КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

14, 15, 16 февраля 2014 г.

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

Индикация отказа управления разворотом шасси



10 февраля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Westjet Encore, регистрационные знаки C-GWEO, выполнял рейс из Regina в Winnipeg (Канада). На борту находились 37 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошло срабатывание неисправности управления разворотом передней опоры шасси. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения, запросив привести в готовность аварийные службы. После благополучной посадки в аэропорту Виннипег воздушное судно самостоятельно зарулило на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена неисправность в блоке электронного управления разворотом передней опоры шасси. Произведена замена блока.

Утечка топлива



11 февраля экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании Regional 1 Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки C-GRIA, выполнял рейс из Calgary в Fort MacKay Albian (Канада). На борту находились 23 человека. В процессе набора высоты после взлета из Калгари была обнаружена утечка топлива через крышки левой и правой заправочных горловин крыла. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 326, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 40 минут после прекращения набора высоты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, взлет был произведен с запасом топлива 10 000 фунтов. При посадке остаток топлива составил 7600 фунтов. После снятия топливных крышек под их стопорами было обнаружено значительное льдообразование.

Проблемы с шасси

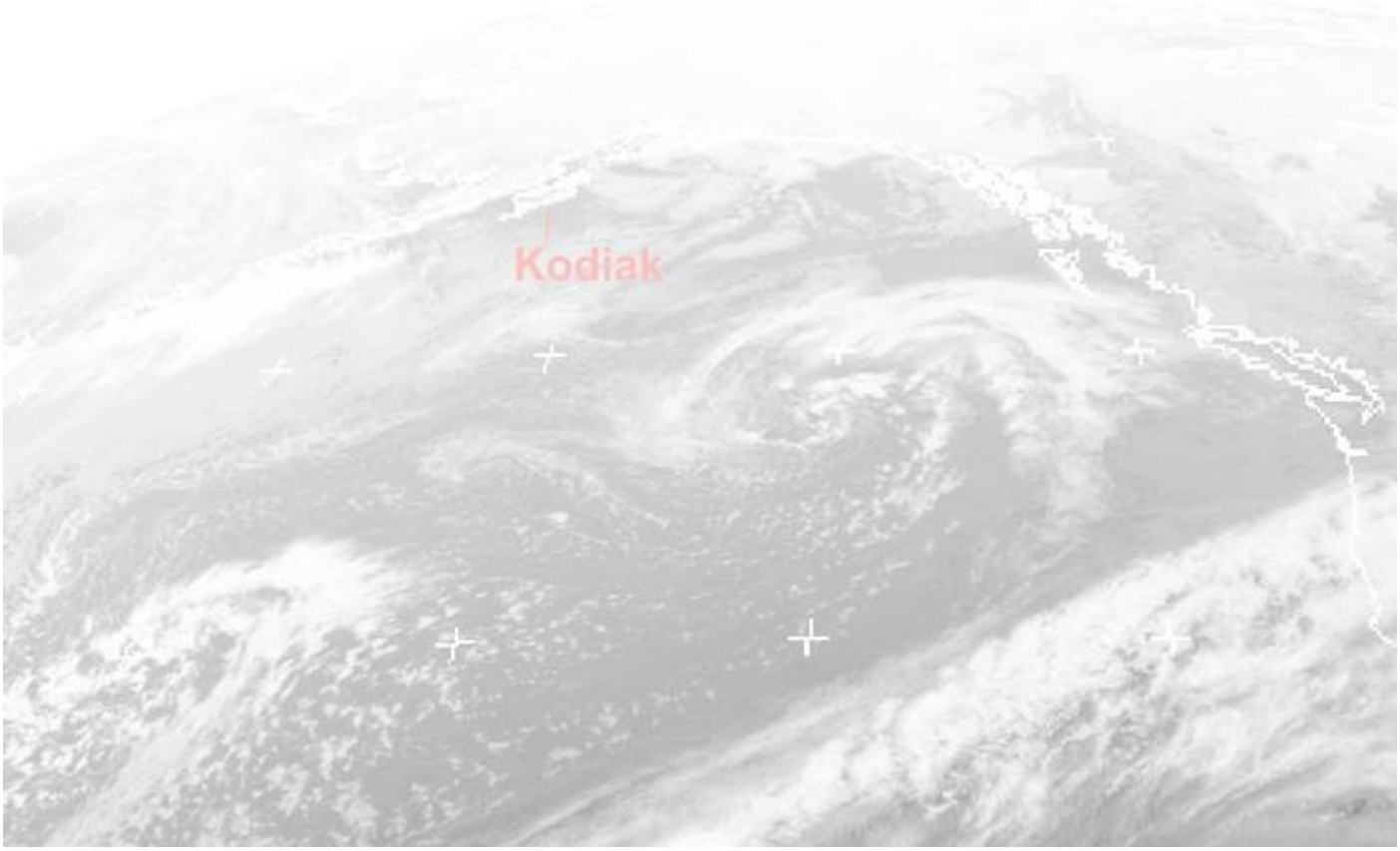
12 февраля экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Shuttle America, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N647RW, по соглашению с United выполнял рейс из Calgary (Канада) в Denver (США). На борту находились 74 человека. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Калгари при уборке шасси экипажу не удалось переместить рычаг уборки/выпуска шасси. При повторной попытке убрались левая основная и передняя опоры шасси. Произошло срабатывание сигнализации рассогласования шасси, а затем – сигнализации

неисправности тормозов правой опоры. После выполнения предписанных процедур экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. После выпуска шасси отсутствовала индикация выпущенного положения и постановки на замок правой основной опоры шасси. Экипаж выполнил контрольный проход над ВПП на малой высоте. После визуального подтверждения с земли штатного положения шасси экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 17 правую и остановил воздушное судно на ВПП. При проверке аварийными службами было обнаружено разрушение покрышки внутреннего колеса правой опоры шасси. Самолет был отбуксирован на стоянку. По сообщению NAV Canada, в результате инцидента ВПП была закрыта в течение 2 часов.



