ПИК през 2012.

СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА РЕГИСТРИРАНИТЕ СЪБИТИЯ В ОПЕРАТИВНАТА ДЕЙНОСТ.

Произшествия

През 2012 година не са реализирани произшествия - катастрофи, по причина на органите за ОВД на ДП РВД.

Общ брой събития

През годината са докладвани 256 събития в оперативната дейност, имащи отношение към безопасността на полетите.

Събития при ОВД, с клас на сериозност (А), (В) и (С).

През 2012 година в оперативната дейност, с принос на органите за ОВД, са допуснати следните събития:

- **Отклонение от зададеното полетно ниво. (Сф АСС-Сф Level Bust):**

На 13.04.2012 г., в 13:23 UTC при установяване на РК между РПП София Контрол (РПУ с РППИ) и ЕВС на AFR1591, следващо към КНТ VADEN във ВП на Р Турция, ЕВС докладва пресичане на ПН 280 в набор на ПН 330. РПУ и РППИ не чуват ПН 330, а чува ПН 300, което е предварително съгласувано с Истанбул Контрол. В последствие при пресичане на ПН 300 от ВС AFR1591, се появява индикация "BUST" в етикета и конфликтен трафик на около 3 мили на ПН320, РППИ поема ОВД и издава инструкция на ЕВС да изпълни завой на надясно с едновременно ограничаване на набора до ПН310. Няма нарушение на радарната норма за сепарация.

Работно място – РКЦ София;

Събитието се класифицира като **Инцидент (С), отсъства риск от сблъсък.**

Причина:

ЕВС AFR1591 решава и изпълнява набор до ПН 330, вместо разрешеното ПН300.

Съпътстваща причина:

Действията на РПП при установяване на радиокомуникация с ЕВС. Не чуване при установяване на първоначална РК от страна на РПП на част от информацията - в точност ПН330, предадена от ЕВС, поради човешка грешка, вследствие на очакване на ПН300, както е по разчетни данни.

- **Нарушение на минимална норма на сепарация при ОВД. (Сф APP-Сф Loss of separation):**

На 08.06.2012 г., в 08:23 UTC, при подход на ВС, с полетен номер RMX555 за кацане на ПИК 09 на летище София и LZESA изпълняващ полет с фото задача на абсолютна височина 3600 ft в района на с. Мирояне, на около 5 NM северозападно от ПИК, са се разминали под минималната радарна норма за сепарация (3.2NM) между двете ВС. Минималното разстояние между двете ВС е хоризонтално 1.8 мили и вертикално 600 фута;

Работно място – ОКП София;

Събитието се класифицира като **Инцидент (С), отсъства риск от сблъсък.**

Причина:

Неправилна оценка на въздушната обстановка и действия на РПП, не осигуряващи съответната сепарация между ВС.

- **Нарушение на минималните норми за сепарация при ОВД. (Сф АСС-Сф Loss of separation):**

На 17.09.2012 г., в 14:02 UTC, при изпълнение на полет ОНУ 257 с дадено разрешение за набор на ПН 360 от КНТ VADEN директно за КНТ УТЕКА и полет ТНУ 8СJ с дадено разрешение за набор на ПН 340 от КНТ VADEN директно за КНТ УТЕКА, в района северозападно от КНТ VADEN е нарушена минималната радарна сепарация между ВС от 5 NM. Минималното разстояние между двете ВС:

- хоризонтално- 4,4 мили;

- вертикално- 800 фута;

Работно място – РКЦ София;

Събитието е с принос на органа за ОВД и се класифицира като, **Инцидент (С), отсъства риск от сблъсък.**

Причина:

Неправилна оценка на въздушната обстановка и действия на РПП, не осигуряващи съответната сепарация между ВС.

Човешки фактор.

Разглеждайки 3-те събития- АИ с клас на сериозност „С“ , случили се по причина на органите за ОВД през 2012 г., не могат да се групират човешките грешки на РП, и те са следните:

РПП Контрол не чува правилната информация, докладвана от ЕВС, поради очакване на друга, вече получена по подсистема OLDI от система FDP и изобразена в радарния етикет на ВС
Недостатъчен план на РПП Подход, поради грешка в събирането на информацията;

Недостатъчен план на РПП Контрол, поради грешна оценка на страничните фактори;

Авиационни събития без принос на органа за ОВД или с клас на сериозност (D) и (E).

