КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

11, 12, 13 октября 2013 г.

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

Самопроизвольное отклонение руля направления



19 сентября экипаж самолета Canadair CRJ-705 авиакомпании Jazz, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-GFJZ, выполнял рейс из New Orleans (США) в Toronto (Канада). На борту находились 54 человека. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 120 м.м. северо-западнее Atlanta (США), произошло самопроизвольное отклонение руля направления полностью влево с последующим разворотом воздушного судна. Экипаж вернул триммер руля в центральное положение, в котором он оставался до завершения полета. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Торонто. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при выполнении наземной проверки инженерно-техническим составом были обнаружены неисправности переключателя триммера и реостата. После замены панели триммирования элеронов и руля направления было произведено успешное тестирование системы.

Дым в салоне



28 сентября экипаж самолета Canadair CRJ-705 авиакомпании Jazz, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-GLJZ, выполнял рейс из Charlottetown в Toronto (Канада). На борту находился 61 человек. В процессе пробега после посадки на ВПП 05 в аэропорту Торонто произошло срабатывание сигнализации перегрева правого узла охлаждения системы кондиционирования воздуха, после чего бортпроводники доложили о сильном задымлении в салоне. Экипаж остановил воздушное судно на РД, запросил помощь аварийных служб и дал указание на быструю высадку пассажиров. После выхода в салон командир воздушного судна обнаружил уменьшение задымления, после чего возвратился в кабину для координации действий с аварийными службами. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, несколько пассажиров покинули самолет через правый аварийный выход над крылом. 3 пассажира были легко травмированы. Бортовые регистраторы были сняты для расследования. Инженерно-техническим составом было обнаружено заклинивание установки охлаждения воздуха. После ее замены было произведено успешное тестирование системы. Дополнительно были замены все источники электропитания аварийного освещения, после чего самолет был допущен к дальнейшей эксплуатации.

Сигнализация пожара двигателя



2 октября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQF, выполнял рейс из Toronto/City в Sault Ste Marie (Канада). На борту находились 28 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Торонто экипаж прекратил набор на высоте 3000 футов по причине срабатывания сигнализации пожара левой силовой установки (PW150A). Экипаж выключил двигатель и активировал систему пожаротушения. Через 19 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 правую в международном аэропорту Торонто имени Лестера Пирсона. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено отсоединение реактивного сопла, приведшего к попаданию горячих газов в гондолу двигателя. В результате произошло локализованное тепловое повреждение оборудования, проводки и задней створки гондолы двигателя.

Выключение двигателя



5 октября экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании Air Italy, 1988 года выпуска, регистрационные знаки I-AIGH, по соглашению с Meridiana выполнял рейс из Milan/Malpensa (Италия) в Zanzibar (Танзания). На борту находились 230 пассажиров. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Средиземным морем, произошел отказ одной из силовых установок (CF6). Экипаж выключил двигатель и принял решение произвести вынужденную посадку в Benghazi (Ливия). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бенгази. Пассажиры жаловались на то, что их держали на борту самолета в течение 10 часов без какой-либо информации от авиакомпании. 32 пассажира отказались от полета и возвратились в Италию. Для продолжения рейса вечером 6 октября в Бенгази был направлен резервный Boeing 767-300. Самолет вылетел в Занзибар утром 7 октября, куда прибыл с задержкой 24 часа. По состоянию на утро 12 октября I-AIGH находился в Бенгази.

Сигнализация дыма

5 октября экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N922AE, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 42 человека. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 06 правой аэропорта Торонто

произошло срабатывание сигнализации дыма в туалете. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 левую аэропорта Торонто. По сообщению NAV Canada, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме в кабине. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, техническим составом была произведена замена графитового уплотнителя правой силовой установки (AE3007).



Сигнализация промежуточного положения шасси

7 октября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXZ, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Сургут. На борту находились 58 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета и уборки шасси зеленые индикаторы положения опор погасли. После перевода рычага уборки и выпуска в нейтральное положение загорелось красное табло промежуточного положения правой основной опоры шасси. При выполнении действий согласно QRH индикаторы погасли. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Выпуск шасси перед посадкой был произведен штатно. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сургут.



Сигнализация неисправности закрылков

7 октября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EI-DPN, выполнял рейс из Girona (Испания) в Stockholm/Vasteras (Швеция). На борту находились 174 пассажира и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 85 м.м. юго-восточнее аэропорта Frankfurt/Hahn (Германия), экипаж приступил к снижению до эшелона полета 200 и взял курс на аэропорт Франкфурт/Хан, где произвел благополучную посадку на ВПП 21 через 45 минут после начала снижения с эшелона 360. По сообщению представителя авиакомпании, произошло срабатывание сигнализации неисправности закрылков. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Стокгольм с задержкой 2,5 часа.



Проблемы с электросистемой



9 октября экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании JAL Japan Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки JA832J, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Tokyo/Narita (Япония). На борту находились 144 пассажира и 10 членов экипажа. Через 2 часа 15 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 410 в 1850 км северо-восточнее Москвы, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив о проблемах с электросистемой. Через 2 часа 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово. По сообщению представителя авиакомпании, из-за неисправности в электронике не происходил смыв в туалетах.

Попадание птицы в двигатель



9 октября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BMX, выполнял рейс из Шереметьево/Москва во Владивосток. На борту находились 290 пассажиров. В процессе пробега после посадки произошло попадание птицы в двигатель № 1. При послеполетном осмотре повреждений элементов конструкции двигателя обнаружено не было. Самолет был допущен к выполнению обратного рейса.

