КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

8 октября 2013 г.

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

Проблемы с электросистемой



26 сентября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air Canada, 1997 года выпуска, регистрационные знаки C-FYJP, выполнял рейс из Edmonton в Toronto (Канада). На борту находились 159 человек. В процессе набора высоты после взлета из Эдмонтона экипаж прекратил набор на эшелоне полета 240 из-за появления сообщения [ELEC 2 DC BUS FAULT] отказа шины №2 постоянного тока и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Эдмонтон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были заменены 2 предохранителя, соединительный разъем и трансформатор-выпрямитель № 2.

Невключение реверса



27 сентября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXU, выполнял рейс из Внуково/Москва в Одессу (Украина). На борту находились 117 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе пробега после посадки в аэропорту Одесса не произошло включение реверса правого двигателя. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и зарулило на стоянку.

Отказ гидросистемы



2 октября экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-GONO, выполнял рейс из Sept Isles в Quebec (Канада). На борту находились 19 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошло срабатывание сигнализации падения давления в гидросистеме № 2. Спустя 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 аэропорта Квебек. Выпуск шасси был произведен ручным способом. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при проверке было обнаружено разрушение на 2 части оборотного клапана в верхней части коллектора системы управления

развороотом передней опоры. После замены клапана, пополнения уровня гидрожидкости, прокачки системы и проверки на наличие утечек было произведено успешное тестирование уборки-выпуска шасси и управления разворотом носовой опоры.

Односторонний отказ радиосвязи



2 октября экипаж самолета Ан-26Б авиакомпании «ИрАэро», 1981 года выпуска, регистрационные знаки RA-26062, выполнял рейс из Улан-Удэ в Иркутск. На борту находились 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Иркутск на удалении 30 км восточнее аэродрома произошла односторонняя потеря радиосвязи. Экипаж мог принимать указания органа ОВД, однако его сообщения не принимались на земле. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Иркутск.

Выключение двигателя



2 октября экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Perimeter Aviation, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-GWPS, выполнял рейс из Island Lake в Winnipeg (Канада). На борту находились 29 человек. Когда воздушное судно следовало на удалении 50 м.м. севернее Виннипега, произошло срабатывание сигнализации давления масла правой силовой установки (PW120A) с индикацией падения давления до 3,16 кг/см^2. В ходе выполнения предписанных проверок экипаж произвел флюгирование и выключение двигателя, продолжив полет до аэродрома назначения. Спустя 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Виннипег. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, была обнаружена утечка из маслорадиатора правой силовой установки. Произведена замена радиатора.

Попадание птицы в двигатель

2 октября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Донавиа», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIV, выполнял рейс из Сочи в Ереван (Армения). На борту находились 127 пассажиров и 6 членов экипажа. При послеполетном осмотре в аэропорту Ереван были обнаружены недопустимые повреждения 2 лопаток правого двигателя со следами от столкновения с птицей.

Прерванный взлет



5 октября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N595UA, выполнял рейс из San Francisco в New York/JFK (США). В процессе разбега с ВПП 01 правой в аэропорту Сан-Франциско экипаж на низкой скорости прекратил взлет, сообщив об отказе в электросистеме. Через 10 минут экипаж принял повторное решение на взлет повторно, однако снова был вынужден прекратить его на низкой скорости с докладом об отказе правого генератора. Воздушное судно возвратилось на стоянку. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Нью-Йорк с задержкой 3 часа.

Дым в салоне



6 октября экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Wideroe, 1995 года выпуска, регистрационные знаки LN-WIM, выполнял рейс из Bodo в Svolvaer (Норвегия). На борту находились 37 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Свольвер экипаж доложил о наличии дыма в салоне. После благополучной посадки спустя 2 минуты была произведена ускоренная высадка пассажиров. По сообщению представителя авиакомпании, перегрев электропроводки привел к образованию дыма. Обратный рейс был отменен.

Выключение двигателя



6 октября экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Korean Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки HL7531, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth (США) в Seoul (Южная Корея). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 35 левой аэропорта Даллас левый двигатель (PW4090) произвел громкий хлопок, сопровождаемый языками пламени. Экипаж объявил аварийную ситуацию и произвел выключение двигателя. Прекратив набор на высоте 3000 футов, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После слива топлива на высоте 5000 футов в течение 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 36 левую далласского аэропорта Форт-Уэрт спустя 1 час после взлета. Рейс был перенесен на следующий день.

Проблема с наддувом



7 октября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Atlas Air, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N465MC, выполнял рейс из Anchorage (США) в Бишкек (Киргизия). В процессе набора высоты после взлета из Анкориджа экипаж перешел в горизонтальный полет на высоте 10 000 футов, сообщив о проблемах с наддувом и невозможности дальнейшего набора высоты. После консультации с технической службой компании экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 правую аэропорта Анкоридж. Самолет смог благополучно вылететь спустя 5 часов.

Попадание птицы в двигатель



8 октября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VQ-BAZ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Оренбург. На борту находились 113 пассажиров. После посадки в аэропорту Оренбург экипаж запросил осмотреть двигатели из-за предполагаемого попадания птицы в силовую установку. При осмотре инженером АТБ были обнаружены фрагменты птицы в правом двигателе.