КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

1 – 4 мая 2014 г.

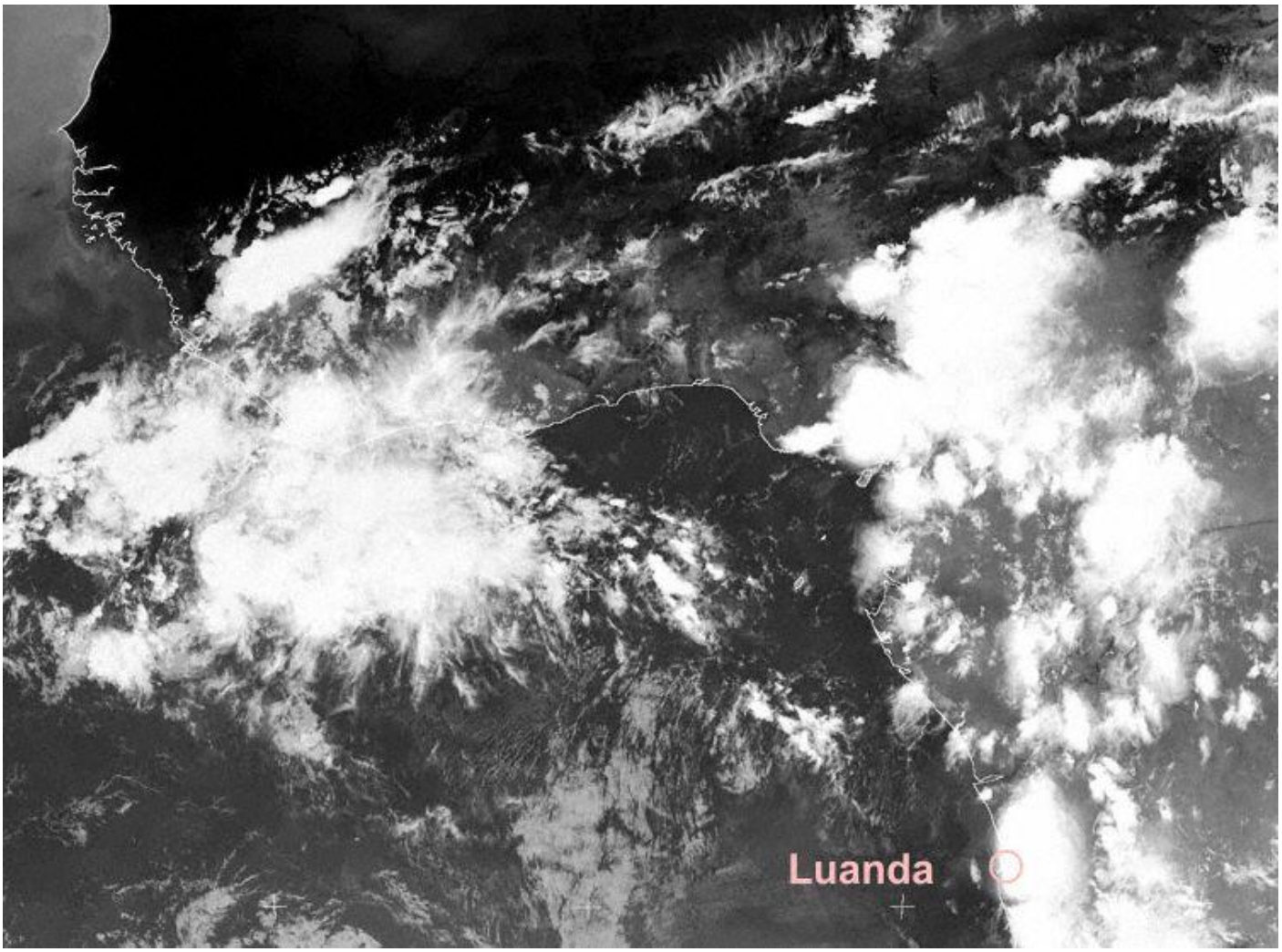
mail@aviasafety.ru | +7 (916) 130-0864

Травмирование 3 пассажиров при болтанке

24 апреля экипаж самолета Saab 340B авиакомпании Seaborne Airlines выполнял рейс из Santo Domingo (Доминиканская Республика) в San Juan (Пуэрто-Рико). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 08 аэропорта Сан-Хуан воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, 3 пассажира были травмированы.