Падение давления в гермокабине



9 октября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Austin в Fort Lauderdale (США). На борту находились 139 человек. Сразу после занятия крейсерского эшелона полета 370 экипаж, применив кислородные маски и отвернув от трассы, приступил к аварийному снижению до высоты 10 000 футов (средняя вертикальная скорость составила 3500 ф/мин). Через 1 минуту после начала снижения автоматически выпали кислородные маски в пассажирском салоне. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Houston/Hobby (США). После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 12 правую

хьюстонского аэропорта имени Хобби спустя 30 минут после начала снижения с эшелона 370. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Форт-Лодердейл с задержкой 2 часа 20 минут.

Посторонний запах, проблемы с гидросистемой



9 октября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Frontier, 2011 года выпуска, регистрационные знаки N213FR, выполнял рейс из Washington/National в Denver (США). На борту находился 171 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340 в 160 м.м. восточнее Indianapolis (США), пассажиры пожаловались на неприятный запах на борту. Вскоре после этого экипаж доложил органу ОВД о проблемах с гидросистемой и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 левую аэропорта Индианаполис. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Денвер с большей частью пассажиров с задержкой 5,5 часов. Остальные пассажиры провели ночь в Индианаполисе, откуда вылетели утром на других рейсах

Проблема с системой кондиционирования



9 октября экипаж самолета Embraer ERJ-135BJ Legacy 600 авиакомпании Avcon Jet Malta, 2007 года выпуска, регистрационные знаки 9H-IMW, выполнял рейс из Внуково/Москва в Ставрополь. В процессе набора высоты после взлета на эшелоне полета 130 экипаж доложил о проблемах с системой кондиционирования воздуха. После выполнения проверок экипаж принял решение следовать на аэродром назначения на эшелоне полета 250.

Столкновение с птицей



9 октября экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Vietnam Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки VN-A147, выполнял рейс из Hanoi (Вьетнам) в Домодедово/Москва. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Домодедово были обнаружены следы от столкновения с птицей в верхней части кабины пилотов и вмятина размерами 100 х 150 мм глубиной 5 мм.

10 октября экипаж самолета de Havilland Dash 6-300 Twin Otter авиакомпании MASWings, 1983 года выпуска, регистрационные знаки 9M-MDM, выполнял рейс из Kota Kinabalu в Kudat (Малайзия). На борту находились 16 пассажиров и 2 члена экипажа. В 14.50 (06.50 UTC) в процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 22 в аэропорту Кудат в условиях порывистого ветра произошло столкновение воздушного судна с частным жилым домом, после чего самолет, разрушив забор дома, упал за пределами аэропорта. По сообщению полиции, погиб 90-летний пассажир. Второй пилот от полученных травм скончался позднее в госпитале. 4 пассажира были тяжело травмированы. Один из них находился в критическом состоянии.

Сводка METAP по аэродрому Кудат:

```
WBKT I00900Z 26010KT 230V300 9999 FEW014 BKN280 28/24 QI008
WBKT I00800Z 27013G23KT 210V300 9999 SCT014 BKN280 29/24 QI008
WBKT I00700Z 27017G31KT 210V300 9999 SCT014 BKN280 30/24 QI008
WBKT I00600Z 27015G25KT 230V320 9999 FEW015 BKN280 31/24 QI008
WBKT I00500Z 26012G22KT 210V300 9999 FEW015 SCT140 BKN280 31/24 QI009
WBKT I00400Z 25014G28KT 190V300 9999 FEW015 SCT140 BKN280 31/23 QI010
```



Фото: zuanbikinpanas



Фото: Budak Innocent



Фото: Muhammad MT

Отделение створки шасси



10 октября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLH, выполнял рейс из Казани в Уфу. На борту находились 35 пассажиров и 5 членов экипажа. После посадки в аэропорту Уфа экипаж доложил о посторонних шумах. После заруливания на стоянку было обнаружено отсутствие створки правой основной опоры шасси. Проводится расследование.

Отказ генератора



10 октября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYI, выполнял рейс из Новосибирска в Домодедово/Москва. На борту находились 102 пассажира и 7 членов экипажа. Через 30 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за отказа генератора правого двигателя (CFM56). После выработки топлива на высоте 1500 м воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 аэропорта Толмачево спустя 2 часа 10 минут после взлета. По сообщению представителя авиакомпании, пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Прерванный взлет



11 октября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWP, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Шереметьево/Москва. В процессе разбега в аэропорту Хитроу экипаж на высокой скорости (110 узлов) прекратил взлет по причине падения оборотов правой силовой установки до 50 %. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

13 октября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Cebu Pacific, 2008 года выпуска, регистрационные знаки RP-C3245, выполнял рейс из Seoul/Incheon (Южная Корея) в Kalibo (Филиппины). В процессе пробега после посадки в аэропорту Калибо возник перегрев тормозов левой основной опоры шасси. Экипаж освободил ВПП и зарулил на перрон, где дым усилился. Задымление было ликвидировано прибывшими по тревоге аварийными службами, залившими колеса водой. Пассажиры покинули самолет после охлаждения тормозов. Спустя 3 часа воздушное судно продолжило рейс.



RP-C3245 с дымящимися тормозами (фото: Joseph Cepril Regalado)

