КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

2 апреля 2014 г.

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

Выход за пределы РД

28 марта экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «ИрАэро», 1973 года выпуска, регистрационные знаки RA-46640, выполнял рейс из Иркутска в Бодайбо. На борту находились 33 пассажира и 5 членов экипажа. В процессе руления на исполнительный старт при проверке взлетно-посадочного управления передней опорой шасси произошло отклонение воздушного судна от осевой линии влево с выкатыванием за пределы РД левой основной опорой на 2,2 м и передней – на 1,1 м. Никто не пострадал. Самолет не получил повреждений.

Освещение лазером

28 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании «Трансаэро», 2005 года выпуска, регистрационные знаки EI-ETX, выполнял рейс из Milan (Италия) во Внуково/Москва. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 01 аэропорта Внуково на удалении 4 км от ВПП экипаж доложил о попытке ослепления лазером. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Несанкционированное занятие ВПП

28 марта экипаж самолета Beech 1900D авиакомпании Air Georgian, 1998 года выпуска, регистрационные знаки C-GWGA (информация о рейсе отсутствует), выполнял руление для взлета с ВПП 29 аэропорта Calgary (Канада). После запроса на выруливание к месту ожидания перед ВПП 29 экипаж получил разрешение на руление с перрона 5 по РД N и ВПП 26 с указанием остановиться перед РД Y. Экипаж принял и правильно подтвердил разрешение. Спустя 4 минуты 50 секунд, в 00.23 (06.23 UTC) экипаж сообщил об ошибке при рулении, в результате чего самолет оказался на исполнительном старте ВПП 35 левой. 2 минутами 50 секундами ранее экипажу самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2009 года выпуска, регистрационные знаки C-GWSP, выполнявшего рейс из Калгари в Cancun (Мексика), был разрешен взлет с ВПП 17 правой. Экипаж приступил к разбегу и произвел взлет. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 2 апреля 2014 года, в Калгари были направлены сотрудники Совета для проведения расследования.

Сводка METAP по аэродрому Калгари:

```
CYYC 290724Z 22006KT 4SM BR BKN004 OVC009 M06/M07 A2956 RMK SC5SC3 SLP072
CYYC 290700Z 20008KT 5SM BR BKN007 BKN160 M06/M07 A2957 RMK SC5ACI SLP074
CYYC 290600Z 19006KT 5SM BR OVC007 M06/M07 A2959 RMK SC8 SLP082
CYYC 290500Z 20008KT 5SM BR BKN008 OVC190 M06/M07 A2962 RMK SC7CII SLP092
```

Столкновение с птицей

29 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIR, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Copenhagen (Дания). В процессе перво-начального набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на высоте 10-50 м произошло столкновение воздушного судна с птицами. В отсутствие признаков нештатной работы

систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При осмотре ВПП 07 правой посторонних предметов обнаружено не было.

Проблема с закрылками

29 марта экипаж самолета RRJ-95B авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89009, выполнял рейс из Магнитогорска в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево на эшелоне полета 060 экипаж сообщил о проблемах с закрылками и принял решение следовать в зону ожидания для решения проблемы. Через 24 минуты экипаж принял решение о производстве посадки в аэропорту Шереметьево.



Столкновение с птицей

31 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRX, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Amsterdam (Нидерланды). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Амстердам при пересечении эшелона полета 070 произошло столкновение с птицей в районе кабины пилотов. При послеполетном осмотре были обнаружены следы столкновения с птицей и плавная вмятина под правой форточкой кабины. Воздушное судно было допущено к перелету в аэропорт Шереметьево, где после оценки повреждения было отстранено от эксплуатации.



Проблема с электросистемой

1 апреля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Condor, 1992 года выпуска, регистрационные знаки D-ABUA, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Mombasa (Кения). На борту находились 202 пассажира и 9 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Вены в 65 м.м. юго-западнее Budapest (Венгрия) экипаж прекратил набор на эшелоне полета 330 и принял решение следовать в аэропорт Будапешт. Экипаж запросил векторение из-за невозможности собственной навигации и приступил к снижению до эшелона полета 160. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Будапешт



экипаж принял решение следовать в аэропорт Вена и повторно запросил векторение ввиду невозможности собственной навигации по VOR и FMS. Экипаж сообщил о проблемах с электросистемой и запросил привести в готовность аварийные службы аэропорта Вена по причине ожидаемой посадки с превышением посадочного веса. Через 25 минут после прекращения набора высоты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Вена. После проверки тормозов аварийными службами экипаж зарулил на перрон. По сообщению представителя авиакомпании, произошло срабатывание сигнализации одного из генераторов. Пассажиры были размещены в отелях. На следующий день, после необходимой проверки самолет вылетел из Вены с задержкой 16 часов.

Неуборка шасси

1 апреля экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLG, выполнял рейс из Ханты-Мансийска в Нижневартовск. На борту находились 21 пассажир и 4 члена экипажа. После уборки шасси не произошла уборка передней опоры. Экипаж принял решение произвести посадку на аэродроме вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ханты-Мансийск.

