

VIA „CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRA”



**DROŠĪBAS PĀRSKATS PAR  
2012. GADU**



## Saturs

Saturs .....	3
Ievads.....	6
Ziņošanas sistēma .....	6
Atruna .....	9
Drošības analīze.....	10
Atgadījumu kategorijas.....	10
Notikumu analīze.....	11
Gaisa kuģu ekspluatācija .....	14
Gaisa kuģu tehniskais stāvoklis.....	16
Aeronavigācijas dienesti.....	17
Lidostas un zemes dienesti .....	18
Sadursmes ar putniem.....	19
SAFA inspekcijas .....	23
Izstrādāto rekomendāciju īstenošana (FACTOR) .....	29
Drošības izpildes monitorings un indikatori.....	30
Komeraviācija.....	30
Vispārējās nozīmes aviācija.....	32
Aeronavigācija.....	35
Lidostas un zemes dienesti .....	36
Civilās aviācijas aģentūras aktivitātes lidojumu drošības jomā .....	40
Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa (GKED) .....	40
Aviācijas personāla sertificēšana .....	41
Lidlauku ekspluatācija un drošība, lidlauku ekspluatantu darbības uzraudzība.....	44
Pārskatā lietotie saīsinājumi un termini.....	45
Attēlu saraksts .....	49
Tabulu saraksts .....	49
Aviācijas nelaimes gadījumu un nopietni incidenti no 01.01.2005 līdz 31.12.2012.....	50
Atsauksmēm .....	65



## Kopsavilkums

Pasaulē kopumā 2012. gadā, līdzīgi kā 2011. gadā, aviotransporta nozarē turpināja pieaugt lidojumu skaits, tomēr pieauguma temps samazinājās.

2012. gadā komercaviācijā ar Rietumos ražotajiem gaisa kuģiem ir bijis vēsturiski zemākais nelaimes gadījumu skaits<sup>1</sup>. Pasaulē kopumā aviācijas nelaimes gadījumu skaits 2012. gadā bija 0,2 neatgriezeniski bojāti gaisa kuģi (hull loss) uz miljonu lidojumu jeb viens nelaimes gadījums uz katriem 5 miljoniem lidojumu, kas ir ievērojams uzlabojums (par 46%), salīdzinot ar 2011. gadu, kad bija viens nelaimes gadījums uz katriem 2,7 miljoniem lidojumu. Turklāt pozitīva tendence vērojama visā pēdējā desmitgadē.

Absolūtos skaitļos 2012. gadā Rietumos ražotajiem gaisa kuģiem bija šādi statistikas rādītāji:

- › notikuši 6 nelaimes gadījumi ar Rietumos ražotu turboventilatordzinēju gaisa kuģiem (2011. gadā – 11 nelaimes gadījumi);
- › Austrumos un Rietumos ražotie gaisa kuģi cietuši 75 nelaimes gadījumos (2011. gadā – 92 nelaimes gadījumi);
- › 15 nelaimes gadījumi bijuši ar bojāgājušajiem (visos gaisa kuģu tipos), (2011. gadā – 22 nelaimes gadījumi);
- › 414 cilvēki gājuši bojā (2011. gadā – 486 bojāgājušie).

Periods	Nelaiemes gadījumu skaits	Letāli nelaimes gadījumi	Bojāgājušo skaits lidmašīnā	Bojāgājušo skaits uz zemes
2001–2010 (vidēji)	25.2	3.4	77.8	0.8
2011 (kopā)	30	1	6	0
2012 (kopā)	34	1	0	1

### 1. tabula: Pārskats par nelaimes gadījumiem EASA dalībvalstīs (komercaviācija, lidmašīnas virs 2250 kg)

Kā attēlots tabulā, 2012. gadā EASA dalībvalstīs komercaviācijā lidmašīnām virs 2250 kg ir bijis 1 letāls nelaimes gadījums, kas ir krietni mazāk par pēdējās desmitgades vidējo rādītāju gadā (3.4), kā arī jāatzīmē, ka 2012. gadā nav bijis neviens bojāgājušais lidmašīnā (salīdzinot ar pēdējās desmitgades vidējo rādītāju 77.8).

Latvijā 2012. gadā aviācijas nelaimes gadījumi komercaviācijā nav notikuši. Salīdzinot ar 2011. gadu, komercaviācijā nopietnu incidentu skaits ir pieaudzis, un tas ir 1 nopietns incidents uz 24390 lidojumu stundām. Šī rādītāja analīze ir pārskata drošības izpildes monitoringa sadaļā.

Vispārējās nozīmes aviācijā 2012. gadā notikuši 4 aviācijas nelaimes gadījumi un 4 nopietni incidenti. No jau izmeklētajiem nelaimes gadījumiem zināms, ka vienā gadījumā cēlonis bija kļūdaina rīcība, veicot degvielas sistēmas hermetizāciju, kā rezultātā lidojuma laikā apstājās dzinējs, savukārt citā nelaimes gadījumā arī lidojuma laikā apstājās dzinējs. Šī nelaimes gadījuma izmeklēšana vēl nav pabeigta.

Lidostu un aeronavigācijas pakalpojumu statistikas datu analīzē tiek izmantots lidojumu skaits.

Lidojumu skaits Latvijas lidostās 2012. gadā ir samazinājies, salīdzinot ar 2011. gadu, līdz ar to pārtraukta ikgadējā pieauguma tendence, kas bija vērojama jau kopš 2003. gada.

<sup>1</sup> Izmantoti dati no IATA Annual Report 2012

## Ievads

Drošības pārskatu ir sagatavojuši Civilās aviācijas aģentūra, pamatojoties uz 2005. gada Ministru kabineta noteikumu Nr. 1033 „Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā” 13. punktu, sadarbībā ar Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju (TNGIIB) ar mērķi informēt sabiedrību par civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni.

Pārskatā apkopotā veidā ir publicēta informācija par Latvijas ziņošanas sistēmas ietvaros ziņotajiem atgadījumiem un, analizējot tos, tiek noteikti apdraudējumi, drošības izpildes rādītāji, nozīmīgo faktoru saraksts, kā arī Civilās aviācijas aģentūras darbību efektivitāte lidojumu drošības uzraudzības jomā.

Pārskats aptver Latvijas Civilās aviācijas lidojumu drošības situāciju, izmantojot šādus informācijas avotus:

- Obligātā atgadījumu ziņošanas sistēma
- Brīvprātīgā atgadījumu ziņošanas sistēma
- Lidojumu datu analīze
- Rekomendācijas no aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanas (TNGIIB un citu valstu izmeklēšanas biroji) ziņojumiem
- EASA u.c. drošības direktīvas, Lidojumu drošības informācija
- Inspekcijas un auditi
- Ārvalstīs veiktās SAFA inspekcijas uz Latvijas gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem
- Latvijā veiktās SAFA inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem
- Mācībās gūtā informācija
- Citi avoti

Pārskatā ir atspoguļotas Civilās aviācijas aģentūras aktivitātes lidojumu drošības jomā.

## Ziņošanas sistēma

Latvijā ar Ministru kabineta 2005. gada 25. decembra noteikumiem Nr. 1033 „Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā” ir ieviesta Obligātā un Brīvprātīgā atgadījumu ziņošanas sistēma, kā tas ir noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīvā 2003/42/EK.

Ziņotie atgadījumi tiek reģistrēti Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmas (turpmāk – ECCAIRS) datu bāzē. Eiropas Komisijas Apvienotā pētījumu centra (JRC) ECCAIRS datu bāze Civilās aviācijas aģentūrā tiek uzturēta un izmantota kopš 2006. gada maija. Tā tiek pastāvīgi pilnveidota un savietota ar citām datu bāzēm, tādējādi padarot to funkcionālāku un plašāk pielietojamu.

Datu bāzē ir reģistrēti atgadījumi (gan brīvprātīgi, gan obligāti ziņojami): incidenti, nopietni incidenti un aviācijas nelaimes gadījumi.

Datu bāzē iekļautā informācija kalpo vienīgi lidojumu drošības analīzei. Civilās aviācijas aģentūra neizpauž to personu datus, kuras ziņojušas par atgadījumu vai bijušas iesaistītas atgadījumā, ja vien to neprasa likums vai arī ja pati iesaistītā persona ir autorizējusi izpaušanu.

Saskaņā ar Komisijas regulu Nr.1330/2007 (2007. gada 24. septembris), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā ieinteresētajām personām izplatāma Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/42/EK 7. panta 2. punktā minētā informācija par atgadījumiem civilajā aviācijā var tikt izplatīta ieinteresētajām pusēm, lai kalpotu lidojumu

drošības uzlabošanai. Papildu informācija ir atrodamā Civilās aviācijas aģentūras interneta vietnē [www.caa.lv](http://www.caa.lv).

Civilās aviācijas aģentūra pastāvīgi sadarbojas ar ICAO, ES institūcijām, nelaimes gadījumu izmeklēšanas birojiem un nacionālajām aviācijas autoritātēm informācijas apmaiņas jomā.

Saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007 (2007. gada 12. novembris), ar kuru nosaka noteikumus attiecībā, kā centrālajā repozitorijā integrējama informācija par atgadījumiem civilajā aviācijā, kuras apmaiņu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, dati no nacionālās datu bāzes kopš 2008. gada 19. jūnija regulāri tiek iekļauti vienotā Eiropas repozitorijā. Latvija bija ceturtais valsts, kas uzsāka datu integrāciju centrālajā repozitorijā. Latvijas Civilās aviācijas aģentūrai ir piešķirtas ierobežotas pieejas tiesības Eiropas centrālajam repozitorijam.

2012. gadā Latvijas Civilās aviācijas aģentūras ECCAIRS datubāzē ievietoto ziņojumi par 392 atgadījumiem civilajā aviācijā. Salīdzinoši – 2011. gadā tie bija 482 atgadījumi, 2010. gadā – 589, 2009. gadā – 409, bet 2008. gadā – 452 atgadījumi.

Ziņojumi tiek ievietoti ECCAIRS datubāzē, izmantojot Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) izstrādāto Aviācijas nelaimes gadījuma / incidenta datu ziņojuma (ADREP) taksonomiju, kas ir starptautisks datu ievades standarts un ar kuru iespējams aprakstīt gandrīz jebkuru atgadījumu. Taksonomijas jaunākajā versijā ADREP 2000 iekļauts SHELL cilvēkfaktora modelis, kas ļauj datu analītikim atzīmēt, *kāpēc* noticis atgadījums (ja atgadījums ir noticis cilvēkfaktora dēļ). Latvija aktīvi piedalās ECCAIRS taksonomijas pilnveidošanā.

Saņemot ziņojumus, Civilās aviācijas aģentūra:

- a) izvērtē tos un ievada datubāzē,
- b) izlemj, kurus no atgadījumiem nepieciešams izmeklēt un vai nepieciešama papildu informācija,
- c) pārbauda, vai gaisa kuģa ekspluatants (GKE), tehniskās apkopes organizācijas, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANS) un lidostu organizācijas veic nepieciešamās darbības, lai novērstu vai labotu situācijas, kas atspoguļotas ziņojumos,
- d) pārlicina ārvalstu aviācijas autoritātes veikt nepieciešamās darbības, lai novērstu vai labotu situācijas, kas atspoguļotas ziņojumos,
- e) analizē ziņojumus kopumā, lai atklātu negatīvas tendences, kas nav pamanāmas individuāli katram ziņotājam,
- f) pamatojoties uz Latvijas likumdošanu, publicē no ziņojumiem iegūto drošības informāciju,
- g) iegūtos lidojumu drošības analīzes rezultātus dara zināmus tiem, kuri varētu no tiem gūt labumu lidojumu drošības jomā,
- h) savas kompetences ietvaros sniedz ieteikumus vai instrukcijas atsevišķiem industrijas sektoriem,
- i) savas kompetences ietvaros veic darbības, kas saistītas ar normatīvo aktu izmaiņām, piemēram, grozījumu projektu izstrāde likumā „Par aviāciju”, MK noteikumos u.c. saistošajos dokumentos,
- j) piedalās ziņojumu datu apmaiņā ar citām ES valstīm.

Obligātās un brīvprātīgās atgadījumu ziņošanas sistēmas kalpo kā līdzeklis lidojumu drošības līmeņa novērtēšanai, kā arī tā iespējamai uzlabošanai. Civilās aviācijas aģentūras mērķis ir panākt, ka lidojumu drošības informācija tiek paziņota, savākta, saglabāta, aizsargāta un izplatīta. Personu (vai organizāciju), uz kurām attiecas ziņošanas noteikumi,

saraksts, kā arī atgadījumu saraksts, par kuriem jāziņo, ir noteikts Ministru kabineta noteikumos Nr. 1033.

Brīvprātīgā ziņošanas sistēma ir ļoti būtiska, jo ļauj iegūt informāciju par atgadījumiem, par kuriem nav obligāti jāziņo, taču tie bieži atklāj latentos apstākļus.

Lidojumu drošības analīzei nepieciešams veicināt brīvu datu apmaiņu. Angliski sauktais *just culture* vai *reporting culture* princips nozīmē, ka ziņojumi tiek apkopoti, lai tikai un vienīgi uzlabotu lidojumu drošības līmeni, apzinātu atgadījumu cēloņus un pastāvošos apdraudējumus. Tie netiek vākti, lai kādu sodītu, bet lai konstatētu un analizētu nepilnības, it īpaši sistēmiskas nepilnības, un lai tās novērstu. *Just culture* princips neattiecas uz atgadījumiem, kas nepārprotami ir saistīti ar prettiesisku darbību, rupju nolaidību vai apzinātu ļaunprātīgu rīcību.

Ziņošanas sistēma ir viens no Lidojumu drošības vadības sistēmas (SMS) stūrakmeņiem.

**Ziņojums 72 stundu laikā no atgadījuma apzināšanas brīža jānosūta Civilās aviācijas aģentūrai:**

**E-pasts: [SIDD@latcaa.gov.lv](mailto:SIDD@latcaa.gov.lv)**

**Fakss: +371 67 507 910**

**Veidlapas interneta vietnē: <http://www.caa.lv/lv/veidlapas/gaisa-kugu-drosiba>**

**Tālr.: + 371 67 830 969; + 371 67 507 968 (darba laikā)**

**TNGIIB tālr.: + 371 67 288 172**



## Atruna

Šajā pārskatā ietvertie dati par atgadījumiem tiek sniegti tikai informācijai. Izmantoti dati no Civilās aviācijas aģentūras datubāzes, kas iegūti no aviācijas nozares, un atspoguļo informāciju, kas bija pieejama ziņojuma sagatavošanas brīdī.

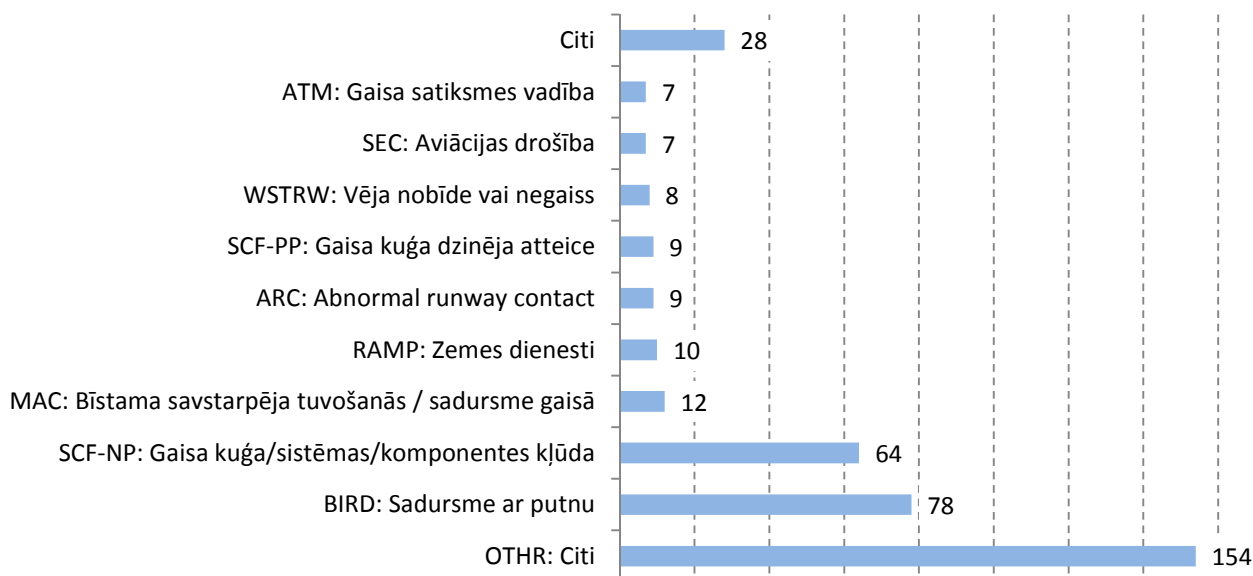
Ziņojums veidots ļoti rūpīgi, taču aģentūra negarantē informācijas satura precizitāti, pilnīgumu vai atbilstību pēdējiem datiem. Eiropas un nacionālo likumu pieļautajās robežās aģentūra nav atbildīga par zaudējumiem, pretenzijām vai prasībām, ko radījusi nepareiza, nepietiekama vai nederīga informācija vai informācijas izmantošana, kopēšana vai izklāstīšana.

Ziņojumā iekļautā informācija nav uzskatāma par juridisku paziņojumu.

Ziņojumā iekļautās fotogrāfijas ir to autoru īpašums. Par fotogrāfiju izmantošanu jāvienojas ar autoru.

## Drošības analīze

### Atgadījumu kategorijas



#### 1. attēls: Atgadījumu kategorijas (obligātā un brīvprātīgā ziņošanas sistēma)

Vislielākais atgadījumu skaits 2012. gadā atzīmēts OTHR jeb kategorijā „Citi atgadījumi”. Tas ir CICCTT klasifikācijas dēļ, jo tādi atgadījumi, kuri notiek salīdzinoši biežāk, piemēram, darba laika pagarinājumi, ar gaisa kuģa vadīšanu saistīti atgadījumi u.c., neietilpst nevienā no ICAO definētajām kategorijām. Tomēr tā kā šī kategorija ir visbiežākā, pārskata notikumu analīzes sadaļā šī kategorija tiks apskatīta atsevišķi.

Otrā visbiežākā kategorija ir BIRD – sadursmes ar putniem. Par šo kategoriju skatīt pārskata nodaļu „Sadursmes ar putniem”. Trešā visbiežākā kategorija ir SCF-NP – ar dzinēju nesaistītas sistēmas vai komponentes atteices atgadījumi.

Novērojama tendence, ka šīs trīs kategorijas jau vairākus gadus ir visbiežāk notikušās, ievērojami pārsniedzot citu atgadījumu skaitu. Salīdzinot ar 2011. gadu, šīs kategorijas saglabājušās arī līdzīgu proporcionālo sadalījumu.

## Notikumu analīze

Civilās aviācijas aģentūras civilās aviācijas atgadījumu datubāzē katrs atgadījums tiek iekodēts, pielietojot ADREP2000 noteiktos notikumus, aprakstošos faktoros un paskaidrojošos faktoros.

Atgadījumi tiek kodēti hronoloģiskā secībā, veidojot notikumu ķēdi. Aizpildot *notikumu (event)* sadaļu, tiek atbildēts uz jautājumu *KAS?*

Katru atgadījumu veido secīgi notikuši *notikumi*. Tas nozīmē, ka viens atgadījums var saturēt vienu vai vairākus notikumus, kas ir izsaukuši cits citu. Var uzskatīt, ka pirmais notikums ir cēlonis nākamajam notikumam, tādā veidā veidojot notikumu virkni.

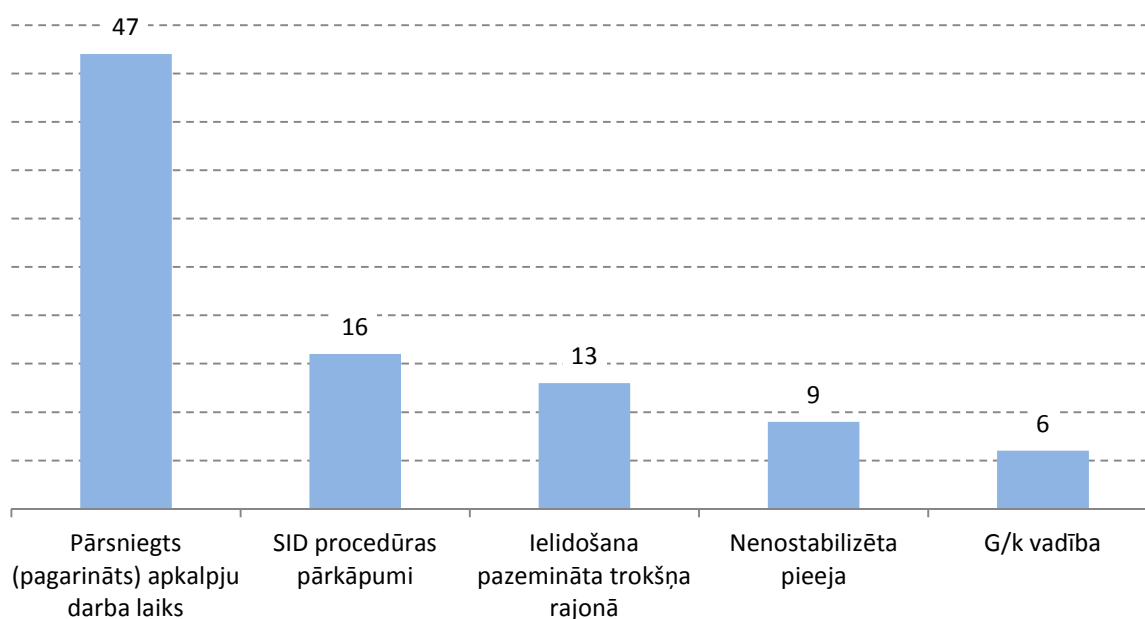
Šajā notikumu analīzē ir iekļauti dati no Civilās aviācijas aģentūras datubāzē reģistrētajiem atgadījumiem civilajā aviācijā, kas saņemti par 2012. gadu gan obligātās ziņošanas, gan brīvprātīgās ziņošanas sistēmas ietvaros.

Notikumus var uzskatīt par apdraudējumiem, kādi ir aviācijas sistēmā. Tāpēc atgadījumu ziņošanas sistēma ir uzskatāma par vienu no apdraudējumu apzināšanas veidiem.

Šajā analīzē ir iekļauti notikumi, kas notikuši ar gaisa kuģiem, kas reģistrēti Latvijā vai kuru ekspluatants ir sertificēts Latvijā, vai atsevišķos gadījumos, ja atgadījums noticis Latvijas teritorijā.

