

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

3 апреля 2014 г.

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

Ослепление лазером

28 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQX, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе захода на посадку в аэропорту Пулково в районе третьего разворота экипаж доложил об ослеплении лазером.

Столкновение с птицей

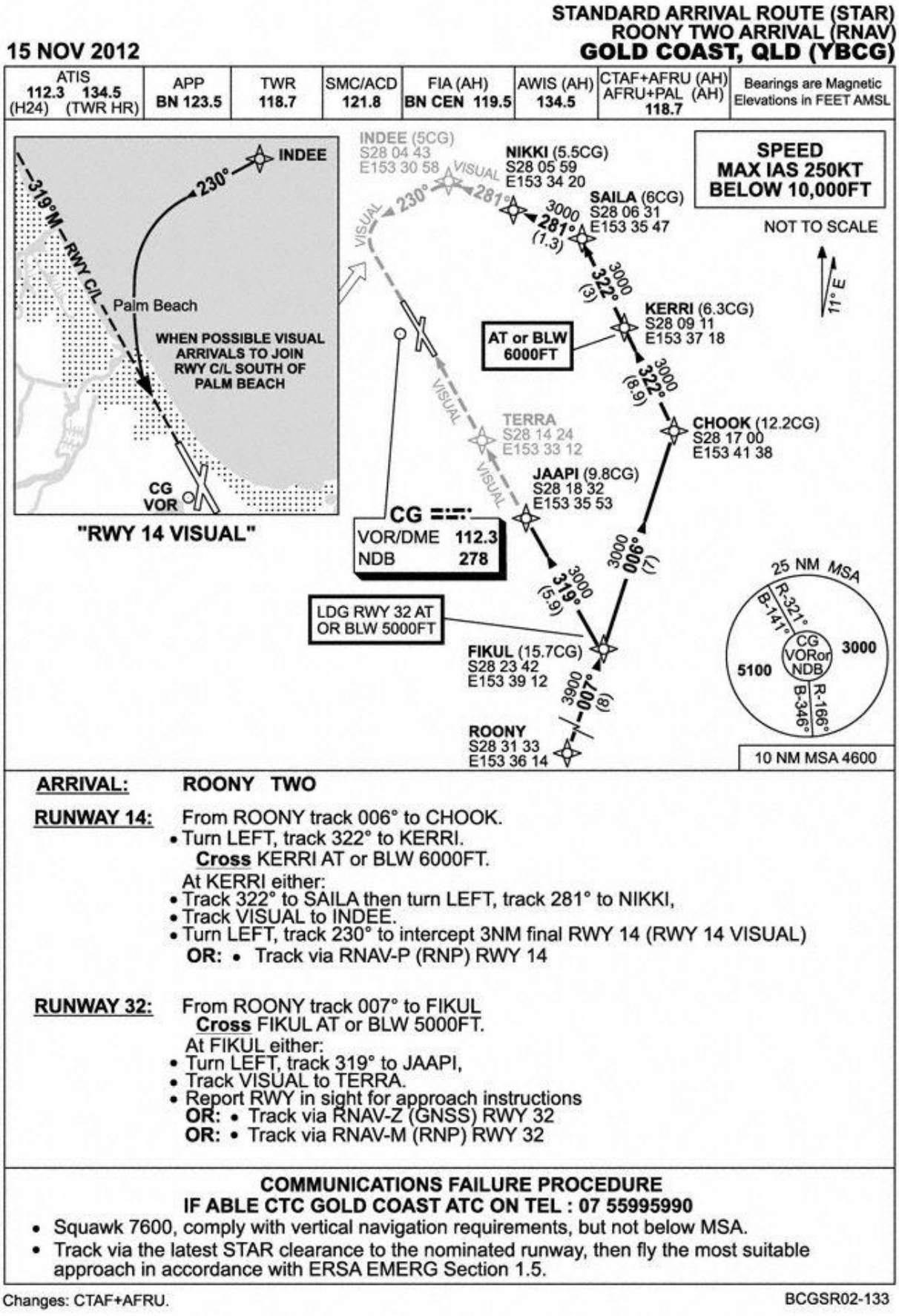
29 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2014 года выпуска регистрационные знаки VQ-BSG, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Краснодар. На борту находились 157 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета экипаж сообщил о столкновении с птицей. После оценки состояния систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Краснодар.