През 2012 година са докладвани 253 събития в оперативната дейност, имащи отношение към безопасността на полетите без принос на ОВД или с клас на сериозност по-малък от „С“, които се разпределят както следват:

Неразрешено навлизане във ВП	6	(3)
Не планирани или грешно планирани полети	4	(2)
Загуба на радиовръзка с ВС	17	(19)
Доклад на ЕВС за RA от TCAS	1	(1)
Навлизане на ВС в активирани зони с особен режим	0	(2)
Минаване на ВС на втори кръг	23	(4)
Отказ на основни системи на ВС	42	(39)
Отказ на двигател/и на ВС	8	(7)
Принудително кацане извън летището	0	(1)
Раняване или внезапно влошаване на здравето	33	(34)
Отклонение на ВС от установени процедури за ОВД	7	(6)
Отклонение на ВС от УВД разрешения и инструкции	5	(3)
Попадане на ВС в зони с особени МТО явления	5	(2)
Прекратяване на излитането	4	(9)
Сблъсък с птици	47	(37)
Други	16	(22)
Доклад от ЕВС за осветяване с лазери	35	(40)

Минаване на ВС на втори кръг - през разглеждания период се наблюдава значително увеличение на броя събития.

Като основните причини са:

- изпълнение на нестабилизирани заходи и решение на ЕВС;
- поради МТО причини (срез на вятъра) и решение на ЕВС;
- необходимост от задължителна проверка на ПИК след събитие.

Откази на основни системи на ВС

Запазва се броя на събитията през 2012 г. спрямо 2011 г. Във всички случаи РП са действали съгласно процедурите за ОВД въпреки допълнителното натоварване в следствие на непредвидени промени в полетните планове и изпълнение на процедурите по изчакване в зоните за изразходване на гориво, както и необходимата допълнителна координация с летищата и другите заинтересовани органи.

Доклад от ЕВС за осветяване с лазери.

Намалява се броя на регистрираните събития от този вид. През 2012 г. са регистрирани 35 такива, спрямо 40 от 2011 г.

Сблъсък с птици – през 2012 г. се забелязва значително увеличение на този вид събития. Регистрирани са общо 47 случая, спрямо 37 за 2011 г..

Влошаване здравословното състояние на пътник – запазва се броя на събитията от предходната година. Това е събитие, което най-често е свързано с осигуряване на приоритет за кацане и допълнителна координация с другите заинтересовани органи. Необходимостта от векторирание на ВС в такива нестандартни ситуации води до допълнително натоварване на РП.

Загуба на радиокommunikация – През изтеклият период се запазва броя на регистрираните събития от този вид.

Анализ на регистрираните събития в техническата дейност.

Докладвани и проверени са 1119 (събития. Налице е увеличение на абсолютния брой регистрирани събития с 10.14%. Основният принос за увеличението е на „външните” събития от 299 на 479 или съответно +60.2%. Вътрешните събития приблизително са се намалили от предходната 2011 г. – само 640 (717).

Анализ на събитията, разпределени по оперативни системи.

Комуникации (включително AFTN, преносни среди и мрежи).

Събитията по комуникации, които са резултат от работата на техническите средства на системата за УВД, са общо 160 (238, 265). От тях, външните събития са 134 (159, 203), т.е. реализирано е намаление с 15.72%. Общо за периода са регистрирани 94 (79, 62) вътрешни събития, като това представлява увеличение с **18.99%**.

Основният дял от вътрешните събития е на РЦ за ОВД София. Главната причина за събитията е отпадане на гласови и цифрови комуникации със съседни РПИ. Увеличението на вътрешните събития за РЦ за ОВД София се дължи на рестартиране на работни позиции в система GAREX.

Основен дял в увеличението на продължителността на отказите се дължи на външни доставчици на услуги които не водят до загуба на комуникация, а само до намалена резервираност поради 2-3-кратно покритие на комуникационните направления. Отделно се забелязва увеличение на неправомерно излъчване на честоти, използвани от РМ Подход и Кула в София и Бургас, което води до натоварване на оперативния персонал и използване на резервни честоти.

Обзор.

Събитията свързани с експлоатацията на радарните системи, са общо 122.

