КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

15, 16, 17 ноября 2013 г.

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

Отказ гидросистемы



5 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQM, выполнял рейс из Sault Ste. Marie в Toronto City (Канада). На борту находились 35 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошло срабатывание предупреждающей сигнализации гидронасоса правого двигателя (PW150A). В ходе выполнения проверок экипажем показания давления и количества гидрожидкости в соответствующей гидросистеме упали до нуля. После консультации с диспетчерской службой авиакомпании экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Toronto/Lester Pearson International (Канада) ввиду наличия там ВПП большей длины. Выпуск шасси был произведен резервным способом. Управление разворотом передней опоры отсутствовало. Экипаж не объявлял аварийную ситуацию, но запросил привести в готовность аварийные службы для осмотра самолета после посадки. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 левую международного аэропорта Торонто имени Лестера Пирсона и было остановлено на ВПП. После осмотра правой силовой установки экипаж зарулил на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произошло внутреннее разрушение приводимого двигателем № 2 гидронасоса, приведшее к разрушению корпуса насоса и последующей утечке всей гидрожидкости. Произведена замена насоса и пополнение гидросистемы рабочей жидкостью. У производителя насоса была запрошена инструкция по демонтажу. Авиакомпанией составлен доклад о проблемах технического обслуживания.

Падение давления в гермокабине



12 ноября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Tampa в Raleigh/Durham (США). На борту находились 96 пассажиров и 5 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 410 в 180 м.м. юго-западнее аэропорта Роли, экипаж приступил к аварийному снижению до высоты 10 000 футов (средняя вертикальная скорость составила 3840 ф/мин) из-за падения давления в гермокабине. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 правую аэропорта Роли/Дарем. Кислородные маски пассажиров не выпадали.

12 ноября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Air France, 2003 года выпуска, регистрационные знаки F-GITI, выполнял рейс из Rio de Janeiro (Бразилия) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). В 18.35 (20.35 UTC) в процессе набора высоты после взлета с ВПП 15 аэропорта Рио-де-Жанейро воздушное судно вошло в зону града, в результате чего было повреждено лобовое стекло второго пилота. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 150 и после слива топлива возвратился на аэродром вылета. Через 1 час 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 аэропорта Рио-де-Жанейро. Воздушное судно получило значительные повреждения носового обтекателя, лобового стекла, передней кромки крыла и стабилизаторов. Рейс был отменен.

Сводка METAR по аэродрому Рио-де-Жанейро:

```
SBGL I223OOZ OIOO6KT 9999 TS FEWO2O FEWO3OCB SCTO8O 26/22 QIOIO
SBGL I222OOZ IOOO7KT 9999 TS SCTO2O FEWO3OCB BKNO8O 26/22 QIOO9
SBGL I22IOOZ IIOI5KT 9999 TS SCTO2O FEWO3OCB BKNO8O 27/2O QIOO7
SBGL I22OOOZ I4OI8KT 8OOO -RA BKNO2O SCTO25TCU BKNO8O 3I/2O QIOO5
SBGL I2I925Z 2OO3OG42KT 8OOO 2OOOSW VCSH BKNO2O SCTO25 29/2O QIOO5
SBGL I2I9IOZ I8OI7G29KT 9999 25OOS VCSH BKNO2O FEWO25TCU 32/I7 QIOO4
```



F-GITI после возврата (фото: Alessandro Santos)

Неполная уборка шасси



13 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOL, выполнял рейс из Уфы в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 28 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Уфы экипаж на удалении 50 км северо-западнее аэродрома доложил об индикации промежуточного положения левой основной опоры шасси и после выполнения проверок принял решение следовать на запасной аэродром Бугульма, где воздушное судно благополучно приземлилось.

Выключение двигателя



13 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Lufthansa, 1997 года выпуска, регистрационные знаки D-AILL, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Nice (Франция). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 18 аэропорта Франкфурт-на-Майне экипаж прекратил набор на высоте 3500 футов из-за отсутствия реакции двигателя (CFM56) на изменение режима работы. Пытаясь восстановить управление двигателем, экипаж установил режим малого газа, после чего произошел помпаж силовой установки. Экипаж выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Через 23 минуты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 центральную аэропорта Франкфурт-на-Майне. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Ниццу с задержкой 2 часа.