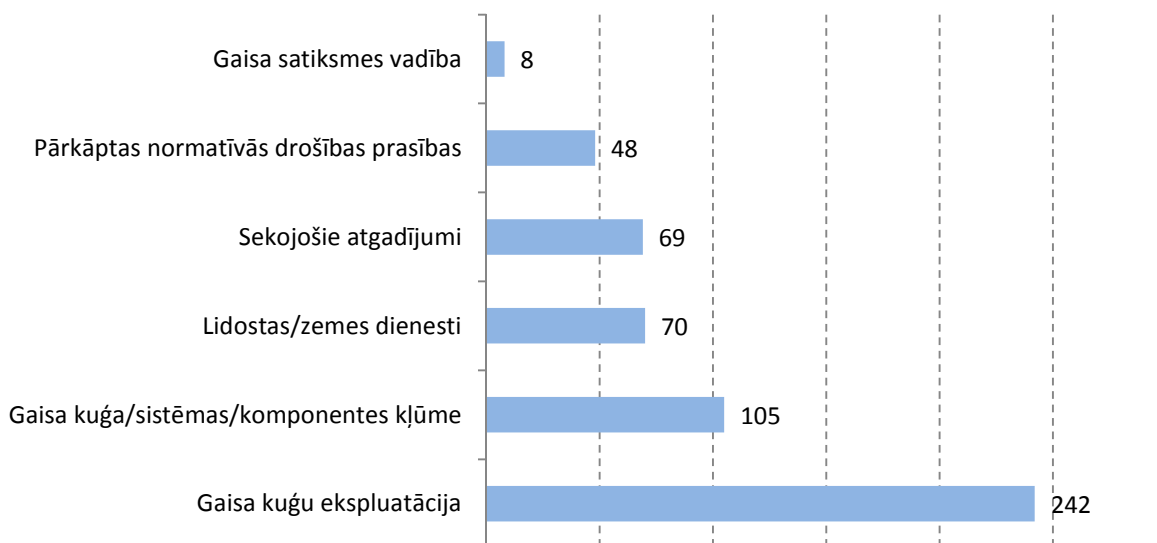
Tā kā atgadījumu kategoriju sadaļā bija minēts, ka OTHR jeb citas kategorijas atgadījumi ir visbiežākie, tad 2. attēlā ir attēloti visbiežākie notikumi OTHR (Citas) kategorijas atgadījumiem.

*Piezīme: viens atgadījums var saturēt vairāk nekā vienu notikumu*



## 2. attēls: Visbiežākie notikumi OTHR kategorijas atgadījumiem

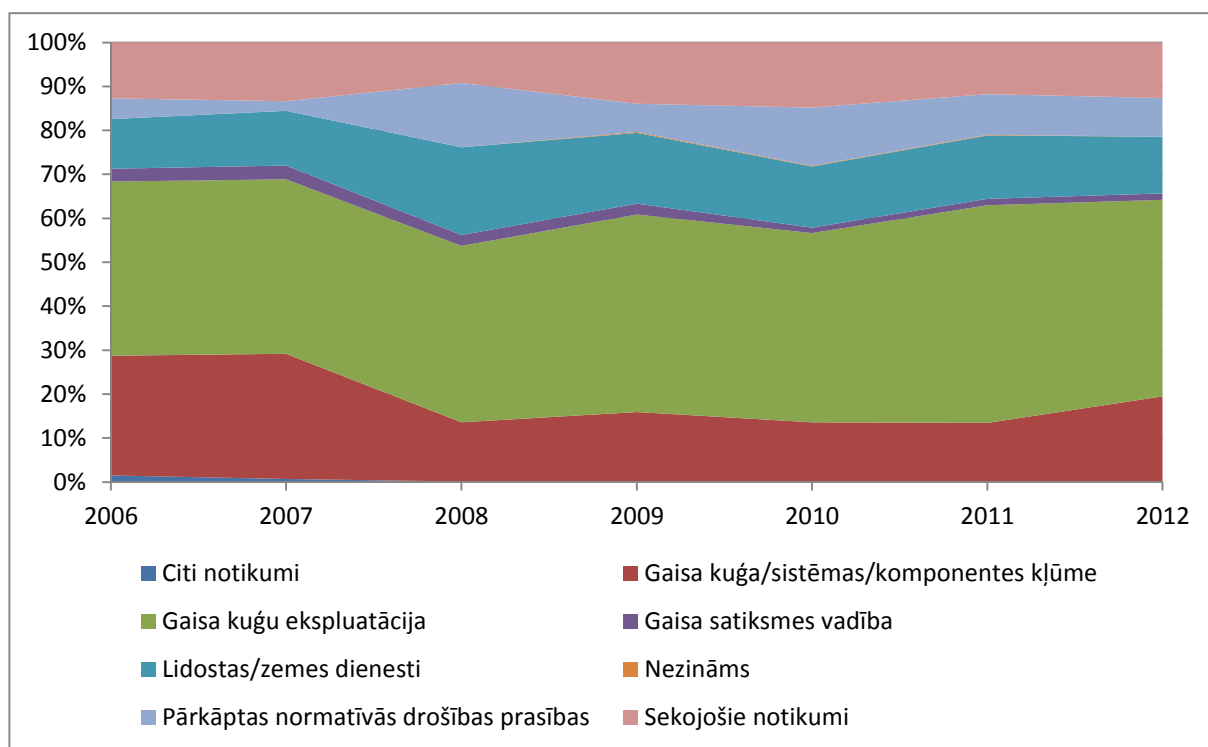
Visbiežāk notikumi OTHR (citas) kategorijas atgadījumiem bija saistīti ar pārsniegtu (pagarinātu) darba laiku gaisa kuģu apkalpēm. Šie notikumi bija visbiežākie arī iepriekšējos gados. Nākamie biežākie notikumi (kas arī bijuši bieži iepriekšējos gados) ir ielidošana trokšņu ierobežotā zonā, SID procedūras pārkāpumi, notikumi, kas saistīti ar gaisa kuģu vadību, un nenostabilizēta pieeja.



### 3. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi

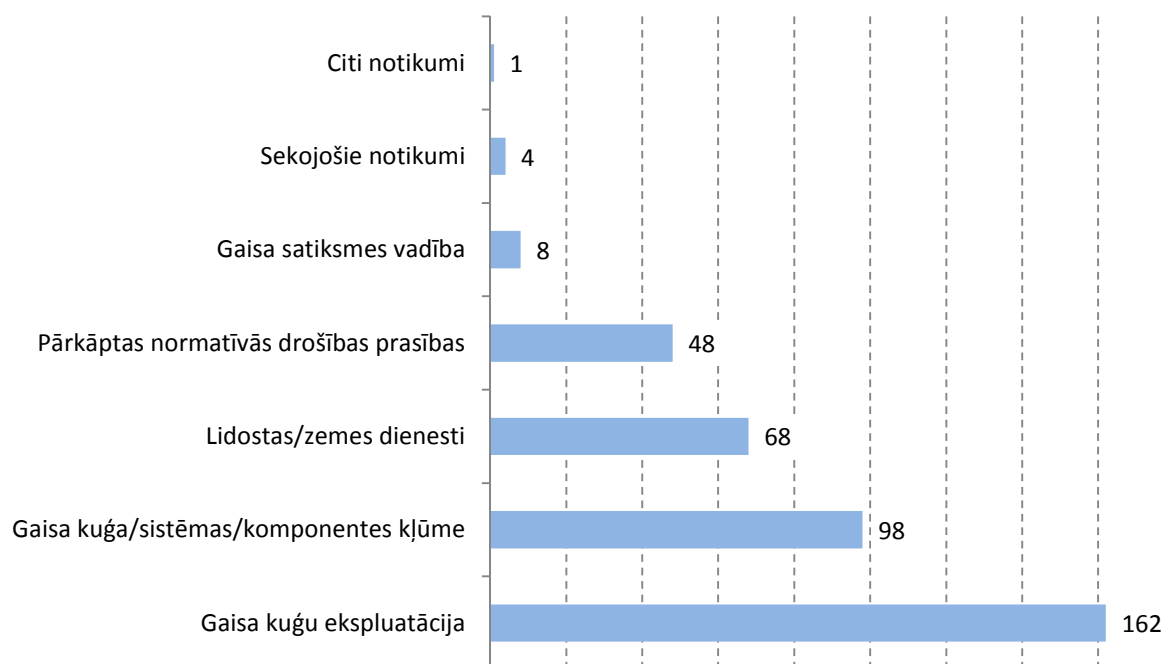
3. attēlā redzams notikumu sadalījums pēc notikuma vai apdraudējuma tipa, ņemot vērā visus notikumus, arī ja tie ir bijuši vairāki vienā atgadījumā. Lielākā daļa notikumu ir gaisa kuģu ekspluatācijas jomā, otrs visbiežākais notikumu tips ir saistīts ar gaisa kuģa sistēmām un komponentēm, trešais visbiežākais notikumu tips – saistībā ar lidlaukiem.

Analizējot konkrētus notikumus, kas notiek visbiežāk, ir izteikti divi notikumi – sadursmes ar putniem un pārsniegts apkalpju darbalais. Nākamie notikumi ir ievērojami retāk.



### 4. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi (2006. – 2012. gads)

Analizējot tendences pēdējo gadu laikā, redzams, ka proporcionāli notikumu kategorijas paliek samērā līdzīgās pozīcijās, palielinājusies vienīgi kategorija „Pārkāptas normatīvās drošības prasības”, kas skaidrojams ar darba laika pagarinājumiem. 2012. gadā šī kategorija proporcionāli nav palielinājusies. Salīdzinot ar 2011. gadu, proporcionāli visvairāk palielinājusies kategorija „Gaisa kuģa/sistēmas/komponentes kļūme”, kā arī kategorija „Sekojošie atgadījumi”, pārējās kategorijas vai nu palikušas aptuveni tajā pašā līmenī, vai arī samazinājušās.



### 5. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – pirmais notikums

Lielu daļu atgadījumu veido vairāki notikumi, kas ir savstarpēji saistīti, un bieži vien pirmais notikums ietekmē vai arī izraisa nākamo vai citu notikumu, tāpēc svarīgi zināt, kuri notikumi ir tie, kas notikumu ķēdē visbiežāk ir pirmie. 5. attēlā redzams atgadījumu sadalījums pēc pirmā notikuma tipa. Lielākā daļa apdraudējumu ir bijuši saistīti ar gaisa kuģu ekspluatāciju. Šajā jomā, ievērojami pārsniedzot citus notikumus, visbiežākie notikumi ir sadursmes ar putniem. Lai gan sadursmes ar putniem bieži vien neizraisa nākamus notikumus, tās ir bīstamas un var izraisīt ļoti nopietnas sekas. Tehniska rakstura problēmas jeb gaisa kuģa sistēmu vai komponentu atteices ierindojas otrajā vietā ar šādiem notikumiem – gaisa kuģa / sistēmas / komponentes kļūmes, hermetizācijas sistēmas problēmas, problēmas ar pilotu kabīnes logiem u.c. Šo notikumu īpatsvaram līdz pat 2012. gadam bija novērojama tendence būt salīdzinoši nemainīgam, tomēr 2012. gadā to īpatsvars ir pieaudzis.

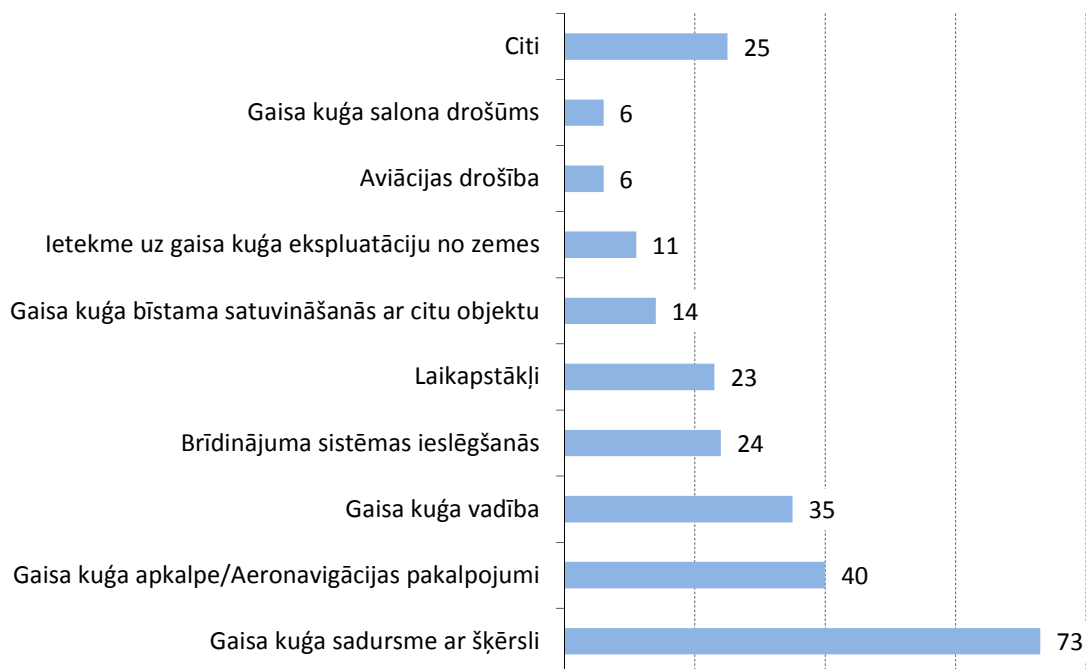
Trešie visbiežākie pirmie notikumi saistīti ar lidostu un zemes dienestu darbību – šajā jomā visbiežākie notikumi ir bijuši putnu kontroles nenodrošināšana, kas lielākoties saistīts ar putnu sadursmēm lidostu teritorijās. Šie notikumi ievērojami pārsniedz arī pārējās jomas lidostu un zemes dienestu darbībā – tādas kā problēmas ar pieejas ugunu sistēmām un gaisa kuģu virszemes apkalpošanu.

## Gaisa kuģu ekspluatācija Komerccaviācija

6. attēlā atspoguļoti biežākie apdraudējumi (notikumi), kas reģistrēti Civilās aviācijas aģentūras datu bāzē attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju komercaviācijā.

Pirmajā vietā ir notikumi, kas saistīti ar gaisa kuģa sadursmēm ar dažādiem objektiem (lielākā daļa ir sadursmes ar putniem). Otrie visbiežākie notikumi ir saistīti ar gaisa kuģa apkalpes sadarbību ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (piemēram, novirze no standarta izlidošanas maršruta SID, neatļauta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā, novirzes no atļautā lidojuma ešelona vai augstuma). Trešajā vietā ir notikumi, kas saistīti ar gaisa kuģu vadību (*aircraft handling*). Arī citas notikumu kategorijas, piemēram, brīdināšanas sistēmas nostrādāšana (lielākajā daļā gadījumu tas ir bijis brīdinājums par bīstamu tuvošanos zemei), var tikt izraisītas nepareizas gaisa kuģa vadības dēļ, tāpēc problēmas ar gaisa kuģu vadību ir nopietns apdraudējums.

Gaisa kuģu vadība var ietvert notikumus, kas saistīti ar nenostabilizētu pieeju, nosēšanos lielā ātrumā, smagnēju nosēšanos u.c.



### 6. attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu ekspluatācija (gaisa kuģu vadība)

Apdraudējumi, kas rada lielāku risku (atkarībā no smaguma):

- novirze no GSV atļaujā noteiktā ešelona (Deviation-flight level/altitude)
- nenostabilizēta pieeja (Unstabilized approach).

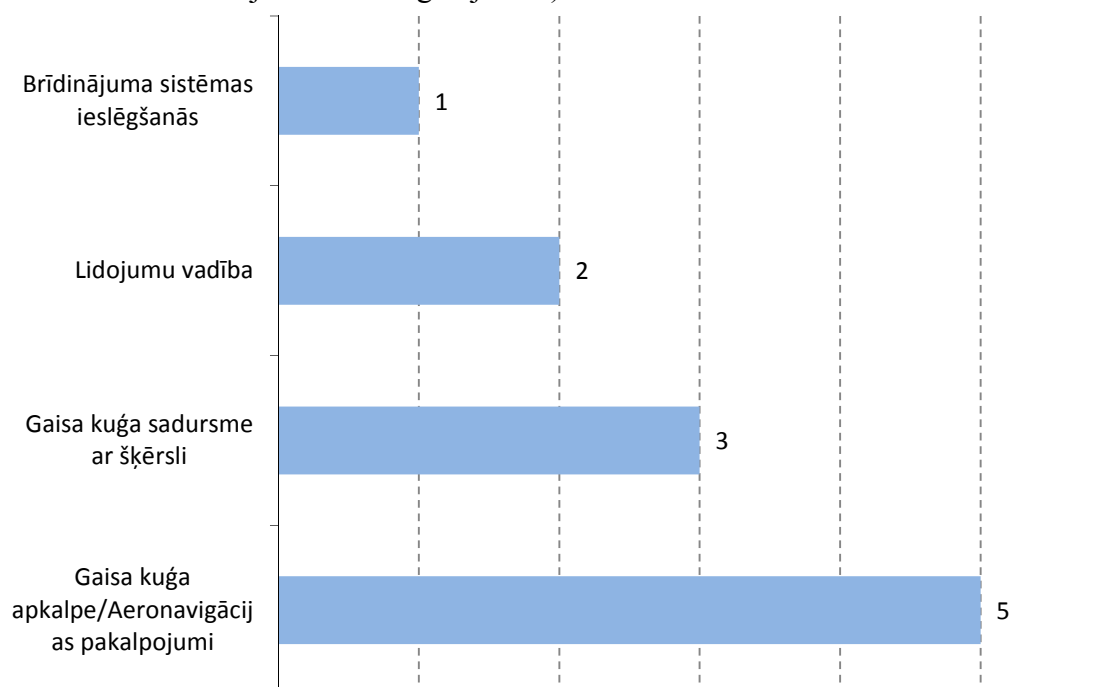
## Vispārējās nozīmes aviācija

Informācija par atgadījumiem vispārējās nozīmes aviācijā ir neprecīza, jo joprojām ir tendence ziņot tikai par smagiem atgadījumiem, kurus nav iespējams *noslēpt*. Vispārējās nozīmes aviācijā ir jāturpina uzlabot lidojumu drošības kultūru – šis jautājums tiek izskatīts lidojumu instruktoru semināros.

Ja neņem vērā nopietnos incidentus un aviācijas nelaimes gadījumus, kā arī GSV ziņojumus par gaisa telpas pārkāpumiem vispārējās nozīmes aviācijā, tad datubāzē reģistrēti vien 5 ziņojumi par 2012. gada atgadījumiem un 8 – par 2011. gadu, kas ir ārkārtīgi niecīgs skaits no *mazās aviācijas*. No minētajiem 13 atgadījumiem tikai viens 2012. gadā un trīs 2011. gadā bija pilota ziņojumi par paša veikto lidojumu (paša pieļautās kļūdas vai notikumu atstāstījums), pārējie bija ziņojumi par citiem aviācijas dalībniekiem. Praktiski šobrīd CAA ir pieejami vienīgi TNGIIB ziņojumi, kas ļauj rīkoties tikai reaktīvi, t.i., veikt darbības, kad nelaime jau notikusi, nevis proaktīvi – balstoties uz saņemtajiem ziņojumiem un citu vērtīgu informāciju.

Neziņošana un neuzticēšanās uzraugošajām iestādēm daļēji ir mantota vēl no iepriekšējās pieredzes, kad pārkāpējs par pārkāpumiem tika bargi sodīts, jo valdīja uzskats, ka kļūdīties nedrīkst. Šobrīd pastāv cita veida uzskati, kas balstīti uz savstarpēju uzticību un drošības informācijas apmaiņu, atzīstot, ka visi cilvēki kļūdās, un tieši šīs kļūdas var kalpot par vērtīgu mācībstundu visiem, kas iesaistīti civilajā aviācijā. Šī problēma risināta lidojumu instruktoru semināros, jo instruktori var palīdzēt šo kultūru audzināt esošajiem un topošajiem aviācijas sistēmas dalībniekiem.

7. attēlā ir uzskaitīti biežākie apdraudējumi, kas reģistrēti Civilās aviācijas aģentūras datubāzē attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju vispārējās nozīmes aviācijā (ieskaitot nopietnos incidentus un aviācijas nelaimes gadījumus).



### 7. attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu ekspluatācija

Visbiežākie notikumi, kas bijuši apdraudējumi 2012. gadā, ir neatļauta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā. Tas ir visbiežākais atgadījums arī iepriekšējos gados, un šī atgadījumu kategorija ir iekļauta EASp kā viens no problēmjautājumiem.

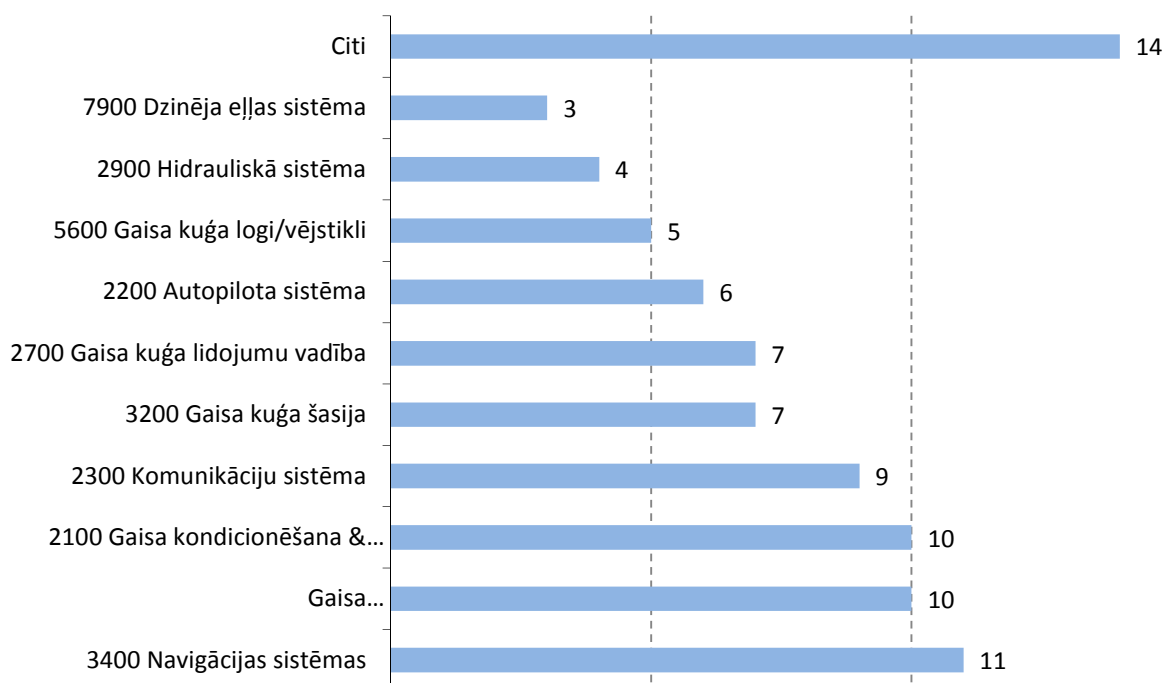


### 8. attēls: Apdraudējumi – gaisa kuģu ekspluatācija speciālajos aviācijas darbos

Speciālo aviācijas darbu kategorijā 2012. gadā bija tikai viens atgadījums (nelaimes gadījums), kad notika gaisa kuģa (helikoptera) sadursme ar zemi.

