КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

9 сентября 2013 г.

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

Пожар двигателя, прерванный взлет



30 августа экипаж самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании Martinair, 1998 года выпуска, регистрационные знаки PH-MCW, выполнял рейс из Aguadilla (Пуэрто-Рико) в London/Stansted (Великобритания). В процессе разбега в аэропорту Агуадилья экипаж прекратил взлет из-за возникшего пожара левой силовой установки (PW4462). К месту остановки по тревоге прибыли аварийные службы. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, экипаж самостоятельно зарулил на перрон. О степени повреждения двигателя не сообщается.

Отказ бортового радиолокатора



2 сентября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Avianca, 2011 года выпуска, регистрационные знаки N975AV, выполнял рейс из Bogota (Колумбия) в Madrid (Испания). На борту находились 247 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 170 м.м. юго-западнее Caracas (Венесуэла), из-за отказа бортового радиолокатора экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и произвел снижение до эшелона полета 220. Позднее экипаж принял решение произвести посадку в Cali по метеоусловиям Боготы. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кали. Резервный Airbus A330-200 прибыл в Мадрид с задержкой 26 часов. На следующий день, после ремонта радиолокатора N975AV выполнил перелет на базу в Боготу, откуда затем вылетел следующим плановым рейсом в Мадрид.

Травмирование 3 человек при болтанке



3 сентября экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz, 1990 года выпуска, регистрационные знаки C-GTAG, выполнял рейс из Smithers в Vancouver (Канада). На борту находился 31 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 250 примерно на середине маршрута, воздушное судно вошло в зону турбулентности, продолжавшейся около 2 секунд. При возникшей болтанке были травмированы бортпроводник и 2 пассажира. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку

в Ванкувере. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, бортпроводник и один из пассажиров ударились головами о потолок. Второй пассажир оцарапал руку о тележку. Все повреждения оказались легкими. При проверке воздушного судна после посадки никаких неисправностей обнаружено не было.

Отказ системы кондиционирования



4 сентября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки N935NN, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Fort Lauderdale (США). В процессе набора высоты после взлета из Далласа при пересечении эшелона полета 200 произошел отказ левой системы кондиционирования воздуха с появлением запаха перегрева в салоне. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 230 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Даллас. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Форт-Лодердейл с задержкой 3 часа.

Прерванный взлет

5 сентября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «ЮТэйр» выполнял рейс из Внуково/Москва в Минеральные Воды. В процессе разбега с ВПП 01 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет по причине срабатывания сигнализации отказа противообледенительной системы двигателя. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку.

Проблема с наддувом



6 сентября экипаж самолета Bombardier BD-700 Global 5000 оператора Nomad Aviation, 2002 года выпуска, регистрационные знаки HB-JFB, выполнял рейс из Внуково/Москва в Vienna (Австрия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 070 экипаж доложил об отсутствии наддува гермокабины. После выполнения проверок было принято решение следовать до аэродрома назначения на эшелоне полета 090.

Столкновение с птицей

6 сентября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Северный ветер», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHR, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Барнаул. На борту находились 199 пассажиров и 9 членов экипажа. При

послеполетном осмотре воздушного судна были обнаружены следы попадания птицы в закрылок левого полукрыла и повреждения, требующие ремонта.

Несанкционированный набор высоты, нарушение безопасного интервала, срабатывание TCAS



7 сентября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGT, выполнял рейс из Внуково/Москва в Тюмень. Воздушное судно следовало в наборе заданного эшелона полета 110. Экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOZ, выполнявший рейс из Barselona (Испания) в Домодедово/Москва, производил снижение до заданного эшелона полета 120. Экипажи обоих воздушных судов, следовавших на пересекающихся курсах, получили от органа ОВД необходимую информацию о взаимном месторасположении. В 20.05 экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр» пересек заданный эшелон полета 110, продолжив набор высоты. В 20.06 произошло срабатывание TCAS, по рекомендации которой экипаж самолета Airbus A321 перешел в набор высоты и занял эшелон полета 124. Экипаж Canadair CRJ-200 прекратил набор на эшелоне полета 119, после чего начал снижение до эшелона полета 110. Продольный интервал между воздушными судами составил около 9 км на пересекающихся курсах.