Травмирование 8 человек при болтанке

27 апреля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Brussels Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки OO-SFN, выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Luanda (Ангола). D процессе обхода опасных метеоявлений в районе Луанды воздушное судно вошло в зону турбулентности при ясном небе. При возникшей болтанке 4 пассажира и 4 бортпроводника были легко травмированы (в основном, ушибы). Экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Луанда. При послеполетном осмотре воздушного судна было обнаружено повреждение носового обтекателя. Самолет был отстранен от дальнейшего полета в Kinshasa (Демократическая Республика Конго). Для продолжения рейса на следующий день в Луанду планировалось прибытие резервного самолета.



Инфракрасный спутниковый снимок SEVIRI за 18.00 UTC 27 апреля (фото: Meteosat)

28 апреля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Peach Aviation, 2011 года выпуска, регистрационные знаки JA802P, выполнял рейс из Ishigaki в Okinawa (Япония). На борту находились 53 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 18 аэропорта Окинава экипаж произвел снижение ниже безопасной высоты, после чего прекратил заход и ушел на второй круг. Через 22 минуты, выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Окинава. Министерство транспорта Японии классифицировало инцидент как серьезный и начало расследование. На записи данных бортового ответчика зафиксировано снижение до высоты 1000 футов на удалении 21 м.м. от ВПП (минимальная безопасная высота – 3000 футов). Экипаж продолжил полет на высоте 1000 футов и прошел контрольную точку промежуточного этапа захода на посадку на данной высоте вместо предусмотренной схемой высоты 2000 футов.

