

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების  
სამინისტროს სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის  
სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და  
ინციდენტების მოკვლევის ბიურო

11.03.2024 წელს, ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის  
საერთაშორისო აეროპორტში, თურქული ავიაკომპანია „SOS  
AMBULANCE“-ს კუთვნილ საჰაერო ხომალდზე, Hawker 400A,  
სარეგისტრაციო ნიშნით TC-STA, ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე  
დაფრენის ეტაპზე მომხდარი ინციდენტის მოკვლევის ანგარიში.

თბილისი 2024 წელი

საჰაერო ხომალდის ტიპი

(Hawker 400A)

სახელმწიფო სარეგისტრაციო ნიშანი

TC-STA

რეგისტრაციის ქვეყანა

თურქეთი

მესაკუთრე

SOS AMBULANCE

ინციდენტის დრო და თარიღი

19:55 სთ.(დრო ადგილობრივი) , 11.03. 2024 წ.

ინციდენტის ადგილი

ქ. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი



საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევის ერთადერთი მიზანია მომავალში საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის თავიდან აცილება. მოკვლევის მიზანი არ არის ვინმეს ბრალეულობის წილის ან პასუხისმგებლობის დადგენა. (ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენცია, დანართი 13. მუხლი 3.1.

## სარჩევი

### 1. მოკლე შინაარსი

- 1.1. ფაქტობრივი ინფორმაცია
- 1.2. ფრენის ისტორია
- 1.3. სხეულის დაზიანება
- 1.4. საჰაერო ხომალდის დაზიანება
- 1.5. სხვა დაზიანებები
- 1.6. ინფორმაცია საჰაერო ხომალდის მეთაურზე
- 1.7. ინფორმაცია საჰაერო ხომალდზე
- 1.8. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია
- 1.9. აეროდრომის მონაცემები

### 2. ანალიზი

### 3. დასკვნა

### 4. ფრენების უსაფრთხოების რეკომენდაციები

## მოკლე შინაარსი

2024 წლის 11 მარტს მოკვლევის ბიუროში შემოვიდა შეტყობინება საავიაციო ინციდენტზე, კერძოდ თურქეთში რეგისტრირებული ავიაკომპანიის „SOS AMBULANCE „-ს კუთვნილ Hawker 400A ტიპის საჰაერო ხომალდზე, რომელიც ასრულებდა ჩარტერულ რეისს სტამბული - ქუთაისი - სტამბულის მიმართულებით, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე (ადზ) დაფრენისას ადგილი ქონდა საავიაციო ინციდენტს, კერძოდ საჰაერო ხომალდის მეთაურის განმარტებით, ადზ-ზე დაფრენის შემდეგ გარბენის დროს მან იგრძნო ძლიერი ვიბრაცია, რომელიც სავარაუდოდ მოდიოდა შასის მხრიდან და იძულებული გახდა რაც შეიძლება მალე შეეწყვიტა ადზ-ზე გარბენი. საჰაერო ხომალდის ადზ-ზე გაჩერების შემდეგ, აეროდრომის შესაბამისი სამსახურის სპეციალისტების მიერ საჰაერო ხომალდის დათვალიერების შემდეგ აღმოჩნდა, რომ დაზიანებული იყო შასის მარჯვენა საბურავი.

საქართველოს საჰაერო კოდექსის, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დებულების, მოკვლევის ბიუროს დებულების და „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მომხდარი საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესი“-ს მოთხოვნების, ასევე საერთაშორისო საუკეთესო პრაქტიკის შესაბამისად, ზემოაღნიშნული საავიაციო შემთხვევის მოკვლევა განხორციელდა, სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიუროს მიერ.

მოკვლევა დაიწყო

11.03.2024 წ.

მოკვლევა დამთავრდა

05.04.2024 წ.