Прерванный взлет



8 сентября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ямал», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BBE, выполнял рейс из аэропорта Домодедово/Москва в Уфу. В процессе разбега с ВПП 32 левой в аэропорту Домодедово экипаж на скорости 55 узлов прекратил взлет по причине сбоя в работе компьютерной системы. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

Выкатывание за пределы ВПП

8 сентября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Thai Airways, 1995 года выпуска, регистрационные знаки HS-TEF, выполнял рейс из Guangzhou (Китай) в Bangkok (Таиланд). На борту находились 287 пассажиров и 14 членов экипажа. В 23.30 (16.30 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 19 левую аэропорта Бангкок воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и вышло за пределы искусственного покрытия, остановившись всеми опорами шасси на грунте на удалении примерно 1700 метров от начала ВПП. Возникшее при движении по грунту большое облако пыли

вызвало опасения у очевидцев о том, что произошла катастрофа. После остановки была начата эвакуация пассажиров. В процессе аварийного покидания 12 человек были легко травмированы. Воздушное судно получило повреждения обоих двигателей (PW4164), носовой опоры шасси и др. Повреждение получило покрытие ВПП, на котором образовались глубокие борозды от правой основной опоры шасси. По сообщениям очевидцев, они наблюдали искры и пламя с правой стороны самолета во время пробега. После остановки из правого двигателя шел дым. Прибывшие по тревоге аварийные службы ликвидировали задымление пенным раствором. По сообщению представителя авиакомпании, после приземления произошел подлом носовой опоры шасси, что привело к отклонению и выходу самолета за пределы ВПП. Взявший управление командир воздушного судна остановил самолет. Представитель авиакомпании сообщил о получении легких травм 8 пассажирами в ходе эвакуации по надувным трапам. Они были госпитализированы. Администрация аэропорта планировала закрытие ВПП 01 правой/19 левой в течение всего понедельника, 9 сентября. Около полудня 9 сентября южная часть ВПП была открыта для полетов с располагаемой дистанцией разбега 2000 м. По сообщению одного из пассажиров, самолет приземлился на основные опоры шасси. После опускания передней опоры воздушное судно резко отклонилось вправо. После остановки самолета наблюдался пожар по правому борту. Эвакуация пассажиров была начата немедленно.

Сводка METAP по аэродрому Бангкок:

```
VTBS 08I73OZ VRBOIKT 9999 FEWO2O BKNI2O BKN3OO 25/22 QIOI2 NOSIG
VTBS 08I7OOZ OOOOOKT 9999 FEWO2O BKNI2O BKN3OO 25/22 QIOI2 NOSIG
VTBS 08I63OZ OOOOOKT 9999 FEWO2O BKNI2O BKN3OO 26/23 QIOI2 NOSIG
VTBS 08I6OOZ OOOOOKT 9999 FEWO2O BKNI2O BKN3OO 26/22 QIOI2 NOSIG
VTBS 08I53OZ VRBOIKT 9999 FEWO2O BKNI2O BKN3OO 26/22 QIOI3 NOSIG
VTBS 08I5OOZ VRBOIKT 9999 -RA SCTO2O SCTO35 BKNI2O 26/22 QIOI3 NOSIG
```

Выпущенные после происшествия НОТАМ:

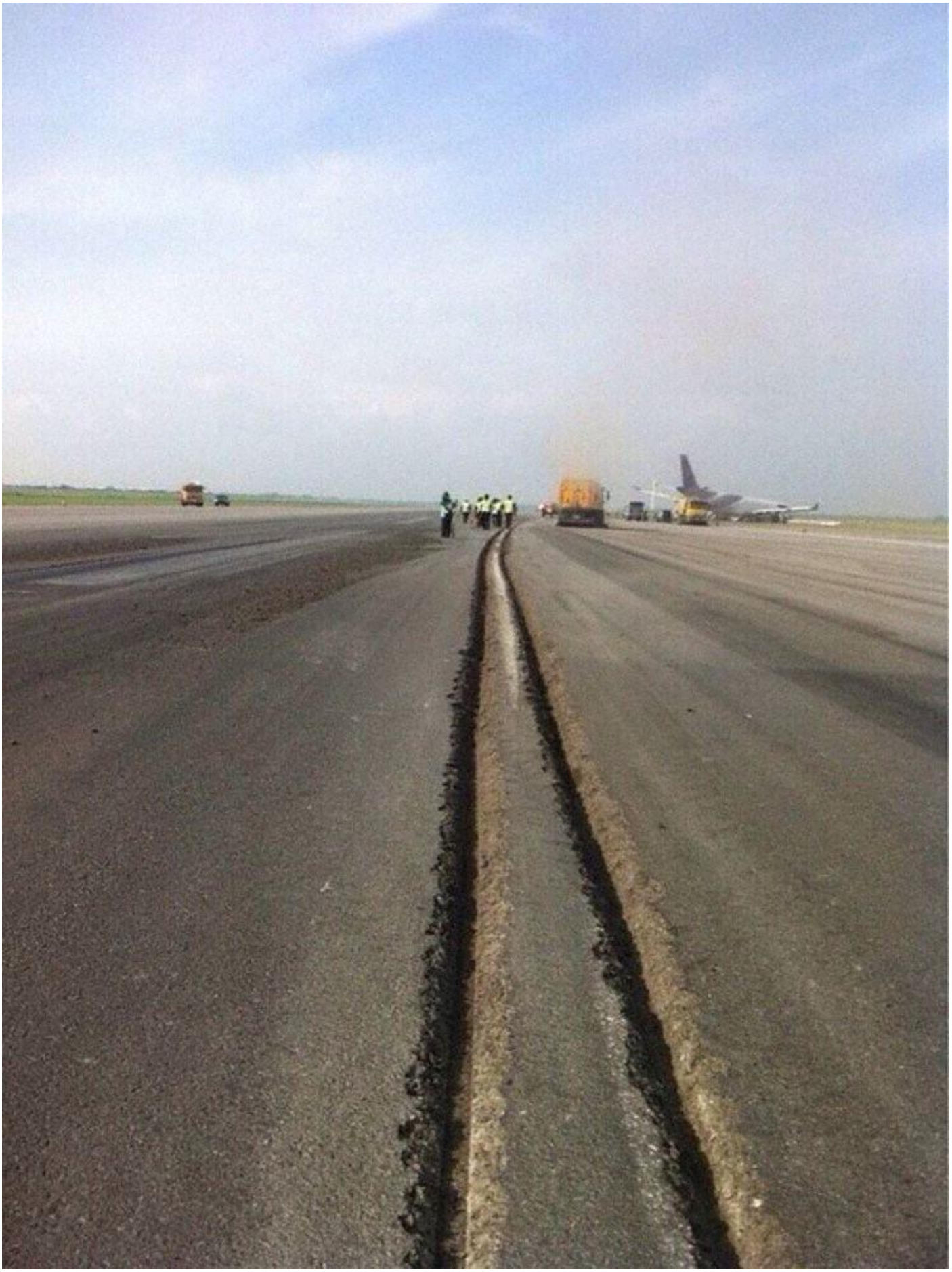
```
A3I57/I3 - DUE TO DISABLED AIRCRAFT ON RWY OIR/I9L, THE REMAINING PORTION
OF A RWY OIR/I9L, RWY OIR IS NOT ALLOWED TO TKOF AND LANDING,
RWY I9L IS ALLOWED TO TKOF ONLY AT THE PSN AS FOLLOWING
A. AIRCRAFT ENTERS RWY I9L TO TKOF PSN VIA TWY B8 AND THEN TURNS
 RIGHT TO FACE SOUTH FOLLOWING YELLOW GUIDELINE AND TAXI TO TKOF
 PSN DISPLAYED BY THE TRANSVERSE WHITE MARKING, TORA IS 2OOOM
B. AIRCRAFT ENTERS RWY I9L TO TKOF PSN VIA TWY B7 FOLLOWING YELLOW
 GUIDELINE TO TKOF PSN DISPLAYED BY TRANSVERSE WHITE MARKING,
 TORA IS I7OOM
C. RWY EDGE LGT, RWY CENTERLINE LGT, RWY END LGT IN THIS PORTION
 OF RWY I9L ARE SERVICEABLE
D. CLOSED TWY:BI, B2, B3, B4, B5 AND B6
E. AIRCRAFT USING THIS SHORTENED RWY SHOULD BE CODE C OR BELOW
F. AIRLINE SHOULD HAVE ADDITIONAL RESERVED FUEL DUE TO POSSIBLE
 FLIGHT DELAYS. 09 SEP 05:30 2OI3 UNTIL II SEP 02:00 2OI3. CREATED: 09 SEP 05:32 2OI3

A3I52/I3 - RWY OIR/I9L CLSD DUE TO DISABLE ACFT. 08 SEP I7:45 2OI3 UNTIL 09 SEP OI:00
2OI3. CREATED: 08 SEP I7:46 2OI3
```



HS-TEF на следующий день (фото: Reuters/Chaiwat Subprasom)



HS-TEF на следующий день (фото: Reuters/Athit Perawongmetha)



