КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

13 января 2014 г.

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

Дым



3 января экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Skywest, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N463SW, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Winnipeg (Канада) в Minneapolis (США). На борту находились 53 человека. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Виннипега экипаж обнаружил дым, поступающий из вентиляционных отверстий панели предохранителей, и прекратил набор на высоте 3000 футов. В процессе выполнения проверок дым рассеялся. Тем не менее, экипаж объявил аварийную ситуацию и возвратился на аэродром вылета. Через 21 минуту после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Виннипег. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было установлено, что причиной образования дыма стало попадание перед вылетом противообледенительной жидкости в задний отсек оборудования.

Отказ генератора

3 января экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Tajik Air выполнял рейс из Душанбе (Таджикистан) в Домодедово/Москва. Следуя по маршруту в районе Пензы на эшелоне полета 340, экипаж доложил об отказе генератора и запросил снижение до эшелона полета 240. Экипаж принял решение произвести посадку в аэропорту Самара.

Прерванный взлет



5 января экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2011 года выпуска, регистрационные знаки EI-EPH, выполнял рейс из Alicante (Испания) в Brussels/Charleroi (Бельгия). На борту находились 174 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Аликанте произошло срабатывание сигнализации одной из дверей аварийного выхода на крыло. Экипаж на низкой скорости прекратил взлет и зарулил на стоянку. Инженерно-техническим составом было установлено, что причиной срабатывания индикации стала неисправность бесконтактного концевого выключателя. Ввиду отсутствия необходимых запчастей в Аликанте из Брюсселя был направлен резервный Boeing 737-800 с техническим составом на борту. Рейс прибыл в Брюссель с задержкой 6 часов 45 минут. Неисправность на самолете EI-EPH была устранена прибывшим инженером, после чего воздушное судно было допущено к эксплуатации.

Проблема с двигателем



6 января экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Expressjet, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N820AS, по соглашению с United выполнял рейс из Greenville в Washington/Dulles (США). На борту находились 40 человек. В процессе набора высоты после взлета из Гринвилла в одном из двигателей возникли необычные шумы. Произошло срабатывание индикации маслосистемы двигателя. Экипаж прекратил набор на высоте 9000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гринвилл. Рейс был отменен.

Прерванный взлет



9 января экипаж самолета Ту-204-300 авиакомпании «Владивосток Авиа», 2000 года выпуска, регистрационные знаки RA-64026, выполнял перегоночный рейс из Шереметьево/Москва в Ульяновск. По информации командира воздушного судна, в процессе разбега на скорости до V1 произошло срабатывание сигнализации чрезвычайного режима силовой установки № 1 с одновременным ростом оборотов левого двигателя. Экипаж прекратил взлет, благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Выключение двигателя



9 января экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании ANZ Air New Zealand, 2003 года выпуска, регистрационные знаки ZK-OJC, выполнял рейс из Melbourne (Австралия) в Auckland (Новая Зеландия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 34 аэропорта Мельбурн при пересечении высоты около 10 000 футов экипаж перешел в горизонтальный полет, сообщив о предполагаемой утечке топлива из правого двигателя (V2527). Экипаж выключил двигатель и после 6-минутного полета на высоте 10 000 футов возвратился на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 аэропорта Мельбурн. В ожидании

внеочередной посадки самолета прибывающие воздушные суда были направлены в зоны ожидания на крейсерских эшелонах с информацией об ожидаемой задержке от 5 до 20 минут. Рейс был отменен.

Проблема с приборами



10 января экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании KLM, 1999 года выпуска, регистрационные знаки PH-BXA, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Copenhagen (Дания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 150 м.м. северо-восточнее Амстердама, экипаж доложил о проблемах с приборами и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую аэропорта Амстердам. Самолет вылетел повторно через 1 час 20 минут и прибыл в Копенгаген с задержкой 2 часа.