Основния брой събития се дължи на отпадане на един от двата канала на РЛК, като това води до намалена резервираност, без пълна загуба на радиолокационна информация. Налице са няколко събития, които имат пряко влияние върху оперативната дейност – механична повреда в РНД (радар за наземно движение на летище София), спиране на антенна система за радар „Черни връх“ след земетресението през месец май, прекъсване на ел. захранване на ДМРЛ – София. Събитията, свързани с АСУВД „SATCAS”, са в подсистеми RDP (многорадарна обработка) и RPB (запис и възпроизвеждане на радарна картина). През отчетния период се извършиха модернизация на система ARTAS, RMCDE.

Външните събития основно се свързват с отпадане на комуникация със съседни радарни комплекси и загуба на радиолокационна информация.

Изобразяване на радиолокационна информация.

Събитията са общо 63, увеличение с 3%.

За 2012 г. не е регистрирано събитие за пълен отказ на работна станция или функционалност.

Основните проблеми са:

- Частична „загуба” на единична работна станция СWP за кратко време (2-3 мин) или невъзможност за работа с входно-изходните устройства (замръзване на мишка и клавиатура) в следствие на софтуерен проблем;
- Загуба на корелация на основната система и загуба на корелация при отдалечените подходи и кули Варна и Бургас в резултат от „рестарт” на “Gateway” или проблем с комуникацията с FDP подсистема в София.

В ЛЦ за ОВД Варна имаме регистрирано събитие за една работна станция от резервиращата система TRACK View220, което е с по-голяма продължителност, но не е оказало въздействие върху оперативната работа.

Обработка на полетна информация.

Събитията са общо 180, с намаление от 19,28%.

В предоставената статистика не са отчетени отказите на OLDI функционалност, тъй като те са в основната си част са поради външни причини и за тях ще отделим допълнително внимание. Общият брой събития показва намаление с 19,28%.

Основният брой събития е свързан с превключване на “master” и “slave” сървъри без загуба на функционалност, но намалена резервираност. През отчетения период бяха регистрирани събития на отпадане MONA функционалност в резултат на неточности в статичната база данни и неправилна обработка на полетен план. Налице са няколко случая на блокиране на базата данни ORACLE и отпадане на цялата FDP функционалност за 5-10 мин. При тези случаи се налага пълно рестартиране на сървърите от подсистема FDP или преминаване на работа с резервната система v2Unix. По време на тестове и внедряване на нови функционалности – FPL 2012; TC/IP v6 се наложи превключване от основна към резервна системи: Linux - Unix. Имаме случаи на загуба на комуникация между основната система в София и отдалечените работни места във Варна и Бургас за кратко време – 1-2 минути, което не води до загуба на функционалност – само рестартиране на сървъри : GB и GW.

За ЛЦ за ОВД Варна са регистрирани 2 събития с по-голяма продължителност, които се отнасят до резервиращата система Track View220 (отказ на HDD от дисков масив).

Радионавигация.

Събитията са общо 21.

Налице е намаление на броя на събитията с 55.32%. Разпределение на събитията по центрове, както и продължителността в часове е дадена в таблицата по-долу:

РЦ/ЛЦ	бр. вътр.	Отн дял %	Продължителност (h)
София	11	52.38	26.82
Варна	2	9.52	1.38
Бургас	4	19.05	94.53
Пловдив	3	14.29	6896.23
Г.О.	1	4.76	6.00
Общо	21		7024.97

Проблемите са свързани с отдалеченото обслужване на навигационните системи и дистанционният контрол. В голяма част от случаите се касае за намалена резервираност при отказ на единия от 2-та полукомплекта на съоръжението. Големият период се дължи на продължителен отказ на БПРС на летище Пловдив, за което има излъчен NOTAM.

Авиометеорологично осигуряване

Разпределението на събитията по центрове за ОВД и по години от 2009 до 20121 е както следва:

Броят на събитията, свързани с авиометеорологично осигуряване по центрове и в % от общият дял, както и продължителността в часове е дадена в таблицата по-долу:

РЦ/ЛЦ	бр. вътр.	Отн дял %	Продължителност (h)
-------	-----------	-----------	---------------------

София	24	51.06	31.15
Варна	15	31.91	126.43
Бургас	4	8.51	18.43
Пловдив	3	6.38	43.63
Г.О.	1	2.13	0.50
Общо	47		220.15

Броя на регистрираните събития е намален спрямо 2011 година с 11.11%. По-голям дял имат събитията свързани с точност на облакомери и необходимост от почистване и калибровка. Външното събитие е в резултат на ремонтни дейности в северен район и прекъсване на ел. захранване на ДМРЛ.

