

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

15 октября 2013 г.

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

Отказ двигателя



8 октября экипаж самолета АН-74ТК-100 авиакомпании «ЮТэйр-Карго», 1994 года выпуска, регистрационные знаки RA-74044, по соглашению с ООН выполнял рейс на аэродром Кидал (Мали). На борту находились 14 пассажиров, 6 членов экипажа и 2 технических специалиста. В процессе захода на посадку в аэропорту Кидал из-за изменения ветрового режима экипаж принял решение уйти на второй круг с высоты 100 м. После перевода двигателей на взлетный режим произошло самовыключение правой силовой установки. Экипаж продолжил уход на второй круг, после чего принял решение следовать на запасной аэродром Гао (Мали), где произвел благополучную посадку.

Выключение двигателя



11 октября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2006 года выпуска, регистрационные знаки EI-DPB, выполнял рейс из Cagliari в Venice/Treviso (Италия). На борту находились 141 пассажир и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 32 аэропорта Кальяри экипаж перешел в горизонтальный полет по причине отказа двигателя (CFM56) и занял зону ожидания для выполнения проверок. После 30-минутного ожидания экипаж возвратился на аэродром вылета. Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 аэропорта Кальяри. Рейс был выполнен резервным Boeing 737-800, который прибыл в Венецию с задержкой 4 часа. EI-DPB возобновил полеты спустя 31 час после возврата.

Растрескивание лобового стекла



13 октября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Cyprus Airways, 2005 года выпуска, регистрационные знаки 5B-DCN, выполнял рейс (отправление – 12 октября) из Vienna (Австрия) в Larnaca (Кипр). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 30 м.м. восточнее Thessaloniki и в 160 м.м. севернее Athens (Греция), экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о трещине лобового стекла, и запросил снижение до эшелона полета 230. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 03 правую

аэропорта Афины. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. На следующий день, через 16 часов после вынужденной посадки самолет выполнил перегоночный рейс в Ларнаку, где был допущен к эксплуатации.

Дым в кабине



13 октября экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Chautauqua, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N268SK, по соглашению с United выполнял рейс из Cleveland в Boston (США). На борту находились 34 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Кливленда в 60 м.м. юго-западнее Buffalo (США) экипаж применил кислородные маски и прекратил набор на эшелоне полета 250. Объявив аварийную ситуацию, экипаж сообщил о дыме в кабине и принял решение произвести срочную посадку. Через 13 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Буффало. Экипаж освободил ВПП и получил указание остановиться на параллельной РД для осмотра аварийными службами. После проверки экипаж зарулил на перрон. Резервный Embraer ERJ-145 прибыл в Бостон с задержкой 8 часов.

Неисправность навигационной системы, проблемы с шасси



14 октября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFB, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Воркуту. Следуя по маршруту, экипаж доложил о неисправности навигационной системы. В процессе захода на посадку в аэропорту Воркута экипаж сообщил о возможной проблеме с выпуском левой основной опоры шасси. В процессе выполнения проверок экипаж произвел 2 прохода над ВПП на высоте 50 м для визуального осмотра шасси с земли. Через 40 минут после сообщения о проблеме с шасси экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Воркута.