КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

1, 2 марта 2014 г.

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

Прерванный взлет

27 февраля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Canadian North, 1998 года выпуска, регистрационные знаки C-GICN, выполнял рейс из Winnipeg в Fort MacKay (Канада). На борту находились 97 человек. В процессе разбега с ВПП 18 в аэропорту Виннипег экипаж на высокой скорости (около 100 узлов) прекратил взлет из-за обнаружения посторонних шумов, напоминающих повреждение пневматика. Воздушное судно благополучно завершило пробег и было остановлено на ВПП с поврежденными пневматиками обоих колес левой основной опоры шасси. Пассажиры были высажены на ВПП и автобусом доставлены к терминалу. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, самолет получил повреждения пневматиков, колесных дисков, створки шасси, нижней части обшивки, закрылков и гидросистемы. Событие было классифицировано как авиационное происшествие. Резервный Boeing 737-300 прибыл в Форт Маккей с задержкой 8 часов.

Разрушение пневматиков

27 февраля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Saudi Arabian Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки HZ-AKV, выполнял рейс из Karachi (Пакистан) в Riyadh (Саудовская Аравия). На борту находились 266 пассажиров и 14 членов экипажа. В 11.02 (08.02 UTC) при посадке в аэропорту Эр-Рияд произошло разрушение нескольких пневматиков колес. Воздушное судно благополучно завершило пробег. Никто не пострадал. О других повреждениях, кроме повреждений пневматиков, не сообщается. Резервный Boeing 777-200 продолжил рейс в Madinah (Саудовская Аравия), конечный пункт рейса.

Сводка METAP по аэродрому Эр-Рияд:

```
OERK 270900Z 30002KT CAVOK 26/06 QI0I9 NOSIG
OERK 270800Z 36006KT CAVOK 23/06 QI020 NOSIG
OERK 270700Z 0I005KT CAVOK 2I/07 QI020 NOSIG
```

Неуборка закрылков

27 февраля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N188DN, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Brussels (Бельгия). На борту находились 86 человек. В процессе набора

высоты после взлета с ВПП 31 левой нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди появилось сообщение об асимметричном положении закрылков. Экипаж прекратил набор на высоте 9000 футов и запросил сохранять текущую скорость. В ходе выполнения предписанных процедур экипаж сообщил о высокой вероятности повреждения пневматика при взлете и необходимости осмотра ВПП, запахе горелой резины и проблемах с закрылками. В процессе векторения в секторе вылета на высоте 9000 футов экипаж сообщил об усилении запаха в хвостовой части салона. От органа ОВД поступила информация об отсутствии посторонних предметов на ВПП. Экипаж сообщил о необходимости выработки топлива ввиду невозможности слива. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 левую аэропорта имени Кеннеди. Рейсы, включая обратный, были отменены.

Прерванный взлет по указанию органа ОВД

27 февраля экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Aeromexico Connect, 2011 года выпуска, регистрационные знаки XA-HAC, выполнял рейс из Guatemala City (Гватемала) в Mexico City (Мексика). Экипажу было разрешено занятие исполнительного старта на ВПП 02 с указанием ожидать на ВПП, после чего был разрешен взлет вертолету. Экипаж самолета воспринял разрешение на взлет в отношении себя и начал разбег с ВПП 02. С «Вышки» поступило указание прекратить взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег, после чего в эфире возникла перепалка между «Вышкой» и экипажем Embraer, убежденным, что разрешение на взлет было дано им. Через 20 минут экипаж произвел благополучный взлет в Мехико.

Столкновение с птицей

27 февраля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Swiss, 1995 года выпуска, регистрационные знаки HB-IJD, выполнял рейс из Copenhagen (Дания) в Zurich (Швейцария). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 22 правой аэропорта Копенгаген произошло попадание птицы в обтекатель бортового радиолокатора. В отсутствие признаков нештатной работы систем и ухудшения характеристик воздушного судна экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Через 1 час 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 аэропорта Цюрих. При послеполетном осмотре было обнаружено разрушение носового обтекателя и застрявшая в разрыве нижней части

обтекателя птица. По сообщению представителя авиакомпании, бортовой радиолокатор получил повреждения.

Обтекатель после посадки

Посадка с убранными закрылками

28 февраля экипаж грузового самолета Airbus A330-200 авиакомпании Malaysia Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки 9M-MUC, по соглашению с Turkish Airlines выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Zurich (Швейцария). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 14 аэропорта Цюрих с высоты 3000 футов экипаж ушел на второй круг, сообщив об индикации заклинивания закрылков. Для выполнения проверок экипаж занял зону ожидания на высоте 7000 футов. После окончания проверок экипаж доложил о решении произвести посадку с закрылками в положении «0°». Через 35 минут после прекращения захода воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось на ВПП 14 аэропорта Цюрих.

Сигнализация пожара двигателя

28 февраля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании AirAsia, 2006 года выпуска, регистрационные знаки 9M-AFL, выполнял рейс из Taipei (Тайвань) в Kota Kinabalu (Малайзия). На борту находились 133 человека. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Тайбэя экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов и доложил о срабатывании сигнализации пожара правой силовой установки (CFM56). Экипаж выключил двигатель, активировал систему пожаротушения, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тайбэй. Прибывшие по тревоге аварийные службы признаков пожара не обнаружили. Рейс был отменен. По сообщению представителя авиакомпании, срабатывание сигнализации оказалось ложным. По сообщению полномочного органа гражданской авиации Тайваня, срабатывание сигнализации пожара произошло в результате неисправности системы обнаружения пожара. Принято решение расследование не проводить.

Разрушение пневматиков

1 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-90 авиакомпании Delta Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N921DN, выполнял рейс из Minneapolis в Las Vegas (США). В процессе пробега после посадки на ВПП 25 левую аэропорта Лас-Вегас с «Вышки» сообщили о дыме, поступающем от правой основной опоры шасси. Экипаж освободил ВПП и остановился на РД между ВПП 25 левой и 25 правой. Прибывшие по тревоге аварийные службы обнаружили отсутствие давления в

пневматиках обоих колес правой основной опоры шасси. Экипаж выключил двигатели. После замены колес самолет был отбуксирован на перрон.

Растрескивание лобового стекла

1 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Baltimore в Indianapolis (США). На борту находились 64 пассажира. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 110 м.м. юго-восточнее Pittsburgh (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за растрескивания лобового стекла кабины. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Питтсбург. Резервный Boeing 737-300 прибыл в Индианаполис с задержкой 1 час 45 минут.