Енергийно осигуряване

Броят на събитията, свързани с енергийно осигуряване по центрове и в % от общият дял, както и продължителността в часове е дадена в таблицата по-долу:

РЦ/ЛЦ	бр. вътр.	Отн дял %	Продължителност (h)	бр. външ.	Отн. дял %	Продължителност (h)	Общо събития	Отн дял %	Продължителност (h)
София	11	64.71	762.87	71	75.53	438.92	82	73.87	1201.78
Варна	5	29.41	27.63	15	15.96	612.55	20	18.02	640.18
Бургас	0	0.00	0.00	3	3.19	36.77	3	2.70	36.77
Пловдив	0	0.00	0.00	1	1.06	1971.00	1	0.90	1971.00
Г.О.	1	5.88	1414.50	4	4.26	1414.50	5	4.50	2829.00
Общо	17		2205.00	94		4473.73	111		6678.73

Наблюдаваме увеличение на събитията спрямо 2011г. с 32.14%. Основен дял за енергийното осигуряване е отпадане на външно захранване с високо напрежение. Няма въздействие върху оперативната дейност поради резервираност от други източници на захранване.

Налице са 2 вътрешните събития на отказ на UPS на ТРЛК „Черни връх“ и дизел генератор в ЛЦ за ОВД Горна Оряховица. Те нямат пряко въздействие на оперативната дейност, защото е налично резервиране на схемите на ел. захранване.

Свето техническо осигуряване.

Събитията са общо 37, а разпределението по РЦ/ЛЦе:

РЦ/ЛЦ	бр. вътр.	Отн дял %	Продължителност (h)	бр. външ.	Отн. дял %	Продължителност (h)	Общо събития	Отн дял %	Продължителност (h)
София	18	72.00	110.13	2	16.67	3.67	20	54.05	113.80
Варна	3	12.00	1.58	3	25.00	1482.32	6	16.22	1483.90
Бургас	0	0.00	0.00	7	58.33	63.02	7	18.92	63.02
Пловдив	2	8.00	34.17	0	0.00	0.00	2	5.41	34.17
Г.О.	2	8.00	0.98	0	0.00	0.98	2	5.41	1.97
Общо	25		146.87	12		1549.98	37		1696.85

Намалението на събитията през 2012г. спрямо 2011 е с 19.56% . Резултатите от анализа показват като основна причина за събитията - амортизираната техника и остарели фидери на осветителните тела.

За РЦ за ОВД София бяха констатирани многобройни аларми в резултат на дефектирали модеми на управлението на системата. След подмяна и настройка системата влезе в стабилен режим на работа.

За ЛЦ за ОВД Варна има едно събитие с по-голяма продължителност в резултат на прекъснатата връзка между локален компютър за управление на ТПЗ и централното оборудване.

ДЕЙНОСТИ ПО УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА.

Превантивни индикатори

На база на извършения анализ са определени следните превантивни индикатори, които да се наблюдават на този етап от развитието на СУБ в ДП РВД. Системата от превантивни индикатори е отворена и следва развитието на СУБ. Тези индикатори са, както следва:

Количество на докладвани от съответния ръководител полети и/или оперативни или технически събития спрямо общ брой регистрирани събития.

За отчетния период няма регистриран случай на не докладване на оперативни събития. Общият брой доклади за оперативни събития е 256, а за технически събития е 1119. Съотношението на броя на докладваните спрямо общия брой регистрирани събития е 100 % и можем да приемем, че целта е постигната.

Брой на класифицираните и разследвани събития спрямо общото количество докладвани събития (включително доклади, получени от външни източници, като екипажи на ВС, авиокомпани, ЕВРОКОНТРОЛ, ВВС, летища и др.).

Всички докладвани случаи са проверявани или разследвани съгласно процедурата за разследване на авиационни събития. Съотношението между класифицираните и разследвани събития към общото количество докладвани събития е 100 % и се приема, че целта е постигната.

Брой на препоръките по безопасност, изведени съгласно „Процедура за подобряване на безопасността“ от „Наръчник по безопасност на ДП РВД“, които са изпълнени в определените срокове, спрямо броя на всички препоръки по безопасност.

През разглеждания период са издадени 167 (67) препоръки по безопасност. Препоръките са насочвани към конкретен изпълнител, център за ОВД или дирекция в ЦУ. Тяхното адресиране е в зависимост от характера на авиационния проблем, причината и мястото на неговото проявяване, както и в зависимост от функциите и задачите на съответното подразделение.