Повреждения ВПП

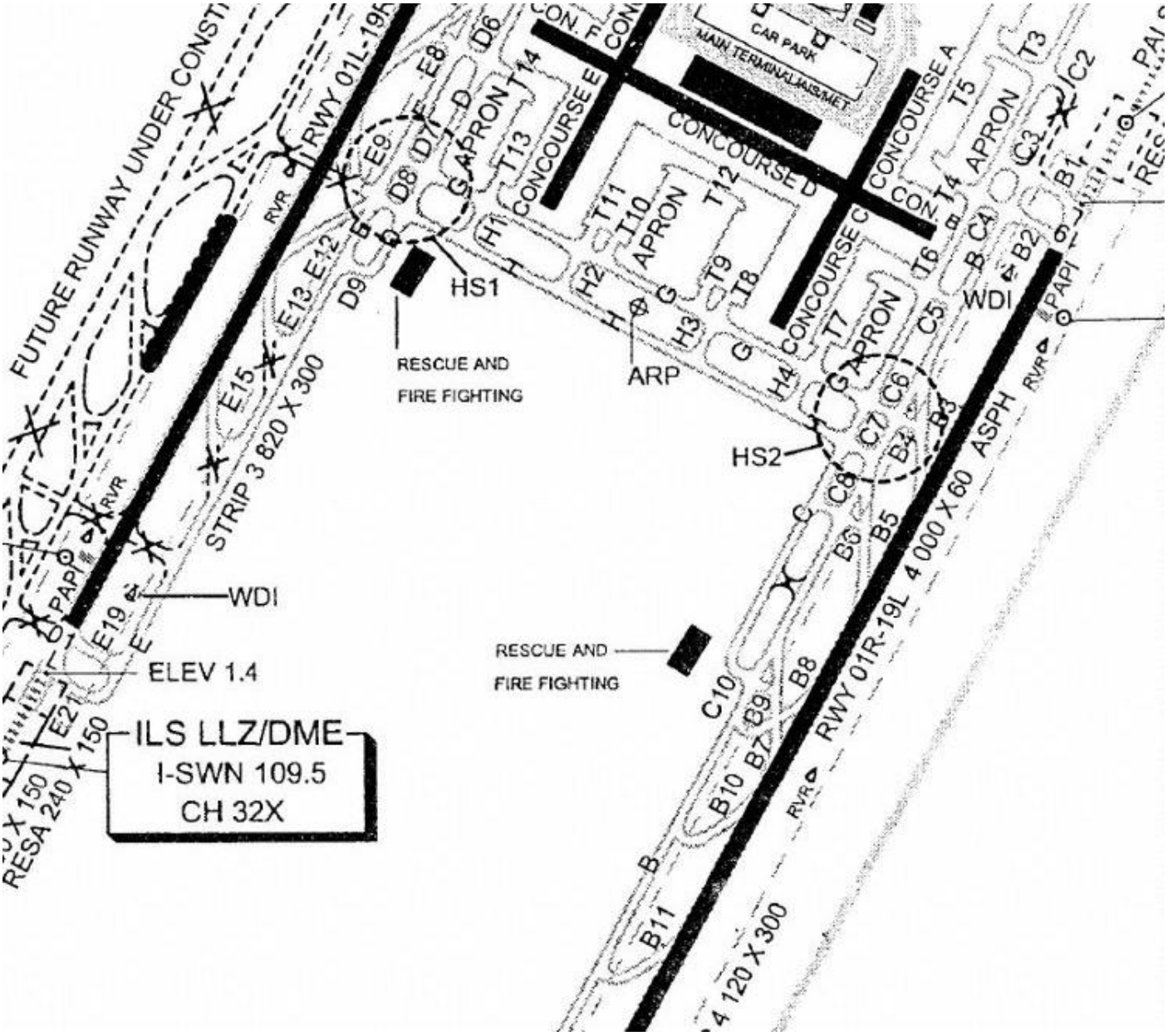




Фото: MalengSaab



Карта: Google maps



Фрагмент схемы аэродрома (AIP Thailand)



Повреждения левого двигателя (фото: bullrockey)

Отказ гидросистемы



9 сентября экипаж самолета De Havilland Dash 8-200 авиакомпании «Сахалинские авиатрассы», 1996 года выпуска, регистрационные знаки RA-67257, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Ноглики. На борту находились 21 пассажир и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту, экипаж доложил об отказе гидросистемы №2 и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 37 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 аэропорта Ноглики.