КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

13, 14, 15 сентября 2013 г.

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

Сигнализация пожара двигателя



8 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Frontier, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N204FR, выполнял рейс из Wilmington в Denver (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 27 аэропорта Уилмингтон с «Вышки» прозвучал запрос о необходимости оказания какой-либо помощи экипажу. После паузы экипаж объявил аварийную ситуацию. Экипажу была разрешена посадка на любую ВПП, однако он принял решение следовать на запасной аэродром Philadelphia (США). После набора высоты 3000 футов экипаж сообщил о сигнализации пожара правой силовой установки (CFM56). Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 левую аэропорта Филадельфия. Самолет был остановлен на ВПП для проверки аварийными службами. Пожарные сообщил об отсутствии признаков пожара и повреждений двигателя. После этого экипаж зарулил на стоянку. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Разрушение покрытия ВПП при взлете



10 сентября экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Qantas, 2009 года выпуска, регистрационные знаки VH-OQH, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Los Angeles (США). Сразу после взлета A380 с ВПП 34 левой в условиях бокового ветра экипаж другого самолета сообщил «Вышке» о посторонних предметах на ВПП. Еще один экипаж, находившийся на РД, сообщил, что при взлете A380 были сбиты маркировочные знаки РД. Экипаж заходившего на посадку самолета получил указание прекратить заход. ВПП 34 левая была закрыта. Еще один экипаж сообщил, что это выглядело как взрыв на левой стороне ВПП между РД A5 и L, когда A380 прошел рядом. Был организован осмотр ВПП, при котором обнаружилось разрушение покрытия. Экипажи получили информацию о закрытии ВПП 34 левой, как минимум, на 1 час, после чего ожидавшие взлета с этой ВПП самолеты возвратились на перрон. Полеты были переведены на ВПП 25 и 34 правую. Экипаж VH-OQH продолжил полет и произвел благополучную посадку в Лос-Анджелесе.

Сводка METAP по аэродрому Сидней:

```
YSSY I00330Z 3I028KT CAVOK 33/M05 QI000 RMK FU FM0330 MOD/SEV TURB BLW 5000FT FM0400
27020G30KT 9999 SCT070
YSSY I003I8Z 29027KT CAVOK 32/M04 QI000 FM03I8 MOD/SEV TURB BLW 5000FT FM0600
25020G30KT 9999 SCT070
YSSY I00300Z 330I7G27KT CAVOK 32/MOI QI000 FM0300 MOD/SEV TURB BLW 5000FT
```

Выключение двигателя



11 сентября экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FHNV, выполнял рейс из Calgary в Ottawa (Канада). На борту находились 53 человека. Когда воздушное судно следовало по маршруту над озером Верхнее на эшелоне полета 390, произошло автоматическое выключение правой силовой установки (CF34). Экипаж объявил аварийную ситуацию и принял решение следовать на запасной аэродром Toronto (Канада). Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 правую аэропорта Торонто и остановилось на полосе перед тем, как зарулить на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена внутренняя неисправность электронно-цифровой системы управления правого двигателя (FADEC). После замены FADEC и успешной проверки двигателя воздушное судно было допущено к полетам.

Выкатывание за пределы ВПП



12 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Indigo, 2010 года выпуска, регистрационные знаки VT-IGV, выполнял рейс из Delhi в Bangalore (Индия). На борту находились 110 пассажиров и 6 членов экипажа. В 20.10 (14.40 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 27 аэропорта Бангалор в условиях сильного дождя и бокового ветра воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и, сбив 5 фонарей светосистемы ВПП, остановилось на удалении 2300 м от начала полосы в районе РД F со спущенными пневматиками колес правой основной опоры шасси. Аэропорт был закрыт в течение 3 часов на время эвакуации самолета за пределы критической зоны РМС. По сообщению представителя авиакомпании, воздушное судно приземлилось правее осевой линии. Никто не пострадал. Пассажиры высадились по трапу и автобусами были доставлены к терминалу.

