МЕЖДУНАРОДНОЕ
КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ + СТАТИСТИКА

ВСЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЕ
АВИАЦИОННЫЕ СОБЫТИЯ В МИРЕ
С КОММЕРЧЕСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ,
ЭКИПАЖАМИ И ПАССАЖИРАМИ

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ
(ИЮЛЬ 2017 г.)

mail@aviasafety.ru | +7 (916) 130-08-64

РАЗРУШЕНИЕ ПНЕВМАТИКОВ



1 июля экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании My Indo Airlines, 1975 года выпуска, регистрационные знаки PK-MYR, выполнял грузовой рейс из Jayapura в Wamena (Индонезия). На борту находились 4 члена экипажа, груз топлива и продуктов массой 12 т. После посадки на ВПП 15 аэропорта Вамена, завершения пробега и разворота для руления в обратном направлении воздушное судно остановилось в районе торца ВПП 33 из-за разрушения пневматиков обоих колес передней опоры шасси. ВПП была закрыта примерно в течение 4 часов на время эвакуации самолета.

ПОЖАР ШАССИ И ДВИГАТЕЛЯ



2 июля экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Skywest Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N796SK, по соглашению с United выполнял рейс из Aspen в Denver (США). На борту находились 59 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе освобождения ВПП 34 правой после посадки в аэропорту Денвер были замечены пожар на земле и пламя из левого двигателя (CF34). Воздушное судно было остановлено на РД F для ускоренной высадки пассажиров по самолетному трапу. Пожарные залили левый двигатель и возгорание на земле пенным раствором, оперативно ликвидировав пожар. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. ВПП оставалась закрытой в течение примерно 50 минут до получения разрешения на возобновление полетов от сотрудников Национального совета по безопасности на транспорте США. По сообщению Федерального управления авиации США, возникший пожар авиашины распространился на двигатель. Никто не пострадал. Степень повреждения воздушного судна устанавливается.

СТОЛКНОВЕНИЕ С ПТИЦАМИ



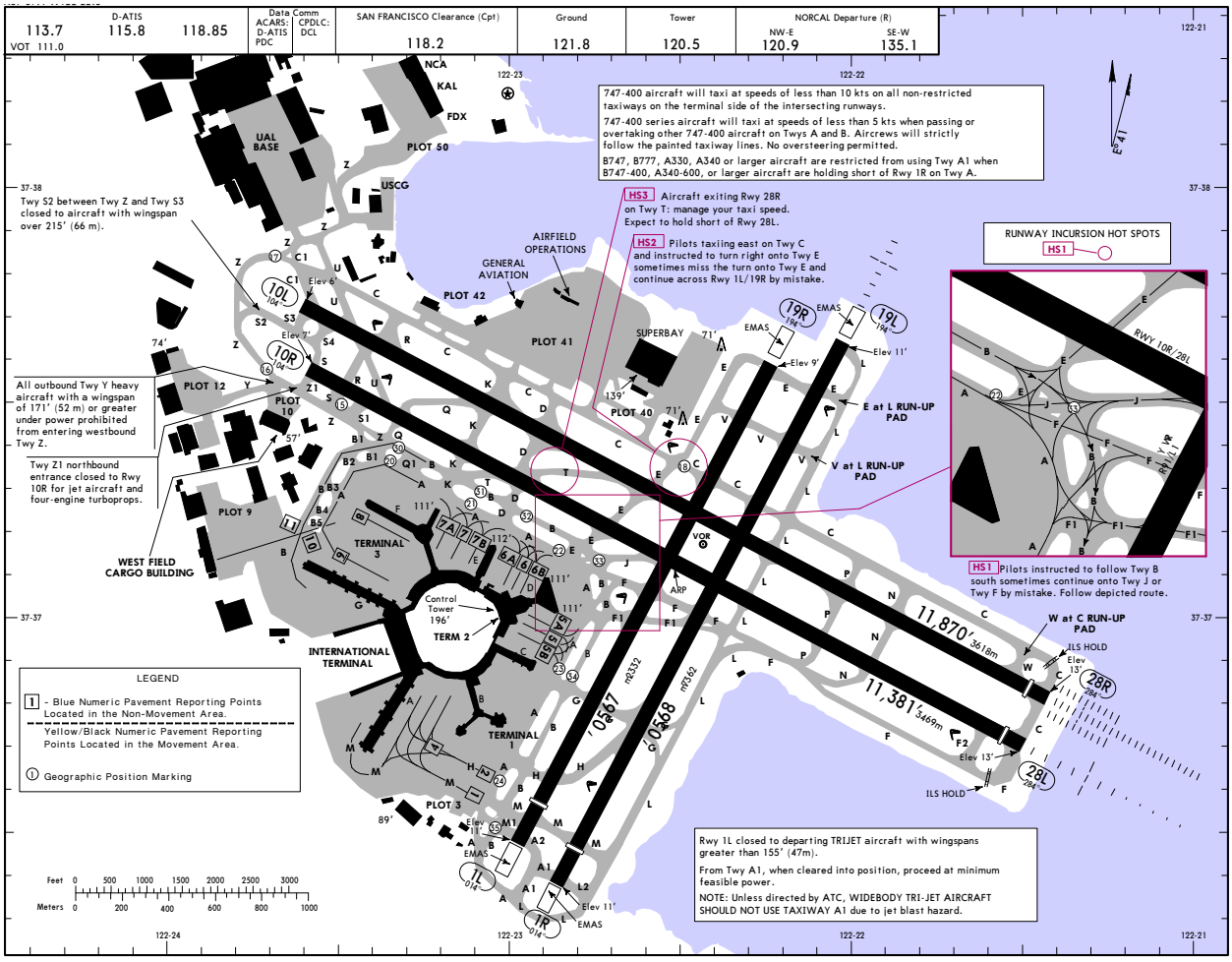
3 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании AirAsia X, 2014 года выпуска, регистрационные знаки 9M-XXT, выполнял рейс из Coolangatta (Австралия) в Kuala Lumpur (Малайзия). На борту находились 345 пассажиров и 14 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 32 аэропорта Кулангатта экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов, сообщив о проблемах с правым двигателем (Trent 772), и принял решение о посадке в Brisbane (Австралия), расположенном на удалении 50 м.м. севернее Кулангатты. Примерно через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Брисбен. При осмотре ВПП были обнаружены 2 сбитые птицы. Совет по безопасности на транспорте Австралии классифицировал событие как серьезный инцидент и начал расследование.