Запах горения

14 ноября экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании British Airways, 1999 года выпуска, регистрационные знаки G-VIIS, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в New York/JFK (США). Следуя по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 380 на удалении 1 часа полета от береговой линии, экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о запахе гари в салоне, и запросил разворот для следования на запасной аэродром Shannon (Ирландия). В 120 м.м. от Шеннона в зоне действия УКВ-связи экипаж доложил об отсутствии необходимости аварийного обслуживания, ожидании штатной посадке и возможности самостоятельного руления на перрон. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 аэропорта Шеннон. Резервный Boeing 777-200 прибыл в Нью-Йорк с задержкой 7 часов 40 минут.



G-VIIS на стоянке в Шенноне

Невыпуск механизации



14 ноября экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89007, выполнял рейс из Одессы (Украина) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево не произошел выпуск механизации. После выполнения проверок экипаж произвел благополучную посадку на повышенной скорости. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации. Аналогичный отказ на данном самолете произошел 12 ноября (см. соответствующий выпуск «ТОЛЬКО ФАКТЫ»)

Столкновение с птицей

14 ноября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2010 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHK, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Hamburg (Германия). На борту находились 118 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Гамбург произошло попадание птицы в переднюю опору шасси. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При осмотре воздушного судна повреждений обнаружено не было.

17 ноября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Татарстан», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBN, по соглашению с «Ак Барс Аэро» выполнял рейс из Домодедово/Москва в Казань. На борту находились 44 пассажира и 6 членов экипажа. В 19.25 (15.25 UTC) в процессе ухода на второй круг при повторном заходе на ВПП 29 аэропорта Казань воздушное судно столкнулось с землей, разрушилось и загорелось. Пожар был потушен спустя несколько часов. Обломки самолета были разбросаны на площади примерно 500 х 500 м между ВПП и РД (ранее ВПП 11 левая/29 правая). Все находившиеся на борту погибли. Экипаж выполнял повторный заход на посадку. В процессе конечного этапа захода экипаж доложил о непосадочном положении и решении уйти на второй круг, после чего получил указание органа ОВД о наборе высоты 500 м. Аэропорт Казань был закрыт на прием и выпуск воздушных судов до 12.00 (08.00 UTC) 18 ноября. Аэропорт имеет две параллельные ВПП 11 левая/29 правая и 11 правая/29 левая длиной 3725 и 3750 м соответственно. Обе ВПП оборудованы для захода по ИЛС II категории.

Действующие НОТАМ по аэродрому Казань:

```
A4677/I3 - AD CLSD DUE TO TECR. I7 NOV I8:20 20I3 UNTIL I8 NOV 08:00 20I3. CREATED: I7
NOV I8:29 20I3

A4559/I3 - FLW TWY CLSD DUE TO CONSTRUCTION WORKS:
- TWY A, B, H
- MAIN TWY BETWEEN TWY A AND TWY B. TAX IN/OUT CARGO APRON AND MAINTENANCE APRON
CARRIED OUT VIA TWY G. I2 NOV I0:00 20I3 UNTIL I8 NOV 23:59 20I3. CREATED: I2 NOV
I0:50 20I3

A3879/I3 - MAIN TWY, TWY A, TWY B: EDGE LGT NOT AVBL.
ACFT TAXIING CARRIED OUT AFTER FOLLOW-ME VEHICLE. 0I OCT 23:00 20I3 UNTIL 0I DEC 23:00
20I3. CREATED: 0I OCT II:58 20I3

A2887/I3 - AD SIGNS ON TWY A, B, C, D, E, F, FI, G, H DECOMMISSIONED DUE TO FORMER RWY
IIL/29R RECONSTRUCTION AND RENAMING IT TO MAIN TWY. 0I AUG I3:00 20I3 UNTIL 3I DEC
23:59 20I3 ESTIMATED. CREATED: 0I AUG I2:I5 20I3

A2863/I3 - RWY IIR/29L RENAMED TO RWY II/29 DUE TO TRANSFORMATION OF RWY IIL/29R INTO
MAIN TWY.
REF AIP AD 2.I UWKD-5,7,9,I0,3I,32,34,38,39,7I,72,89,90,9I,92,
93,94,99,I03,I04,III,II2,II3,II4,II9,I20,I36,I39,I40,I47,I48. 3I JUL I0:00 20I3 UNTIL
PERM. CREATED: 3I JUL I0:20 20I3
```