Сводка METAP по аэродрому Бангалор:

```
VOBL I2I700Z 26005KT 6000 -DZ SCTOIO SCTOI5 FEW025CB BKN080 2I/2I QIOI4 NOSIG RMK CB S
SE SW
VOBL I2I500Z VRB07KT 0800 R27/P2000N TSRA BKNOIO SCTOI5 FEW025CB OVC080 20/20
QIOI4 BECMG I500 RMK CB NE,E,N NW,OH
VOBL I2I400Z I8004KT 8000 VCSH SCTOI5 SCT020 FEW025CB BKN080 24/23 QIOI2 NOSIG RMK
CB W
VOBL I2I300Z VRB03KT 9999 SCTOI5 SCT020 FEW025CB BKN080 24/22 QIOII REDZ NOSIG RMK CB
W
```

Прерванный взлет



12 сентября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWO, выполнял рейс из Симферополя (Украина) в Шереметьево/Москва. На борту находились 65 пассажиров и экипаж. В процессе разбега в аэропорту Симферополь на скорости 80 узлов произошло срабатывание сигнализации невзлетной конфигурации. Экипаж прекратил взлет, благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку. Воздушное судно было отстранено от полета.

Столкновение с птицей



13 сентября экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Fort Myers в Saint Louis (США). На борту находились 121 пассажир и 5 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 06 аэропорта Форт-Майерс экипаж доложил о решении возвратиться на аэродром вылета по причине столкновения с птицей, приведшему к вибрации воздушного судна. Экипаж вошел в правый круг полетов ВПП 06 и через 15 минут после взлета произвел благополучную посадку в аэропорту Сент-Луис. После посадки экипаж зарулил на перрон, сообщив об отсутствии индикации нештатной работы систем, за исключением продолжавшейся вибрации. Расчетное время задержки прибытия резервного Boeing 737-700 в Сент-Луис составляло 6 часов.

Падение давления в гермокабине



13 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Swiss International Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки HB-IJU, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Valencia (Испания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 60 м.м. севернее Marseille (Франция), экипаж запросил немедленное снижение. После занятия эшелона полета 350 экипаж запросил дальнейшее снижение, однако не получил разрешения. Экипаж объявил срочную ситуацию, но снова получил указание сохранять эшелон полета 350. Экипаж уточнил, принята ли информация о срочной ситуации на

борту. После подтверждения органом ОВД было разрешено снижение до эшелона полета 300. Экипаж запросил эшелон полета 140, однако не получил разрешения. Находившийся к этому времени в кислородным масках экипаж объявил аварийную ситуацию, после чего получил разрешение на занятие эшелона 140, указание на установку аварийного кода на ответчике, после чего был переведен на частоту следующего сектора. Экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 100 (средняя вертикальная скорость составила 5400 ф/мин), продолжая полет в направлении Валенсии. Через 20 минут полета на эшелоне полета 100 экипаж начал набор эшелона 210 и продолжил полет на этой высоте до аэродрома назначения. Через 1 час 15 минут после начала снижения с эшелона полета 370 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 30 аэропорта Валенсия. Обратный рейс из Валенсии был выполнен с задержкой 30 минут на эшелоне полета 350.

Проблема с двигателем

13 сентября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании British Airways, 1994 года выпуска, регистрационные знаки G-CIVD, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Johannesburg (ЮАР). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 290 м.м. юго-восточнее Algiers (Алжир), из-за возникшей проблемы с двигателем (RB211) экипаж произвел снижение до эшелона полета 260 и развернулся для возврата на аэродром вылета. Через 2,5 часа воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 левую лондонского аэропорта Хитроу. Самолет был отстранен от полетов. Резервный Boeing 747-400 вылетел из Лондона на следующий день с задержкой 24 часа.



Столкновение с птицей

14 сентября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet, 2005 года выпуска, регистрационные знаки G-EZIZ, выполнял рейс из Pisa (Италия) в London/Gatwick (Великобритания). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 04 правой аэропорта Пиза экипаж доложил о попадании птицы в один из двигателей (CFM56). Прекратив набор на высоте 3000 футов, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 правую аэропорта Пиза. На время аварийной ситуации аэропорт был закрыт в течение 1 часа. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Лондон с задержкой 5,5 часов.



14 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании ANZ Air New Zealand, 2003 года выпуска, регистрационные знаки ZK-OJB, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Wellington (Новая Зеландия). В процессе разбега с ВПП 34 правой аэропорта Сидней экипаж на низкой скорости прекратил взлет по причине срабатывания предупредительной сигнализации и освободил ВПП, сообщив о нормальной обстановке на борту. Через 30 минут, после охлаждения тормозов самолет благополучно вылетел в Веллингтон.