ЗАХОД НА ПОСАДКУ НА РД

7 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-FKCK, выполнял рейс из Toronto (Канада) в San Francisco (США). На борту находились 140 человек. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 28 правую в аэропорту Сан-Франциско в ночных условиях после подтверждения разрешения на посадку экипаж запросил у «Вышки» подтверждение разрешения на посадку, сообщив о наблюдаемых огнях на ВПП. Диспетчер «Вышки» подтвердил разрешение на посадку, сообщив, что полоса свободна. На связь вышел другой экипаж, с сообщением о том, что самолет заходит на РД С. Диспетчер «Вышки» дал немедленное указание экипажу о прекращении захода. С высоты около 400 футов А320 ушел на второй круг. Экипаж воздушного судна, выполнявшего руление по РД С, сообщил, что самолет прошел над ними. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сан-Франциско.

Федеральное управление авиации США проводит расследование события, классифицированного как серьезный инцидент. На РД С, параллельной ВПП 28 правой, находились 4 воздушных судна.

По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, А320 пришел над первыми 2 самолетами на расчетной высоте около 30 м, над третьим воздушным судном – на высоте около 60 м и над последним – на высоте около 90 м. Национальный совет по безопасности на транспорте США проводит расследование.



СРАБАТЫВАНИЕ TCAS

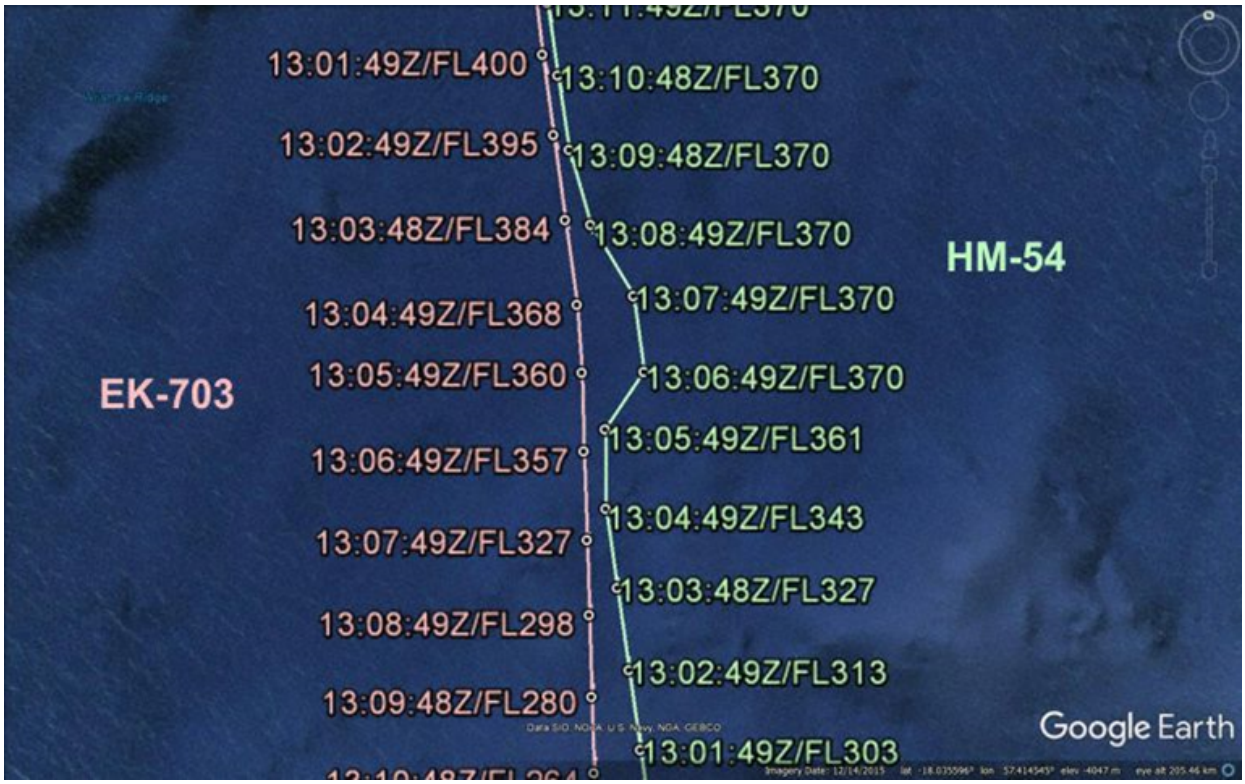


8 июля экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBE, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Шереметьево/Москва. В процессе набора эшелона полета 130 после взлета из аэропорта Хитроу экипаж доложил о срабатывании TCAS в режиме «RA». После расхождения с конфликтующим воздушным судном экипаж продолжил полет до аэродрома назначения.

СРАБАТЫВАНИЕ TCAS

14 июля экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Emirates, 2015 года выпуска, регистрационные знаки A6-EOT, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Mauritius (Маврикий). Следуя по маршруту примерно в 160 м.