### Gaisa kuģu tehniskais stāvoklis

#### Komercaviācija



### 9. attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis

2012. gadā proporcionāli un arī skaitliski palielinājies to atgadījumu skaits, kas saistīti ar gaisa kuģa navigācijas sistēmām, kas ir visbiežākā notikumu kategorija komercaviācijā saistībā ar gaisa kuģu tehnisko stāvokli. Pēdējos gados vērojama tendence problēmām ar navigācijas sistēmām nedaudz pieaugt. Palielinājies atgadījumu skaits, kad problēmas ir ar gaisa kuģu kondicionēšanas sistēmām un spiediena nodrošināšanu, savukārt nedaudz samazinājies atgadījumu skaits, kas saistīti ar gaisa kuģu šasijām.



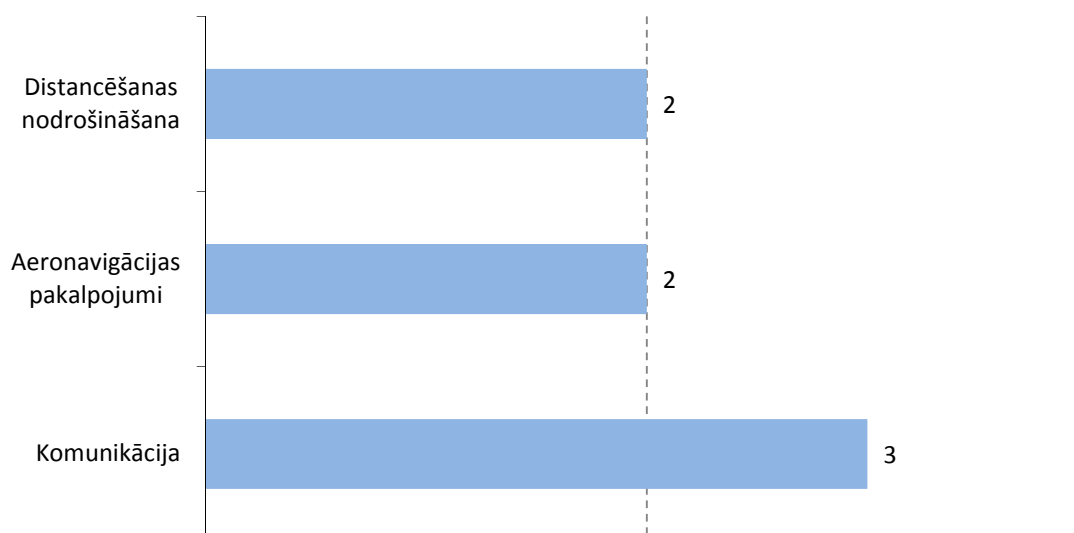
### Vispārējās nozīmes aviācija



### 10. attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis

2012. gadā ir reģistrēti 10 notikumi, kad ir bijušas tehniskas problēmas vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģiem. Katra no šīm problēmām ir atšķirīga, līdz ar to konkrētas tendences noteikt nav iespējams.

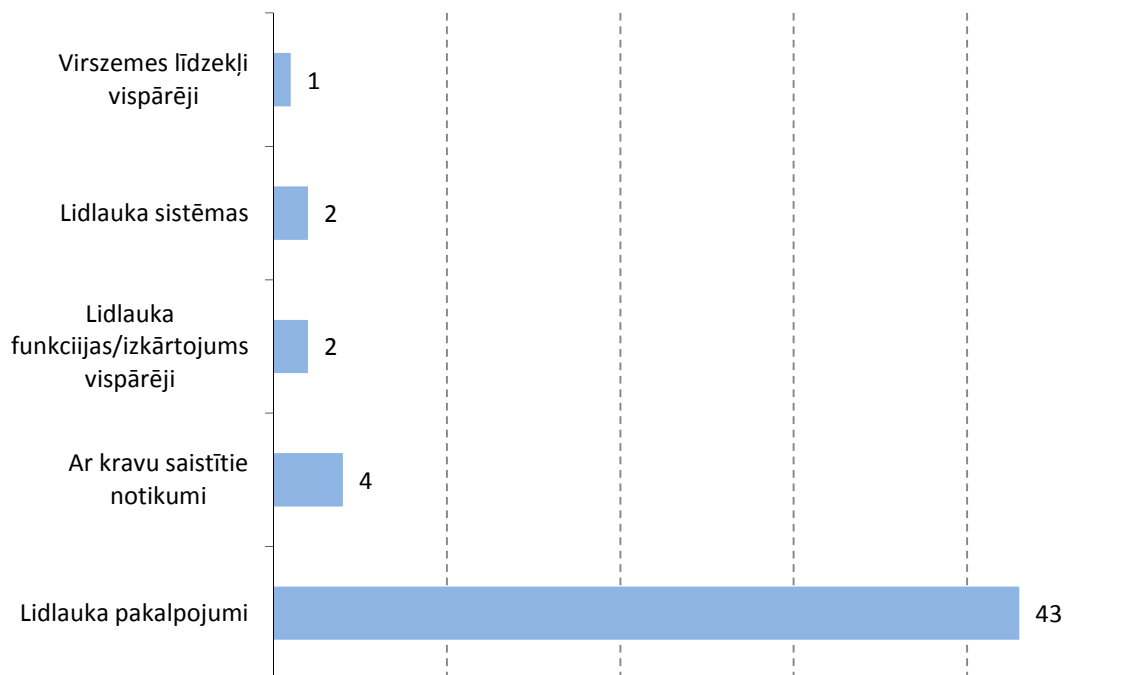
### Aeronavigācijas dienesti



### 11. attēls: Apdraudējumi – aeronavigācijas dienesti

2012. gadā bija 7 notikumi, kas saistīti ar aeronavigācijas dienestiem (salīdzinājumam: 2011. gadā – 6 atgadījumi, 2010. gadā – 10). Notikumu skaits ir tik neliels, ka noteikt tendences nav iespējams.

### Lidostas un zemes dienesti



### 12. attēls: Apdraudējumi – lidostas un zemes dienesti

2012. gadā starp atgadījumiem, kas saistīti ar lidostām un zemes dienestiem, galvenā problēma ir putnu kontrole (aerodrome services/operations). Pārējās kategorijas novērojamas ievērojamāki retāk.

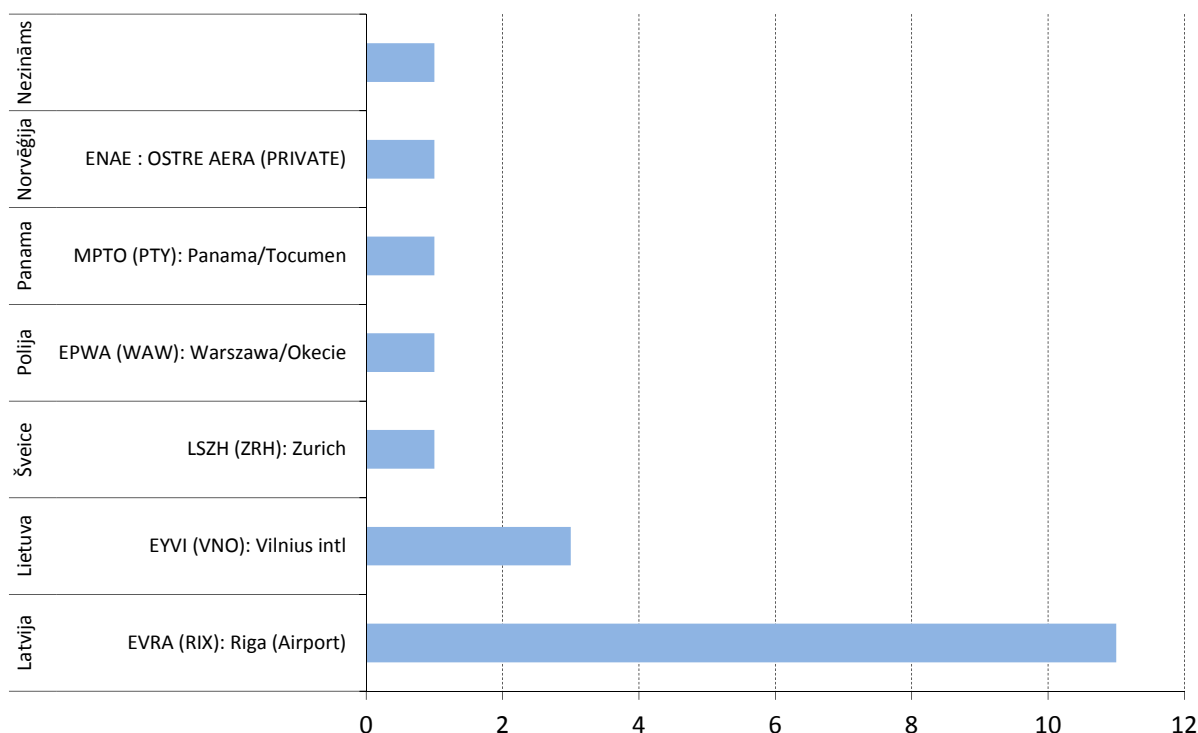
## Sadursmes ar putniem

Gaisa kuģu sadursmes ar putniem (*bird strikes*) ir apdraudējums lidojumu drošībai. Palielinoties gaisa satiksmei, palielinās arī šādu sadursmju skaits. Kopš *ICAO Bird Strike Information System (IBIS)* ieviešanas ir iespējams precīzāk novērtēt problēmas nopietnību. Pasaules civilajā aviācijā katru gadu notiek aptuveni 40 000 sadursmes ar putniem.

IBIS<sup>2</sup> informācija liecina, ka 96% sadursmju, kuru vieta ir zināma, notiek lidostu tuvumā. Lidostas un to apkārtnē pievilina putnus dažādu iemeslu dēļ, lielākoties tie saistīti ar fizioloģiskajām vajadzībām, piemēram, pārtikas meklējumi. Lielākoties sadursmes ar putniem neietekmē lidojumu drošību, tomēr 11% gadījumu tas rada gaisa kuģu bojājumus. No lidostu darbības viedokļa pārtrauktās pacelšanās vai avārijas jeb piesardzības nosēšanās ir visbīstamākās. Pasaulē gadā 6% jeb aptuveni 2400 sadursmes ar putniem beidzas ar pārtrauktu pacelšanos vai nosēšanos piesardzības nolūkā. Šie traucējumi lidostas darbībā nav tikai neērtības pasažieriem – tie rada papildu izmaksas un apdraudējumu lidojumu drošībai.

ICAO SMS minētais sasniedzamais drošības līmenis ir 1 sadursmes gadījums uz 1000 lidojumiem, ar 50% šādu atgadījumu samazināšanos 5 gadu laikā.

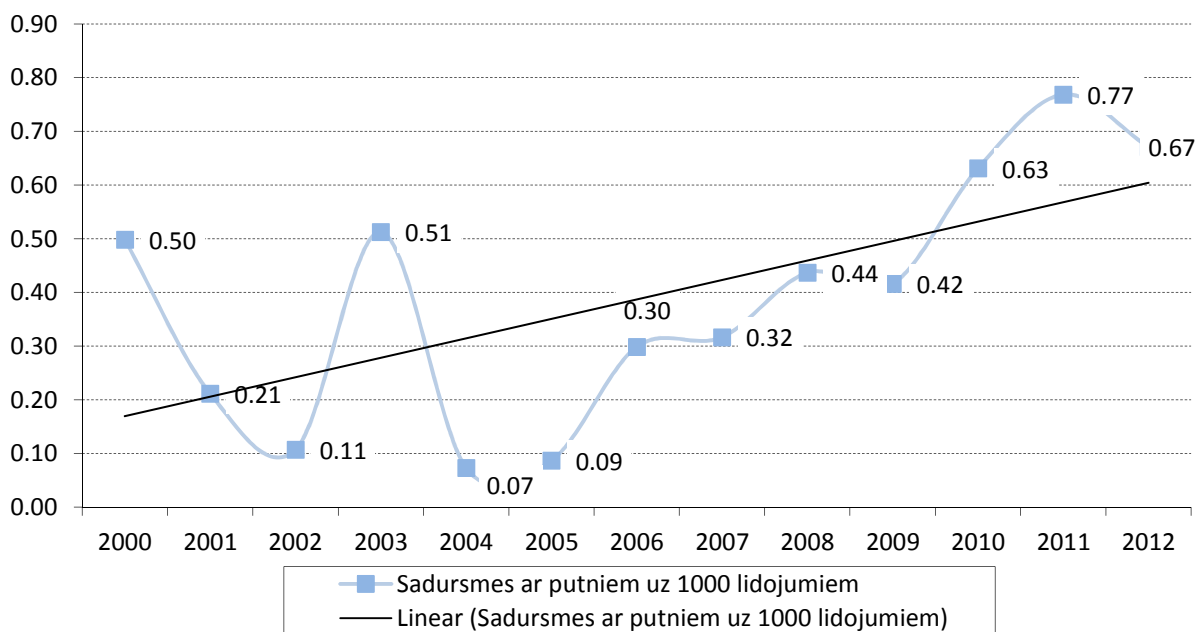
Civilās aviācijas aģentūras interneta vietnē – sadaļā *Lidojumu drošība* – ir pieejama ziņojuma veidlapa par incidentu, kas saistīts ar putniem.



### 13. attēls: Bojāti Latvijā reģistrēti gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģi pēc sadursmes ar putniem lidostās 2000.–2012. gadā

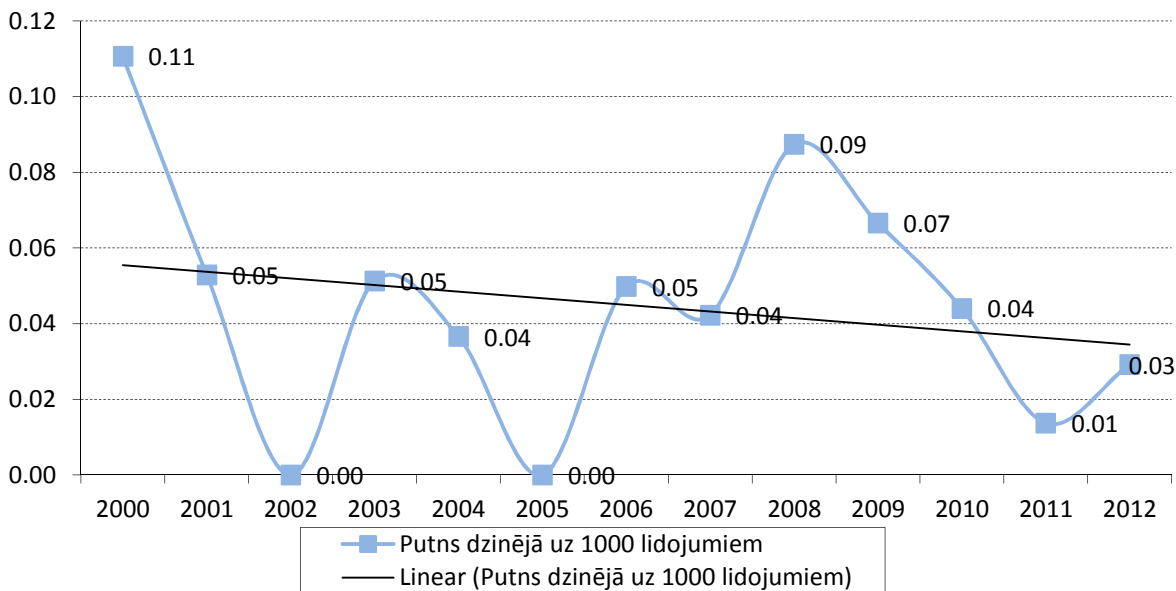
13. attēlā atainota atgadījumu, kad gaisa kuģis bojāts sadursmē ar putnu, statistika kopš 2000. gada, ar sadalījumu pa lidostām (Latvijā reģistrētajiem gaisa kuģu ekspluatantiem vai gaisa kuģiem). Visos gadījumos tie ir bijuši nelieli bojājumi.

<sup>2</sup> ICAO - ELECTRONIC BULLETIN (EB 2009/37), 2009. gada 11. decembris



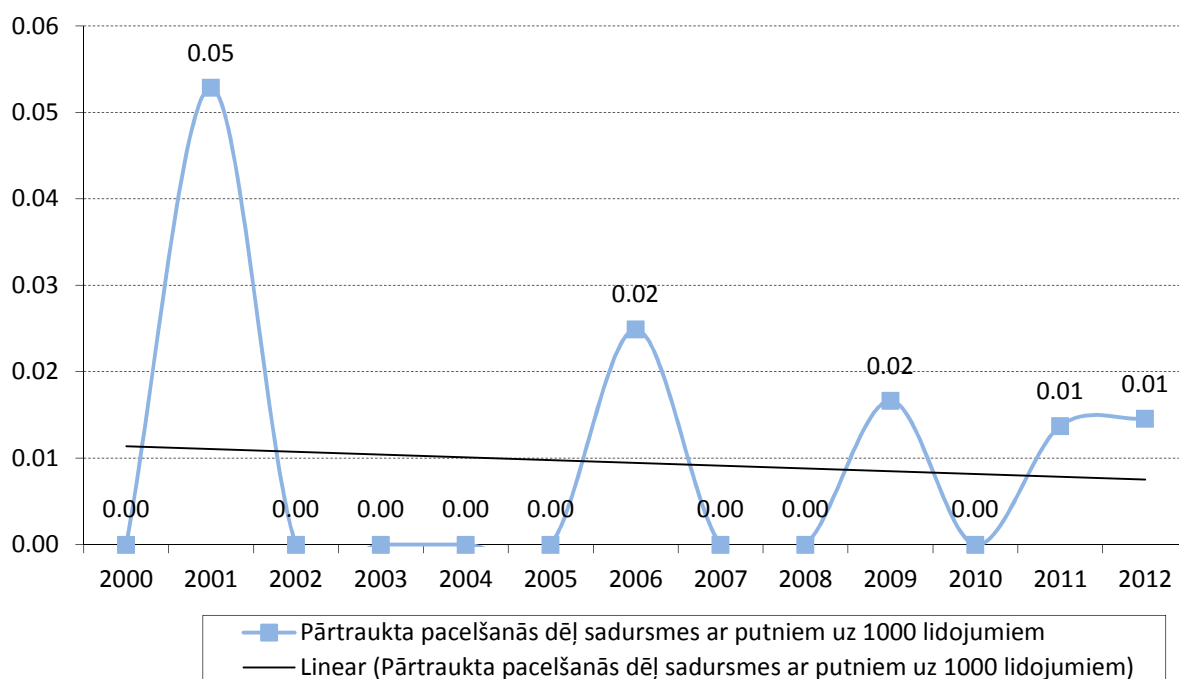
#### 14. attēls: Sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”

Pēc CAA rīcībā esošās informācijas sadursmju skaitam uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga” novērojama tendence pieaugt, lai gan 2012. gadā fiksēts samazinājums. Šajā statistikā iekļauti arī gadījumi, kad pilots ziņojis par sadursmi ar putnu, pat ja netiek atrastas sadursmes pēdas (gaisa kuģa bojājumi, nospiedumi, asinis vai spalvas uz gaisa kuģa, atrasts bojā gājušais putns u.tml.), proti, šeit iekļautas arī tā saucamās „neapstiprinātās sadursmes”.



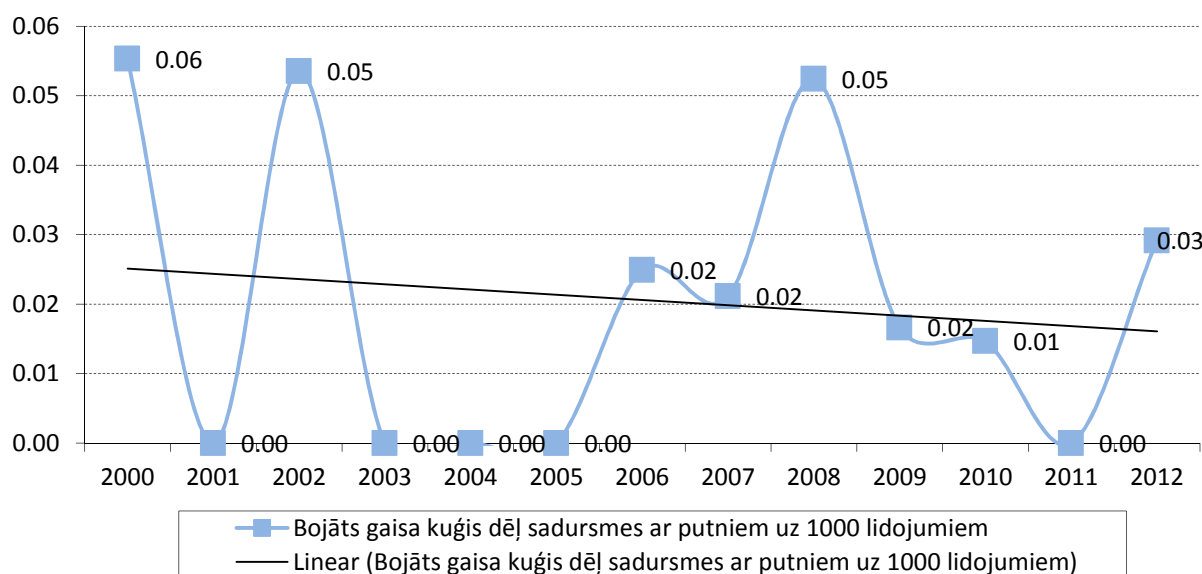
#### 15. attēls: Sadursmes ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā, uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”

Sadursmēm ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā, lidostā „Rīga” ir tendence samazināties kopš 2008. gada, lai gan 2012. gadā ir novērojams palielinājums.