## ფაქტობრივი ინფორმაცია

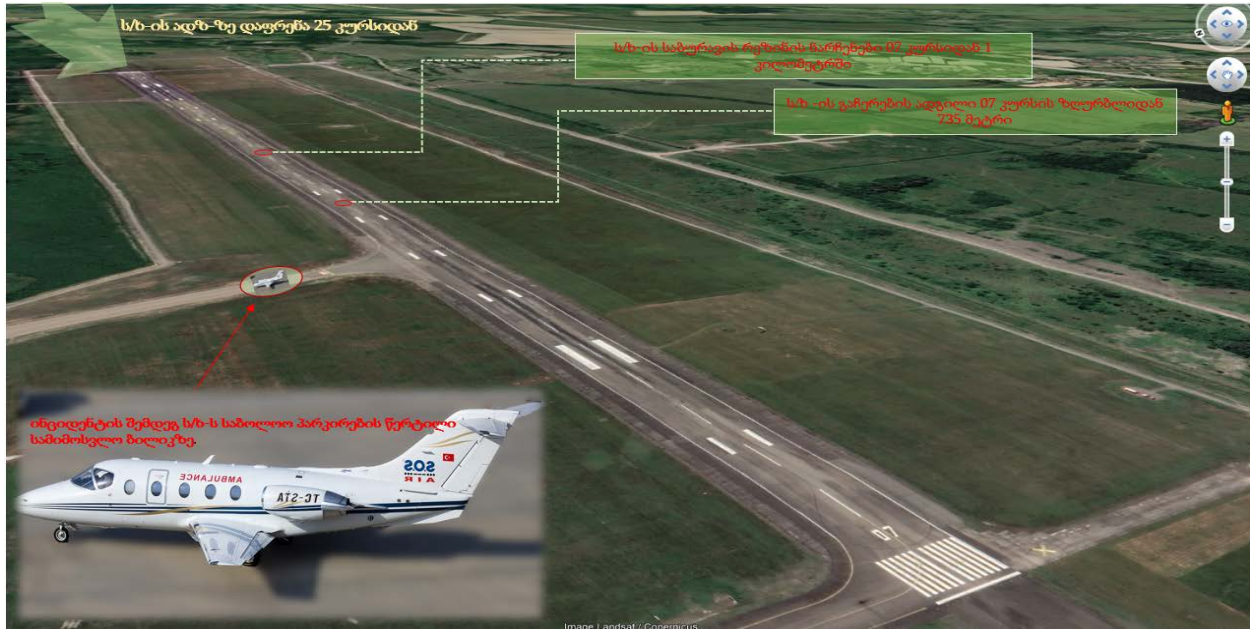
### 1.1. ფრენის ისტორია

ავიაკომპანია „SOS AMBULANCE“-ს კუთვნილი საჰაერო ხომალდი Hawker 400A, სარეგისტრაციო ნიშნით TC-STA, ასრულებდა ჩარტერულ ფრენას სტამბული-ქუთაისი-სტამბულის მიმართულებით. ფრენის მიზანი იყო ქუთაისიდან სასწრაფო გადაუდებელი დახმარების მიზნით პაციენტის გადაყვანა თურქეთში.

აღნიშნული ფრენა დაიწყო სტამბულის ათათურქის საერთაშორისო აეროპორტიდან, საერთაშორისო დროით (UTC) 14:20 სთ-ზე. ხომალდის მეთაურის ახსნა განმარტებით, ქუთაისის აეროპორტში დაფრენისას საჰაერო ხომალდის ყველა სისტემა მუშაობდა გამართულად და რაიმე გართულებას ადგილი არ ქონია. მას შემდეგ რაც საჰაერო ხომალდმა განახორციელა ადზ-ზე დაფრენა 19:53სთ. (დრო აქაც და შემდგომშიც ადგილობრივი), დაფრენის შემდეგ გარბენის დროს, ხომალდის მეთაურმა იგრძნო ძლიერი ვიბრაცია და საჰაერო ხომალდის საბურავის გასკდომის ხმა, რომელიც სავარაუდოდ მოდიოდა შასის მარჯვენა საბურავის მხრიდან.

ეკიპაჟმა საჰაერო ხომალდის ადზ-ზე გაჩერების შემდეგ, მომხდარი ინციდენტის შესახებ მოახსენა ქუთაისის აეროპორტის შპს „საქაერონავიგაცია“-ს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს, რომელმაც მომხდარი ინციდენტის შესახებ ინფორმაცია გადასცა აეროპორტის შესაბამის სამსახურს.

აეროპორტის შესაბამისი სამსახურის პერსონალის დახმარებით, 21:15სთ ასაფრენ-დასაფრენი ზოლიდან მოხდა საჰაერო ხომალდის გადაყვანა სამიმოსვლო ბილიკ B-ზე. ეკიპაჟის წევრებს ინციდენტის დროს დაზიანება არ მიუღიათ.



