

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

# ТОЛЬКО ФАКТЫ

## ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

**2 сентября 2013 г.**

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

## Несинхронный выпуск закрылков



30 августа экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1995 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBI, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Иркутск. На борту находились 245 пассажиров и 10 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Иркутск при установке закрылков из положения «1°» в положение «5°» система управления закрылками прекратила работу и выдала сообщение о несинхронном выпуске закрылков [TE FLAP ASYM]. На высоте 1500 футов экипаж прекратил снижение и занял зону ожидания для выполнения проверок. Через 20 минут экипаж произвел посадку благополучно посадку на ВПП 12 аэропорта Иркутск с закрылками в положении, зафиксированном системой в момент возникновения неисправности.

## Попадание птицы в двигатель




30 августа экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Atlasjet, 2006 года выпуска, регистрационные знаки TC-ATM, выполнял рейс из Bodrum в Istanbul (Турция). На борту находились 128 пассажиров. В процессе взлета из аэропорта Бодрум произошло попадание птицы в левую силовую установку (V2527). Экипаж выключил двигатель и принял решение следовать на запасной аэродром Izmir (Турция), расположенный в 66 м.м. севернее Бодрума. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 правую аэропорта Измир. По сообщениям пассажиров, при взлете они услышали громкий хлопок, сопровождаемый языками пламени из левого двигателя. Воздушное судно оставалось на земле в течение 50 часов, после чего выполнило перелет в Стамбул, где возобновило полеты 2 сентября.

## Посадка без закрылков

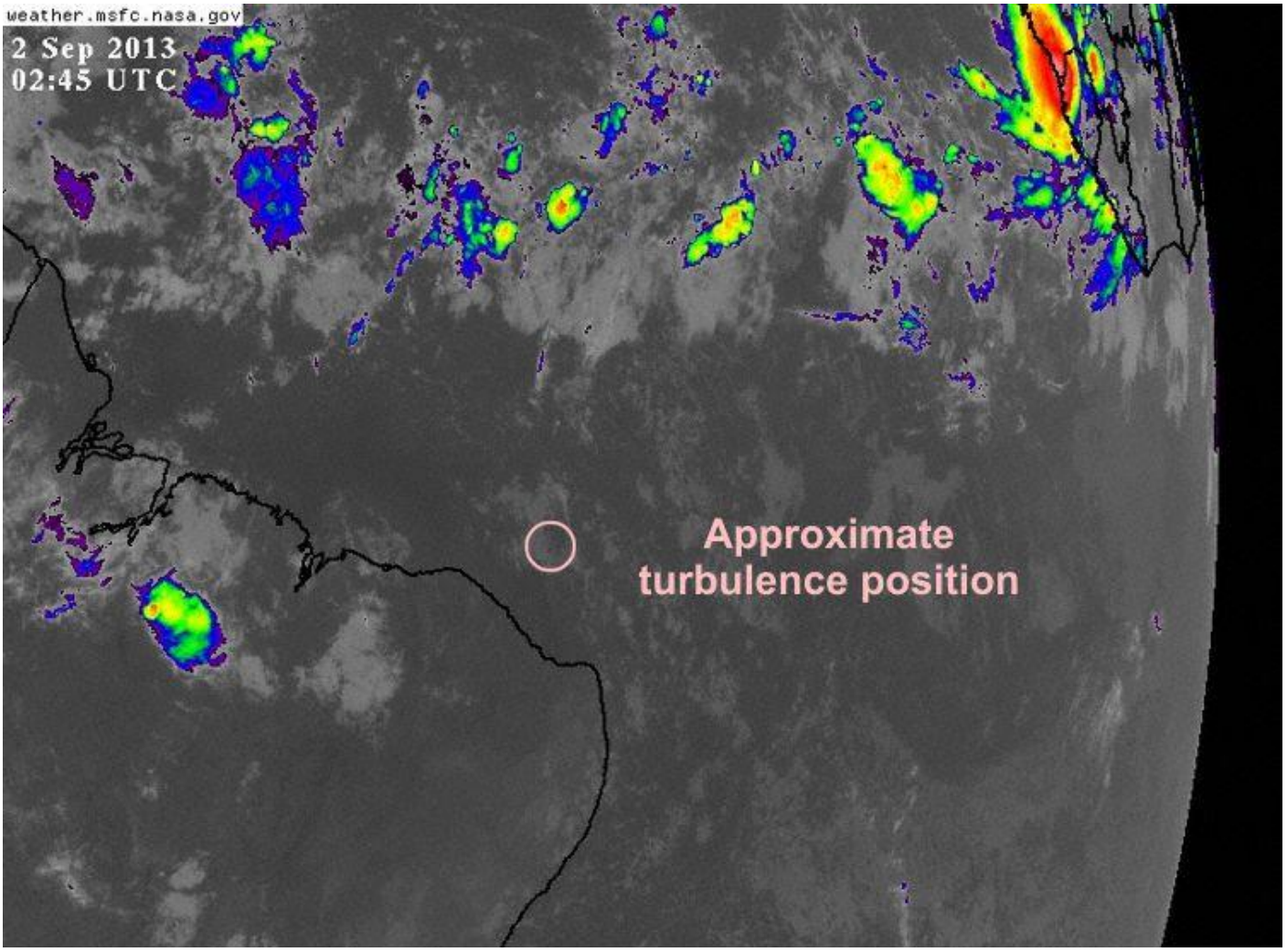



1 сентября экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89005, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Krakow (Польша). На борту находились 74 пассажира. В процессе захода на посадку в аэропорту Краков произошло срабатывание сигнализации неисправности предкрылков. Экипаж прекратил снижение на высоте 4000

футов. После выполнения проверок было принято решение следовать на запасной аэродром Warsaw (Польша), имеющий более длинную ВПП. Через 1 час 15 минут после прекращения захода в Кракове экипаж на повышенной скорости произвел благополучную посадку на ВПП 33 аэропорта Варшава.

## Травмирование 12 человек при болтанке

2 сентября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2005 года выпуска, регистрационные знаки PT-MVL, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия). Следуя по маршруту над Атлантическим океаном южнее экватора в 250 м.м. северо-восточнее Fortaleza (Бразилия) на эшелоне полета 400, воздушное судно вошло в зону турбулентности. При возникшей болтанке были травмированы 12 человек. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 аэропорта Форталеза. Пострадавшие были госпитализированы. Представитель авиакомпании подтвердил получение травм 12 пассажирами и членами экипажа. Все, за исключением двух человек, были выписаны из госпиталя вскоре после прибытия. Два человека были оставлены под наблюдением. Расчетное время продолжения рейса составляло 12 часов, необходимых для прибытия резервного экипажа в Форталезу. По сообщениям пассажиров, неожиданный толчок произошел в тот момент, когда многие из них спали. Все незакрепленные предметы и не пристегнутые ремнями люди были подброшены вверх и ударились о потолочные панели.




*Инфракрасный снимок со спутника GOES-E за 60 минут до происшествия (графика: NASA)*




2 сентября экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании KLM Cityhopper, 2012 года выпуска, регистрационные знаки PH-EZU, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Bologna (Италия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Болонья экипаж доложил о невозможности выключения автопилота и запросил зону ожидания для выполнения проверок. После нескольких кругов в зоне ожидания экипаж сообщил о готовности к заходу и отсутствии необходимости оказания помощи приведенными в готовность аварийными службами. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Болонья. Обратный рейс был отменен. Спустя 12 часов после посадки самолет оставался на земле.