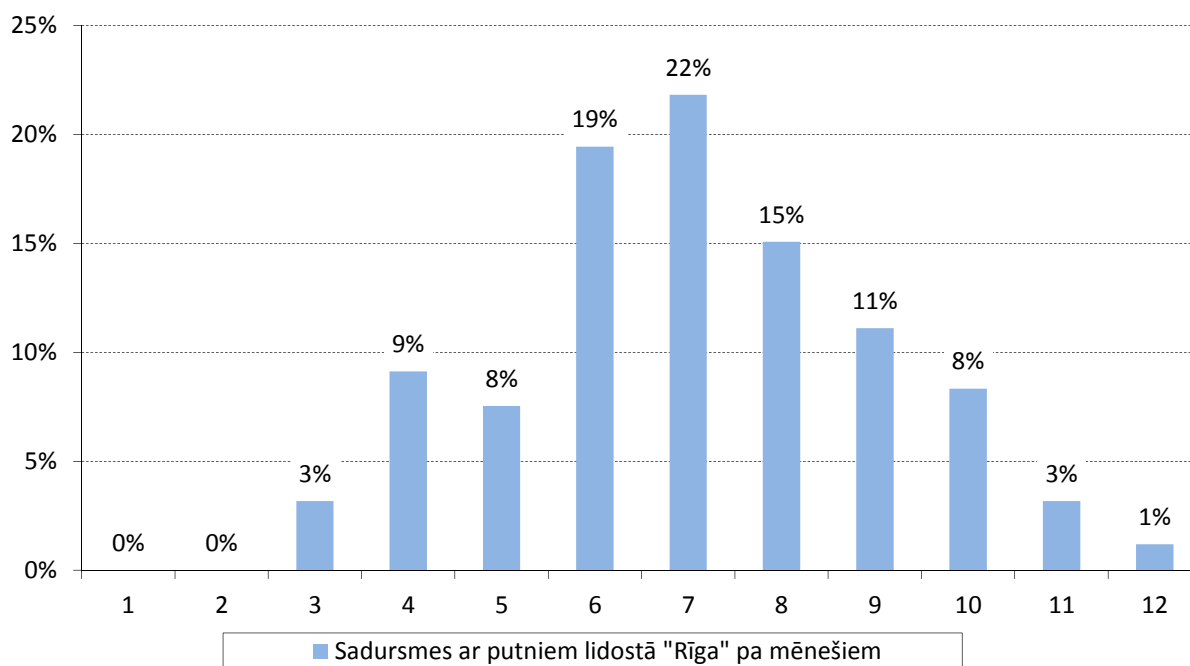
**16. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ pārtraukta pacelšanās uz 1000 lidojumiem**

Atgadījumi, kad sadursmes ar putnu dēļ pārtraukta pacelšanās, vēsturiski uzrāda svārstīgu statistiku, jo šie atgadījumi nenotiek bieži. 2012. gadā, līdzīgi kā 2011. gadā, šis rādītājs saglabājies 0,01.



**17. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ bojāts gaisa kuģis uz 1000 lidojumiem**

Lidostā „Rīga” pēdējos gados bija tendence samazināties atgadījumiem, kad gaisa kuģis ir bojāts pēc sadursmes ar putniem, lai gan 2012. gadā novērojams palielinājums.



### 18. attēls: Sadursmes ar putniem lidostā „Rīga” pa mēnešiem

Sadursmju ar putniem sezonālītātes raksturu ataino 17. attēls, kurā redzams visu datubāzē lidostā „Rīga” reģistrēto sadursmju ar putniem sadalījums pa mēnešiem (2000.–2012. gads). Vislielākā aktivitāte ir no jūnija līdz septembrim, pēdējos gados proporcionāli palielinājies sadursmju skaits jūnijā.

## SAFA inspekcijas

Eiropas Kopienas SAFA programmas inspekcijas tiek veiktas uz Eiropas Savienības vai Eiropas ekonomiskās zonas dalībvalstu gaisa kuģiem, kā arī uz trešo valstu gaisa kuģiem, lai pārliecinātos par to atbilstību starptautiskajām lidojumu drošības prasībām. Informācija tiek apkopota Eiropas SAFA programmas datubāzē. Ja gaisa kuģa pārbaudes norāda uz nopietnām atkāpēm no starptautiskajām lidojumu drošības prasībām (īpaši, ja



foto: Uldis Mauriņš

tās atkārtojas), civilās aviācijas kompetentās iestādes nekavējoties par to ziņo Eiropas Komisijai. Šāda Kopienas rīcība gaisa transporta jomā vērsta galvenokārt uz to, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni un aizsargātu pasažierus pret drošības riskiem. Lai nodrošinātu maksimālu caurredzamību, Kopiena ir izveidojusi to gaisa pārvadātāju sarakstu, kuri neatbilst attiecīgajiem drošības kritērijiem. Lēmumu par rīcību Kopienas līmenī pieņem atbilstoši katras lietas būtībai (Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti).

Gaisa kuģi un gaisa kuģu ekspluatanti tiek pārbaudīti gan pēc nejaušības principa, gan ievērojot Komisijas Regulas (EK) Nr. 351/2008 prasības attiecībā uz prioritātes kritērijiem Kopienas lidostas izmantojošo gaisa kuģu perona pārbažu veikšanā.

Ministru Kabineta 2008. gada 14. oktobra noteikumi Nr.856 „Ārvalstu gaisa kuģu pirmslidojuma (pēclidojuma) pārbaudes kārtība” izšķir 3 neatbilstību kategorijas:

- trešā neatbilstības kategorija – gaisa kuģa neatbilstība rada tiešus draudus gaisa kuģa lidojuma drošībai;
- otrā neatbilstības kategorija – gaisa kuģa neatbilstība var būtiski ietekmēt gaisa kuģa lidojuma drošību;
- pirmā neatbilstības kategorija – gaisa kuģa neatbilstība ir nenozīmīga un nerada būtisku ietekmi uz gaisa kuģa lidojumu drošību.

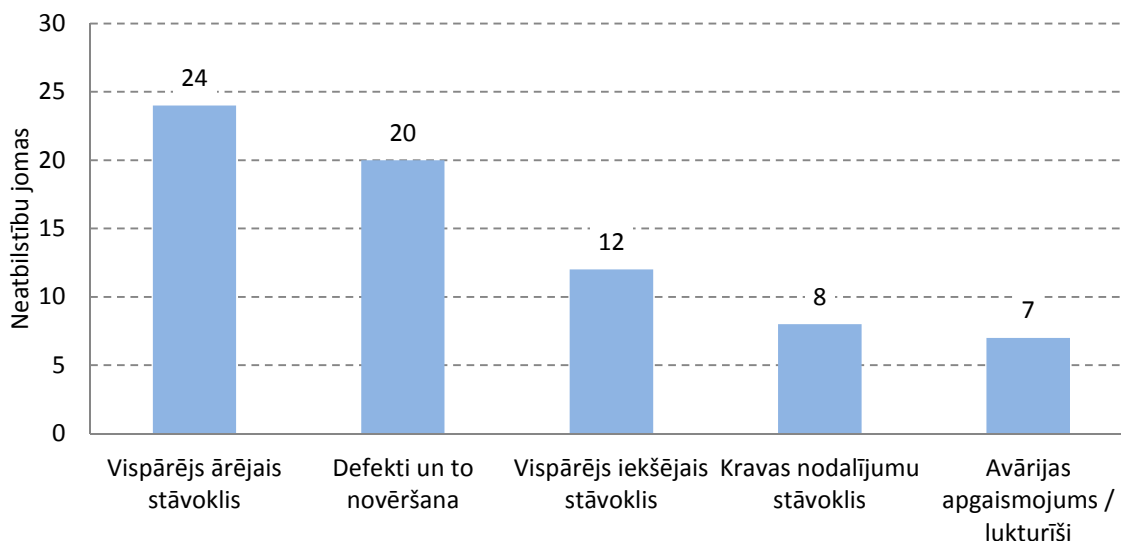
## Ārvalstu kompetento iestāžu veiktās SAFA inspekcijas uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem

Saskaņā ar Eiropas Kopienas SAFA programmas datu+bāzes datiem 2012. gadā Latvijā reģistrētajiem gaisa kuģu ekspluatantiem ir veikta 101 SAFA inspekcija, kas ir par 22 inspekcijām mazāk nekā 2011. gadā. Šajās inspekcijās ir konstatētas 85 neatbilstības, kas ir par 13 neatbilstībām mazāk nekā 2011. gadā. Neatbilstībām piešķirtas šādas kategorijas:

- 19 reizes – pirmā kategorija, 2011. gadā – 28,
- 38 reizes – otrā kategorija, 2011. gadā – 36,
- 28 reizes – trešā, 2011. gadā – 34.

SAFA inspekcijās konstatētās neatbilstības norāda uz tehniskās apkopes nepilnībām un trūkumiem gaisa kuģu ekspluatācijas procedūrās vai dokumentācijā. Reaģējot uz konstatētajām neatbilstībām, Civilās aviācijas aģentūra ir pieprasījusi attiecīgajiem gaisa kuģu ekspluatantiem ieviest efektīvas korektīvas darbības, lai novērstu jau radušās neatbilstības un izvairītos no to atkārtotības.

Visbiežāk konstatētās neatbilstības un novērojumi



### 19. attēls: Visbiežāk konstatētās neatbilstības, kā arī novērojumi uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem

Visbiežāk konstatētās neatbilstības, kā arī novērojumi uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem bijuši šādās jomās:

- Vispārējais gaisa kuģa ārējais stāvoklis, kā arī defektu identificēšana un to novēršana – attiecīgi 24 un 20 neatbilstības. Galvenokārt neatbilstības bijušas par gaisa kuģa krāsojuma bojājumiem (tajā skaitā, kad atsegts kompozītmateriāls), iespaidumiem, savienošanas vadu (*bonding wires*) bojājumiem, kā arī nodilušām brīdinājuma un apkopes uzlīmēm. Neatbilstības šajās kategorijās dominē visā aviācijas industrijā tālab, ka ir viegli pamanāmas, tomēr vairumā gadījumu šo nepilnību ietekme uz lidojumu drošību ir minimāla;

- Vispārējais gaisa kuģa salona stāvoklis un salona drošība – 12 neatbilstības un novērojumi, kuru cēlonis bija defekti gaisa kuģa salonā, proti, atkritumu urnu ugunsdrošība (urnām automātiski jāaizveras, lai norobežotu skābekļa pieplūdi ugunsgrēka gadījumā), nenostiprināta bagāža un aprīkojums salonā, servisa ratu bremžu mehānisma bojājumi, kā arī citas nepilnības;



– Kravas nostiprināšana un bagāžas nodalījuma defekti – 8 neatbilstības un novērojumi. Pārsvarā to cēlonis bijis bojāti nostiprināšanas tīkli, paletes vai paneļi, kā arī ar bagāžas iekraušanas dēļ bojāti dūmu detektori un kravas nodalījuma apgaismojums. Šādu defektu un nepilnību skaits 2011. gadā bija ievērojami pieaudzis, bet 2012. gadā tas samazinājies.

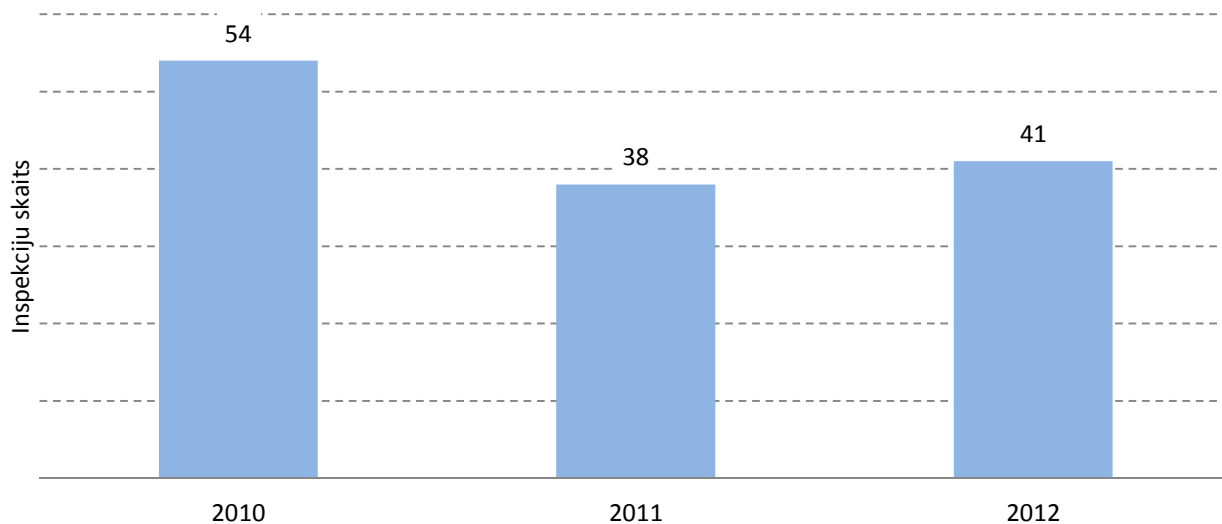
– Nepilnības, kas saistītas ar avārijas apgaismojumu un lukturīšiem, bija par iemeslu 7 neatbilstībām un novērojumiem, pārsvarā tādēļ, ka avārijas izejas zīmēs nedega kāda no vairākām spuldzītēm, kas bija ražotāja noteiktajās pieļaujamās robežās. Vienā gadījumā avārijas izejas zīme pie virsspārnu izejas nedarbojās, kā rezultātā bija jāveic korektīvas darbības pirms lidojuma uzsākšanas.

Pamatojoties uz normatīvajiem dokumentiem, gan Civilās aviācijas aģentūra, gan paši gaisa kuģu ekspluatanti ir sazinājušies valsts kompetentajām iestādēm, kas veikušas inspekciju, un apstrīdējuši vairāku konstatēto neatbilstību pamatotību. Jāatzīst arī, ka EASA standartizācijas procesu rezultātā situācija ir uzlabojusies un nepamatotas neatbilstības parādās arvien mazāk. Gaisa kuģu ekspluatantiem uzdots turpināt sakārtot savu procedūru un dokumentāciju, kā arī turpināt apkalpju, tehniskā personāla un ārstaciju aģentu izglītošanu saistībā ar SAFA inspekcijām.

### Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veiktās SAFA inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem

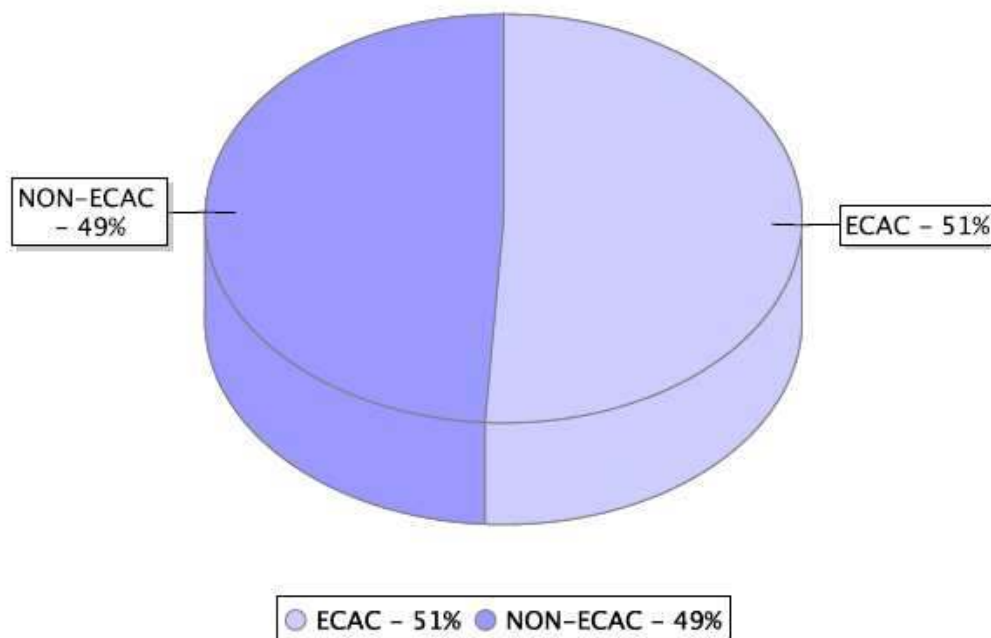
Civilās aviācijas aģentūra 2012. gadā Latvijā veikusi 41 inspekciju uz ārvalstu gaisa kuģiem (20. attēls). Visas inspekcijas veiktas starptautiskajā lidostā Rīga.

Latvijā veikto inspekciju skaits uz ārvalstu GKE gaisa kuģiem



### 20. attēls. Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veikto SAFA inspekciju sadalījums pa gadiem

Latvijā veikto SAFA inspekciju skaita sadalījumu pēc gaisa kuģu ekspluatantu reģistrācijas valsts skatīt tabulā.



### 21. attēls. Latvijā veikto SAFA inspekciju sadalījums 2012. gadā uz ECAC /ne-ECAC gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem

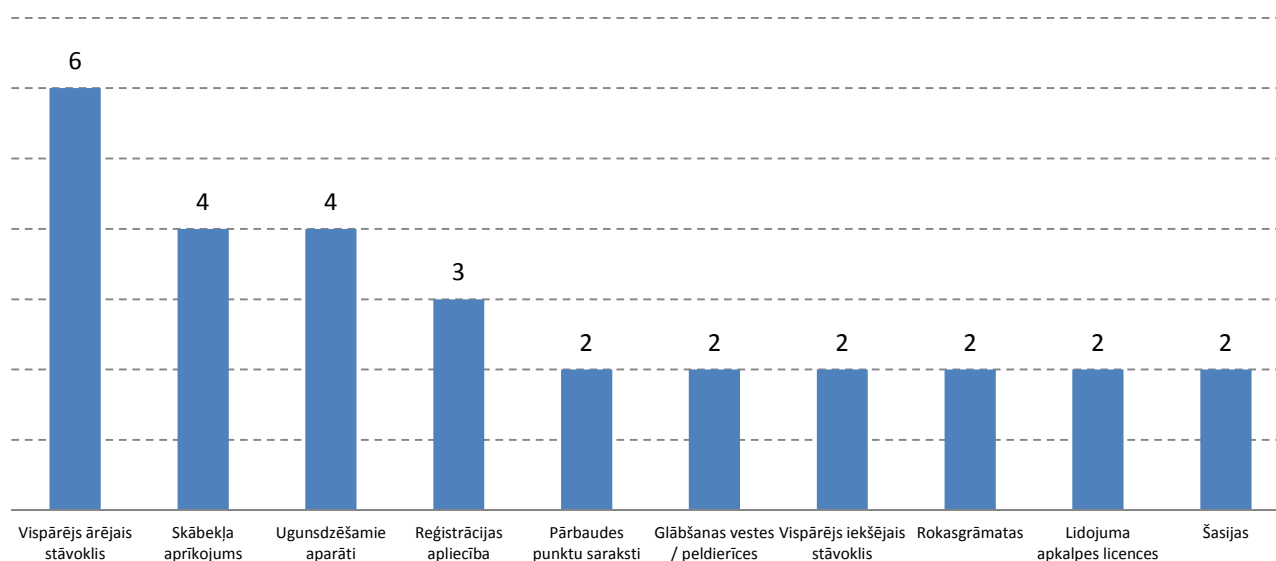
Inspekciju laikā veiktas šādas darbības un pieņemti lēmumi atbilstoši procedūrām: skatīt 2. tabulu.

Darbība	2010	2011	2012	Kopā
1) Informācija nodota gaisa kuģa komandierim	54	38	31	123
2) Informācija nosūtīta GKE un GKE valstij	11	6	8	25
3a) Noteikts gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojums	0	0	0	0
3b) Veiktas korektīvas darbības pirms izlidošanas	3	0	4	7
3c) Gaisa kuģim uzlikts aizliegums izlidot	0	0	0	0
3d) Atkārtotu lidojumu veikšanas ierobežojumi	0	0	0	0

2. tabula. Darbības, kas veiktas SAFA inspekciju laikā Latvijā (to skaits)

Neatbilstību skaits	Inspekciju skaits
Inspekcijas bez neatbilstībām	30
1 neatbilstība	4
2 neatbilstības	4
3 neatbilstības	1
4 neatbilstības	1
5 neatbilstības un vairāk	1

3. tabula. Neatbilstību skaits un inspekciju skaits 2012. gadā



22. attēls. Biežāk konstatētās neatbilstības un novērojumi uz ārvalstu gaisa kuģiem Latvijā

2012. gadā neatbilstības lielākoties konstatētas saistībā ar gaisa kuģu vispārējo ārējo stāvokli, proti, krāsas defektiem, vaļīgām vai trūkstošām skrūvēm, neatbilstošiem marķējumiem un savienošanas vadu (*bonding wires*) defektiem.

Četros gadījumos konstatētas nepilnības saistībā ar skābekļa aprīkojumu, kas atradās pasažieru salonā, gaisa kuģa virtuvēs vai pilotu kabīnē. Šādas nepilnības novērotas arī saistībā ar ugunsdzēsamajiem aparātiem.

Latvijas Civilās aviācijas aģentūra pārliecinājās, ka tādas nepilnības, kas var būtiski apdraudēt lidojumu drošību, tiek novērstas pirms nākamā lidojuma.

### **Informācijas vākšana**

Civilās aviācijas aģentūra aktīvi vāc informāciju par gaisa kuģu lidojumu drošību. Arī pasažieriem un citiem, kuri iesaistīti civilās aviācijas darbībā vai bijuši par liecinieku kādam atgadījumam, ir iespēja ziņot Civilās aviācijas aģentūrai par esošajiem vai varbūtējiem lidojumu drošības apdraudējumiem. Saņemtā informācija var būt iemesls, lai pārbaudītu ziņojumā minētos faktus, veicot inspekcijas uz ārvalstīs sertificēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem. Šie ziņojumi ir konfidenciāli, ziņotāja identitāte netiek izpausta trešajām pusēm.

Vairāk uzzināt par ziņošanas iespējām var Civilās aviācijas aģentūras mājaslapā <http://www.caa.lv/lv/lidojumu-drosiba/arvalstu-aviokompanijas>

### **Vairāk par SAFA programmu**

Papildu informācija par Eiropas Savienības SAFA programmu – Eiropas Komisijas mājaslapā (angliski) [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/safa\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/safa_en.htm)

### **Izstrādāto rekomendāciju īstenošana (FACTOR)**

Civilās aviācijas aģentūrā darbojas atgadījumu korektīvo darbību ieviešanas kontroles datubāze (Follow-up Action on Occurrence Report – FACTOR). Šajā datubāzē tiek reģistrētas rekomendācijas, kas saņemtas no Latvijas un ārvalstu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojiem. Tādējādi iespējams reģistrēt rekomendāciju piemērojamību, sekot līdzi rekomendāciju statusam un kontrolēt Civilās aviācijas aģentūras darbības, lai ieviestu rekomendācijas GKE darbībā. Tādā veidā tiek kontrolēta rekomendāciju ieviešana GKE, ANS, lidostās, tehnisko apkopju organizācijās, apmācību organizācijās u.c.

Rekomendāciju datubāze ir veidota MS ACCESS vidē, un tā ir daļēji savietota ar ECCAIRS datubāzi.