## 1.2. სხეულის დაზიანება

სხეულის დაზიანება	ეკიპაჟი	მგზავრები	სხვა პირები
სიკვდილის დადგომით	0	0	0
სერიოზული	0	0	0
უმნიშვნელო/არ არსებობს	0	0	0

## 1.3. საჰაერო ხომალდის დაზიანება

საჰაერო ხომალდს ინციდენტის დროს დაუზიანდა მხოლოდ შასის მარჯვენა საბურავი. სხვა დაზიანებას ადგილი არ ქონია.

## 1.4. სხვა დაზიანებები

საჰაერო ხომალდს ინციდენტის დროს ასაფრენ დასაფრენი ზოლისთვის ან სხვა ობიექტებისთვის ზიანი არ მიუყენებია.

## 1.5 ინფორმაცია საჰაერო ხომალდის მეთაურზე

მოქალაქეობა	თურქეთი
ხომალდის მეთაურის ასაკი	36 წ
სქესი	მამრობითი
პილოტის ლიცენზიის ტიპი	ATPL (A)
პილოტის ლიცენზიის გაცემის თარიღი	2016 წ
მოქმედების ვადა	2024წ

## 1.6. ინფორმაცია საჰაერო ხომალდზე

საჰაერო ხომალდის ტიპი	Hawker 400A
საჰაერო ხომალდის გამოშვების წელი	2006 წ
მწარმოებელი	Textron Aviation
სახელმწიფო სარეგისტრაციო ნიშანი	TC-STA
სერიული ნომერი	RK 476
მესაკუთრე	SOS AMBULANCE
რეგისტრაციის სერთიფიკატის ნომერი	1873
სერთიფიკატის გაცემის თარიღი	22/10/2021 წ
გამცემი ორგანო	თურქეთის სამოქალაქო ავიაციის გენერალური დირექტორატი

## 1.7. მონაცემები აეროდრომზე

ქუთაისის დავით აღმაშენებლის საერთაშორისო აეროპორტის ექსპლუატანტს წარმოადგენს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“, რომელიც უზრუნველყოფს აეროდრომზე ფრენების უსაფრთხოებას, რეგულირებასა და ეფექტურობას სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო სტანდარტების და რეკომენდირებული პრაქტიკის, საქართველოს საჰაერო კოდექსის, ეროვნული ნორმატიული აქტების მოთხოვნების შესაბამისად.

„ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი“-ს ექსპლუატანტზე 17.01.2022წ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემულია - აეროდრომის ვარგისობის სერტიფიკატი № 170122. მოქმედების ვადა - უვადო.

აეროპორტს მინიჭებული აქვს საერთაშორისო აეროპორტის სტატუსი. აეროდრომის კოდი - 4D, ICAO-ს კოდი -UGKO . აეროპორტის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის სიგრძე 2 500 მეტრს შეადგენს და აკმაყოფილებს თანამედროვე სტანდარტებს. აეროპორტი აღჭურვილია უმაღლესი ხარისხის სანავიგაციო და მეტეოროლოგიური სისტემებით.

აეროდრომის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის ფაქტიური მდგომარეობა ინციდენტის დროს იყო: ასფალტობეტონის საფარი - მექანიკური დაზიანებების გარეშე; სუფთა; მშრალი; შეჭიდების კოეფიციენტით 6/6/6; უცხო სხეულების გარეშე და მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის.





*სავიაციო ინციდენტის შემდეგ საჰაერო ხომალდ Hawker 400A-ს დროებითი პარკირების ადგილი სამიმოსვლო ბილიკ B-ზე.*

## 1.8. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია

11.03.2024 წელს, ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის აეროპორტში, საჰაერო ხომალდის Hawker 400A, სარეგისტრაციო ნიშნით TC-STA დაფრენის დროს ფაქტიური ამინდი იყო კარგი და მომხდარ ინციდენტთან კავშირში არ არის.