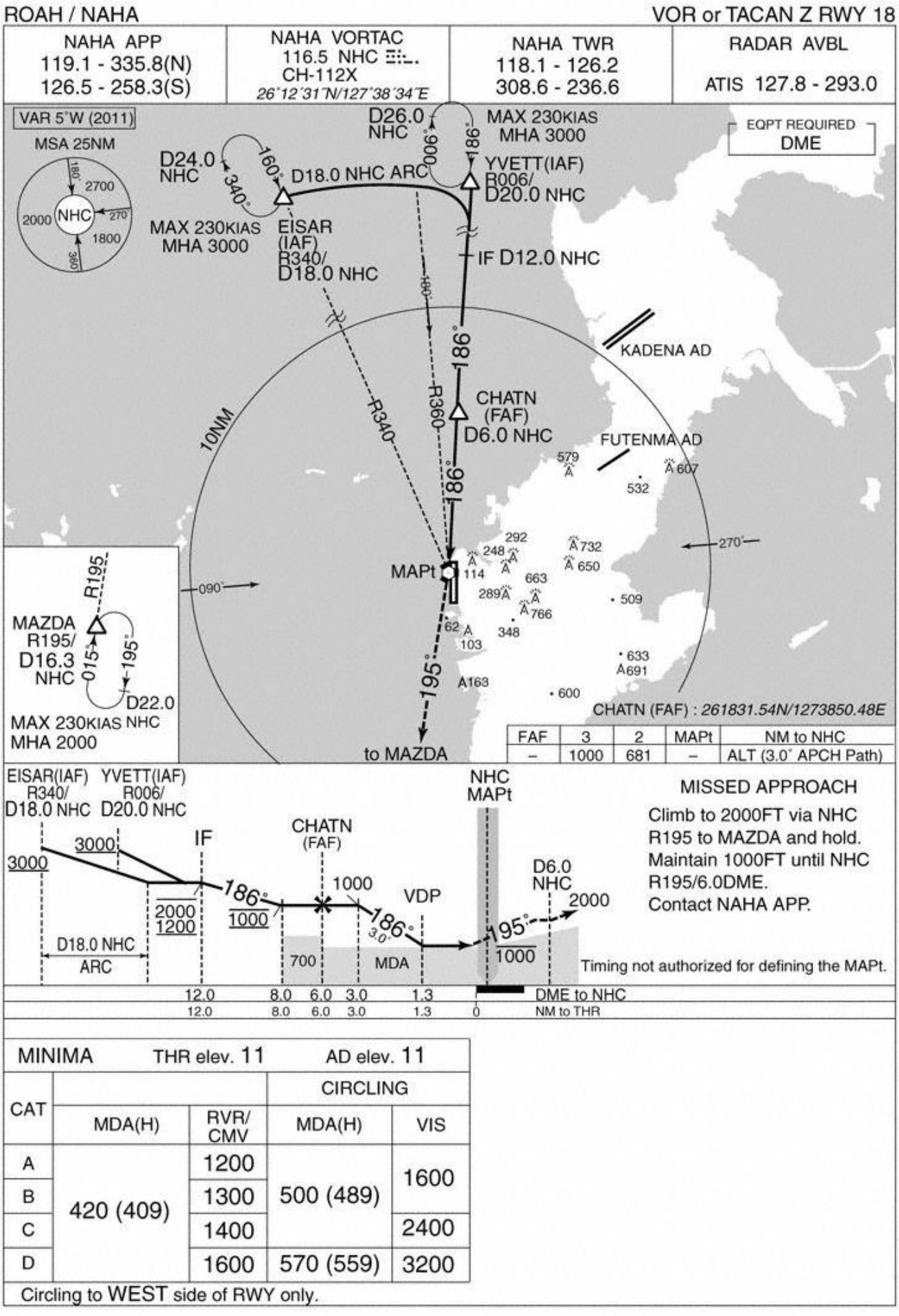




Траектория полета (AVH/Google Earth)

На следующей странице - схема захода по VOR/TACAN на ВПП 18 аэропорта Окинава (AIP Japan).

INSTRUMENT APPROACH CHART



MINIMA	THR elev. 11		AD elev. 11	
CAT			CIRCLING	
	MDA(H)	RVR/ CMV	MDA(H)	VIS
A	420 (409)	1200	500 (489)	1600
B		1300		
C		1400		2400
D		1600	570 (559)	3200

Circling to WEST side of RWY only.

1–4 мая 2014 г.
ТОЛЬКО ФАКТЫ

29 апреля экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Cobham Aviation, 1995 года выпуска, регистрационные знаки VH-NJI, выполнял рейс из Perth в Barrow Island (Австралия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 21 аэропорта Перт двигатель № 2 (LF507) произвел громкий хлопок, произошло срабатывание сигнализации пожара двигателя. Экипаж прекратил набор на высоте около 1000 футов и немедленно возвратился на аэродром вылета. Через 6 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 21 аэропорта Перт.



Вид на самолет с земли (фото: Shane Saxon)



Повреждение двигателя (фото: Jason Grimmett)

Травмирование бортпроводников при болтанке



29 апреля экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании J-Air, 2008 года выпуска, регистрационные знаки JA211J, выполнял рейс из Yamagata в Tokyo/Haneda (Япония). На борту находились 35 пассажиров и 4 члена экипажа. В 09.45 (00.45 UTC) в процессе снижения для захода на посадку в токийском аэропорту Ханэда при пересечении эшелона полета 100 воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности. При возникшей болтанке был тяжело травмирован 1 бортпроводник, получивший перелом правого бедра. Второй бортпроводник получил ушибы. Оба бортпроводника были подброшены вверх и ударились о потолок салона. Экипаж продолжил заход и через 20 минут произвел благополучную посадку в аэропорту Ханэда. 1 бортпроводник был доставлен в больницу. По сообщению министерства транспорта Японии, командир воздушного судна доложил о попадании в спутный след другого самолета. Совет по безопасности на транспорте Японии начал расследование авиационного происшествия.

Сводка METAP по аэродрому Ханэда/Токио:

```
RJTT 290200Z II005KT 9999 FEW020 BKNI80 I9/I2 QIOI9 NOSIG RMK ICU020 7ACI80 A3009
RJTT 290I30Z I3005KT 9999 FEW020 BKNI80 I9/I2 QIOI9 NOSIG RMK ICU020 7ACI80 A30IO
RJTT 290I00Z I2008KT 9999 FEW020 BKNI80 I8/I3 QIOI9 NOSIG RMK ICU020 7ACI80 A30IO
RJTT 290030Z 09005KT 050VI20 9999 FEW020 SCT030 BKN/// I9/I2 QIOI9 NOSIG RMK
ICU020 3SC030 A3009
RJTT 290000Z 03003KT 360V060 9999 FEW020 BKN/// I9/I2 QIOI9 NOSIG RMK ICU020 A3009
RJTT 282330Z OIOO5KT 9999 FEW020 BKN/// I8/I2 QIOI8 NOSIG RMK ICU020 A3009
```

Проблема с двигателем



29 апреля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N911DE, выполнял рейс из Milwaukee в Atlanta (США). На борту находились 112 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 290 в 100 м.м. северо-западнее Indianapolis (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за проблем с левым двигателем (JT8D). Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Индианаполис. По сообщению представителя авиакомпании, возникла проблема с компрессией двигателя. Резервный MD-88 прибыл в Атланту с задержкой 5 часов 15 минут.