## Drošības izpildes monitorings un indikatori

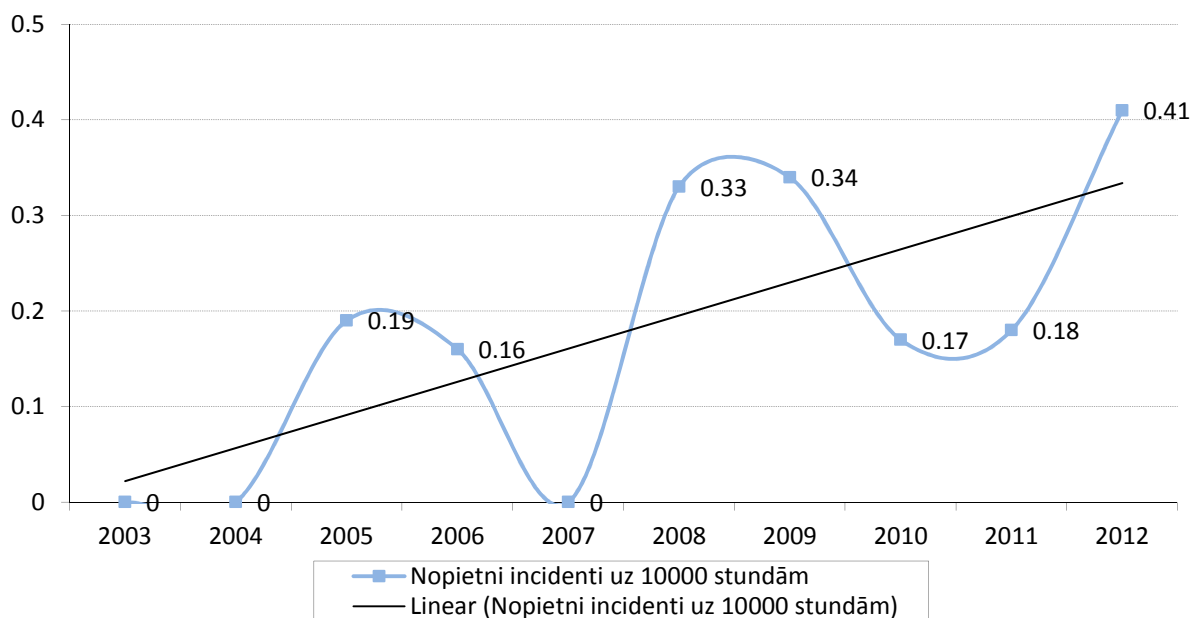
Lidojumu drošības izpildes indikatori (SPI) – informācija no Latvijas Civilās aviācijas aģentūras datubāzes izteikta pret nolidojuma datiem (lidojumu skaits vai nolidoto stundu skaits), kas iegūti no aviokompānijām, vispārējās nozīmes aviācijas pārstāvjiem (gaisa kuģu īpašniekiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, pilotiem un klubiem), lidostām un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja.

Indikatori ir noteikti tādiem atgadījumiem, kas atkārtojas un iezīmē tendences, rada tiešu apdraudējumu lidojumu drošībai.

Šajā sadaļā ir atainoti faktiskie rādītāji – saskaņā ar datiem, kas reģistrēti Civilās aviācijas aģentūras datubāzē.

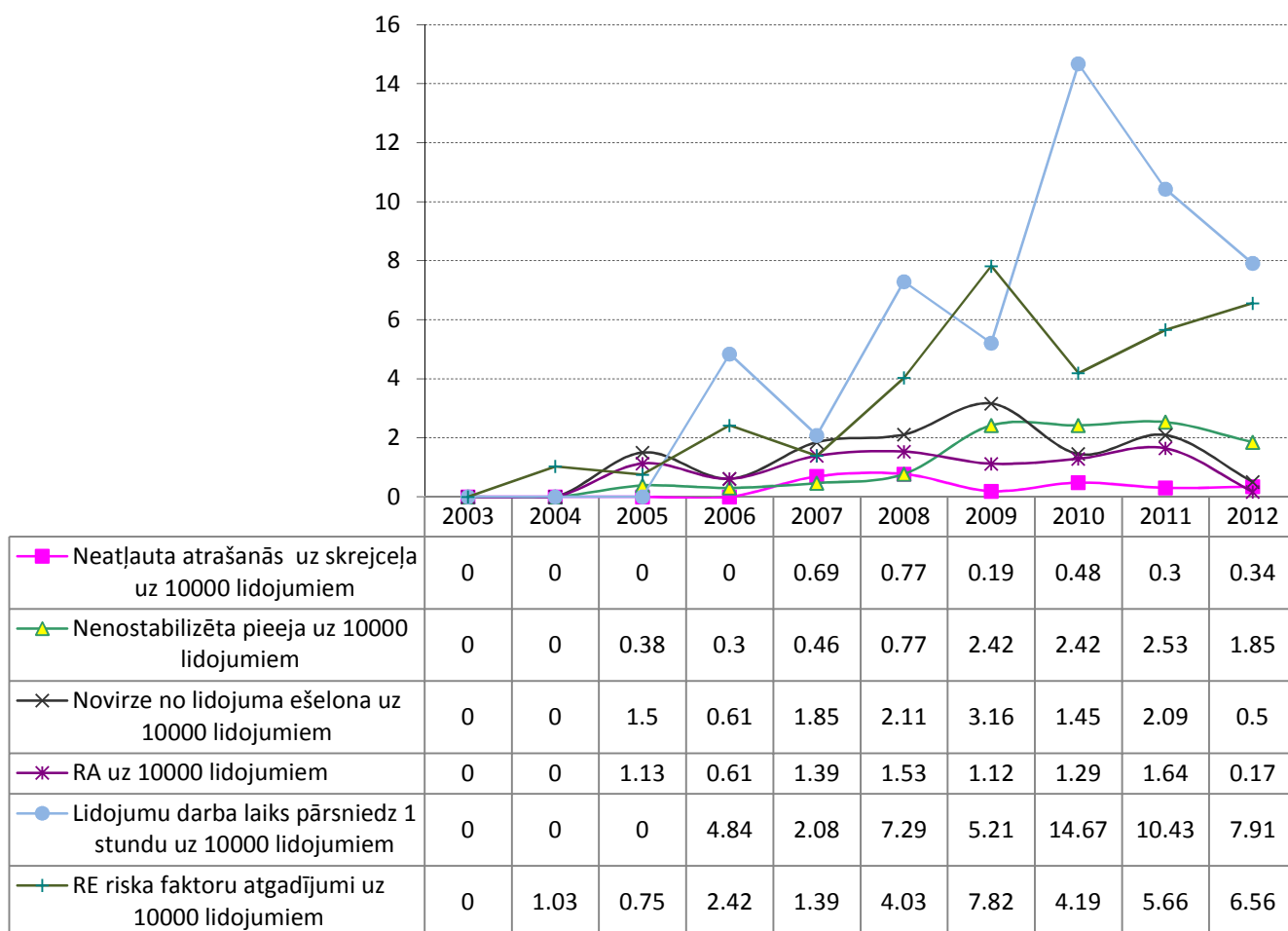
## Komercaviācija

Komercaviācijā ICAO piedāvātais lidojumu drošības līmenis ir mazāks nekā 0,2 letāli aviācijas nelaimes gadījumi uz 100 000 lidojumu stundām.



### 23. attēls: Nopietni incidenti komercaviācijā uz 10 000 lidojumu stundām

Nopietnajiem incidentiem komercaviācijā ir izteikti cikliska tendence, un 2012. gadā turpinājās pieaugums no pēdējo gadu zemākā punkta 2010. gadā. 2012. gadā notika vairāki nopietni incidenti saistībā ar dekompresiju, kā arī distancēšanas nenodrošināšanu starp gaisa kuģiem.



#### 24. attēls: Lidojumu drošības izpildes indikatori komercaviācijā

2012. gadā ziņots par 0,34 neatļautas atrašanās uz skrejceļa<sup>3</sup> gadījumiem uz 10 000 lidojumiem, kas ir neliels palielinājums, salīdzinot ar 2011. gadu, tomēr, neskatoties uz šo pieaugumu, rādītājs 2012. gadā ir otrs zemākais kopš 2005. gada un kopumā arī pēdējos gados ir vērojama tendence šim rādītājam pakāpeniski samazināties.

Nenostabilizēto pieeju indikators uz 10000 lidojumiem samazinājies no 2,53 2011. gadā uz 1,85 2012. gadā. Pēdējo 4 gadu laikā vērojama salīdzinoši stabila tendence, jo kopš 2009. gada, kad bija ievērojams pieaugums, šis rādītājs bijis virs 2 līdz pat 2012. gadam, un nenostabilizētās pieejas joprojām ir nozīmīgo faktoru sarakstā.

Noviržu no lidojuma ešelona indikators ievērojami samazinājies: no 2,09 2011. gadā uz 0,5 uz 10000 lidojumiem 2012. gadā, sasniedzot zemāko līmeni kopš 2004. gada. Pēdējo gadu laikā šim indikatoram vērojama svārstīga tendence.

RA atgadījumu (kad gaisa satiksmes sadursmju novēršanas sistēma (TCAS/ACAS) ir devusi norādījumus gaisa kuģa apkalpei, lai novērstu risku sadurties ar citiem gaisa kuģiem) uz 1000 lidojumiem indikators 2012. gadā arī ievērojami samazinājies – no 1,64 2011. gadā uz 0,17, sasniedzot zemāko līmeni kopš 2004. gada. Kopumā šim rādītājam bija svārstīgi pieaugoša tendence pēdējo gadu laikā.

Lidojumu darba laika pārsniegumi uz 10000 lidojumiem samazinājušies no 10,43 2011. gadā uz 7,91 2012. gadā, kaut gan kopumā šim indikatoram vērojama svārstīga

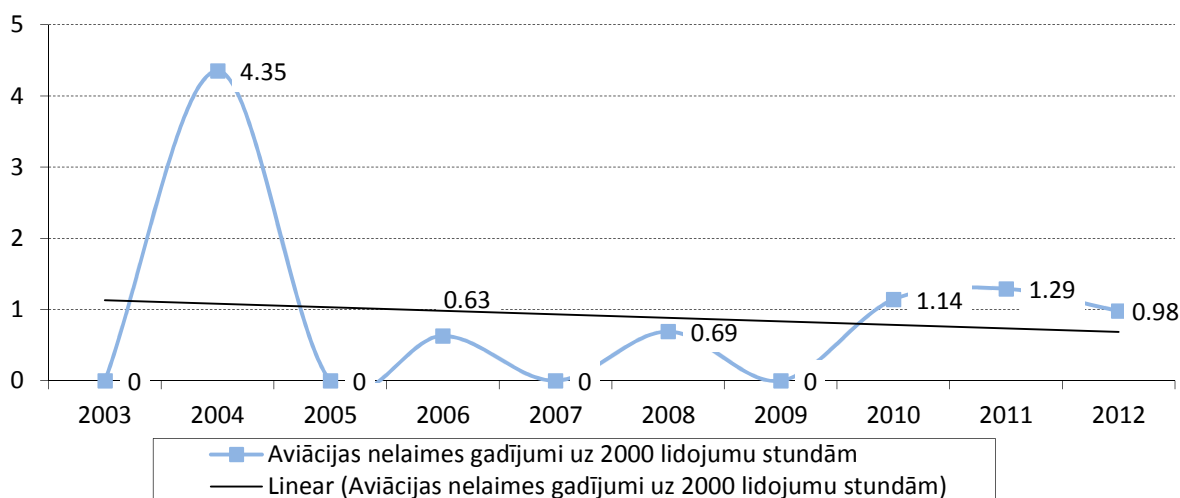
<sup>3</sup> Šajā pārskatā šis rādītājs attēlo vienīgi gaisa kuģu neatļautu atrašanos uz skrejceļa un neietver cita veida neatļautu atrašanos uz skrejceļa (persona, dzīvnieks, transporta līdzeklis)

pieaugoša tendence un 2012. gadā šis rādītājs bija augstāks nekā jebkurā gadā pirms 2010. gada.

Atgadījumu ar RE (gaisa kuģa nobraukšana no skrejceļa pacelšanās vai nosēšanās laikā) riska faktoriem (piemēram, šasijas izlaišanas problēmas pieejas laikā) uz 10 000 lidojumiem indikators nedaudz palielinājies no 5,66 2011. gadā uz 6,56 2012. gadā. Kopumā šim indikatoram, līdzīgi kā lidojumu darba laika pārsniegumiem, pēdējos gados ir tendence pieaugt – lai gan 2010. gadā bija ievērojams samazinājums, tomēr 2012. gada rādītājs pietuvojies 2009. gadā fiksētajam rādītājam, kad tas bija visaugstākais (7,82).

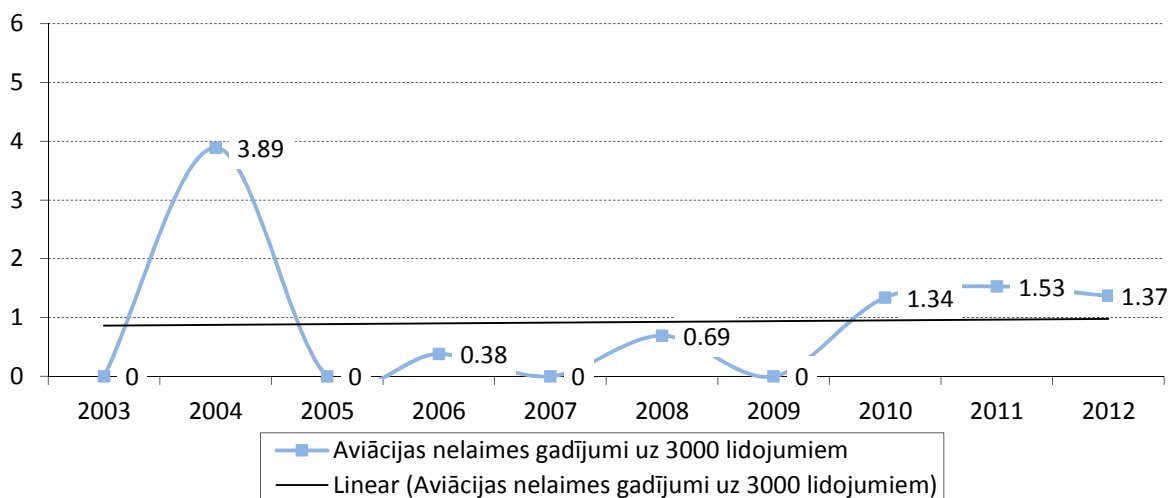
### Vispārējās nozīmes aviācija

Drošības izpildes indikatori ir izveidoti Latvijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētiem gaisa kuģiem.



### 25. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumu skaits VNA uz 2000 lidojumu stundām

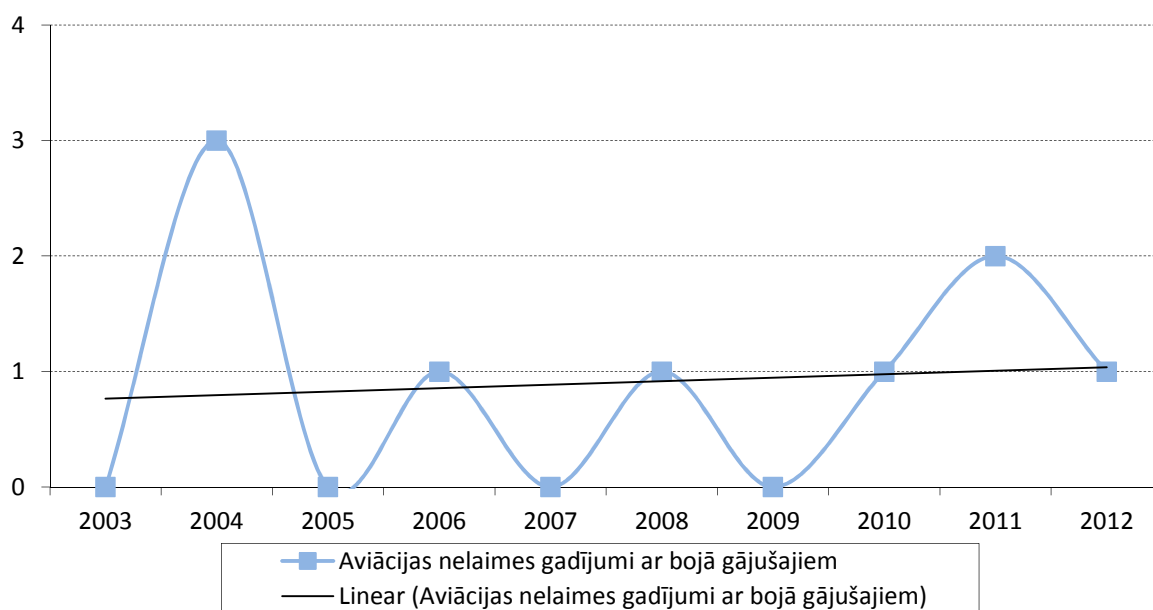
25. attēlā redzami dati par aviācijas nelaimes gadījumu skaitu vispārējās nozīmes aviācijā uz 2000 nolidotajām stundām periodā no 2003. līdz 2012. gadam. 2012. gadā šis rādītājs ir samazinājies gandrīz uz pusi un ir zemākais pēdējo trīs gadu laikā.



### 26. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA uz 3000 lidojumiem

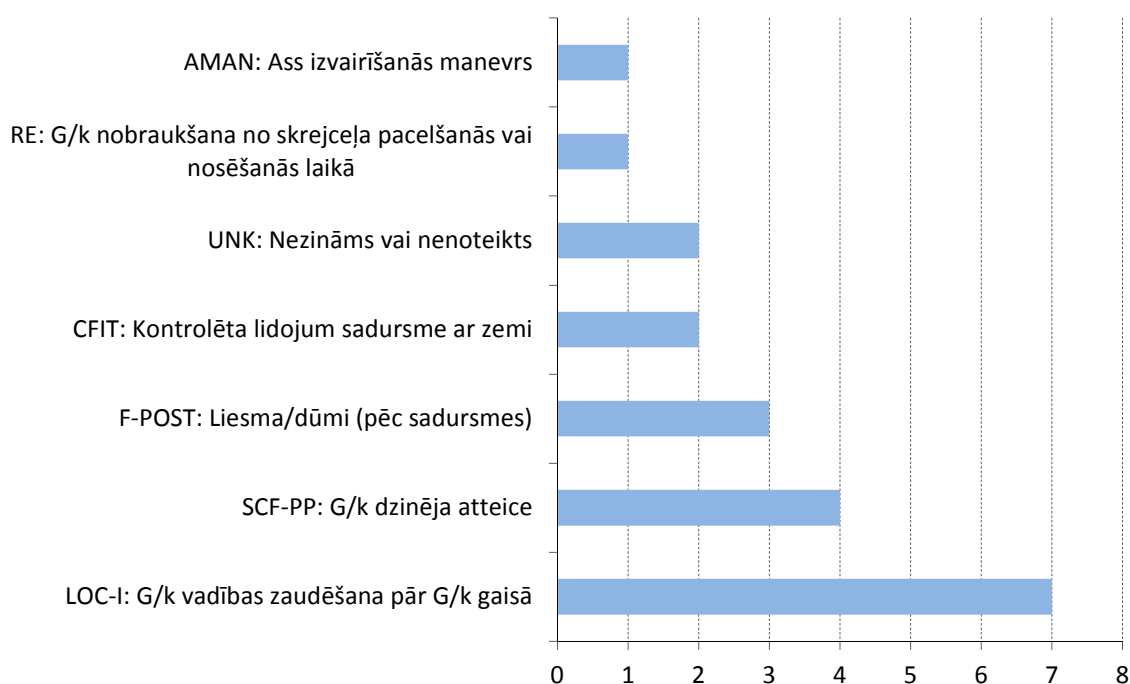
Arī aviācijas nelaimes gadījumu skaits VNA uz 3000 lidojumiem (26. attēls) 2012. gadā ir samazinājies, lai gan tas joprojām ir nedaudz augstāks nekā 2011. gadā. Visaugstākais šis rādītājs bija 2004. gadā.





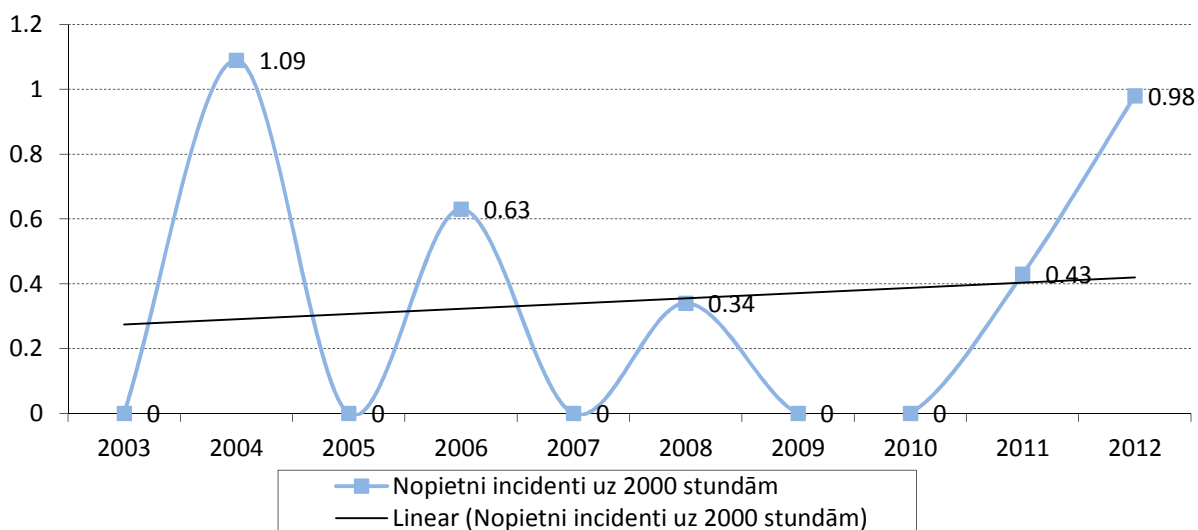
**27. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA ar bojā gājušajiem**

27. attēlā attēloti nelaimes gadījumi VNA ar vismaz vienu bojā gājušo. Visaugstākais šis rādītājs bija 2004. gadā, bet 2012. gadā tas ir samazinājies – bija 1 bojā gājušais (2011. gadā – 2 nelaimes gadījumi ar bojā gājušajiem).