UGKO 111630Z 28005KT CAVOK 06/01 Q1025 NOSIG  
UGKO 111600Z 28007KT CAVOK 08/01 Q1025 NOSIG  
UGKO 111530Z 29009KT CAVOK 09/01 Q1025 NOSIG  
UGKO 111500Z 27013KT CAVOK 11/02 Q1024 NOSIG

## 2. ანალიზი

ანალიზი გაკეთებულია: ავიაკომპანია „SOS AMBULANCE“-ს კუთვნილი საჰაერო ხომალდი Hawker 400A, სარეგისტრაციო ნიშნით TC-STA - ს ხომალდის მეთაურის ახსნა განმარტებითი ბარათის; საჰაერო ხომალდის საბორტო-ტექნიკური ჟურნალის; ქუთაისის აეროდრომზე არსებული ფაქტიური ამინდის ამონაწერის; ქუთაისის აეროდრომის ადზ-ს ბოლო შემოწმების ანგარიშის; ორნიტოლოგიური მდგომარეობის შემოწმების ბოლო ანგარიშის; საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ გაცემული ოფიციალური დოკუმენტაციის (საჰაერო ხომალდის რეგისტრაციისა და ვარგისობის სერთიფიკატების); საჰაერო ხომალდის Hawker 400A საფრენოსნო და ტექნიკური ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს; 11.03.2024წ საავიაციო მოვლენის ადგილზე შედგენილი ნახაზის (კროკი); ქუთაისის აეროდრომის სამსახურის სპეციალისტების ახსნა განმარტებითი ბარათების; საჰაერო ხომალდის ფაქტიური მდგომარეობის ამსახველი ფოტო მასალის; ავიაკომპანია „SOS AMBULANCE“-ს ტექნიკური სამსახურის სპეციალისტების მიერ 13.03.2024წ ჩატარებულ ტექნიკურ სამუშაოებზე შედგენილი ტექნიკური აქტის; ასევე საავიაციო შემთხვევების მოკვლევის საუკეთესო პრაქტიკის შესწავლის საფუძველზე.

**შენიშვნა:** გამომდინარე იქიდან, რომ საჰაერო ხომალდზე არ იყო განთავსებული ფრენის პარამეტრების ობიექტური კონტროლის ჩამწერი მოწყობილობა, კომისიამ ანალიზი გააკეთა მხოლოდ მის ხელთ არსებული ზემოთჩამოთვლილი ნივთმტკიცებების საფუძველზე.

ანალიზის დროს განხილულ იქნა საავიაციო ინციდენტის გამომწვევი სავარაუდო ვერსიები:

- ადზ-ზე დაფრენისას საჰაერო ხომალდზე გარე ფაქტორების ზემოქმედება.
- საჰაერო ხომალდის მტყუნება ან ტექნიკური გაუმართაობა.

- საჰაერო ხომალდის დაფრენისას, საბურავით ადზ-სთან ხისტი კონტაქტი.

### ვერსია - ადზ-ზე დაფრენისას საჰაერო ხომალდზე გარე ფაქტორების ზემოქმედება.

ანალიზმა გვიჩვენა, რომ ფაქტიური ამინდი, ასევე აეროდრომის ასაფრენ დასაფრენი ზოლის მდგომარეობა შეესაბამებოდა სტანდარტულ მოთხოვნებს და დაფრენამდე, დაფრენისას და დაფრენის შემდგომაც იყო კარგი (ნივთმტკიცებები - ამინდის ამონაწერი და აეროდრომის ადზ-ს საფარის შემოწმებაზე ჟურნალში ჩანაწერი), რასაც ადასტურებს საჰაერო ხომალდის მეთაურის ახსნა განმარტება, სადაც აღნიშნულია, რომ დაფრენის წინა ეტაპი, დაფრენა და ადზ-ზე დაფრენის შემდგომი პირველ ეტაპზე გარბენი განხორციელდა სტაბილურ რეჟიმში.

საჰაერო ხომალდის მეთაურმა, მხოლოდ ადზ-ზე დაფრენის შემდეგ, გარბენის მეორე ეტაპზე, სიჩქარის შემცირების მიზნით დამუხრუჭებისას იგრძნო ვიბრაცია და გაიგო საჰაერო ხომალდის საბურავის გასკდომის ხმა, რის შემდეგაც მან ადზ-ზე გააჩერა საჰაერო ხომალდი და მოითხოვა აეროდრომის სამსახურის მხრიდან საჰაერო ხომალდის შასის ფაქტიური მდგომარეობის შემოწმება. შემოწმების შემდეგ, მეთაურმა მიიღო რა აეროდრომის სამსახურის სპეციალისტებისგან დასტური, რომ შასის მარჯვენა საბურავი დაზიანებული და გამსკდარია, მოახდინა ძრავების გამორთვა და მოითხოვა აეროდრომის სამსახურისგან დახმარება, საჰაერო ხომალდის ბუქსირებით ადზ-დან უსაფრთხოდ გამოყვანაზე. 21:15 სთ-ზე საჰაერო ხომალდი Hawker 400A სარეგისტრაციო ნიშნით TC-STA აეროდრომის სამსახურმა უსაფრთხოდ გამოიყვანა ადზ-დან და დროებით გააჩერა აეროდრომის სამიმოსვლო “B” ბილიკზე.



