

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

3 сентября 2013 г.

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



14 августа экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании K5 Aviation (Германия), 2010 года выпуска, регистрационные знаки D-ALXX, выполнял рейс из Внуково/Москва в Napoli (Италия). На борту находились 4 пассажира и 2 члена экипажа. По информации Федерального бюро Германии по расследованию авиационных происшествий (BFU), поступившей 2 сентября 2013 года, экипаж самолета Airbus A319 после руления с перрона «Внуково-3» находился на РД М2, ожидая разрешения на пересечение ВПП 19. Через 10 минут после получения разрешения на пересечение воздушное судно начало движение. На удалении около 12 м до ВПП поступило указание органа ОВД остановиться. Самолет остановился на удалении около 5 м до ВПП. В этот момент экипаж увидел взлетающий с ВПП 19 самолет Airbus A-330, который прошел выше примерно на 15-30 м.

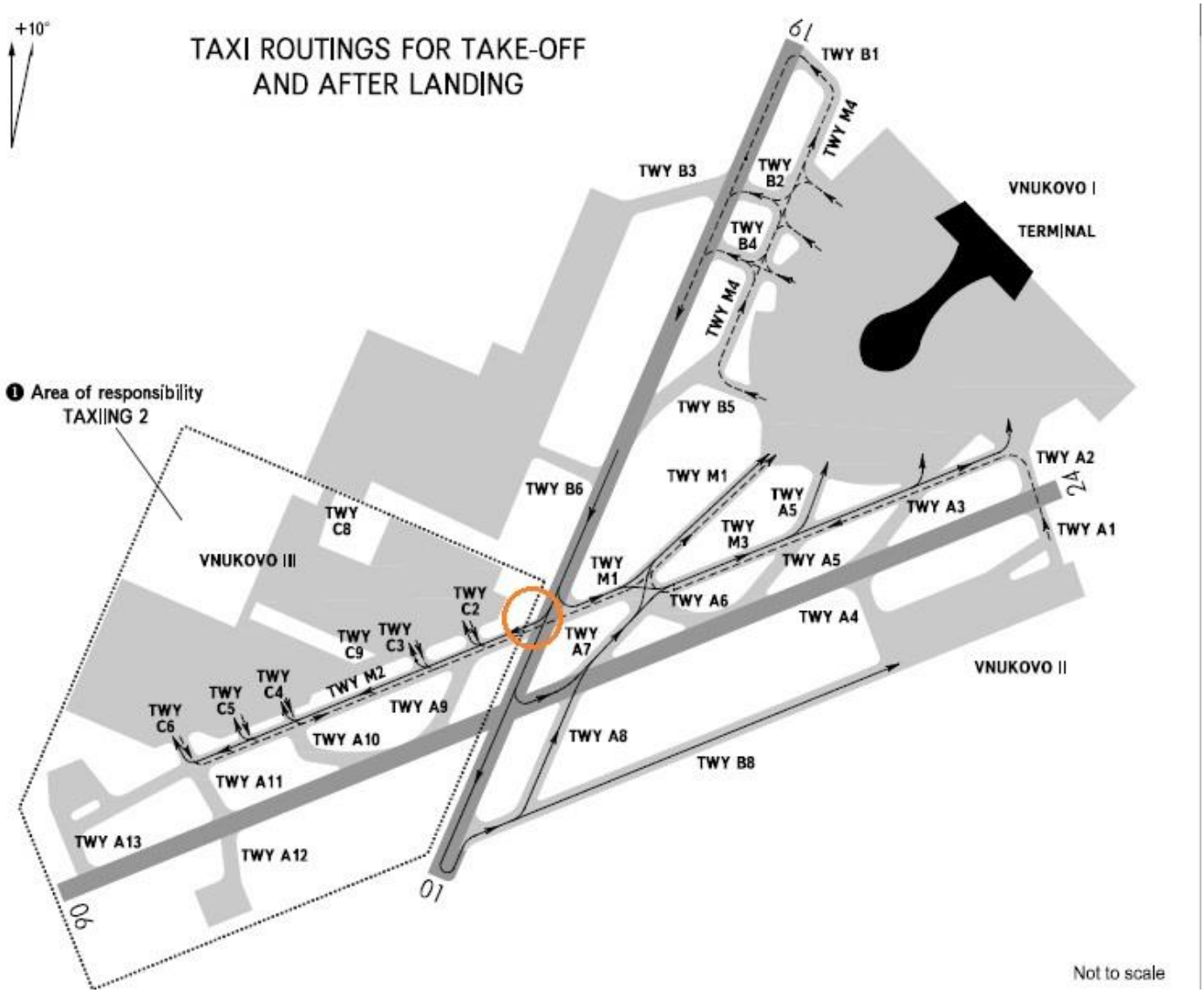


Схема маршрутов руления ВПП 10 (AIP Russia and CIS)