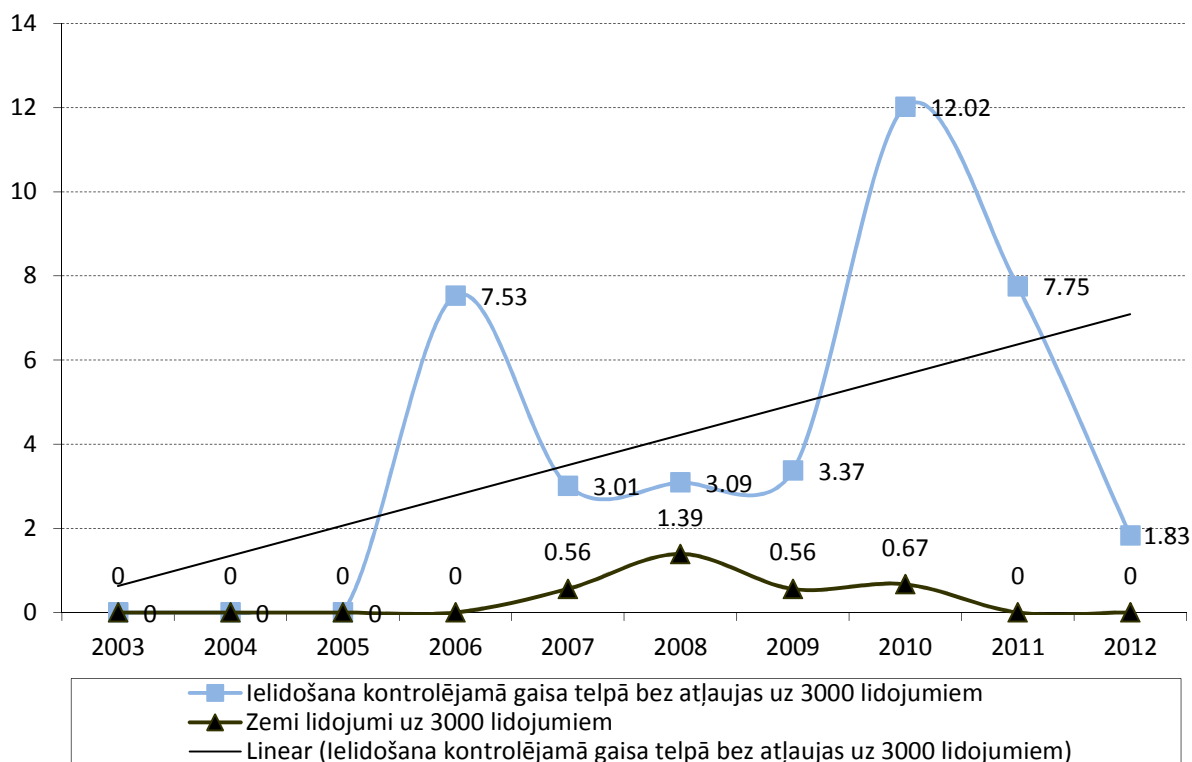
**28. attēls: Atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumos**

28. attēlā redzams atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumos 2003.–2012. gadā. Izteikti visbiežākā kategorija ir LOC-I (gaisa kuģa vadības zaudēšana pār gaisa kuģi gaisā). Palielinājies SCF-PP kategorijas (gaisa kuģa dzinēja atteice) atgadījumu skaits.



### 29. attēls: Nopietnu incidentu skaits VNA uz 2000 stundām

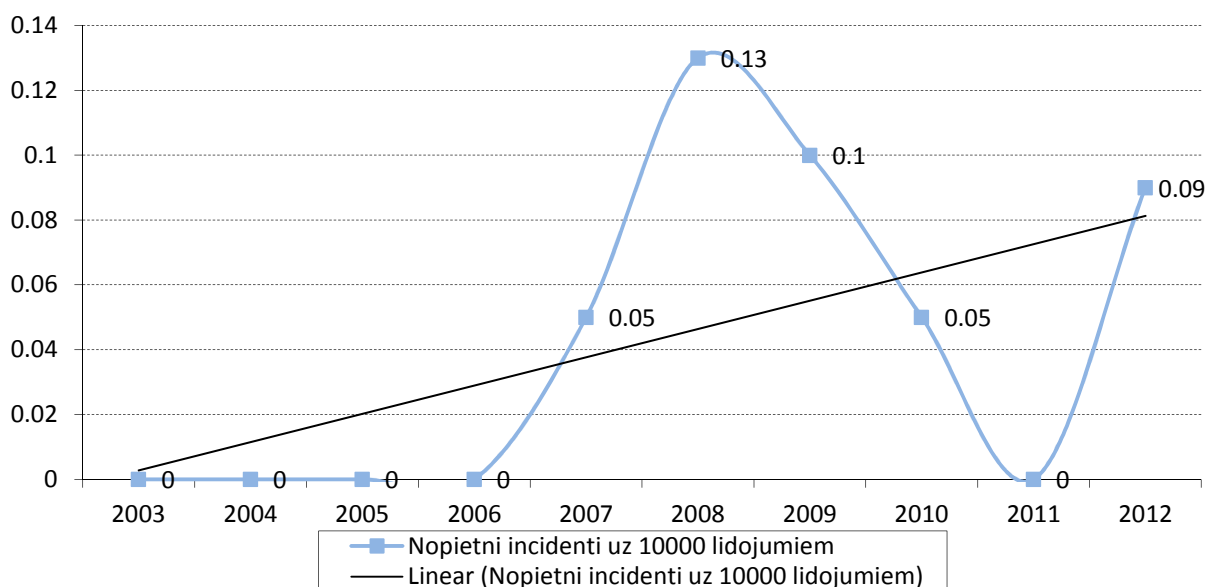
Analizējot nopietno incidentu skaitu VNA uz 2000 stundām (29. attēls), secināms, ka pēdējos gados tam ir pieaugoša tendence, un 2012. gadā šis rādītājs atpalika tikai no 2004. gada, kad tas bija visaugstākais.



### 30. attēls: Drošības izpildes indikatori VNA uz 3000 lidojumiem

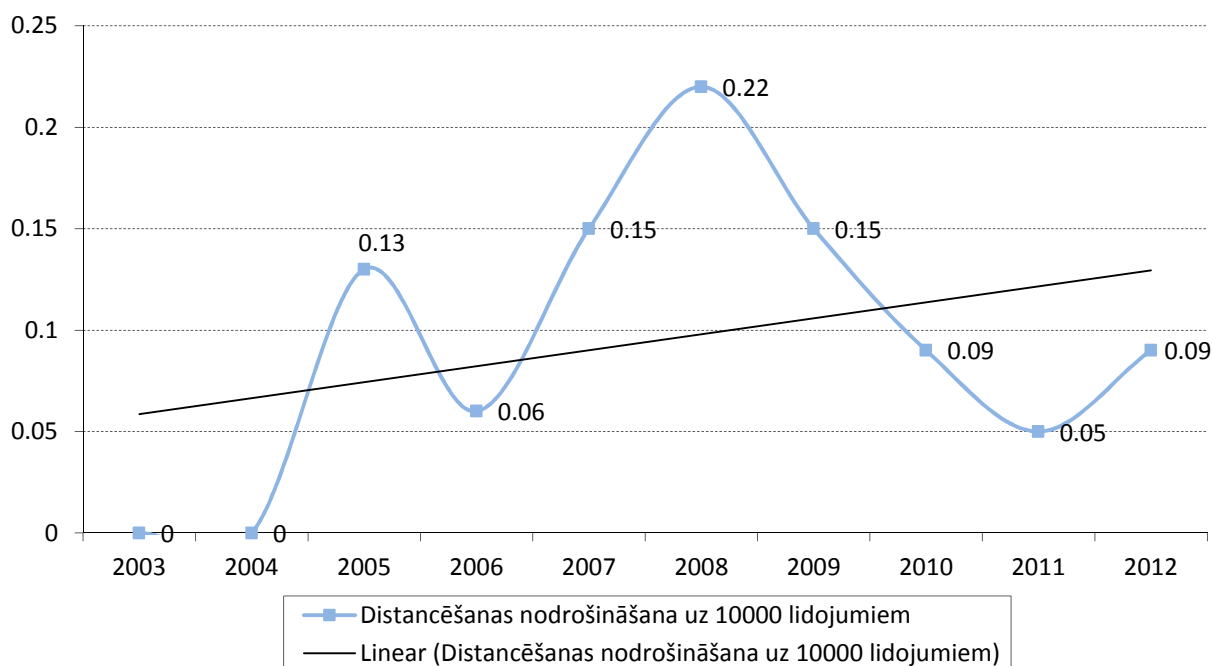
Drošības izpildes indikatori VNA uz 3000 lidojumiem ir ievērojami samazinājušies, un atgadījumi, gan saistībā ar ielidošanu kontrolējamā gaisa telpā bez atļaujas, gan zemajiem lidojumiem ir samazinājušies līdz zemākajam līmenim kopš 2005. gada.

## Aeronavigācija



### 31. attēls: Nopietni incidenti uz 10000 lidojumiem

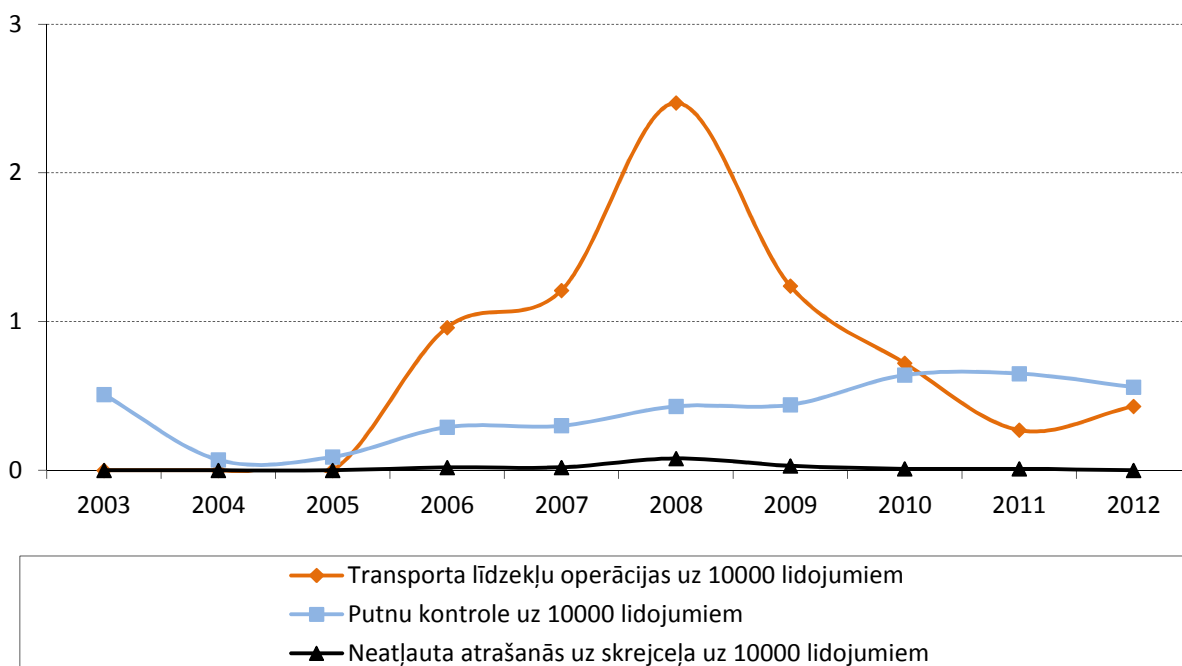
2012. gadā palielinājies rādītājs attiecībā uz nopietniem incidentiem uz 10000 lidojumiem, saistītiem ar aeronavigāciju (31. attēls). Tas sasniedzis visaugstāko līmeni kopš 2009. gada.



### 32. attēls: Distancēšanas nenodrošināšana uz 10000 lidojumiem

Distancēšanās nenodrošināšanas atgadījumos pēdējos gados vērojama tendence samazināties, bet 2012. gadā šis rādītājs tomēr paaugstinājās līdz 2010. gada līmenim.

### Lidostas un zemes dienesti



### 33. attēls: Drošības izpildes indikatori lidostām un zemes dienestiem

Saistībā ar lidostu un zemes dienestu atgadījumiem būtiski, ka 2012. gadā atkal palielinājies to atgadījumu skaits, kas saistīti ar transporta līdzekļu operācijām, jo kopš 2008. gada bija vērojama tendence šiem atgadījumiem samazināties. 2012. gadā nedaudz samazinājušies ar putnu kontroli saistītie atgadījumi, bet šī izmaiņa ir pārāk maza, lai iezīmētu tendences izmaiņas putnu kontroles atgadījumiem. Kopš 2004. gada šādi atgadījumi notiek biežāk.

### Nozīmīgo faktoru saraksts (Significant issues list – SIL)

SIL saraksts tiek izveidots, lai pievērstu pastiprinātu uzmanību tiem atgadījumiem, kas atkārtojas un var būt bīstami. SIL tiek sastādīts, ņemot vērā informāciju no šādiem avotiem:

- obligātā ziņošanas sistēma;
- brīvprātīgā ziņošanas sistēma;
- inspekcijas un auditi;
- lidojumu datu analīze (FDA);
- citi avoti.

Civilās aviācijas aģentūra analizē faktoros un veic darbības, lai paaugstinātu lidojumu drošības līmeni. SIL saraksts ir dinamisks, tas tiek pārskatīts reizi gadā un tiek papildināts ar augsta riska faktoriem un no tā tiek dzēsti faktori, kuru risks (varbūtības un smaguma attiecība) ir samazinājies. Latvijā šis saraksts tiek izveidots, izmantojot visu iepriekšējo gadu statistiku, jo vairāku gadu statistika dod iespēju precīzāk identificēt riskus nekā viena gada statistika – salīdzinoši mazās lidojumu intensitātes dēļ. Analizējot pasaules un Eiropas tendences lidojumu drošības jomā un vienlaikus izvērtējot situāciju Latvijā, sarakstā tiek iekļauti riska faktori.

#### 4. tabula: 2012. gada nozīmīgo faktoru saraksts

Sfēra	Nozīmīgais faktors	Komentārs / Skaidrojums
Komercaviācija	Gaisa kuģa vadība (nenostabilizēta pieeja)	Nenostabilizēta pieeja ir tāda, kurā gaisa kuģis nav laicīgi sagatavots nosēšanās brīdim, piemēram, pieeja tiek veikta ar neatbilstošu ātrumu vai augstuma samazinājumu, nav sasniegta vajadzīgā nosēšanās konfigurācija (nav izlaistas šasijas vai aizplākšņi, ir nepiemērots dzinēja jaudas režīms u.tml.). Tā vietā, lai aizietu uz otru apli, nenostabilizētas pieejas turpināšana pēc noteiktā minimālā augstuma ir biežākais iemesls nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem nosēšanās laikā. Šo kā būtisku apdraudējumu ir identificējusi arī EASA.
	SAFA inspekciju rezultāti ārvalstīs	Latvijas gaisa kuģu ekspluatantu SAFA inspekciju rezultāti var kalpot kā Latvijas aviācijas uzraugošās iestādes efektivitātes un galvenokārt pašu gaisa kuģu ekspluatantu darbības atspoguļojums

	Apkalpes sadarbība ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju	Nespēja panākt procedūru unificēšanu starp aviokompānijām, lidostu „Rīga” un LGS saistībā ar nestandarta situācijām. Bieži tiek izsludināti ārkārtas situāciju līmeņi <i>gatavība</i> vai <i>trauksme</i> , kad tas nav nepieciešams. Ņemot vērā lielo ažiotažu šādos gadījumos, pastāv risks, ka piloti var pārstāt ziņot dispečeriem par mazāk svarīgiem atgadījumiem, un tas var ietekmēt vispārējo ziņošanas kultūru
	Atļautais lidojumu darbalaiks pārsniegts vairāk nekā par 1 stundu.	Pārsniedzot apkalpes darbalaiku un samazinot atpūtas laiku, apkalpes noguruma sekas var izpausties kā modrības zudums, neuzmanība, nespēja adekvāti reaģēt uz stresu vai slodzi u.tml.
<b>Speciālie aviācijas darbi</b>	Ziņošanas kultūra	Šobrīd netiek ziņots par operatora vai lidojumu apkalpju darbību problēmām. Saņemti ziņojumi vienīgi par trešo personu pārkāpumiem, organizatoriskiem jautājumiem u.tml.
	Apdraudējumi vidē, kur tiek veikti speciālie aviācijas darbi (neatļauta atrašanās uz skrejceļa, iespējamā sadursme ar objektu gaisā u.c.)	Neatļautu atrašanos uz skrejceļa kā būtisku apdraudējumu akcentē arī EASA
<b>Vispārējās nozīmes aviācija</b>	Zema ziņošanas kultūra	Zema ziņošanas kultūra neļauj identificēt riskus, veikt cēloņu analīzi un darbības, lai mazinātu risku
	Nesankcionēta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā	2012. gadā pārkāpumu skaits samazinājies. Risks šāda veida pārkāpumos ir gaisa kuģu sadursmes gaisā
	Lidojumi ar neregistrētiem gaisa kuģiem un lidojumi bez atbilstošas pilota apliecības	Situācija nav uzlabojusies salīdzinājumā ar pagājušo gadu
	Kontroles zaudēšana lidojuma laikā	Pēc Civilās aviācijas aģentūras datubāzes datiem kontroles zaudēšana ir bijusi visbiežākais iemesls vispārējās nozīmes aviācijas nelaiemes gadījumiem

		un nopietnajiem incidentiem
	Zemi lidojumi	Zemi lidojumi – it īpaši virs vietām, kur pulcējas daudz cilvēku, – ir ļoti bīstami. Lidojot ar nelielu ātrumu, piemēram, virs jūrmalas, nelielais augstums ievērojami samazina iespējas veiksmīgi nosēdināt gaisa kuģi, neapdraudot cilvēkus uz zemes. Elektrolīniju un komunikāciju līniju vadi, citi šķēršļi, kā arī strauja manevrēšana zemā augstumā ir papildu apdraudējumi, kas ir izraisījuši nelaimes gadījumus iepriekš
<b>Aeronavigācijas dienesti</b>	Gaisa kuģu distancēšanās nodrošināšana	Šo kā būtisku apdraudējumu norāda arī EASA. 2012. gadā šis rādītājs ir uzlabojies
<b>Lidostas un zemes dienesti</b>	Putnu kontrole	Skat. sadaļu <i>Sadursmes ar putniem</i>
	Zemes dienestu transporta līdzekļu izraisītie bojājumi gaisa kuģiem	Situācija ir uzlabojusies. Skat. sadaļu <i>Lidostas un zemes dienesti</i>

## Civilās aviācijas aģentūras aktivitātes lidojumu drošības jomā

### Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa (GKED)

GKED savas kompetences ietvaros pārbaudījusi organizāciju atbilstību prasībām, kas jāizpilda pirms organizācijas sertifikāta vai apstiprinājuma izdošanas vai atļaujas sniegšanas, kā arī pārbaudījusi tās sertificēto un apstiprināto organizāciju pastāvīgu atbilstību piemērojamām prasībām.

Izveidota un uzturēta uzraudzības programma ar noteikumos paredzētajām uzraudzības darbībām, ņemot vērā organizācijas īpatnības, tās darbību sarežģītību un iepriekšējo sertificēšanas un/vai uzraudzības darbību rezultātus, pamatojot ar saistīto risku novērtējumu.

2012.gada februārī un martā GKED konsultēja Satiksmes ministriju par virszemes pakalpojumu regulēšanu Latvijā, lai izstrādātu pozīciju Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru Padomes sanāksmēm.

2012.gada aprīlī izstrādāts dokumenta projekts – rīcības plāns valsts drošības programmas ieviešanai.

Sadarbībā ar Aviācijas personāla sertificēšanas daļu izstrādāts Komisijas regulu (ES) Nr.1178/2011 un Nr.290/2012 prasību ieviešanas plāns kompetences ietvaros. Veikts Komisijas Regulas (ES) Nr.965/2012 ietekmes uz Civilās aviācijas aģentūras darbību izvērtējums, sagatavots paziņojums un izstrādāta Komisijas Regulas (ES) Nr.965/2012 ieviešanas programma.

Veikti noteikti uzdevumi Eiropas Gaisa drošības komitejas funkciju ietvaros.

Izanalizēti EASA un ICAO trešo valstu veikto auditu ziņojumi, kā arī prioritārā sarakstā iekļauto aviokompāniju inspekciju rezultāti SAFA programmas ietvaros.

Iegūtā informācija tika izmantota turpmāko aktivitāšu plānošanai un veikšanai Civilās aviācijas aģentūrā attiecībā uz procesu identificēšanu un to vadību, lai īstenotu ES regulu un ICAO standartu prasību ieviešanu un to izpildes nodrošināšanu.

Noteiktās kompetences ietvaros un saskaņā ar izstrādātu procedūru Valsts teritorijā nodrošināta brīvprātīga dežūru sistēma, lai uzturētu 24 stundu gatavību (dienesta telefons, informācijas saņemšana) attiecībā uz Kopienas sarakstā iekļauto gaisa pārvadātāju, uz kuriem attiecas darbības aizliegumi, uzraudzību.

Ieviesta aviokompāniju drošības uzraudzības procedūra „Emergency planning and response management” organizācijas un infrastruktūras inspekcijas apjomā vismaz reizi gadā.

Izstrādātas vadlīnijas gaisa kuģu ekspluatantiem par lidojumu parametru monitoringu (FDM), t.i., to iespējamību datu standartizēšanā, lai novērstu tādus atgadījumus kā novirzi no skrejceļa (RE), vadības zaudēšanu gaisā (LOC-I), sadursmes gaisā (MAC), sadursmes ar šķēršļiem (CFIT). Organizēta darba grupas un aviokompāniju drošības uzraudzības ekspertu sanāksme par FDM datu standartizēšanas iespējām, lai varētu savlaicīgi identificēt apdraudējumu riskus un esošo aizsarglīdzekļu efektivitāti, kā arī par turpmāko rīcību risku samazināšanai. Veikti pasākumi gaisa kuģu ekspluatantu standarta procedūru izvērtēšanai, lai novērstu atgadījumus – vadības zaudēšana gaisā (LOC-I).

Organizēti un veikti pasākumi, lai izmeklētu incidentus, ieskaitot arī nopietnos incidentus, identificētu apdraudējumus, izvērtētu esošos aizsarglīdzekļus un noteiktu turpmāko rīcību drošības risku mazināšanai.

Pārstrādāta vispārējās nozīmes aviācijas (VNA) gaisa kuģu lidojumu drošības uzraudzības instrukcija, lai uzlabotu apdraudējumu identificēšanu un drošības risku vadību šajā aviācijas jomā. Uzsākta informācijas apkopošana noteiktu aktivitāšu veikšanai, lai identificētu drošības problēmas, plānotu pasākumus un veiktu nepieciešamos uzdevumus atbilstoši izvērtētiem riskiem VNA darbības ietvaros.

Sagatavots pārskats par sporta federācijas „Latvijas aeroklubs” aktivitātēm 2012.gadā.