Снижение ниже безопасной высоты

31 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetstar, 2010 года выпуска, регистрационные знаки VH-VGT, выполнял рейс из Auckland (Новая Зеландия) в Coolangatta/Goldcoast (Австралия). В процессе захода на посадку на ВПП 14 аэропорта Кулангатта воздушное судно снизилось ниже предусмотренной схемой захода высоты, после чего экипаж ушел на второй круг. Через 12 минут, выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 14. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Австралии, экипаж «непреднамеренно установил неправильное давление (QNH) на электронной системе индикации пилотажно-навигационных параметров (EFIS), что привело к снижению ниже опубликованного профиля захода». Инцидент был классифицирован как серьезный. Проводится расследование. Согласно записи радиолокационных данных, на удалении 3 м.м. от ВПП воздушное судно заняло высоту ниже 600 футов по стандартному давлению (700 футов по QNH) вместо предусмотренной схемой высоты 950 футов относительно уровня аэродрома.

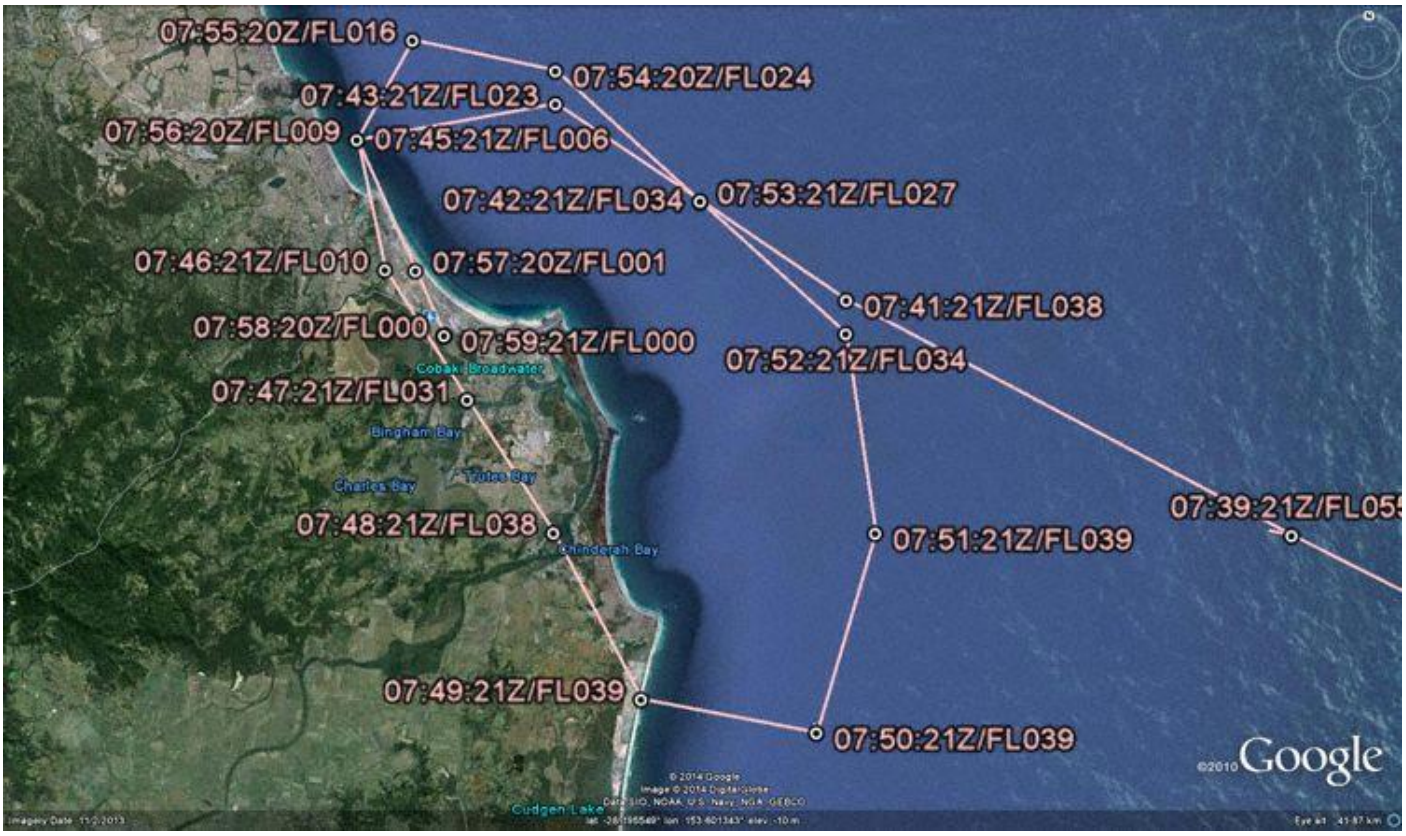




Один из возможных вариантов захода на посадку (графика: AIP Australia)