Сводка METAP по аэродрому Казань:

```
UWKD I7I600Z 24008GI2MPS 5000 -RASN 0VC008 03/03 Q0993 R29/2/0055 NOSIG RMK
QFE734/0978
UWKD I7I530Z 23008GIIMPS 5000 -RASN 0VC007 03/03 Q0993 R29/2/0055 NOSIG RMK
QFE734/0979
UWKD I7I500Z 23009GI2MPS 9999 -RASN 0VC008 03/02 Q0994 R29/2/0055 NOSIG RMK
QFE735/0980
UWKD I7I430Z 23009GI2MPS 9999 0VC009 03/02 Q0995 R29/2/0055 NOSIG RMK QFE735/0980
```



Обломки (все фото: Татарская транспортная прокуратура)



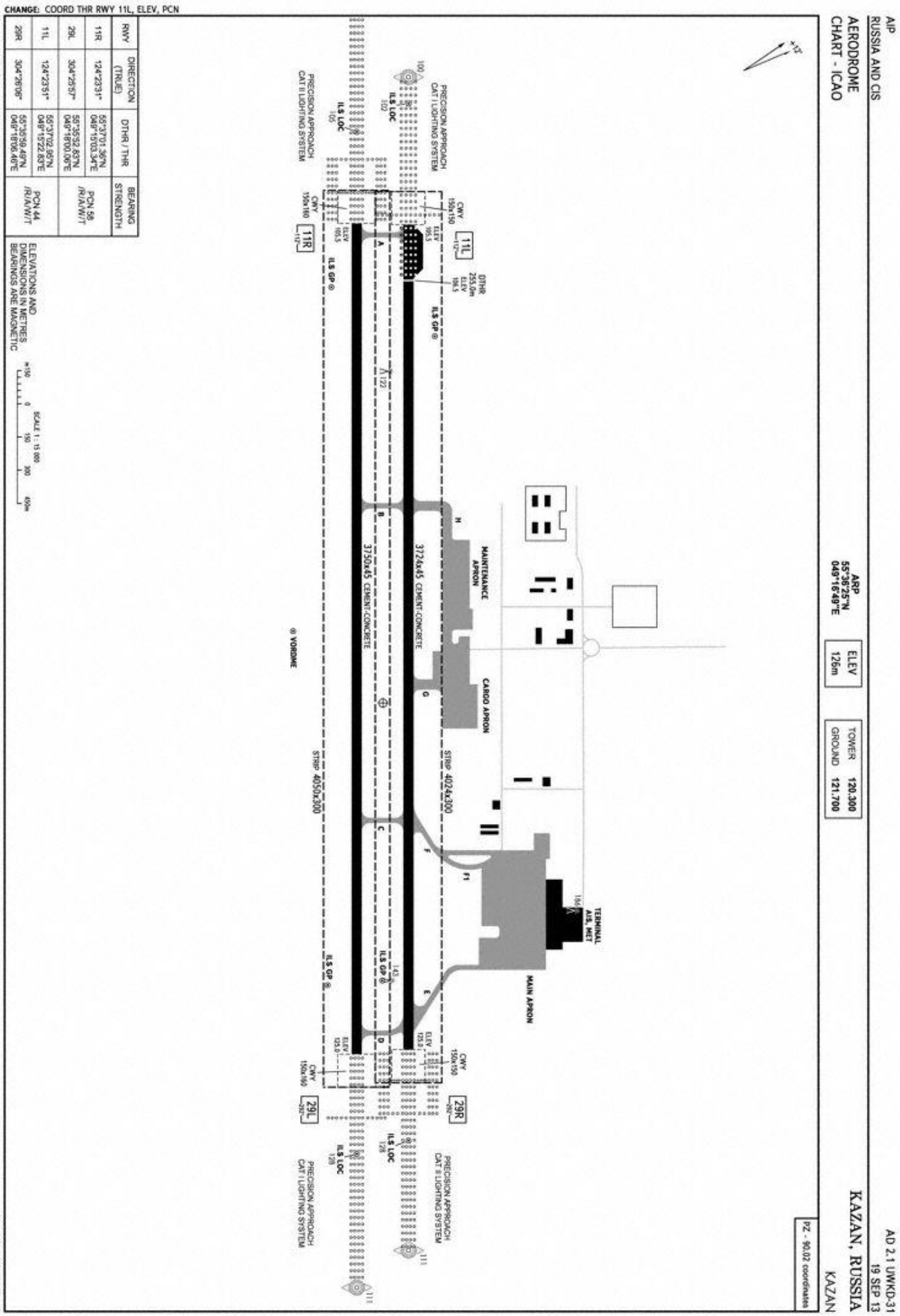

Схема аэродрома (AIP Russia)