КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

8 апреля 2014 г.

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

Попадание птицы в двигатель

4 апреля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Avianca, 2010 года выпуска, регистрационные знаки N284AV, выполнял рейс из Valledupar в Bogota (Колумбия). На борту находились 118 человек. В процессе набора высоты после взлета из Вальедупара при пересечении высоты 700 футов произошло попадание птицы (предположительно, канюка) в левый двигатель (CFM56) с последующим повышением вибрации силовой установки. Экипаж прекратил набор высоты и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Вальедупар. Рейс был отменен.



Повреждения лопаток вентилятора (фото: Vallenato 31)

Растрескивание лобового стекла

6 апреля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N650SW, выполнял рейс из Seattle в Phoenix (США). На борту находились 143 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 150 м.м. западнее Boise (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку, сообщив о растрескивании лобового стекла. Воздушное судно с нормальной вертикальной скоростью снизилось до высоты 10 000 футов. При выходе на связь с «Подходом» аэропорта Бойсе экипаж сообщил об имевшей место аварийной ситуации на борту, которая завершилась, аварийное обслуживание больше не требуется,

ожидается штатная посадка. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 350 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 правую аэропорта Бойсе и зарулило на перрон. Представитель авиакомпании подтвердил растрескивание одного из слоев лобового стекла. Потеря давления в гермокабине не происходила. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Финикс с задержкой 2 часа 15 минут.



Негерметизация



6 апреля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N558AA, выполнял рейс из Jacksonville в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 130 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Джексонвилла экипаж прекратил набор на эшелоне полета 240 из-за проблем с давлением в гермокабине. Продолжая полет в направлении Далласа с обходом опасных метеоявлений, экипаж принял решение произвести внеплановую посадку в Birmingham (США). Через 1 час 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бирмингем. Резервный MD-82 прибыл в Даллас с задержкой 8,5 часов.

Неустойчивая работа системы управления



7 апреля экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61703, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Казань. На борту находились 69 человек. При пересечении эшелона полета 200 экипаж доложил о решении возвратиться на аэродром вылета из-за неустойчивой работы системы автоматического управления. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Казань с задержкой 2,5 часа.

Прерванный взлет

7 апреля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Lufthansa, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-AIGU, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Dubai (ОАЭ). В процессе разбега с ВПП 18 в аэропорту Франкфурт-на-

Майне экипаж на высокой скорости прекратил взлет по причине срабатывания сигнализации пожара двигателя № 4 (CFM56). Воздушное судно благополучно завершило пробег и было остановлено на ВПП. Прибывшие по тревоге аварийные службы проверили двигатель и охладили тормоза, после чего самолет зарулил на стоянку. Резервный Airbus A340-300 прибыл в Дубай с задержкой 3 часа 40 минут. Спустя 24 часа D-AIGU находился на земле.



Проверка двигателя № 4 аварийными службами



Проблема с резервной системой торможения



7 апреля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EI-DVE, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Cork (Ирландия). В полете экипаж принял следовать в аэропорт Shannon (Ирландия), сообщив о незначительной технической проблеме. В процессе захода на посадку в аэропорту Шеннон экипаж доложил о проблеме с резервной системой торможения, ожидая при этом штатную посадку. Самолет благополучно приземлился на ВПП 24, освободил полосу и остановился на РД, откуда затем был отбуксирован на перрон.

Контакт хвостовой части с ВПП



8 апреля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Pegasus, 2010 года выпуска, регистрационные знаки TC-AAS, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Istanbul/ Sabiha Gokcen (Турция). На борту находились 126 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета экипаж запросил сохранение высоты 2000 футов. После запроса «Вышки» о характере проблемы экипаж доложил о незначительной технической проблеме. Разрешение на взлет следующему самолету было отменено. С «Вышки» прозвучал повторный настойчивый запрос доложить характер проблемы, после чего экипаж сообщил о возможном ударе хвостовой частью о ВПП. Был организован немедленный осмотр ВПП. Экипажу было обеспечено векторение для возврата на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 амстердамского аэропорта Схипхол. При осмотре ВПП повреждений покрытия обнаружено не было. Полеты с ВПП 24 были возобновлены сразу по окончании осмотра. После технической проверки самолет был допущен к вылету и прибыл в Стамбул с задержкой 2,5 часа.

Сводка METAP по аэродрому Амстердам:

```
EHAM 08I355Z 28023KT 250V320 9999 VCSH FEW020CB SCT032 IO/03 QIOI6 TEMPO 7000 SHRA
EHAM 08I325Z 28025KT 250V3IO 9999 BKN03I 09/03 QIOI6 NOSIG
EHAM 08I255Z 27026KT 240V300 9999 BKN030 II/04 QIOI6 NOSIG
EHAM 08I225Z 28025KT 250V3IO 9999 FEWOI8CB SCT025 09/03 QIOI5 NOSIG
EHAM 08II55Z 27027KT 9999 FEWOI8CB SCT023 IO/04 QIOI5 NOSIG
EHAM 08II25Z 2602IKT 230V300 9999 VCSH FEWOI8CB BKN023 09/05 QIOI4 NOSIG
```