КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

6 февраля 2014 г.

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

Проблема с закрылками



29 января экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2010 года выпуска, регистрационные знаки EI-EKW, выполнял рейс из London/Stansted (Великобритания) в Lublin (Польша). На борту находились 145 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Люблин экипаж прекратил снижение на эшелоне полета 100 и занял зону ожидания, сообщив о проблемах с закрылками. После выполнения предписанных процедур экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Warsaw (Польша) для посадки без выпуска закрылков. Через 1 час после прекращения захода в аэропорту Люблин воздушное судно на скорости около 160 – 165 узлов благополучно приземлилось на ВПП 11 аэропорта Варшава, где были подняты по тревоге аварийные службы. После устранения неисправности инженерно-техническим составом Ryanair самолет был допущен к эксплуатации.

Сводка METAP по аэродрому Люблин:

```
EPLB 292030Z 10010KT 7000 -SN DRSN BKN010 OVC042 M10/M13 Q1021
EPLB 292000Z 10010G28KT 5000 -SN DRSN BR BKN010 OVC042 M10/M13 Q1020
EPLB 291930Z 10010KT 4500 -SN DRSN BR BKN010 BKN048 M10/M13 Q1020
EPLB 291900Z 11010G29KT 7000 -SN DRSN BKN010 OVC048 M10/M13 Q1020
```

Сводка METAP по аэродрому Варшава:

```
EPWA 291130Z 11010KT 9999 -SN DRSN FEW010 BKN040 M10/M13 Q1022 R11/49//95 NOSIG
EPWA 291100Z 11010G19KT 9999 -SN DRSN FEW020 BKN046 M10/M13 Q1021 R11/49//95 NOSIG
EPWA 292030Z 11010KT 080V140 9999 -SN DRSN FEW020 BKN046 M10/M13 Q1021 R11/49//95
NOSIG
EPWA 292000Z 11010G16KT 9999 -SN DRSN FEW020 BKN046 M10/M13 Q1021 R11/49//95 NOSIG
```

Падение давления в гермокабине



31 января экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Niki, 2006 года выпуска, регистрационные знаки OE-LEE, по соглашению с Air Berlin выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Dusseldorf (Германия). Следуя в воздушном пространстве Чехии в 150 м.м. северо-западнее Vienna (Австрия) на эшелоне полета 370, экипаж был вынужден применить кислородные маски и приступить к аварийному снижению до эшелона полета 100 (средняя вертикальная скорость составила 3900 ф/мин) по причине падения давления в гермокабине. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час после начала снижения с эшелона полета 370 воздушное судно благополучно

приземлилось на ВПП 11 аэропорта Вена. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Дюссельдорф с задержкой 3,5 часа.

Растрескивание лобового стекла



2 февраля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Niki, 2008 года выпуска, регистрационные знаки OE-LES, выполнял рейс из Salzburg (Австрия) в Lanzarote (Испания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 70 м.м. восточнее Faro (Португалия), экипаж принял решение произвести внеплановую посадку по причине растрескивания лобового стекла второго пилота. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Фару. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Лансароте с задержкой 8 часов.

Дым



3 февраля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Air France, 2008 года выпуска, регистрационные знаки F-GTAS, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Амстердам экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме на борту. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06. В процессе руления на стоянку аварийные службы получили информацию о дыме и вибрации правого двигателя (CFM56). Обратный рейс был отменен. Через 8 часов самолет выполнил технический рейс в Париж.

Сигнализация пожара ВСУ

4 февраля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Canadian North, 1997 года выпуска, регистрационные знаки C-GCNZ, выполнял рейс из Moncton в Winnipeg (Канада). На борту находились 98 человек. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 31 аэропорта Виннипег на удалении 5 м.м. от ВПП произошло срабатывание сигнализации пожара вспомогательной силовой установки. Экипаж объявил аварийную ситуацию и продолжил заход на посадку. На удалении 1 м.м. экипаж сообщил о прекращении сигнализации пожара. После благополучной посадки воздушное судно было остановлено на ВПП. Заходивший на посадку следующим самолет был направлен на второй круг. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня не обнаружили.

Отказ компьютеров системы управления



5 февраля экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании Air India, 2012 года выпуска, регистрационные знаки VT-ANJ, выполнял рейс из Melbourne (Австралия) в Delhi (Индия). На борту находились 215 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 380 в 20 м.м. севернее Kuala Lumpur (Малайзия), произошел одновременный отказ всех 3 компьютеров системы управления полетом (FMC). Экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 1 час 5 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 левую аэропорта Куала-Лумпур. По сообщению представителя авиакомпании, сбой программного обеспечения привел к одновременному отказу FMC. Пассажиры были размещены в отелях. Для продолжения рейса 6 февраля в Куала-Лумпур должен был прибыть резервный самолет. Расчетное время задержки рейса составило около 24 часов.

Выкатывание за пределы ВПП

5 февраля экипаж самолета de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter Series 400 авиакомпании «ЧукотАвиа», регистрационные знаки RA-67282, выполнял рейс по маршруту Залив Креста – Анадырь. На борту находились 7 пассажиров и 2 члена экипажа. В 14.18 (02.18 UTC) при посадке в аэропорту Анадырь порывом ветра самолет снесло влево от оси ВПП. Принятыми экипажем мерами вернуть воздушное судно на центр полосы не удалось. В дальнейшем при попадании на ледяную корку самолет стал неуправляемым. Продолжив движение под углом 30° влево от оси ВПП через 150 м самолет остановился на удалении 80 м от ВПП. Никто не пострадал. Самолет получил повреждения носовой части до первого силового шпангоута, переднего багажного отсека, отсека бортового радиолокатора и передней опоры шасси. Аэропорт Анадырь имеет ВПП 01/19 длиной 3500 м.

Сводка METAP по аэродрому Анадырь:

```
UHMA 050330Z II007GI2MPS 9999 FEW0I3 BKN06I OVC080 M04/M06 QI026 NOSIG RMK QFE766/I02I
MT OBSC 88I///59=
UHMA 050300Z II008GI3MPS 9999 FEW0I3 SCT059 OVC080 M04/M06 QI026 NOSIG RMK QFE764/I0I9
MT OBSC 88I///59=
UHMA 050230Z II007GI2MPS 9999 FEW0I3 OVC080 M04/M07 QI026 NOSIG RMK QFE764/I0I9 MT
OBSC 88I///59=
UHMA 050200Z I2007GI2MPS 9999 FEW0I3 OVC080 M04/M07 QI026 NOSIG RMK QFE764/I0I9 MT
OBSC 88I///59=
UHMA 050I30Z I2007GI2MPS 9999 FEW0I3 OVC080 M04/M07 QI026 NOSIG RMK QFE764/I0I9 MT
OBSC 88I///59=
UHMA 050I00Z II007GI2MPS 9999 DRSN SCT0I3 OVC080 M04/M06 QI026 NOSIG RMK QFE764/I0I8
MT OBSC 883///55=
```



RA-67282 буксируют на перрон (фото: Alexeyvvo)