Звуки ударов в кабине



10 января экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N674RJ, выполнял рейс из Madison в Dallas/Ft. Worth (США). В процессе набора высоты после взлета из Мэдисона при пересечении эшелона полета 210 экипаж доложил о слышимых в кабине звуках ударов и запросил посадку в аэропорту Cedar Rapids (США). Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сидар-Рапидс. После снятия нескольких пассажиров рейс был продолжен и прибыл в Даллас с задержкой 5,5 часов.

Проблема с электросистемой



10 января экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании US Airways, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N936UW, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Philadelphia (США). После занятия крейсерского эшелона полета 340 в 110 м.м. северо-западнее Дублина экипаж запросил возврат на аэродром вылета. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Дублин. После посадки экипаж сообщил о нормализации обстановки и зарулил на стоянку. Рейс был отменен.

Отказ генератора

10 января экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2006 года выпуска, регистрационные знаки EI-EZD, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Шереметьево/Москва. На борту находились 44 пассажира и 5 членов экипажа. В полете на эшелоне полета 330 экипаж доложил об отказе генератора двигателя № 1 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.



Неполная герметизация

11 января экипаж самолета Ан-140-100 авиакомпании «Якутия», 2004 года выпуска, регистрационные знаки RA-41253, выполнял рейс из Якутска в Нерюнгри. На борту находились 19 пассажиров и 4 члена экипажа. В 08.35 (22.35 UTC 10 января) из-за неполной герметизации пассажирского салона самолета экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Якутск.



Посадка в другом аэропорту

12 января экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки N272WN, выполнял рейс из Chicago/Midway в Hollister/Branson (США). На борту находились 124 пассажира и 5 членов экипажа. В 18.11 (00.11 UTC 13 января) в процессе захода на посадку на ВПП 14 (длина ВПП – 2175 м) аэропорта Брэнсон (KBBG) экипаж произвел посадку на ВПП 12 длиной 1140 м аэропорта имени Грэхэма Кларка (KPLK), расположенного в 5,5 м.м. к северу от Брэнсона. Торможение было очень интенсивным. Самолет удалось остановить только на самом краю ВПП. Через 5 минут после посадки экипаж объявил пассажирам о посадке в другом аэропорту. Представитель авиакомпании подтвердил факт инцидента. Посадка завершилась благополучно. В аэропорт был направлен наземный персонал авиакомпании для организации перевозки пассажиров автобусами. Авиакомпании Southwest потребуется максимально облегчить самолет для взлета с короткой ВПП. Аэропорт имени Грэхэма Кларка имеет ВПП 12/30, оборудованную только для захода по GPS/RNAV. Аэропорт Брэнсон имеет ВПП 14/32, оборудованную для захода по ILS (ВПП 32) и GPS/RNAV – ВПП 14.