Отказ реверса и управления передней опорой шасси

29 апреля экипаж самолета RRJ-95B авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89010, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Krakow (Польша). На борту находились 36 пассажиров. При выполнении посадки в аэропорту Краков произошел отказ реверса двигателя № 2 и отказ управления передней опорой шасси. Самолет был отстранен от эксплуатации.



Выход за пределы ВПП

29 апреля экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Yemenia, 2004 года выпуска, регистрационные знаки 7O-ADP, выполнял рейс из Sana'a (Йемен) в Asmara (Эритрея). Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 07 аэропорта Асмэра. В процессе разворота в конце ВПП для руления в обратном направлении передняя и правая основная опоры шасси вышли за пределы искусственного покрытия и получили повреждения. В результате инцидента аэропорта был закрыт до утра 1 мая на время ремонта самолета и буксировки его с ВПП. 1 мая самолет выполнил перелет обратно в Йемен, где возобновил полеты.

Выключение двигателя

30 апреля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air France, 2002 года выпуска, регистрационные знаки F-GRXE, выполнял рейс из Venice (Италия) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). После занятия крейсерского эшелона полета 380 экипаж был вынужден выключить двигатель (CFM56), после чего принял решение произвести внеплановую посадку в аэропорту Milan/Linate (Италия). Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 36 миланского аэропорта Линате.



Отказ двигателя, падение давления в гермокабине

30 апреля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании TAM Transporte Aereo Militar Bolivia, регистрационные знаки FAB-115, выполнял чартерный рейс по перевозке футбольного клуба из Montevideo (Уругвай) в La Paz (Боливия). На борту находились 86 пассажиров. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Cochabamba (Боливия), произошел отказ левого двигателя (CFM56). Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Кочабамба выпали кислородные маски пассажиров. Через 30

минут после отказа двигателя экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Кочабамба. По сообщению Главного управления гражданской авиации Боливии, самолет выполнял рейс согласно MEL с неработающей вспомогательной силовой установкой.

Проблемы с управлением



30 апреля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Jazz, 1998 года выпуска, регистрационные знаки C-GKEK, выполнял рейс из New York/La Guardia (США) в Ottawa (Канада). На борту находились 53 человека. Экипаж производил набор заданного эшелона полета 320 с эшелона полета 260 на автопилоте в режиме LNAV. В автоматическом режиме самолет вошел в левый крен и продолжил разворот, не остановившись на заданном курсе. Экипаж отключил автопилот и попытался перевести самолет в горизонтальное положение, однако почувствовал затруднение на органах управления, установившихся в положении для левого разворота. После приложения усилия к органам управления самолет удалось возвратить в горизонтальное положение. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 280, выполнил необходимые процедуры и, убедившись в полной управляемости воздушного судна, принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Через 40 минут самолет благополучно приземлился в Оттаве. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен электронно-управляемый сервопривод элеронов, произведена проверка тросов и шкивов. При последующем тестовом полете, не выявившем отклонений, самолет был допущен к эксплуатации.

Выключение двигателя



30 апреля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Alitalia, 2002 года выпуска, регистрационные знаки EI-ISA, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Miami (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 между Бермудскими островами и Майами, экипаж был вынужден выключить правый двигатель (GE90) по причине вибрации. Выполнив снижение до эшелона полета 260 в соответствии с процедурами по выходу из океанического пространства, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. В процессе захода на посадку экипаж запросил заход по ILS на ВПП 08 правую с удлиненной предпосадочной прямой. В процессе векторения перед выдачей разрешения на заход орган ОВД сообщил о неработоспособности курсового маяка ILS, вызвав недоумение экипажа в эфире. Через несколько секунд поступила информация о

том, что курсовой маяк дан в работу. Через 1 час 30 минут после начала снижения с эшелона полета 380 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 правую аэропорта Майами, где была объявлена тревога, и зарулило на перрон.

Поражение разрядом атмосферного электричества

1 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2009 года выпуска, регистрационные знаки D-AISZ, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Athens (Греция). На борту находились 196 пассажиров и 6 членов экипажа. После взлета с ВПП 18 аэропорта Франкфурт-на-Майне воздушное судно заняло крейсерский эшелон полета 350. В 10.44 (08.44 UTC), следуя в районе Zell/See (Австрия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив о поражении разрядом атмосферного электричества при взлете. Через 1 час 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 центральную аэропорта Франкфурт. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Афины с задержкой 3 часа 20 минут. Через 13 часов после возврата D-AISZ находился на земле.