Сводка METAP по аэродрому Кулангатта:

```
YBCG 3I08I3Z AUTO I5008KT 6000 // SCTOI9 SCTO27 BKNO33 23/20 QIOI8
YBCG 3I0800Z AUTO I7007KT 9999 // SCTOI9 SCTO25 SCTO3I 24/2I QIOI8
YBCG 3I0730Z AUTO I6007KT 9999 // SCTOI8 SCTO26 BKNO45 24/2I QIOI8
YBCG 3I0700Z AUTO I6008KT 9999 // SCTO20 SCTO24 25/20 QIOI8
```



Траектория полета (графика: AVH/Google Earth)

Аварийный остаток топлива



1 апреля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Caribbean Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки 9Y-BGI, выполнял рейс из Port of Spain (Тринидад и Тобаго) в Toronto (Канада). На борту находились 95 человек. Следуя по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 380 в 250 м.м. юго-восточнее Norfolk (США) и в 390 м.м. северо-западнее Бермудских островов под управлением Океанического центра, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о возможности использования топлива только из 1 бака с остатком в нем около 2300 кг, достаточным на 1 час 20 минут полета. Экипаж принял решение следовать на Бермуды. После получения разрешения на спрямление экипаж сообщил о новом решении следовать на аэродром Норфолк, на который также было разрешено спрямление маршрута. Через 1 час 10 минут после объявления аварийной ситуации воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 аэропорта Норфолк. Для продолжения рейса в Норфолк из Kingston (Ямайка) был направлен резервный Boeing 737-800. Рейс прибыл в Торонто с задержкой 9 часов. По

состоянию на 04.00 UTC 3 апреля, через 28,5 часов после вынужденной посадки 9Y-BGI находился в Норфолке.

Отказ гидросистемы

2 апреля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N992DL, выполнял рейс из Atlanta в New York/La Guardia (США). На борту находились 118 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в нью-йоркском аэропорту Ла Гуардия экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение следовать в аэропорт New York/JFK, запросив ВПП 31 левую (длина ВПП – 4442 м). Экипаж сообщил о потере всей гидрожидкости, приведшей к неработоспособности тормозов, необходимости ручного выпуска шасси, незакрытию створок шасси и отказу управления разворотом передней опоры шасси. После посадки оба двигателя были выключены. В процессе пробега при отсутствии эффективного торможения экипаж запросил тормозные колодки, несколько раз напомнив об отказе тормозной системы. На малой скорости самолет выкатился всеми опорами шасси за пределы ВПП на мягкий грунт. Пассажиры покинули самолет обычным способом по трапу в хвостовой части и автобусами были доставлены к терминалу.

Сводка METAR по аэродрому имени Кеннеди/Нью-Йорк:

```
KJFK 03025IZ 00000KT IOSM SCTI40 BKN250 05/03 A30I0 RMK AO2 SLPI9I T00500033 5I002
KJFK 030I5IZ 00000KT IOSM BKN250 06/03 A3009 RMK AO2 SLPI90 T00560033
KJFK 03005IZ 00000KT IOSM BKN250 06/03 A30I0 RMK AO2 SLPI93 T006I0033
KJFK 02235IZ I9003KT IOSM BKN250 06/03 A3009 RMK AO2 SLPI89 T00560033 I0089 20056
53003
KJFK 02225IZ I9005KT IOSM FEW080 BKN250 07/04 A3009 RMK AO2 SLPI87 T00670039
KJFK 022I5IZ 2I003KT IOSM SCT250 08/04 A3008 RMK AO2 SLPI85 T00830044
```



Фото: Mark Albert

Срабатывание СПОС

2 апреля экипаж самолета Bombardier Global 5000, 2010 года выпуска, регистрационные знаки M-СССР, выполнял рейс в аэропорт Внуково/Москва. В процессе снижения с эшелона полета 410 до заданного эшелона полета 350 произошло срабатывание наземной системы предупреждения опасных сближений со следовавшим во встречном направлении на эшелоне полета 400 самолетом Boeing 787-800 авиакомпании Air India, 2012 года выпуска, выполнявшим рейс из Delhi (Индия) в Frankfurt/Main (Германия).

Проблема с управлением разворотом шасси

2 апреля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGX, выполнял рейс из Минска (Белоруссия) во Внуково/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Внуково на эшелоне полета 140 экипаж доложил о проблемах с управлением передней опорой шасси, принял решение следовать на аэродром назначения и запросил тягач на РД В5.



Неисправность системы регулирования давления

3 апреля экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61706, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Архангельск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж доложил о неисправности системы регулирования воздушного давления и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась. Через 19 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.



Проблема с гидросистемой

3 апреля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFM, выполнял рейс из Внуково/Москва в Мурманск. В полете экипаж доложил о проблемах с гидравликой и принял решение следовать на запасной аэродром Пулково/Санкт-Петербург.