## Aviācijas personāla sertificēšana

### Drošības uzraudzība

Aviācijas personāla sertificēšanas daļa atbilstoši savām funkcijām attiecībā uz ekspluatantiem un pakalpojumu sniedzējiem – mācību iestādēm un organizācijām – pastāvīgi kontrolē un uzrauga:

- Civilās aviācijas aģentūrā apstiprināto lidotāju profesionālās sagatavošanas organizāciju, reģistrēto mācību kursu, kā arī gaisa kuģu lidojumu apkalpes personāla kvalifikācijas atbilstību *ICAO* un *JAR-FCL* standartiem un prasībām;

- lidojumu apkalpes personāla sagatavošanā iesaistīto ES dalībvalstu attiecīgo lidotāju profesionālās sagatavošanas organizāciju dokumentācijas un sertifikātu atbilstību *JAR-FCL* noteiktām prasībām;

- lidojumu apkalpes personāla sagatavošanā iesaistīto trešās valsts (Ukraina) mācību centru trenāžieru un procedūru piemērojamību *JAR-FCL*, *JAR-FSTD*, kā arī *EASA* noteiktajām prasībām un nozares standartiem

### Sasniegtā drošības līmeņa pārraudzība

Sasniegto drošības līmeni personāla profesionālās sagatavošanas jomā var uzskatīt par apmierinošu, un tas norāda uz iespēju arī turpmāk ievērojami paaugstināt noteikto prasību un izvirzīto standartu līmeni.

Saistībā ar riska analīzi *PEL* daļas ietvaros vispārējās nozīmes aviācijā joprojām pastāv riska elementi, galvenokārt saistīti ar organizatoriskās stratēģijas, pārraudzības, individuālās ieinteresētības un resursu piesaistes faktoriem. Tādējādi, norādot uz šiem galvenajiem riska paaugstināšanās indikatoriem, var izdalīt gan personisko, gan publisko sfēru, kurās, indivīdam darbojoties, rodas attiecīgas sekas, kas var novest pie riska līmeņa paaugstināšanās.

### Aktivitātes:

#### 1) Drošības normatīvo prasību ievērošanas pārbaudes

Lidotāju profesionālās sagatavošanas organizāciju, reģistrēto mācību kursu sertificēšana veikta atbilstoši 2011. gadā apstiprinātās *PEL* Darbības rokasgrāmatas noteiktām procedūrām, kas pamatotas ar Civilās aviācijas aģentūras Kvalitātes rokasgrāmatas procedūrām, *JAR* prasībām un *ICAO* standartiem, *EASA* auditu gaitā izteiktajiem aizrādījumiem. Personāla sertificēšanas daļas inspektori veica pārbaudes saskaņā ar apstiprinātu grafiku, mācību kursu pieteikumiem un atbilstošām Pārbaudes kontrolkartēm.

#### 2) Drošības normatīvie auditi 2012. gadā

- No jauna sertificētas divas lidotāju profesionālās sagatavošanas organizācijas – *TRTO (SmartLynx)* un *FTO (TEKARA)*.

- Divi reģistrēti mācību kursi – *Flights unlimited* un *First fly*.

- Apstiprinātas papildu četras atsevišķas mācību programmas *TRTO – airBaltic* un *FTO ERIVA*.

#### 3) Korektīvie pasākumi

- Mācību organizāciju sertifikācijas un atsevišķu mācību programmu apstiprināšanas gaitā atklātās neatbilstības saskaņā ar spēkā esošām procedūrām tika operatīvi novērstas līdz apstiprinājuma sertifikāta izsniegšanas vai papildināšanas brīdim.

– Reģistrēto mācību kursu plānoto auditu gaitā atklātās neatbilstības tika operatīvi novērstas atbilstoši neatbilstību lapās norādītajiem termiņiem, veicot attiecīgās korektīvās darbības un rakstiski apliecinot faktu par neatbilstības novēršanu.

#### 4) Funkcionālo sistēmu izmaiņu drošības uzraudzība

Saskaņā ar *ICAO* standartiem 2012. gadā visam lidojumu apkalpes personālam bija spēkā paaugstinātās prasības un turpinājās eksaminēšana aviācijas angļu valodas zināšanu līmeņa noteikšanai. Kvalitātes kontroli šajā procesā turpina nodrošināt kvalificēta un sertificēta Apvienotās Karalistes mācību iestāde *May Flower*.

#### 5) Ierosināto izmaiņu pārskata procedūra

Aviācijas personāla sertificēšanas daļa 2012. gadā turpināja sagatavot grozījumus *PEL* daļas Rokasgrāmatā, ņemot vērā jaunās prasības lidojumu apkalpes personālam atbilstoši ES Regulām 216/08; 1178/11/ un 290/12. Rokasgrāmatas jauno versiju plānots apstiprināt 2013. gada pirmajā pusē.

Vairākkārt iesniegti un apstiprināti grozījumi lidotāju profesionālās sagatavošanas organizāciju *airBaltic* un *BCAT TRTO* Darbības rokasgrāmatās, kā arī vairāku privātpilotu un amatierpilotu Darbības rokasgrāmatās.

Grozījumi apstiprināti tikai pēc to atbilstības pārbaudēm *ICAO* standartiem un *EASA* prasībām.

#### 6) Atzītās organizācijas

Apvienotās Karalistes sertificēta mācību iestāde *May Flower* turpināja veikt neatkarīgu aviācijas angļu valodas eksāmenu kvalitātes novērtējumu.

#### 7) Drošības uzraudzības spējas

Aviācijas personāla sertificēšanas daļa ir nokomplektēta ar kvalificētiem aviācijas speciālistiem, kuri ir papildus apguvuši profesionālo sagatavošanu dažādos kvalifikācijas celšanas un mācībuursos *EASA* sistēmā.

Visi *PEL* darbinieki turpina paaugstināt kvalifikāciju dažādos semināros, apspriedēs, kā arī pašmācības ceļā, ikdienā padziļinot savas zināšanas un prasmes.

#### 8) Drošības vadlīnijas

Mācību procesa vadlīnijas transporta aviācijā galvenokārt nosaka un regulē ekspluatants, bet Aviācijas personāla sertificēšanas daļa nodrošina šī mācību procesa organizācijas kontroli un lidojumu apkalpes personāla eksaminēšanu. Savukārt vispārējās nozīmes aviācijā Aviācijas personāla sertificēšanas daļai joprojām ir plašākas funkcijas – katru gadu tiek organizēts vispārējās aviācijas lidojumu instruktoru seminārs, kurā piedalās arī mācību kursu vadītāji un pasniedzēji.

#### 9) Izaicinājumi 2013. gadam, kas attiecas uz lidojumu drošību

– Nepieciešamas organizatoriskas aktivitātes, lai racionāli izmantotu Latvijā esošos lidlaukus un to aprīkojumu mācību lidojumiem instrumentālās un nakts kvalifikācijas iegūšanai.

– Jāturpina apdraudējumu un kļūdu pārvaldības (*TEM*), *CRM*, *SMS* principu ieviešanu transporta un vispārējās nozīmes aviācijā.

#### 10) Daļas iniciatīva

- Aviācijas personāla sertificēšanas daļas inspektoriem attiecībā uz vispārējās nozīmes aviācijas personālu jāturpina aktivitātes ar tādām mācību un audzināšanas formām kā individuālās pārrunas ar instruktoriem par lidojumu drošības līmeņa paaugstināšanu.
- Jāorganizē un jāpiedalās lidojumu drošības semināros vispārējās nozīmes aviācijas lidlaukos Spilvē un Ādažos.
- Jāturpina ieviest ES Regulu 216/08, 1178/11/ un 290/12 prasības.
- Līdz 2013. pusgada beigām jāapstiprina PEL darbības rokasgrāmatas jauno versiju.

## **Lidlauku ekspluatācija un drošība, lidlauku ekspluatantu darbības uzraudzība**

Saskaņā ar lidlauku sertifikācijas un pastāvīgās uzraudzības programmu 2012.gadā ir veiktas 15 inspekcijas sertificētajos lidlaukos, lai novērtētu lidlauku drošībai kritiskos elementus (lidlauku iekārtas, lidlauka plānojums, lidlauku dienestu un personāla atbilstība standartiem un praksei, veicamo procedūru atbilstība lidojumu drošības prasībām).

Pārskata gadā lidlauku sertifikācijas prasības izpildīja un lidlauka apliecības derīguma termiņu pagarināja vispārējās aviācijas lidlauki „Cēsis”, „Centra Jaunzemji” un „Daugavpils”. Lidlauks „Tukums Jūrmala” tika pārsertificēts dienas un nakts vizuālo lidojumu apkalpošanai. Lidlauks „Spilve” ieguva vispārējās aviācijas lidlauka apliecību.

### **Uz 2012.gada 31.decembri Latvijā kopā ir sertificēti:**

- 2 lidlauki gaisa pārvadājumiem – Rīga, Tukums Jūrmala;
- 8 vispārējās aviācijas lidlauki – Ikšķile, Cēsis, Limbaži, Ādaži, Daugavpils, Ventspils, Liepāja, Spilve;
- 4 vispārējās aviācijas helikopteru lidlauki Centra Jaunzemji, Baltijas Helikopters, M Sola, Amo Plant.

Pārskata gadā lidlauku ekspluatantu uzraudzības procesā konstatētas 10 jaunas neatbilstības, puse no kurām ir saistīta ar lidlauka ekspluatācijas izmaiņu un pierakstu nepietiekamu vadību.

2012. gadā 67 objektiem visā Latvijas teritorijā veikta gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietojuma saskaņošana un būvju aizsargapgaisojuma un marķējuma pieņemšanas procedūras, lai novērstu bīstamu šķēršļu rašanos lidlauku apkārtnē.

**Pārskatā lietotie saīsinājumi un termini**

<b>SAĪSINĀJUMI UN TERMINI</b>	<b>SKAIDROJUMS</b>
<b>ADREP</b>	Aviācijas nelaimes gadījuma / incidenta datu ziņojums ICAO (Accident/Incident Data Reporting)
<b>ANS</b>	Aeronavigācijas pakalpojumi
<b>Apdraudējums</b>	Apstākļi, kam ir potenciāls izraisīt miesas bojājumus cilvēkiem vai bojājumus īpašumam vai videi
<b>Atgadījums</b>	Darbības pārtraukums, defekts, nepilnība vai kādi citi ārkārtas apstākļi, kas ir ietekmējuši vai var ietekmēt lidojumu drošību, bet ne tādā veidā, ka to dēļ noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents (Occurrence)
<b>ATM</b>	Gaisa satiksmes vadība (Air Traffic Management)
<b>Aviācijas nelaimes gadījums</b>	<p>Aviācijas nelaimes gadījuma notikums, kas saistīts ar gaisa kuģa izmantošanu no brīža, kad vismaz viena persona iekāpj gaisa kuģī ar nolūku veikt lidojumu, līdz brīdim, kad visas gaisa kuģī esošās personas ir to atstājušas, un kura laikā:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) kāda no minētajām personām iegūst miesas bojājumus, kuru rezultātā iestājas nāve, vai smagus miesas bojājumus sakarā ar:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) atrašanos šajā gaisa kuģī,</li> <li>b) tiešu saskari ar kādu gaisa kuģa daļu, arī daļu, kas atdalījusies no šā gaisa kuģa,</li> <li>c) tiešu reaktīvā dzinēja gāzes strūkļas iedarbību;</li> </ol> </li> <li>2) gaisa kuģis iegūst bojājumus vai tiek saārdīta tā konstrukcija, un tā rezultātā:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) samazinās konstrukcijas izturība, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie vai aerodinamiskie dati,</li> <li>b) nepieciešams liels remonts vai bojātā elementa nomainīšana, izņemot dzinēja darbības traucējumus vai tā bojājumus, kad bojāts tikai dzinējs, tā pārsegi vai palīgierīces vai bojāti tikai propelleri, plāksņu gali, antenas, riepas, bremžu ierīces, aptecētāji vai apšuvumā ir nelieli iespaidumi vai caursisti caurumi;</li> <li>3) gaisa kuģis pazūd bez vēsts vai nokļūst tādā vietā, kur tam piekļūt nav iespējams.</li> </ol> </li> </ol> <p>Par aviācijas nelaimes gadījumu netiek uzskatīts notikums, kura laikā 1. punktā minētajos gadījumos miesas bojājumi gūti dabisku cēloņu rezultātā, tos nodarījusi pati cietusī persona vai cita persona, vai arī miesas bojājumi nodarīti pasažierim, kuram nav biļetes un kurš slēpjas ārpus zonām, kas parasti ir pieejamas pasažieriem un apkalpes locekļiem</p>
<b>Bīstamības kategorija</b>	Bīstamības vērtība tiek piešķirta, izvērtējot atgadījuma potenciālo bīstamību ar vērtību skalu no A līdz E, kur A ir <i>Ārkārtīgi bīstami</i> un E ir <i>Bez ietekmes uz drošību</i>
<b>CAA</b>	V/A „Civilās aviācijas aģentūra”
<b>CAST</b>	Komercciviācijas lidojumu drošības darba grupa (Commercial Aviation Safety Team)

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI		SKAIDROJUMS
<b>CICTT</b>		CAST/ICAO Kopējā taksonomijas darba grupa (CAST/ICAO Common Taxonomy Team)
<b>CFIT</b>		Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi (Controlled flight into terrain)
<b>CNS</b>		Sakari, navigācija un novērošana (Communication, Navigation and Surveillance)
<b>CRM</b>		Apkalpes darba optimizācija (Crew Resource Management)
<b>Drošības prasības</b>	<b>normatīvās</b>	Ar Kopienas vai valsts tiesību aktiem noteiktas prasības pakalpojumu sniegšanai vai funkcijām attiecībā uz tehnisko un darbības kompetenci un piemērotību sniegt šos pakalpojumus un pildīt funkcijas, to drošības pārvaldību, kā arī sistēmām, to elementiem un saistītajām procedūrām
<b>Drošības prasības</b>		Risku mazinoši līdzekļi, kā definēts riska mazināšanas stratēģijā, ar kuriem sasniegt konkrētu drošības mērķi, tostarp organizatoriskas darbības procedūras, funkcionālas, snieguma un savietojamības prasības vai vides raksturojums
<b>Drošības vadības sistēma</b>		Oficiāla, skaidra un savlaicīga pieeja sistemātiskai drošības pārvaldei, kas ietver nepieciešamo organizatorisko struktūru, atbildību, politiku un procedūras un kā minimums: 1) nosaka lidojumu drošības apdraudējumus, 2) nodrošina, ka tiek īstenotas korektīvās rīcības, kas nepieciešamas pieņemama drošības līmeņa uzturēšanai, 3) nodrošina sasniegtā drošības līmeņa nepārtrauktu uzraudzību un regulāru novērtēšanu, 4) tiecas uz vispārējā drošības līmeņa nepārtrauktu uzlabošanu
<b>DVS</b>		Drošība vadības sistēma (Angliski SMS – safety management system)
<b>EASA</b>		Eiropas aviācijas drošības aģentūra (European Aviation Safety Agency)
<b>EASp</b>		Eiropas aviācijas drošības plāns (European Aviation Safety Plan)
<b>ECAC</b>		Eiropas civilās aviācijas konference (European Civil Aviation Conference)
<b>ECCAIRS</b>		Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēma (European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems)
<b>FACTOR</b>		Atgadījumu korektīvo darbību ieviešanas kontroles datu bāze (Follow-up Action on Occurrence Report)
<b>FCL</b>		Lidojumu apkalpes sertificēšana (Flight crew licensing)
<b>FDA</b>		Lidojumu parametru analīze (Flight Data Analysis)
<b>FDM</b>		Lidojumu parametru monitorings (Flight data monitoring)
<b>FSTD</b>		Lidojumu trenāžieris (Flight Simulation Training Device)
<b>G/k</b>		Gaisa kuģis
<b>GKE</b>		Gaisa kuģu ekspluatants
<b>GPS</b>		Globālās pozicionēšanas sistēma
<b>GSV</b>		Gaisa satiksmes vadība

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	SKAIDROJUMS
<b>IATA</b>	Starptautiskā gaisa transporta asociācija (The International Air Transport Association)
<b>ICAO</b>	Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (International Commercial Aviation Organization)
<b>IFR</b>	Instrumentālo lidojumu noteikumi (Instrument Flight Rules)
<b>Incidents</b>	Jebkurš ar gaisa kuģa izmantošanu saistīts atgadījums, izņemot aviācijas nelaimes gadījumu, kas apdraud vai var apdraudēt gaisa kuģa ekspluatācijas drošību
<b>IOSA</b>	IATA Operāciju drošības audits (IATA Operational Safety Audit)
<b>JAA</b>	Apvienotās aviācijas institūcijas (Joint Aviation Authorities)
<b>JAR</b>	Apvienotās aviācijas prasības (Joint Aviation Requirements)
<b>JRC</b>	Apvienotais pētījumu centrs (Joint Research Centre)
<b>JSSI</b>	JAA Lidojumu drošības stratēģiju iniciatīva (JAA Safety Strategy Initiative)
<b>KVS</b>	Kvalitātes vadības sistēma
<b>LGS</b>	Latvijas Gaisa satiksme
<b>Lidojumu drošība</b>	Stāvoklis, kurā kaitējuma risks personai vai bojājuma risks īpašumam ir ierobežots līdz pieņemamam līmenim, īstenojot nepārtrauktu apdraudējuma identificēšanas un riska novērtēšanas un mazināšanas procesa vadību
<b>LIR</b>	Lidojumu informācijas rajons (FIR – Flight information region)
<b>MTOW</b>	Maksimālais pacelšanās svars (Maximum takeoff weight)
<b>Nopietns incidents</b>	Incidents, kas noticis apstākļos, kas norāda uz to, ka gandrīz noticis aviācijas nelaimes gadījums. Piezīme: atšķirība starp aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu ir tikai iznākumā
<b>PEL</b>	Personāla sertificēšana (Personnel licensing)
<b>RA</b>	Gaisa satiksmes sadursmju novēršanas sistēmas (TCAS/ACAS) norādījums gaisa kuģa apkalpei, lai novērstu risku sadurties ar citiem gaisa kuģiem
<b>RE</b>	Gaisa kuģa nobraukšana no skrejceļa pacelšanās vai nosēšanās laikā (Runway excursion)
<b>Riska gradācija</b>	Pamatojoties uz piecām bīstamības kategorijas vērtībām un piecām varbūtības kategorijas vērtībām, katrs atgadījums tiek izvērtēts, ievietojot to tabulā, kurā 5 reiz 5 rūtiņu matricā lidojumu drošības līmenis tiek atzīmēts kā <i>Drošs</i> (zaļš), <i>Apmierinošs</i> (dzeltens) un <i>Nedrošs</i> (sarkans)
<b>Risks</b>	Zaudējuma vai miesas bojājumu iespējamība, kas tiek mērīta smaguma un varbūtības izteiksmē. Iespējamība, ka kaut kas notiks, un iespējamās sekas, ja tas notiek
<b>SAFA</b>	Ārvalstu gaisa kuģu pirmslidojuma vai pēclidojuma pārbaudes (Safety Assessment of Foreign Aircraft - SAFA)
<b>SID</b>	Standarta izlidošanas shēma (Standard Instrument Departure)
<b>SIL</b>	Nozīmīgo faktoru saraksts
<b>SM</b>	Satiksmes ministrija

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	SKAIDROJUMS
<b>SHELL</b>	SHELL modelis, kuru izmantojot, tiek novērtēta mijiedarbība starp cilvēku un citiem cilvēkiem, iekārtām, procedūrām un apkārtējo, atbildot uz jautājumu <i>KĀPĒC?</i>
<b>SMS</b>	Lidojumu drošības vadības sistēma (Safety Management System)
<b>SPI</b>	Drošības izpildes indikatori (Safety Performance Indicators)
<b>Statistikas dati</b>	Dati par g/k nolidotajām stundām, lidojumu skaits, pārvadāto pasažieru skaits, lidojumu skaits Rīgas lidojumu informācijas rajonā u.c. (Exposure data)
<b>TCAS/RA</b>	Automātisks brīdinājums par tuvojošos sadursmi ar citu gaisa kuģi; izvairīšanās manevra komanda (Traffic collision avoidance system)
<b>TNGIIB</b>	Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (Accident Investigation Bureau)
<b>Valsts drošības programma</b>	Izstrādāts noteikumu un darbību komplekss ar nolūku uzlabot civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošību
<b>VDP</b>	Valsts drošības programma
<b>VNA</b>	Vispārējās nozīmes aviācija (General aviation)



## Attēlu saraksts

1. attēls: Atgadījumu kategorijas (obligātā un brīvprātīgā ziņošanas sistēma) .....	10
2. attēls: Visbiežākie notikumi OTHR kategorijas atgadījumiem.....	11
3. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi.....	12
4. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi (2006. – 2012. gads).....	12
5. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – pirmais notikums .....	13
6. attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu ekspluatācija (gaisa kuģu vadība).....	14
7. attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu ekspluatācija .....	15
8. attēls: Apdraudējumi – gaisa kuģu ekspluatācija speciālajos aviācijas darbos .....	16
9. attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis .....	16
10. attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis .....	17
11. attēls: Apdraudējumi – aeronavigācijas dienesti .....	17
12. attēls: Apdraudējumi – lidostas un zemes dienesti.....	18
13. attēls: Bojāti Latvijā reģistrēti gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģi pēc sadursmes ar putniem lidostās 2000.–2012. gadā .....	19
14. attēls: Sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga” .....	20
15. attēls: Sadursmes ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā, uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga” ..	20
16. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ pārtraukta pacelšanās uz 1000 lidojumiem .....	21
17. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ bojāts gaisa kuģis uz 1000 lidojumiem .....	21
18. attēls: Sadursmes ar putniem lidostā „Rīga” pa mēnešiem .....	22
19. attēls: Visbiežāk konstatētās neatbilstības, kā arī novērojumi uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem.....	24
20. attēls. Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veikto SAFA inspekciju sadalījums pa gadiem .....	26
21. attēls. Latvijā veikto SAFA inspekciju sadalījums 2012. gadā uz ECAC /ne-ECAC.....	26
22. attēls. Biežāk konstatētās neatbilstības un novērojumi uz ārvalstu gaisa kuģiem Latvijā.....	27
23. attēls: Nopietni incidenti komercaviācijā uz 10 000 lidojumu stundām .....	30
24. attēls: Lidojumu drošības izpildes indikatori komercaviācijā .....	31
25. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumu skaits VNA uz 2000 lidojumu stundām.....	32
26. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA uz 3000 lidojumiem .....	32
27. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA ar bojā gājušajiem.....	33
28. attēls: Atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumos.....	33
29. attēls: Nopietnu incidentu skaits VNA uz 2000 stundām.....	34
30. attēls: Drošības izpildes indikatori VNA uz 3000 lidojumiem .....	34
31. attēls: Nopietni incidenti uz 10000 lidojumiem .....	35
32. attēls: Distancēšanas nenodrošināšana uz 10000 lidojumiem.....	35
33. attēls: Drošības izpildes indikatori lidostām un zemes dienestiem .....	36