м. севернее аэропорта Маврикий на эшелоне полета 400, экипаж получил разрешение на снижение до эшелона полета 380 с информацией о встречном воздушном судне, набиравшем эшелон полета 370. Экипаж ошибочно подтвердил эшелон полета 360. Ошибка не была исправлена диспетчером. Самолет Airbus A330-200 авиакомпании Air Seychelles, 2006 года выпуска, регистрационные знаки S7-VDM, выполнявший рейс HM-54 из Маврикия в Mahe (Сейшельские Острова) следовал в наборе заданного эшелона полета 370 и пересекал эшелон 330, когда A380 продолжил снижение после пересечения эшелона полета 380. На обоих воздушных судах произошло срабатывание TCAS в режиме «RA». Экипаж рейса HM-54, наблюдавший встречный самолет визуально, выполнил немедленный отворот вправо.

Запись радиообмена - https://www.youtube.com/watch?v=SGXrwy1XMQg



ОТКАЗ ГИДРОСИСТЕМЫ, ВЫКАТЫВАНИЕ ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП



18 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Smartwings, 2001 года выпуска, регистрационные знаки SX-ORG, выполнял рейс из Brno (Чехия) в Bourgas (Болгария). На борту находились 178 человек. В 08.47 (05.47 UTC) при посадке на ВПП 04 аэропорта Бургас воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и полностью вышло за её пределы на удалении примерно 1900 м от начала.

После остановки экипаж запросил помощь, сообщив о проблеме с гидросистемой, возникшей после посадки и приведшей к отказу управления передней опорой шасси. Пассажиры высадились на грунт по самоходным трапам.

Никто не пострадал. Аэропорт Бургас был закрыт на время эвакуации воздушного судна. Рейсы были перенаправлены в аэропорт Varna (Болгария).

НОТАМ:

```
A074I/I7 NOTAMN
Q) LBSR/QMRLC/IV/NBO/A/000/999/4233N0273IE005
A) LBBG
B) I707I80629 C) I707I80820 EST
E) RWY 04/22 CLSD.
```

Сводка METAP по аэродрому Бургас:

```
LBBG I80630Z 29003KT 260V350 9999 SHRA FEW033TCU BKN048 I8/I6 QIOI8 NOSIG=
LBBG I80600Z 30004KT 9999 -SHRA FEW033TCU BKN048 I8/I6 QIOI8 NOSIG=
LBBG I80530Z 32007KT 290V0I0 9000 -SHRA SCT030TCU BKN049 I8/I6 QIOI7 RERA NOSIG=
LBBG I80500Z 34008KT 9000 SHRA SCT030 BKN049 I7/I6 QIOI7 NOSIG=
```

НЕИСПРАВНОСТЬ МЕХАНИЗАЦИИ



27 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ВИМ-Авиа», 1993 года выпуска, регистрационные знаки RA-73016, выполнял рейс из Сочи в Домодедово/Москва. На борту находились 177 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 24 аэропорта Сочи на высоте 800 м экипаж доложил о неисправности механизации и занял зону ожидания на эшелоне полета 060 для выполнения проверок.