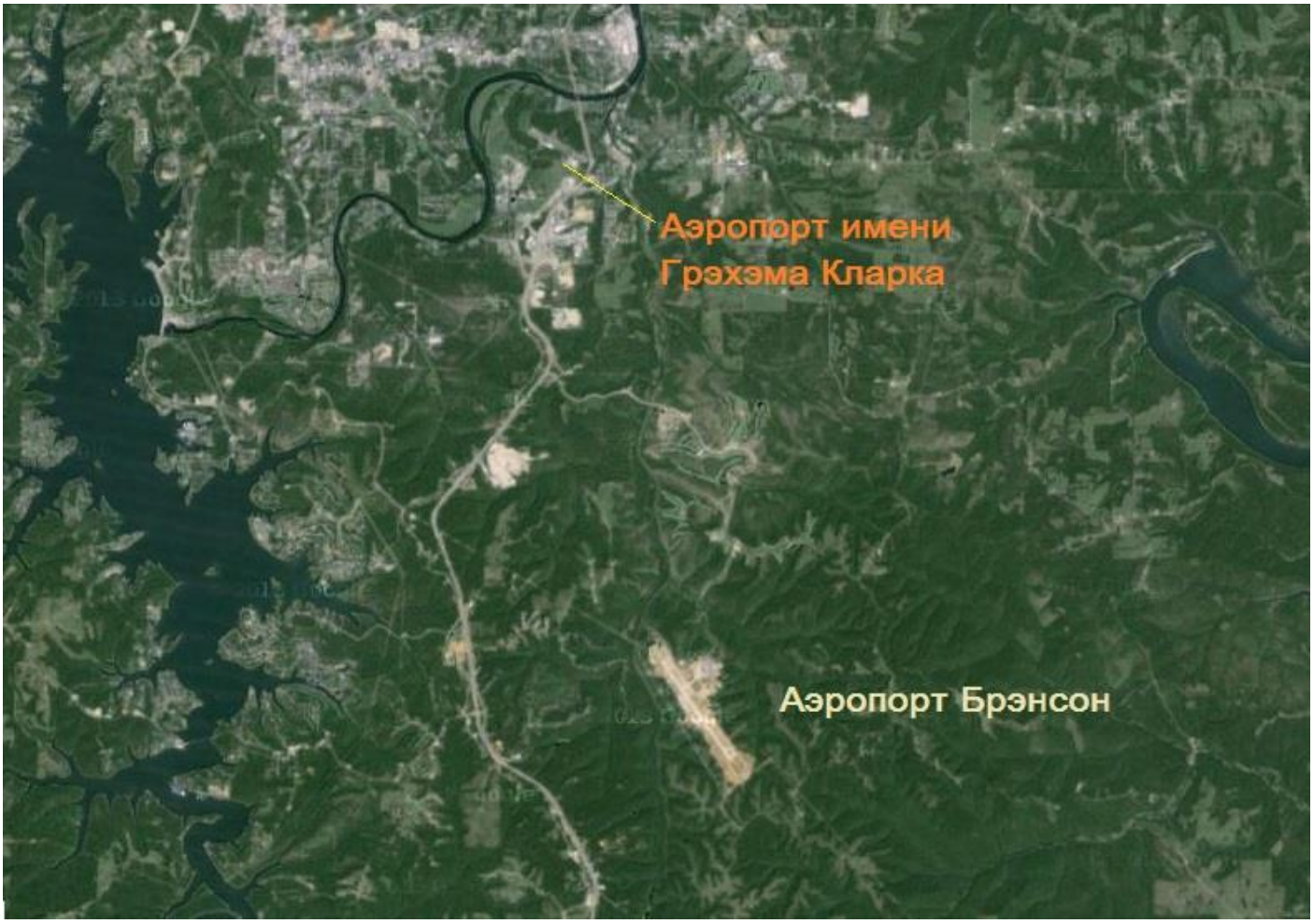
Сводка METAP по аэродрому Брэнсон:

```
KBBG I30I52Z I70I0KT I0SM FEW250 I4/M02 A297I=
KBBG I300055Z I80IIKT I0SM FEW250 I5/M02 A297I=
KBBG I223447Z I50I2G23KT I0SM FEW250 I7/M02 A2970=
KBBG I22245Z I7008GI6KT I0SM SKC I7/M03 A297I=
```



Пассажиры на краю ВПП





Карта: Google maps

Прерванный взлет



13 января экипаж грузового самолета Boeing 747-200F авиакомпании Veteran Avia, 1989 года выпуска, регистрационные знаки EK74799, по соглашению с Saudi Arabian Airlines выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Jeddah (Саудовская Аравия). В процессе разбега с ВПП 24 в аэропорту Амстердам экипаж на высокой скорости (путевой – 92 узла) прекратил взлет, сообщив о проблеме с носовой опорой шасси. Отказавшись от какой-либо помощи, экипаж самостоятельно освободил ВПП. Прибывшие по тревоге аварийные службы проверили самолет, после чего экипаж зарулил на стоянку в их сопровождении. Спустя 7 часов воздушное судно оставалось на земле.