За 149 от тях са налични писмени доклади за тяхното изпълнение, за 18 от препоръките, които са без срок, се изпълняват в момента. Основателно издадените препоръки се изпълняват в срок и цялостно, за което директорите на РЦ/ЛЦ на ОВД или на дирекции в ДП РВД докладват писмено. В периодичните доклади се отразява и тяхното становище свързано с ефективността от изпълнението на препоръките. Стойността на индикатора е 100 %. Целта е постигната.

Брой на докладите от разследване на авиационни събития, които са представени пред заинтересованите служители (РП и авиоинженери) в РЦ/ЛЦ за ОВД, спрямо общия брой доклади от разследвания, проведени през дадения период.

Резултатите от разследване на авиационни събития, класифицирани като инциденти е разпространена до всички заинтересовани лица. Следователно съотношението между представените доклади от разследване на авиационни събития, спрямо общия брой доклади от разследвания, проведени през дадения период, е 100 %. Целта е постигната.

Брой редовно актуализирани оценки по безопасност спрямо общия брой оценки по безопасност на ОС, използвани за осигуряване на АНО.

През 2012 г. след извършена проверка се установи, че всички досиета по безопасност са актуализирани. Редовно поддържани са 63 досиета по безопасност от общо 63. Следователно съотношението между поддържани досиета по безопасност към общия брой системи, използвани за осигуряване на АНО е 100 %. **Целта е постигната.**

Брой на извършените оценки на промени в системата за АНО, съгласно процедурата за класифициране на значимостта на промените от „Наръчник по безопасност на ДП РВД“, спрямо общия брой направени промени през дадения период.

През 2012 г. са въведени общо 73 промени. За всичките 73 промени има писмени оценки, които са документирани като планове по безопасност за въвеждане на промените.

Следователно съотношението между извършените оценки на промени в системата на АНО към общия брой направени промени през 2012 г. е 100 %. **Целта е постигната.**

Корективни индикатори по безопасност.

Корективните индикатори по безопасност са изчислени съгласно процедурата „Индикатори по безопасност“ от Наръчник по безопасност на ДП РВД. Те са седем на брой и измерват броя на реално настъпилите събития, свързани с БП (катастрофи, инциденти, специфични събития, свързани с ОВД и др.), по причина на органа за ОВД, към 100000 обслужени ВС, или за час по отношение на специфичните събития при ОВД.

За изтеклата 2012 г. нямаме реализирани произшествия, а имаме само 3 АИ с клас на сериозност „С“. Корективните индикатори се представят като съотношение на **563 064** обслужени ВС за 2012 г. към 100000 ВС, при което се получава коефициент 5.63. Корективните индикатори са както следва:

Произшествия – брой събития по причина на ОВД към 100 000 обслужени ВС: **0**

Инциденти с клас на сериозност „А“ (сериозен инцидент) – брой събития по причина на ОВД към 100 000 обслужени ВС: **0**

Инциденти с клас на сериозност „В“ (голям инцидент) – брой събития по причина на ОВД към 100 000 обслужени ВС: **0**

Инциденти с клас на сериозност „С“ (значителен инцидент) – брой събития по причина на ОВД към 100 000 обслужени ВС: **0.53**

По отношение на специфичните събития корективните индикатори се изчисляват за астрономически час и са както следва:

Специфични събития, свързани с ОВД, с клас на сериозност „А“ – брой събития, свързани с ОВД, към 8760 часа: **0**

Специфични събития, свързани с ОВД, с клас на сериозност „В“ – брой събития, свързани с ОВД, към 8760 часа ВС: **0**

Специфични събития, свързани с ОВД, с клас на сериозност „С“ – брой събития, свързани с ОВД, към 8760 часа ВС: **0**

В бизнес плана на ДП РВД за 2012 г. са планирани следните ПНБ в съотношение със ЗНБ от ГД ГВА за съответните класове на сериозност АИ:

Категория авиационен инцидент (АИ)	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
АА (катастрофа)	0	0	0	0	0
А (сериозен инцидент) + В (значителен инцидент)	≤ 0.90	≤ 0.95	≤ 0.97	≤ 0.79	≤ 0.75
С (инцидент)	≤ 2	≤ 2	≤ 2	≤ 2	≤ 2
План за постигнати нива на безопасност (ПНБ) на ДП „РВД“ АИ на 100,000 полета					
АА (катастрофа)	0	0	0	0	0
А (сериозен инцидент) + В (значителен инцидент)	≤ 0.86	≤ 0.86	≤ 0.86	≤ 0.79	≤ 0.75
С (инцидент)	≤ 2	≤ 2	≤ 2	≤ 2	≤ 2
<i>ЗНБ са определени на базата на статистически анализ на емпиричните данни с</i>					

използване на Поасоновото разпределение на вероятностите.