В дальнейшем было принято решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 аэропорта Сочи и было отстранено от полетов.

СТОЛКНОВЕНИЕ С ПТИЦАМИ, ПРЕРВАННЫЙ ВЗЛЕТ



29 июля экипаж самолета Ан-74ТК-100 авиакомпании Cavok Air, 1992 года выпуска, регистрационные знаки UR-СКС, выполнял рейс из Sao Tome (Сан-Томе и Принсипи). На борту находились 6 членов экипажа. Примерно в 11.00 (11.00 UTC) в процессе разбега с ВПП 29 в аэропорту Сан-Томе произошло попадание птиц в правый двигатель (Д36), после чего экипаж прекратил взлет. Воздушное судно выкатилось за пределы ВПП на грунт и остановилось на склоне. 5 членов экипажа были травмированы (1 – серьезно). Воздушное судно разрушилось и не подлежит восстановлению. Самолет прибыл в Сан-Томе 27 июля 2017 года рейсом из Stavanger (Норвегия) с промежуточными посадками в Luxembourg (Luxembourg) и Ghardaia (Алжир) и, предположительно, выполнял обратный рейс.

ОТКАЗ РЕВЕРСА



30 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIS, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Оренбург. После посадки в аэропорту Оренбург экипаж сделал запись в бортовом журнале об отказе реверса тяги двигателя № 1. После деактивации системы управления реверсом двигателя № 1 воздушное судно было допущено к эксплуатации с учетом отложенного дефекта.

Подготовленный выше материал
представлен только для целей ознакомления с продуктом
«Только факты + Статистика».

Всего в июле 2017 года в мире было зарегистрировано
более 270 инцидентов и авиационных происшествий с
коммерческими гражданскими воздушными судами

Полная информация этого выпуска
доступна при оформлении платной подписки.

ВСЕ АВИАЦИОННЫЕ СОБЫТИЯ В МИРЕ, КОТОРЫЕ ПРОИЗОШЛИ ВЧЕРА, БУДУТ У ВАС НА РАБОЧЕМ СТОЛЕ СЕГОДНЯ! КАЖДОЕ УТРО ВЫ ОТКРЫВАЕТЕ ОКНО В АВИАЦИОННЫЙ МИР ПЛАНЕТЫ!



«Только факты» — это ежедневный обзор зарегистрированных событий с коммерческими воздушными судами, органами ОВД, пассажирами и экипажами, серьезными метеорологическими и природными явлениями, влияющими на выполнение полетов. Кроме этого, в рамках заключенного договора подписчики получают ежемесячный сводный выпуск продукта «Только факты», в котором объединены все зарегистрированные за предыдущий месяц события.

Ежедневные выпуски «Только факты» содержат информацию о зарегистрированных авиационных событиях, связанных с пассажирскими самолетами, вместимостью более чем 19 кресел, которые произошли с момента занятия воздушным судном исполнительного старта перед взлетом и до момента освобождения им ВПП после посадки.

В дополнение к основным выпускам ежемесячно публикуется «Статистика ТФ», которая представляет собой удобный для проведения различных анализов документ. В нем - все события предыдущего месяца, разнесенные для Вашего удобства по более чем двадцати категориям (включая год и месяц события, тип и год выпуска ВС, наименование эксплуатанта, регистрационные знаки, характер авиационного происшествия, этап полета, основную причину, результат события, количество пассажиров и членов экипажа, количество погибших и пострадавших, аэродром вылета, аэродром назначения, аэродром фактической посадки и т.д.).

Все наши продукты и проекты разрабатываются в соответствии с требованиями главы 5 (Сбор, анализ данных о безопасности полетов и обмен ими) Приложения 19 к Конвенции о международной гражданской авиации — Управление безопасностью полетов и Постановлением Правительства РФ от 18 ноября 2014 г. N 1215 «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими».

Адрес для заявок и дополнительной информации: mail@aviasafety.ru

Телефон: +7 (916) 130-0864

Образцы выпусков здесь: http://aviasafety.ru/products/fo/