საბურავის რეზინის ნაწილი მთლიანად განადგურებულია, რაც განპირობებულია იმით, რომ საბურავის გასკდომის შემდეგ, საჰაერო ხომალდი გარკვეული პერიოდი, სრულ გაჩერებამდე აგრძელებდა გარბენს ადზ-ზე.

ადზ-ზე დაფრენისას, საჰაერო ხომალდზე გარე ფაქტორების (ფაქტიური ამინდი იყო კარგი და ადზ-ს ფაქტიური მდგომარეობა შეესაბამებოდა სტანდარტებს, საფარი არ იყო დაზიანებული, რაიმე სახის უცხო სხეული არ ყოფილა) ზემოქმედებას ადგილი არ ქონია და ინციდენტთან კავშირში არ არის.

## ვერსია - საჰაერო ხომალდის მტყუნება ან ტექნიკური გაუმართაობა.

მოკვლევას 12.03.2024წ. საავიაციო ინციდენტის ადგილზე, ქუთაისის აეროდრომის სამიმოსვლო “B” ბილიკზე, კომისიის მიერ ვიზუალურად შემოწმდა საჰაერო ხომალდის და შასის საბურავების ფაქტიური მდგომარეობა, ასევე 13.03.2024წ. ავიაკომპანია „SOS AMBULANCE“-ს ტექნიკური სამსახურის სპეციალისტებთან ერთად ჩატარდა შასის შესაბამისი შემოწმება (AMM 32-40-00-ს მიხედვით, შეიცვალა შასის დაზიანებული მარჯვენა საბურავი P/N 5010720-1 S/N JUN06-2081 ახალი საბურავით P/N 5010720-1 S/N JUN11-2559 კომპლექტში. შემოწმდა სამუხრუჭე სისტემა, გაფორმდა ტექნიკური აქტი # 7708 SOS-STA-24-001-0), რომლის შესაბამისად დადგინდა, რომ საჰაერო ხომალდი გამართულია და ვარგისია საფრენად.

ანალიზის დროს განხილული იქნა, როგორც კონკრეტულად „SOS AMBULANCE“-ს კუთვნილი საჰაერო ხომალდზე Hawker 400A, ბიუროს ხელთ არსებული მასალები, ასევე ზოგადად Hawker 400A ტიპის საჰაერო ხომალდების მიერ განცდილი ინციდენტების თუ საავიაციო შემთხვევების მოკვლევის სტატისტიკა. სტატისტიკის განხილვისას გაირკვა, რომ ამ ტიპის საჰაერო ხომალდებზე ინციდენტები, რომელთა პროვოცირება საბურავის მტყუნებამ გამოიწვია არც თუ ისე იშვიათია და ინციდენტების უმეტესობა გამომდინარეობდა მომსახურე ტექნიკური პერსონალის მხრიდან უსაფრთხოების რეკომენდაციების არასათანადოდ შესრულებით ან სამსახურეობრივი გულგრილობით ან პილოტების მხრიდან სტანდარტული მოთხოვნების არაჯეროვანი შესრულებით.

როგორც მოკვლევის ბიუროსთვის ხელმისაწვდომი მასალებიდან ირკვევა, საჰაერო ხომალდს რაიმე სახის ტექნიკური პრობლემა ფრენისას ან დაფრენის წინა ეტაპზე არ ქონია. საჰაერო ხომალდის მეთაურის მოხსენებითი ბარათის თანახმად, დაფრენამდე მოხდა საჰაერო ხომალდის შემოწმება სტანდარტული დაფრენისწინა კითხვარის

