КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

11 февраля 2014 г.

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

Проблемы с управлением

4 февраля экипаж самолета Beech 1900D авиакомпании Exploit Valley Air Services, 1996 года выпуска, регистрационные знаки C-GAAT, выполнял рейс из St. John's в Deer Lake (Канада). На борту находились 12 человек. В процессе набора высоты после взлета из Сент-Джонса у второго пилота, осуществлявшего пилотирование, возникли трудности при триммировании уменьшения угла тангажа: оба триммера – левый и правый – не отвечали на управляющие воздействия, колесо триммирования не двигалось. Командир воздушного судна взял управление на себя. С приложением одновременного усилия к колесу триммирования и к тяге управления рулем высоты самолет удалось перевести в положение почти горизонтального полета. Экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Gander (Канада), где погода соответствовала правилам визуальных полетов. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гандер. Снижение производилось управляющими воздействиями на руль высоты без возможности триммирования. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено заклинивание электрического серводвигателя и металлическая стружка. После замены сервопривода был произведен успешный тест системы триммирования.

Отказ светосистемы ВПП

9 февраля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIE, выполнял чартерный рейс по маршруту Домодедово/Москва – Магнитогорск – Munich (Германия). На борту находились 8 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Магнитогорск произошло кратковременное (на 1 минуту) отключение огней подхода и ВПП. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Магнитогорск.

Отказ навигационной системы



10 февраля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Alaska Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки N565AS, выполнял рейс из San Jose в Honolulu (США). На борту находились 132 пассажира и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту над Тихим океаном в 160 м.м. юго-западнее Сан-Хосе на эшелоне полета 360, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблеме с электропитанием одной из навигационных систем, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе захода на посадку экипаж отменил аварийную ситуацию. Через 1 час 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 30 левую аэропорта Сан-Хосе. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Гонолулу с задержкой 3 часа. Через 2 часа после

посадки N565AS вылетел регулярным рейсом в Seattle (США). По заявлению представителя авиакомпании, в полете произошел «временный отказ одной из шести навигационных систем» (ни один самолет не оборудован шестью навигационными системами – *прим. КАА «Безопасность полетов»*). По мнению авиакомпании, экипаж возвратился на аэродром вылета «из излишней предосторожности».

Прерванный взлет

10 февраля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 1994 года выпуска, регистрационные знаки EI-DZR, выполнял рейс из аэропорта Сочи в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе разбега в аэропорту Сочи экипаж прекратил взлет по причине срабатывания сигнализации [ENG 2 REVERSE UNLOCKED]. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