Потеря радиосвязи



25 августа экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании «Руслайн», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNE, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Надым. Следуя по маршруту, экипаж не вышел на связь с органом ОВД Салехарда. Установить радиосвязь с экипажем по различным каналам не удавалось в течение 30 минут. Расследование проводит комиссия Тюменского МТУ ВТ ФАВТ.

Нарушение установленной схемы



25 августа экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBM, выполнял рейс из Алма-Аты (Казахстан) в Пулково/Санкт-Петербург. Согласно поступившей от Управления по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Казахстана 2 сентября 2013 года информации, в процессе набора высоты после взлета из аэропорта Алма-Ата экипаж допустил нарушение заданной схемы выхода. Установлено, что экипаж правильно и полностью подтвердил диспетчерское разрешение, однако после взлета ошибочно выполнил левый разворот вместо предусмотренного схемой правого.

Поражение разрядом атмосферного электричества



28 августа экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHZ, выполнял рейс из Талакана в Сургут. На борту находились 130 пассажиров и 6 членов экипажа. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Сургут были обнаружены повреждение обшивки правой половины стабилизатора и оплавление заклепок на правом полукрыле.

Повреждение статическим разрядом

30 августа экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BUP, выполнял рейс из Киева (Украина) в Шереметьево/Москва. На борту находились 154 пассажира. При послеполетном

осмотре в аэропорту Шереметьево были обнаружены следы попадания воздушного судна в статический разряд. Самолет бы отстранен от эксплуатации.

Невыпуск закрылков



31 августа экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61705, выполнял рейс из Перми в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 79 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Пулково не произошел выпуск закрылков. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. После выпуска закрылков ручным способом экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Пулково.

Растрескивание лобового стекла

31 августа экипаж самолета Bombardier Challenger 850 авиакомпании Vista Jet (Австрия), 2005 года выпуска, регистрационные знаки OE-ILI, выполнял рейс во Внуково/Москва. На борту находились 14 пассажиров и 3 члена экипажа. В полете произошло растрескивание правого лобового стекла. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Попадание птицы в двигатель



1 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIR, выполнял рейс из Оренбурга в Шереметьево/Москва. На борту находились 140 пассажиров. При послеполетном осмотре воздушного судна инженерно-техническим составом были обнаружены следы попадания птицы в двигатель № 1. Видимых повреждений силовой установки обнаружено не было. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Освещение лазером

2 сентября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Нордавиа», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQL, выполнял рейс из Архангельска в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе захода на посадку в а аэропорту Архангельск на удалении 26 км южнее аэродрома экипаж доложил об освещении лазером. По сообщению экипажа, источник излучения находился в дачном поселке. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

3 сентября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPY, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Ростов-на-Дону. В 12.55 (08.55 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 22 аэропорта Ростов-на-Дону воздушное судно вышло за пределы выходного торца ВПП и остановилось всеми опорами шасси на грунте. О пострадавших не сообщается. Самолет не получил видимых повреждений. Пассажиры высадились на грунт по передвижному трапу через левую дверь. Согласно записи радиолокационных данных, воздушное судно заходило на посадку с обычной скоростью. С высоты 550 м до высоты 215 м наблюдалось увеличение путевой скорости на 20 узлов. Посадка была произведена на повышенной скорости.



VP-BPY на грунте (фото: Eric)

Сводка METAP по аэродрому Ростов-на-Дону:

URRR 030930Z 24004G08MPS 2IOV280 9999 VCTS -SHRA FEWOIO BKN040CB BKNI00 I9/I5 QIOII 22290043 TEMPO -TSRA
URRR 030900Z 05002G05MPS 4000 -TSRA FEWOIO BKN040CB BKNI00 I8/I6 QIOII 22290043 TEMPO -TSRA
URRR 030830Z 27005G08MPS 7000 VCTS -SHRA FEWOIO BKN040CB BKNI00 I9/I6 QIOII 22290043 TEMPO 0800 +TSRA GR BKN005 BKN030CB
URRR 030800Z 2I006G09MPS 9999 BKN033CB 25/I5 QIOII 22CLRD70 TEMPO -TSRA