## Tabulu saraksts

1. tabula: Pārskats par nelaimes gadījumiem EASA dalībvalstīs (komercaviācija, lidmašīnas virs 2250 kg) .....	5
2. tabula. Darbības, kas veiktas SAFA inspekciju laikā Latvijā (to skaits) .....	27
3. tabula. Neatbilstību skaits un inspekciju skaits 2012. gadā .....	27
4. tabula: 2012. gada nozīmīgo faktoru saraksts .....	37

### Aviācijas nelaimes gadījumu un nopietni incidenti no 01.01.2005 līdz 31.12.2012

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20120214B</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>OTHR: Other</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>SAAB 340</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Descent below GS and deviation from the track during initial approach route.</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>14.02.2012. / 4:40:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Somija - EFMA (MHQ): Mariehamn</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶





<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>TAIIB20120504</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Aviācijas nelaimes gadījums</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>Flyitalia S.r.l. / MD3-RIDER</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Aircraft collision with terrain</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>04.05.2012. / 9:14:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Latvija, Jelgavas novads, Jaunsvirlauku pagasts</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Ievērojami</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Smagi</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20120504A</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Aviācijas nelaimes gadījums</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>PIPER PA-28</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Emergency landing outside airport after uncommanded engine</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>04.05.2012. / 20:55:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Igaunija - EETU (Tartu)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Ievērojami</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>TAIIB20120515</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>PIPER PA-28</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Emergency landing</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>15.05.2012. / 10:30:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Latvija, EVRS (Spilve)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

	
<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>TAIIB20120519</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>MAC: AIRPROX/near miss/midair collision</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>AIRBUS INDUSTRIES A320</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Infringement of separation standards during approach</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>19.05.2012. / 8:19:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Latvija, EVRA (Riga)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
	
<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20120612B</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>AIRBUS INDUSTRIES A320</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Emergency descent</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>12.06.2012. / 13:33:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Baltkrievijas gaisa telpa</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
	
<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>TAIIB20120706</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>AMAN: Abrupt manevre</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>A AEROPRAKT FIRMA A-22</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Aircraft collision with terrain</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>06.07.2012. / 16:34:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Latvija, Adazi lidlauks</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nelieli</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
	
<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20120712A</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Aviācijas nelaimes gadījums</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>MCDONNELL-DOUGLAS HELICOPTER MD-500</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Helicopter collision with terrain</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>12.07.2012. / 6:45:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Latvija, Riebinu novads</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Iznīcināts</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20120820A</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>TECNAM P-92 ECHO, SEASKY</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Powerplant failure, emergency landing</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>20.08.2012. / 6:31:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Latvija, Pūres apkaimē</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20120909B</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>OTHR: Other</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>DHC-8-402</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Pressurization problem due to operational issues</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>09.09.2012. / 16:55:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Latvija, EVRR FIR</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20121020A</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>ATM: ATM/CNS</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>BOEING 737-800</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Infringement of separation</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>20.10.2012. / 11:50:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Latvija, vicinity of waypoint ATRAK</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20121113B</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Aviācijas nelaimes gadījums</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>UNK: Unknown or undetermined</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>Tecnam P2006T</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Aircraft collision with terrain</b>
<b>Datums/Laiks (UTC):</b>	<b>13.11.2012. / 13:40:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Latvija, Bukulti</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Iznīcināts</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nāvējoši</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>TAIIB20111015</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Aviācijas nelaimes gadījums</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojuma laikā;</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>Zlin Aviation Savage Cruiser</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Aircraft collision with terrain</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>15.10.2011. / 15:59:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Krimulda area (Latvia)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Iznīcināts</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nāvējoši</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20110726A</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>BOEING - 737-300</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Depressurization</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>26.07.2011. / 17:53:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>PEMIR ()</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20110709A</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojuma laikā;</b> <b>ARC: Abnormal runway contact</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>Rotax 582 engine powered ultra-light</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Hard landing on water</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>09.07.2011. / 12:45:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Rumbula, EVRC (Latvia)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Ievērojami</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>TAIIB20110605</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Aviācijas nelaimes gadījums</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojuma laikā;</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>Flylab Tucano Delta 3</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Collision with ground</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>05.06.2011. / 13:30:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Airfield Cesis (Latvia)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Iznīcināts</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20110521A</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>SCF-NP: Sistēmas/komponenta atteice vai nepareiza darbība [izņemot dzinējus];</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>GRYF - MD-3 Rider</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Fuel starvation</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>21.05.2011. / 14:20:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Jelgava, EVEA (Latvia)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nelieli</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20110520B</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>BOEING - 767-300</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Hard landing with structural damage</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>20.05.2011. / 8:33:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>GCXO (Canary Islands)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nelieli</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>TAIB20110218</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Aviācijas nelaimes gadījums</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>RE: Runway excursion</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>TECNAM P92-JS</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Runway excursion</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>18.02.2011. / 11:00:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Aerodrome Spilve, Riga (Latvia)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Ievērojami</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20110109A</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>BOEING - 767-300</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>TCAS RA</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>09.01.2011. / 19:55:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>FL160 abeam PBL VOR (Venezuela)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20101205A</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>DHC-8-402</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Dekompresija</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>05.12.2010. / 18:30:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>50 NM no EVRA (Latvija)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nav</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20101002</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Aviācijas nelaimes gadījums</b>
<b>Atgadījuma kategorija:</b>	<b>CFIT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>Kvant 03S</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>Nelaimes gadījums ar motodeltaplānu "Kvant 03S"</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>02.10.2010. / 16:15:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>Vecsaliena, Daugavpils novads (Latvia)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Iznīcināts</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nāvējoši</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20100823B</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>AIRBUS INDUSTRIES - A320 AIRBUS INDUSTRIES - A320</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>ELEKTRISKA AIZDEGŠANĀS PILOTU KABĪNĒ/TCAS RA</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>23.08.2010.</b>
<b>Vieta:</b>	<b>(Bulgārija)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>Nelieli</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>Nav</b>

▶

<b>Atgadījuma reģistrācijas numurs:</b>	<b>20100717B</b>
<b>Atgadījuma klase:</b>	<b>Nopietns incidents</b>
<b>Gaisa kuģis:</b>	<b>AIRBUS INDUSTRIES - A330-200 AIRBUS INDUSTRIES - A320</b>
<b>Virsraksts:</b>	<b>TCAS</b>
<b>Datums/Laiks:</b>	<b>17.07.2010. / 20:15:00</b>
<b>Vieta:</b>	<b>NINTA (Latvia)</b>
<b>Gaisa kuģa bojājumi:</b>	<b>NAV</b>
<b>Smagākie miesas bojājumi:</b>	<b>NAV</b>

▶  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** TAIIB100510  
**Atgadījuma klase:** Aviācijas nelaimes gadījums  
**Gaisa kuģis:** WT-9 DYNAMIC - (not coded) (General Aviation -  
 Pleasure - Local);

**Virsraksts:** Aircraft collision with terrain  
**Datums/Laiks:** 10.05.2010. / 20:43:00  
**Vieta:** Village Adazhi (Latvia)  
**Gaisa kuģa bojājumi:** Iznīcināts  
**Smagākie miesas bojājumi:** Serious

▶  
**Virsraksts:** TCAS/RA  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** 20090831A  
**Datums/Laiks:** 31.08.2009.  
**Datums/Laiks (UTC):** 31.08.2009. / 14:14:00  
**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents  
**Atgadījuma kategorija:** ATM: GAISA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA  
 (ATM)/SAKARI, NAVIGĀCIJA UN NOVĒROŠANA  
 (CNS); MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās /  
 sadursme gaisā

**Vieta:** Rīgas LIR (Latvija)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nav  
**G/k bojājumi:** Nav  
**Lidlauka bojājumi:** Nav

**Pacelšanās vieta:** Norvēģija - ENGM (OSL): Oslo  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVRA (RIX): Lidosta *Rīga*  
**Lidojuma fāze:** Maršrutā

**Pacelšanās vieta:** Japāna - RJAA (NRT): Tokija  
**Plānotais galamērķis:** Vācija - EDDF (FRA): FRANKFURTE  
**Lidojuma fāze:** Maršrutā

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 737-300	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
BOEING - 777	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

▶  
**Virsraksts:** Bīstama savstarpēja tuvošanās ar izlidojošu g/k,  
 aizejot uz otro riņķi  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** 20090213B  
**Datums/Laiks:** 13.02.2009. / 6:50:00  
**Datums/Laiks (UTC):** 13.02.2009. / 8:50:00  
**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents



**Atgadījuma kategorija:** MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā;  
**Vieta:** EVRA (Latvija)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nav  
**G/k bojājumi:** Nav  
**Lidlauka bojājumi:** Nav

**Pacelšanās vieta:** Lietuva - EYVI (VNO): Viļņas lidosta  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVRA (RIX): Lidosta *Rīga*  
**Lidojuma fāze:** Pieeja

**Pacelšanās vieta:** Nav zināms  
**Plānotais galamērķis:** Nav zināms  
**Lidojuma fāze:** Nav zināms

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 737-300	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
AIRBUS INDUSTRIES - A320	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

▶  
**Virsraksts:** Zaudēts ārējais labās galvenās šasijas ritenis  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** 20081231A  
**Datums/Laiks:** 31.12.2008.  
**Datums/Laiks (UTC):** 31.12.2008. / 13:30:00  
**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents  
**Atgadījuma kategorija:** SCF-NP: Sistēmas/komponenta atteice vai nepareiza darbība [izņemot dzinējus]  
**Vieta:** DUB (Īrija)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nav  
**G/k bojājumi:** Minimāli  
**Lidlauka bojājumi:** Nav  
**Pacelšanās vieta:** Īrija - EIDW (DUB): Dublina  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVRA (RIX): Lidosta *Rīga*  
**Lidojuma fāze:** Pacelšanās

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 737-500	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

▶  
**Virsraksts:** Kontroles zaudēšana  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** 20080816A  
**Datums/Laiks:** 16.08.2008. / 10:00:00  
**Datums/Laiks (UTC):** 16.08.2008.  
**Atgadījuma klase:** Aviācijas nelaimes gadījums

**Atgadījuma kategorija:** LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojuma laikā  
**Vieta:** EVTA (Latvija)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nāvējoši  
**G/k bojājumi:** Nav atjaunojams (iznīcināts)  
**Lidlauka bojājumi:** Nav  
  
**Pacelšanās vieta:** Latvija - EVRS : Rīga/(Spilve)  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVTA : Tukums  
**Lidojuma fāze:** Pieeja

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
PIPER - PA-31	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

**Virsraksts:** Infringement of separation standards during approach in the TCA  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** TAIB082507  
**Datums/Laiks:** 25.07.2008. / 23:37:00  
**Datums/Laiks (UTC):** 25.07.2008. / 20:37:00  
**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents  
**Atgadījuma kategorija:** MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā; ATM: GAISA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA (ATM)/SAKARI, NAVIGĀCIJA UN NOVĒROŠANA (CNS);  
**Vieta:** EVRA, Terminal Control Area (Latvija)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nav  
**G/k bojājumi:** Nav  
**Lidlauka bojājumi:** Nav  
  
**Pacelšanās vieta:** Belgium - EBBR (BRU): Bruxelles/National  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVRA (RIX): Lidosta *Rīga*  
**Lidojuma fāze:** Maršrutā  
  
**Pacelšanās vieta:** Tunisia - DTMB (MIR): Monastir/Habib Bourgiba  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVRA (RIX): Lidosta *Rīga*  
**Lidojuma fāze:** Pieeja

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 737-500	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
AIRBUS INDUSTRIES - A320	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

▶

**Virsraksts:** INFRINGEMENT OF SEPARATION STANDARDS OVER THE BALTIC SEA NEAR REPORTING POINT ON REQUEST EVONA IN THE VICINITY OF LIEPĀJA

**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** TAIB082805

**Datums/Laiks:** 28.05.2008. / 13:57:00

**Datums/Laiks (UTC):** 28.05.2008. / 10:57:00

**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents

**Atgadījuma kategorija:** ATM: GAISA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA (ATM)/SAKARI, NAVIGĀCIJA UN NOVĒROŠANA (CNS); MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā;

**Vieta:** LIEPĀJA (Latvija)

**Smagākie miesas bojājumi:** Nav

**G/k bojājumi:** Nav

**Lidlauka bojājumi:** Nav

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
EMBRAER - 190 / 195	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
PREDUZECE SOKO - G-4 SUPER GALEB (N-62)	Nekustīgo spārnu	Turbojet

▶

**Virsraksts:** NOSĒŠANĀS UZ SKREJCEĻA SLĒGTĀS DAĻAS LIDOSTĀ RĪGA

**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** TAIB083004

**Datums/Laiks:** 30.04.2008. / 10:05:00

**Datums/Laiks (UTC):** 30.04.2008. / 7:05:00

**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents

**Atgadījuma kategorija:** USOS: Undershoot/overshoot; ADRM: Aerodrome;

**Vieta:** EVRA (Latvija)

**Smagākie miesas bojājumi:** Nav

**G/k bojājumi:** Nav

**Lidlauka bojājumi:** Nav

**Pacelšanās vieta:** Latvija - EVRA (RIX): Lidosta *Rīga*

**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVRA (RIX): Lidosta *Rīga*

**Lidojuma fāze:** Nosēšanās

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
PILATUS - PC-6B TURBO-PORTER	Nekustīgo spārnu	Turbopropelleru

**Virsraksts:** GAISA KUĢA SADURSME AR ZEMI  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** TAIB082704  
**Datums/Laiks:** 27.04.2008.  
**Datums/Laiks (UTC):** 27.04.2008.  
**Atgadījuma klase:** Aviācijas nelaimes gadījums  
**Atgadījuma kategorija:** LOC-I: Loss of control - inflight;  
**Vieta:** Near TUKUMS (Latvija)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Minimāli  
**G/k bojājumi:** Nav atjaunojams (iznīcināts)  
**Lidlauka bojājumi:** Nav  
  
**Pacelšanās vieta:** Latvija - EVTA : Tukums  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVTA : Tukums  
**Lidojuma fāze:** Maršrutā

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
X-32 BEKAS - (to be coded)	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

**Virsraksts:** INFRINGEMENT OF SEPARATION STANDARDS OVER THE SEA IN THE VICINITY OF LIEPAJA  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** TAIB082104  
**Datums/Laiks:** 21.04.2008. / 12:05:00  
**Datums/Laiks (UTC):** 21.04.2008. / 15:05:00  
**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents  
**Atgadījuma kategorija:** MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā; ATM: GAISA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA (ATM)/SAKARI, NAVIGĀCIJA UN NOVĒROŠANA (CNS);  
**Vieta:** NEAR LIEPĀJA , LATVIJA (Latvija)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nav  
**G/k bojājumi:** Nav  
**Lidlauka bojājumi:** Nav  
  
**Pacelšanās vieta:** United Kingdom - EGKK (LGW): London/Gatwick  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVRA (RIX): Lidosta *Rīga*  
**Lidojuma fāze:** Maršrutā  
  
**Pacelšanās vieta:** India - VIDP (DEL): Delhi/Indira Gandhi Intl  
**Plānotais galamērķis:** United Kingdom - EGLL (LHR): London/Heathrow  
**Lidojuma fāze:** Maršrutā

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 757-200	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
AIRBUS INDUSTRIES - A340-600	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

▶

**Virsraksts:** LOSS OF SEPARATION OVER THE SEA NEAR REPORTING POINT ON REQUEST LASMA IN THE VICINITY OF LIEPAJA

**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** TAIB072008

**Datums/Laiks:** 20.08.2007. / 11:34:00

**Datums/Laiks (UTC):** 20.08.2007. / 8:34:00

**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents

**Atgadījuma kategorija:** MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā; ATM: GAISA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA (ATM)/SAKARI, NAVIGĀCIJA UN NOVĒROŠANA (CNS);

**Vieta:** NEAR LIEPĀJA , LATVIJA (Latvija)

**Smagākie miesas bojājumi:** Nav

**G/k bojājumi:** Nav

**Lidlauka bojājumi:** Nav

**Pacelšanās vieta:** Latvija - EVRA (RIX): Lidosta *Rīga*

**Plānotais galamērķis:** United Kingdom - EGSS (STN): London/Stansted

**Lidojuma fāze:** Maršrutā

**Pacelšanās vieta:** Netherlands, Kingdom of the - EHAM (AMS): Amsterdam/Schiphol

**Plānotais galamērķis:** Russian Federation - UUEE (SVO): Moskva/Sheremetyevo

**Lidojuma fāze:** Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 737-800	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
BOEING - 747-100/200	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

▶

**Virsraksts:** Aeroprakt A-22 Nopietns incidents

**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** 20060912A

**Datums/Laiks:** 12.09.2006. / 8:35:00

**Datums/Laiks (UTC):** 12.09.2006. / 5:35:00

**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents

**Atgadījuma kategorija:** LOC-I: Loss of control - inflight;

**Vieta:** Adazi (Latvija)

**Smagākie miesas bojājumi:** Nav

**G/k bojājumi:** Ievērojami

**Lidlauka bojājumi:** Nav

**Pacelšanās vieta:** Adazi - (to be coded)

**Plānotais galamērķis:** Adazi - (to be coded)

**Lidojuma fāze:** Pacelšanās

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
AEROPRAKT FIRMA - A-22	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

**Virsraksts:** CESSNA 152 Aviācijas nelaimes gadījums (Ikšķile)  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** 20060628A  
**Datums/Laiks:** 28.06.2006. / 17:37:00  
**Datums/Laiks (UTC):** 28.06.2006. / 14:37:00  
**Atgadījuma klase:** Aviācijas nelaimes gadījums  
**Atgadījuma kategorija:** SCF-PP: powerplant failure or malfunction; F-POST: Fire/smoke (post-impact);  
**Vieta:** Ikšķile (Latvija)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nāvējoši  
**G/k bojājumi:** Nav atjaunojams (iznīcināts)  
**Lidlauka bojājumi:** Nav  
**Pacelšanās vieta:** Latvija - EVPA : Ikšķile  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVPA : Ikšķile  
**Lidojuma fāze:** Maršrutā

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
CESSNA - 152	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

**Virsraksts:** Hidrauliskās sistēmas problēmas  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** 20060518A  
**Datums/Laiks:** 18.05.2006.  
**Datums/Laiks (UTC):** 18.05.2006. / 10:42:00  
**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents  
**Atgadījuma kategorija:** SCF-PP: powerplant failure or malfunction;  
**Vieta:** LED - initial-climb (Russian Federation)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nav  
**G/k bojājumi:** Nav  
**Lidlauka bojājumi:** Nav  
**Pacelšanās vieta:** Russian Federation - ULLI (LED): Sankt-Peterburg/Pulkovo  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVRA (RIX): Lidosta Rīga  
**Lidojuma fāze:** Pacelšanās

**Gaisa kuģis:**


Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
FOKKER - 50	Nekustīgo spārnu	Turbopropelleru

**Virsraksts:** High cabin altitude  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** 20051125A  
**Datums/Laiks:** 25.11.2005.  
**Datums/Laiks (UTC):** 25.11.2005. / 5:22:00

**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents  
**Atgadījuma kategorija:** SCF-NP: Sistēmas/komponenta atteice vai nepareiza darbība [izņemot dzinējus];  
**Vieta:** LISGO (En-Route) (Lietuva)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nav  
**G/k bojājumi:** Nav  
**Lidlauka bojājumi:** Nav  
  
**Pacelšanās vieta:** Lietuva - EYVI (VNO): Viļņas lidosta  
**Plānotais galamērķis:** Finland - EFHK (HEL): Helsinki/Vantaa (National Board Of Aviation)  
**Lidojuma fāze:** Maršrutā


**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
FOKKER - 50	Nekustīgo spārnu	Turbopropelleru


**Virsraksts:** Dzinēja eļļas temperatūras svārstības  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** 20050727B  
**Datums/Laiks:** 27.07.2005. / 10:25:00  
**Datums/Laiks (UTC):** 27.07.2005.  
**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents  
**Atgadījuma kategorija:** SCF-PP: powerplant failure or malfunction;  
**Vieta:** Airfield *Rezekne* (Latvija)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nav  
**G/k bojājumi:** Nav  
**Lidlauka bojājumi:** Nav  
  
**Pacelšanās vieta:** Latvija - EVNA : Rezekne  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVNA : Rezekne  
**Lidojuma fāze:** Maršrutā

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
AGUSTA - AB 206B	Helicopter	Turboshaft


**Virsraksts:** Dekompresija  
**Atgadījuma reģistrācijas numurs:** 20050519A  
**Datums/Laiks:** 19.05.2005. / 15:46:00  
**Datums/Laiks (UTC):** 19.05.2005. / 12:46:00  
**Atgadījuma klase:** Nopietns incidents  
**Atgadījuma kategorija:** SCF-NP: Sistēmas/komponenta atteice vai nepareiza darbība [izņemot dzinējus];  
**Vieta:** St.Petersburg-Vienna (Latvija)  
**Smagākie miesas bojājumi:** Nav  
**G/k bojājumi:** Nav  
**Lidlauka bojājumi:** Nav

**Pacelšanās vieta:** Russian Federation - ULLI (LED): Sankt-Peterburg/Pulkovo  
**Plānotais galamērķis:** Austria - LOWW (VIE): Wien/Schwechat  
**Lidojuma fāze:** Maršrutā

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
FOKKER - 100	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

**Virsraksts:** Kesco Bermuda Ltd Nopietns incidents  
**Atgādījuma reģistrācijas numurs:** 20050125A  
**Datums/Laiks:** 25.01.2005. / 11:48:00  
**Datums/Laiks (UTC):** 25.01.2005. / 9:48:00  
**Atgādījuma klase:** Nopietns incidents  
**Atgādījuma kategorija:** SCF-NP: Sistēmas/komponenta atteice vai nepareiza darbība [izņemot dzinējus];  
**Vieta:** Ventspils (Latvija)  
**Smagākie miesas bojājumi:**  
**G/k bojājumi:** Ievērojami  
**Lidlauka bojājumi:**

**Pacelšanās vieta:** Russian Federation - UUWW (VKO): Moskva/Vnukovo  
**Plānotais galamērķis:** Latvija - EVVA : Ventspils  
**Lidojuma fāze:** Nosēšanās

**Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
RAYTHEON - PREMIERE I	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora



**Atsauksmēm**

Ja Jums ir komentāri par 2012. gada drošības pārskatu un tajā iekļauto informāciju vai ieteikumi nākamā gada drošības pārskatam, lūdzam sazināties ar pārskata sastādītājiem:

[SIDD@latcaa.gov.lv](mailto:SIDD@latcaa.gov.lv)