Въз основа на горната таблица за изтеклата 2012 г. следва, че при обслужени 563 064 ВС, са планирани 4.84 броя АИ с класове на сериозност „А“+ „В“ и 11.26 броя АИ с клас на сериозност „С“, а в действителност са реализирани 0 (нула) броя АИ (клас „А“+„В“) и само 3 (три) броя АИ с клас на сериозност „С“ (при планирани 11 АИ).

ДП РВД е постигнал ЗНБ и ПНБ за 2012 г., в сравнение с 2011 г., когато не успява, поради случили се АИ в районите на отговорности на ЛКК и ОКП, но това вече е отстранено.

УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

Проактивен подход за управление на безопасността.

Планови проверки на готовността за работа на РЦ/ЛЦ за ОВД в пролетно-летни експлоатационни условия.

Обобщената оценка на текущото състояние в проверените РЦ/ЛЦ за ОВД се базира на планови инспекции за проверка съответствието с регулаторните изисквания, планови инспекции, свързани с ПЛЕ и ЕЗЕ, проверките по утвърдения график, както и наблюденията по безопасност. Идентифицираните недостатъци са отразени в съответните доклади и планове за коригиращи действия.

Реактивен подход за управление на безопасността.

Реактивният подход е свързан с действия породени от авиационни събития. Той се базира на данни, получени от системите за доброволно и задължително докладване, както и от резултатите получени от контролни дейности и външни за ДП РВД източници.

Резултати от функционирането на системите за доброволно и задължително докладване на авиационни събития.

Оперативни доклади

През 2012 г. в дирекция „Безопасност“ са докладвани 256 оперативни събития, имащи отношение към безопасността на ВД, обслужвано от ДП РВД.

Технически доклади

През 2012 г. са получени 1119 доклади/информации за технически събития, от които 640 са вътрешни за ДП РВД, свързани с работата на системата за ОВД. От докладваните технически събития няма регистрирани такива с класове на сериозност „А“ и „В“.

Гореизложените данни показват, че системата за докладване функционира устойчиво и ефективно.

По отношение на ефективността от изпълнението на препоръките по безопасност се констатира, че като цяло препоръките изпълняват своята положителна роля.

Изводи

Изводи по оперативната дейност.

От направения анализ на събитията през 2012 г. и в сравнение със 2011 г. е видно:

Няма инциденти с клас на сериозност (А) – „сериозен инцидент“.

Няма инциденти с клас на сериозност (В) - „голям инцидент“.

Има три инцидента с клас на сериозност (С) – „значителен инцидент“. Основните причини за възникването на събитията са свързани с човешкия фактор, а именно:

- Недооценяване на ситуацията при поддържане на нормата за сепарация
- Грешна оценка на страничните фактори;

По отношение на събития, без принос на органите за ОВД или с класове на сериозност „D“ и „E“, имаме увеличение на броя им спрямо предходната година.

Изводи по техническата дейност.

От направения анализ на техническата дейност е видно:

- Няма регистрирани специфични събития с класове на сериозност „А“, „В“ и „С“;

- Нарастване броя на събития, които нямат пряко отношение към безопасността - събития без влияние върху оперативната дейност;

Препоръки.

Препоръки по оперативна дейност.

- Да се направи допълнителен анализ на човешкия фактор с по-голяма представителна извадка, за да се определят препоръки за отстраняването на разглежданите човешки грешки

Препоръки по техническа дейност.

- Да продължат усилията по подобряване на надеждността на външните услуги, свързани с ВИВАКОМ и по отношение на OLDI-връзките .

- В тази насока е необходимо да се договорят по - строги изисквания по предоставянето на съответната външна услуга.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Като заключение, с висока степен на увереност можем да твърдим, че ДАНО е в състояние да предоставя специфичните услуги по обслужване на въздушното движение безопасно и с минимална степен на риск.