(checklist) შესაბამისად, რა დროსაც საჰაერო ხომალდის ყველა სისტემა და ინდიკატორი მუშაობდა გამართულად. ასევე საჰაერო ხომალდის მეთაურის ახსნა განმარტებითი ბარათიდან ირკვევა, რომ გარბენის დროს, საბურავის გასკდომის ხმის გაგონების შემდეგ შეიგრძნობოდა გარკვეული ვიბრაცია. აქედან გამომდინარე სავარაუდოა რომ ინციდენტის პროვოცირება მოხდა საჰაერო ხომალდის საბურავის ადზ-სთან შეხების შემდეგ. საჰაერო ხომალდის მარჯვენა საბურავის დაზიანების ხასიათი მიუთითებს იმაზე, რომ სავარაუდოდ ჯერ მოხდა საბურავში წნევის ვარდნა და შემდეგ ჩაფუშული საბურავით ადზ-ზე გარბენისას მოხდა მისი სრულად განადგურება.

საბურავში წნევის ვარდნა, დიდი ალბათობით შეიძლება გამოწვეული ყოფილიყო საბურავის კონსტრუქციული დეფექტით.

საჰაერო ხომალდ Hawker 400A-ზე მომხდარი ინციდენტების სტატისტიკა გვიჩვენებს, რომ საჰაერო ხომალდის შასის ძირითადი საბურავების დაზიანება იშვიათობას არ წარმოადგენს და ძირითადად ხდება დისკის ორი ნაწილის დამაკავშირებელი ქანჩების და ჭანჭიკების არაშესაბამისად დაჭერის გამო. აღნიშნული კონსტრუქციული თავისებურების გამო, პრევენციული ღონისძიების მიზნით, დამამზადებლის მიერ გამოცემულია ტექნიკური მომსახურების გამაფრთხილებელი შეტყობინება (Beech Jet 400, Wheel Tie Bolts Maintenance Alert) და აუცილებლად შესასრულებელი უსაფრთხოების ბიულეტენი (Service Bulletin OAA-MSB-2018-001). ასევე საჰაერო ხომალდის Hawker 400A საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო ავალდებულებს მფრინავებს საჰაერო ხომალდის გაფრენისწინა შემოწმების დროს ვიზუალურად გადაამოწმონ საბურავის დისკზე არსებული ქანჩების რაოდენობა და ფაქტიური მდგომარეობა.

კონკრეტული ინციდენტის შემდეგ, დაზიანებული მარჯვენა საბურავის P/N 5010720-1 S/N JUN06-2081 კონსტრუქციულ დეფექტზე შემოწმების მიზნით, ჩატარდა ვიზუალური დათვალიერება. დისკის ორი

ნაწილის დამაკავშირებელი 7-ვე ქანჩი და ჭანჭიკი იყო ადგილზე და დაზიანებული და მოშვებული არ ყოფილა.



კომისიის ხელთ არსებული მასალებით, ინციდენტის დროს საჰაერო ხომალდის ტექნიკური გაუმართაობა არ დასტურდება.

ვერსია - საჰაერო ხომალდის დაფრენისას საბურავით ადზ-სთან ხისტი კონტაქტი.

თეორიულად საჰაერო ხომალდის დაფრენისას ადზ-სთან ცალკეული საბურავის ხისტი და არაშესაბამისი კუთხით კონტაქტის

დროს შესაძლებელია ადგილი ქონდა გადაჭარბებულ დატვირთვას ცალკეულად მარჯვენა საბურავზე, რასაც შეეძლო გამოეწვია საბურავში მყისიერი წნევის ვარდნა და ჩაფუშულ მდგომარეობაში შემდგომ გარბენს გამოეწვია საბურავის დაზიანება და განადგურება.

ასეთი სცენარის შემთხვევაში, დიდი ალბათობით საჰაერო ხომალდის ადუზ-ზე გარბენის მიმართულებების - კურსის შენარჩუნება და შესაბამისად საჰაერო ხომალდის ადუზ-ზე შენარჩუნება გაძნელებოდა, მაგრამ გამომდინარე კონკრეტული საჰაერო ხომალდის მახასიათებლიდან (მცირე გაბარიტებიდან და დაფრენისას მინიმალური სიჩქარიდან), კონკრეტული ადუზ-ს ფაქტიური მდგომარეობიდან - (შეჭიდების კოეფიციენტი 6/6/6/, ადუზ-ს სიგანის 45მ და სიგრძე 2 500მ) გათვალისწინებით შეუძლებელი არ იქნებოდა.