Травмирование 3 человек при болтанке

12 февраля экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Korean Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки HL7619, выполнял рейс из Seoul (Южная Корея) в Atlanta (США). Около 19.30 UTC на эшелоне полета 350 в районе Kodiak (Канада) воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности. При возникшей болтанке были травмированы 3 человека. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 330 и продолжил полет в аэропорт назначения. Через 6,5 часов воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Атланта. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, были травмированы бортпроводник и 2 пассажира.



Инфракрасный снимок со спутника GOES-W за 18.00 UTC 12 февраля (графика: AVH/NASA)

Неполный выпуск закрылков

12 февраля экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAB, выполнял рейс из Сургута в аэропорт Sanya (Китай). По системе добровольных сообщений от командира воздушного судна поступила информация об отказе механизации крыла: посадка в аэропорту Санья была произведена благополучно с закрылками, выпущенными в положение «5°».



Утечка топлива, выключение двигателя

13 февраля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Swiss выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Zurich (Швейцария). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в зоне ответственности Салехардского центра ЕС ОрВД, экипаж доложил об утечке топлива и выключении двигателя. Выполнив снижение до эшелона полета 320, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения на 3 двигателях.



Потеря работоспособности командиром воздушного судна

13 февраля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Egyptair, 2005 года выпуска, регистрационные знаки SU-GCM, выполнял рейс из Dammam (Саудовская Аравия) в Cairo (Египет). На борту находился 121 пассажир. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Tabuk (Саудовская Аравия), произошло серьезное ухудшение самочувствия командира воздушного судна. Второй пилот принял решение произвести экстренную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Табук. Командир воздушного судна был госпитализирован. Для продолжения рейса в Табук был направлен резервный экипаж. Самолет прибыл в Каир с задержкой 7 часов.



Отказ TCAS

13 февраля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIR, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Frankfurt/Main (Германия). Когда воздушное судно

следовало по маршруту на эшелоне полета 340 в 250 км западнее Москвы, экипаж доложил об отказе TCAS. После снижения для выхода из пространства RVSM экипаж продолжил полет до аэродрома назначения на эшелоне полета 280.

Проблемы с управлением



14 февраля экипаж самолета Airbus A340-600 авиакомпании Lufthansa, 2003 года выпуска, регистрационные знаки D-AIHE, выполнял рейс из Seoul (Южная Корея) в Frankfurt/Main (Германия). В процессе набора высоты после взлета из Сеула при пересечении эшелона полета 230 экипаж прекратил набор и принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив о проблемах с управлением. Через 1 час после прекращения набора высоты, выполнив слив топлива в зоне ожидания, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Сеул. Рейс был выполнен резервным самолетом.

Отрыв створок капота двигателя



14 февраля экипаж самолета RRJ-95B авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки RA-89023, выполнял рейс за 13 февраля из Шереметьево/Москва в Одессу (Украина). На борту находились 88 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 210 экипаж доложил об отрыве створок капота левого двигателя (SaM146). Параметры работы силовой установки оставались в норме. Прекратив набор высоты на эшелоне полета 220, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 50 минут после взлета, выработав топливо в зоне ожидания на эшелоне полета 080, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Шереметьево, где была объявлена тревога. Рейс был отменен. Отрыв створок произошел при взлете с ВПП 25 левой.

Столкновение с землей

16 февраля экипаж самолета de Havilland DHC-6-300 Twin Otter авиакомпании Nepal Airlines, 1971 года выпуска, регистрационные знаки 9N-ABB, выполнял рейс из Pokhara в Jumla (Непал). На борту находились 15 пассажиров и 3 члена экипажа. В 12.43 (06.58 UTC) самолет произвел взлет из Покхары. Через несколько минут связь с экипажем была потеряна. В расчетное время (13.45) воздушное судно в пункт назначения не прибыло, после чего, несмотря на сложные метеоусловия, была начата поисковая операция. После сообщения местных жителей о наблюдении



горящего объекта с вертолета в джунглях в районе Khidim примерно в 40 м.м. от аэродрома вылета были обнаружены горящие обломки самолета. Признаков выживших обнаружено не было. Поисково-спасательные вертолеты не смогли приземлиться в районе крушения по метеоусловиям. К месту авиационного происшествия на границе трех районов продвигалась наземная группа. На борту самолета находились граждане Непала и 1 гражданин Дании. По сообщению полиции Непала, к вечеру 16 февраля наземная группа не обнаружила признаков крушения в районе н.п. Хидим. По сообщению полномочного органа гражданской авиации Непала, вертолетная операция была прекращена по причине плохой видимости в районе. Наземные группы, состоящие из военнослужащих и полицейских, пока не достигли места крушения. По сообщению авиадиспетчерской службы Непала, экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Siddharthanagar/Bhairahawa, расположенный южнее Хидима. Последний сеанс радиосвязи экипажа с «Вышкой» аэропорта Бхаирахава состоялся в 13.13 (07.28 UTC). Сводка METAR отсутствует.



Графика: AVH/Google Earth