Сводка METAR по аэродрому Франкфурт-на-Майне:

```
EDDF 0I0920Z I9003KT 4200 -RA BR FEW005 SCTOI5 BKN070 I4/I3 QIOI2 BECMG 6000
EDDF 0I0850Z I8003KT 4000 -RA BR SCTOI4 SCT046 BKN060 I4/I3 QIOI2 RERA BECMG 6000
EDDF 0I0820Z 20004KT 3I00 +RA BR FEW009 BKN046 BKN060 I3/I3 QIOI2 BECMG NSW
EDDF 0I0750Z 23004KT 2800 RA BR FEW009 SCT046 BKN060 I3/I3 QIOII BECMG NSW
EDDF 0I0720Z 22006KT 3400 -RA BR FEW006 SCTOI4 BKN048 I3/I3 QIOII TEMPO SHRA SCTO25CB
EDDF 0I0650Z 2I006KT 4000 -RA BR FEW006 SCTOI4 BKN043 I4/I4 QIOII TEMPO SHRA SCTO25CB
```



Инфракрасный снимок со спутника SEVIRI за 09.00 UTC 1 мая 2014 г. (фото: Meteosat)

Поражение разрядом атмосферного электричества



1 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Finnair, 2000 года выпуска, регистрационные знаки OH-LVD, выполнял рейс из Helsinki в Ivalo (Финляндия). На борту находились 72 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Хельсинки экипаж прекратил набор на эшелоне полета 250 из-за попадания молнии в правое полукрыло, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 правую аэропорта Хельсинки. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Ивало с задержкой 1 час 30 минут. OH-LVD возобновил полеты спустя 18 часов.

Сводка METAP по аэродрому Хельсинки:

```
EFHK 0I0950Z 020I0KT 4000N -TSRA -SHGS FEW0I0 BKN030CB 03/02 QI004 BECMG 9999 NSW
EFHK 0I0920Z 35008KT 9999 -SHRA FEW009 BKN030CB BKN070 03/0I QI004 RETSRA TEMPO
TLI030 TSRA
EFHK 0I0850Z 040IIKT 350V070 7000 TSRA FEW0I0 BKN025CB BKN070 05/0I QI003 BECMG
9999 NSW
EFHK 0I0820Z 020I0KT 9999 -SHRA FEW020CB SCT045 BKN070 06/M00 QI003 TEMPO SHRA
EFHK 0I0750Z 020I0KT 9999 FEW0I5 BKN070 06/00 QI003 NOSIG
```

Поражение разрядом атмосферного электричества



1 мая экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Flybe Nordic, 2011 года выпуска, регистрационные знаки OH-LKR, по соглашению с Finnair выполнял рейс из Helsinki в Oulu (Финляндия). На борту находился 41 пассажир. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 04 правой аэропорта Хельсинки произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 левую аэропорта Хельсинки. Резервный Embraer ERJ-190 прибыл в Oulu с задержкой 1 час. OH-LKR возобновил полеты через 28 часов после возврата.

Сводка METAP по аэродрому Хельсинки:

```
EFHK 0II020Z 360IIKT 9999 -SHRA FEW0I0 BKN030CB 03/0I QI004 RETSRA TEMPO 6000 SHRA
EFHK 0I0950Z 020I0KT 4000N -TSRA -SHGS FEW0I0 BKN030CB 03/02 QI004 BECMG 9999 NSW
EFHK 0I0920Z 35008KT 9999 -SHRA FEW009 BKN030CB BKN070 03/0I QI004 RETSRA TEMPO
TLI030 TSRA
```

Выключение двигателя



1 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N188DN, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Newark (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 125 м.м. западнее Goose Bay (Канада), экипаж доложил о выключении левого двигателя (PW4060), произвел снижение и взял курс на аэропорт Гус-Бей, где через 50 минут произвел благополучную посадку. Резервный Airbus A330-300, направленный для выполнения рейса, продолжил полет и прибыл в Ньюарк с задержкой 11 часов. Произведена замена левого двигателя.

Вибрация двигателя



2 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Nepal Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки 9N-ACB, выполнял рейс из Kuala Lumpur (Малайзия) в Kathmandu (Непал). На борту находились 53 человека. В процессе набора высоты после взлета из Куала-Лумпура экипаж прекратил набор на эшелоне полета 280 из-за вибрации правого двигателя (RB211) и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Куала-Лумпур. В авиакомпании подтвердили возникновение вибрации правого двигателя. Самолет выполнял рейс после обслуживания по форме «С» в Сингапуре.