მოცემული ინციდენტისას აღნიშნულ ვერსიას შეიძლება ქონდა ადგილი, მაგრამ ნივთმტვიცების გარეშე, ფრენის ზუსტი პარამეტრების ჩამწერი ობიექტური კონტროლის მოწყობილობის არ არსებობის გამო, მტკიცებულებით ფორმაში ვერსიას ვერ განვიხილავთ.

საჰაერო ხომალდის Hawker 400A სარეგისტრაციო ნიშნით TC-STA შასის მარჯვენა საბურავის დაზიანების - გასკდომის ზუსტი მიზეზი ვერ დადგინდა. ავიაკომპანიას მიეცა რეკომენდაცია საბურავის დაზიანების ზუსტი მიზეზის დადგენის მიზნით, დემონტირებული საბურავი P/N 5010720-1 S/N JUN06-2081 გადააგზავნოს დამამზადებელთან.

### 3.დასკვნა

ავიაკომპანია „SOS AMBULANCE „-ს კუთვნილი საჰაერო ხომალდ Hawker 400A-ს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ადუზ-ზე დაფრენისას მომხდარი მოვლენა, სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (ICAO)-ს დანართი 13, დამატება C სახელმძღვანელო მასალა (Doc 9870)-ში



მოცემული ინციდენტების კლასიფიკაციის განმსაზღვრელი ფაქტორების გათვალისწინებით (დროის მარაგი პილოტის მიერ მართებული გადაწყვეტილების მისაღებად, საჰაერო ხომალდის მცირე გაბარიტები და მისი აღზ-ზე გაჩერებისთვის საჭირო მცირე მანძილი, სხვა ობიექტებთან დაშორება, რაც გამორიცხავს შეჯახების საშიშროებას და სხვა დაცვის მექანიზმების არსებობა, რომელიც ამცირებს ინციდენტის სერიოზულ ინციდენტში გადაზრდის რისკს) მიეკუთვნება დაბალი რისკის შემცველ ინციდენტებს, შესაბამისად მომხდარი საავიაციო მოვლენა კლასიფიცირდება, როგორც ინციდენტი.

ICAO-ს დანართი 13-ის თანახმად, საავიაციო ინციდენტი არის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციისას მომხდარი ნებისმიერი მოვლენა (სავიაციო შემთხვევის გარდა), რომელიც ახდენს ან შეეძლო მოეხდინა გავლენა საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის უსაფრთხოებაზე.

#### **4. ფრენების უსაფრთხოების რეკომენდაციები**

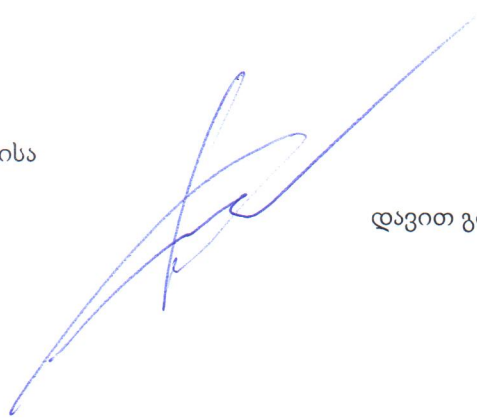
1. ფრენების უსაფრთხოების გაუმჯობესების და შემდგომში მსგავსი ინციდენტების პრევენციის მიზნით, მოკვლევის ანგარიში დაეგზავნოს:
  - ა) სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს;
  - ბ) საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს;
  - გ) საქართველოში რეგისტრირებულ ავიაკომპანიებს;
  - დ) შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს;
  - ე) ავიაკომპანია „SOS AMBULANCE „-ს მიეცეს რეკომენდაცია საბურავის დაზიანების ზუსტი მიზეზის დადგენის მიზნით, დემონტირებული საბურავი P/N 5010720-1 S/N JUN06-2081 გადააგზავნოს დამამზადებელთან.

2. ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის რეკომენდაციების მიმღებმა ადრესატებმა უზრუნველყონ:

ა) მოცემული ინციდენტის მოკვლევის ანგარიშის განხილვა შესაბამისი სამსახურების პირად შემადგენლობასთან;

ბ) მოცემული რეკომენდაციების შესრულებაზე ეცნობოს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიუროს.

სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის  
სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა  
და ინციდენტების მოკვლევის ბიუროს უფროსი



დავით გიუნაშვილი