

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

15 января 2014 г.

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

Искрение шасси

9 января экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Jazz, 2013 года выпуска, регистрационные знаки C-GGFJ, выполнял рейс из Regina в Calgary (Канада). На борту находились 64 человека. В процессе пробега после посадки пассажиры заметили искры и дым от правой стойки шасси. Следуя на перроне в районе пассажирского терминала, экипаж остановил самолет и вызвал аварийные службы. Прибывшие пожарные подтвердили задымление при отсутствии огня от правой основной опоры шасси. Пассажиры высадились на перрон и пешком дошли до аэровокзала. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена поломка тормозного устройства колеса № 3. После демонтажа тормозного устройства было обнаружено разрушение обоих колец подшипника. Внутреннее кольцо оказалось приваренным к оси. Произведена замена оси правой основной опоры шасси, тормозных устройств и колес № 3 и № 4. Составлен доклад о проблемах при техническом обслуживании.

Отказ генератора



10 января экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Нордвинд», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKM, выполнял рейс из аэропорта Кемерово в Шарджу (ОАЭ). На борту находились 86 пассажиров и 13 членов экипажа. Воздушное судно было допущено к полету согласно MEL с неработающим генератором правого двигателя. В полете по маршруту произошел отказ вспомогательной силовой установки. Экипаж принял решение произвести посадку на запасном аэродроме. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ташкент (Узбекистан).

Падение давления в гермокабине



10 января экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2002 года выпуска, регистрационные знаки C-FWAD выполнял рейс из Phoenix (США) в Winnipeg (Канада). На борту находились 38 пассажиров и 5 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 410 в 100 м.м. юго-западнее Denver (США), произошло отключение системы отбора воздуха № 2. Экипаж повторно включил систему, однако через 10 минут предохранитель сработал снова, после чего экипаж отключил систему отбора. Через 15 минут, когда воздушное судно находилось на удалении 150 м.м. северо-восточнее Денвера и в 130 м.м. южнее Rapid City (США),

произошло срабатывание предохранителя системы отбора № 1. В гермокабине начался рост высоты со скоростью 2000 – 3000 ф/мин. Экипаж применил кислородные маски и приступил к экстренному снижению до высоты 10 000 футов. Кислородные маски пассажиров выпали автоматически. Экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 32 минуты после начала снижения с эшелона полета 410 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Рапид-Сити. Позднее самолет выполнил перелет в Toronto (Канада) для проверки и ремонта.

Выключение двигателя



10 января экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Катэкавиа», 1972 года выпуска, регистрационные знаки RA-46493, выполнял рейс из Игарки в Красноярск. На борту находились 37 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Игарки на удалении 60 км от аэродрома на высоте 2100 м экипаж обнаружил интенсивное падение уровня масла правого двигателя с последующим падением давления масла. Было принято решение о выключении правого двигателя и возврате на аэродром вылета. Экипаж произвел благополучную посадку на одном двигателе на ВПП 12 аэропорта Игарка.

Травмирование бортпроводника при болтанке



10 января экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N687DL, выполнял рейс из Jacksonville в Atlanta (США). В процессе захода на посадку в аэропорту Атланта воздушное судно вошло в зону турбулентности. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в Атланте. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, при возникшей болтанке был травмирован бортпроводник.

Сводка METAP по аэродрому Атланта:

```
KATL IOI252Z 08009KT 3/4SM -DZ BR OVC004 04/04 A3026 RMK AO2 SFC VIS I 3/4 SLP252 CIG
003V005 P0000 T00440039
KATL IOI247Z 08008KT 3/4SM -DZ BR OVC004 04/04 A3026 RMK AO2 SFC VIS 2 CIG 003V005
P0000
KATL IOII52Z 08007KT ISM -DZ BR OVC004 04/03 A3025 RMK AO2 SFC VIS 2
DZEI7B42RABI7E42 SLP249 CIG 003V005 P000I 600I8 70020 T00440033 I0050 20039 560I2
KATL IOIO52Z 05008KT ISM -DZ BR OVC004 04/03 A3026 RMK AO2 SFC VIS 2 DZE05B38RAB05E37
SLP252 CIG 003V005 P000I T00440033
```

Отказ двигателя



10 января экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N696AE, выполнял рейс из Evansville в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 44 человека. В процессе набора высоты после взлета из Эвансвилла экипаж прекратил набор на эшелоне полета 260, доложив об отказе двигателя и решении произвести вынужденную посадку в аэропорту Indianapolis (США). Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 правую аэропорта Индианаполис. Оставшаяся часть рейса была отменена.

Посадка без закрылков



11 января экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании CSA Czech Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки OK-LEF, выполнял рейс из Prague (Чехия) в Пермь. На борту находились 154 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Пермь экипаж доложил о невыпуске закрылков. После выполнения проверок экипаж принял решение о посадке без закрылков. Через 30 минут после сообщения об отказе воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пермь, где была объявлена тревога.

Отказ гидросистемы



13 января экипаж Airbus A319-100 самолета авиакомпании Easyjet, 2009 года выпуска, регистрационные знаки G-EZFK, выполнял рейс из Liverpool на остров Мэн (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 09 аэропорта Ливерпуль экипаж прекратил набор на эшелоне полета 080 и приступил к снижению до высоты 5000 футов, сообщив об отказе гидросистемы. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 в аэропорту вылета Ливерпуль. Резервный Airbus A319-100 прибыл в аэропорт острова Мэн с задержкой 1 час 20 минут.

Неуборка шасси



14 января экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Brussels Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки OO-DWJ, выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Stockholm/Bromma (Швеция). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 правой аэропорта Брюссель экипаж прекратил набор на эшелоне полета 070, сообщив неполной уборке шасси после взлета. Через 1 час 10 минут после взлета, выработав топливо в зоне ожидания, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту вылета Брюссель. Резервный RJ-100 прибыл в Стокгольм с задержкой 2 часа 10 минут.

Резкий крен в спутном следе



14 января экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Alaska Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N756AS, выполнял рейс из Los Angeles в Vancouver (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 08 левую в аэропорту Ванкувер на высоте 1900 футов на дистанции около 6,5 м.м. за самолетом Airbus A330-300 авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-GFAJ, выполнявшего рейс из London/Heathrow (Великобритания), дважды возник крен воздушного судна влево до 70°. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Ванкувер. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, ветер в момент события составлял 090° 4 узла. Самолет Boeing 737-400 следовал на высоте 1900 футов, находясь ниже глиссады. Самолет Airbus A330-300 прошел эту точку на высоте 2400 футов (выше глиссады). Boeing 737 попал под воздействие спутного следа самолета Airbus A330.