КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

17 апреля 2014 г.

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

Утечка из гидросистемы



11 апреля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Jazz, 2000 года выпуска, регистрационные знаки C-GKEU, выполнял рейс из Washington/National (США) в Ottawa (Канада). На борту находились 53 человека. После начала снижения для захода на посадку в аэропорту Оттава произошло срабатывание сигнализации низкого уровня в гидросистеме № 2 с индикацией падения количества гидрожидкости до нуля. Экипаж выполнил предписанные процедуры и запросил привести в готовность аварийные службы. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Оттава. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, расширительный бачок гидросистемы № 2 был полностью заполнен, а бак гидросистемы был наполнен только на 20 %, имелись следы утечки. После обслуживания системы была проведена её успешная проверка.

Выключение двигателя



12 апреля экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании BQB Lineas Aereas, 1998 года выпуска, регистрационные знаки CX-LFL, выполнял рейс из Buenos Aires/Aeroparque (Аргентина) в Montevideo (Уругвай). В процессе первоначального набора высоты после взлета из Буэнос-Айреса экипаж доложил об отказе силовой установки (PW127), прекратил набор на высоте 2500 футов, выключил двигатель и принял решение произвести посадку в аэропорту Buenos Aires/Ezeiza. Через 16 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Эзейза.

Сводка METAP по аэродрому Аэропарк/Буэнос-Айрес:

```
SABE I2I800Z 2702IG34KT 230V3IO 9999 FEW025 SCT030 I6/00 QIOII
SABE I2I700Z 27020G33KT 9999 SCT030 I6/02 QIOII
SABE I2I600Z 27020G37KT 230V3IO 9999 BKN025 I5/04 QIOII
SABE I2I500Z 25026G40KT 9999 BKN025 I4/05 QIOI2
SABE I2I426Z 250I9G37KT 2IOV280 9999 BKNOI2 I4/06 QIOII
SABE I2I400Z 24020KT 200V290 9999 SCTOI5 I4/06 QIOII
```

Сводка METAP по аэродрому Эзейза/Буэнос-Айрес:

```
SAEZ I2I800Z 27024G37KT 9999 SCT048 BKN060 I6/03 QIOIO
SAEZ I2I700Z 26026G36KT 9999 BKN039 I6/04 QIOIO
SAEZ I2I620Z 26025G35KT 340V300 9999 BKN037 I5/06 QIOII
SAEZ I2I600Z 25022G32KT 230V300 9999 BKN037 I5/06 QIOII
SAEZ I2I500Z 26020G34KT 9999 BKN039 I3/06 QIOI2
```

Падение давления в гермокабине



15 апреля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1986 года выпуска, регистрационные знаки N403A, выполнял рейс из San Jose/Cabo (Мексика) в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 133 пассажира и 5 членов экипажа. Следуя в воздушном пространстве Мексики на эшелоне полета 330 в 340 м.м. юго-западнее Abilene (США), экипаж приступил к аварийному снижению до высоты 10 000 футов из-за падения давления в гермокабине и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Абилин. По сообщению представителя авиакомпании, кислородные маски пассажиров не выпадали. Самолет продолжил полет на высоте 17000 футов и прибыл в Даллас с задержкой 3 часа.

Помпаж компрессора



15 апреля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N516UA, выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Orlando (США). На борту находились 169 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 22 левой аэропорта Чикаго экипаж доложил о помпажных явлениях компрессора левого двигателя (PW2037). Экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. В это время на предпосадочной прямой ВПП 27 левой на удалении 3 м.м. действовало предупреждение о сдвиге ветра с приростом скорости от 15 до 20 узлов. Через 20 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 28 центральную чикагского аэропорта О'Хара, где была объявлена тревога. Самолет освободил полосу и зарулил на стоянку в сопровождении аварийных служб. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Орландо с задержкой 5,5 часов.

Сводка METAP по аэродрому Чикаго/О'Хара:

```
KORD I60I5IZ 2I004KT IOSM SCT060 0I/M08 A30I8 RMK A02 SLP226 T00III078
KORD I6005IZ 24004KT IOSM BKN060 02/M09 A30I6 RMK A02 SLP2I6 T00I7I089
KORD I5235IZ 26008KT IOSM BKN065 02/M09 A30I4 RMK A02 SLP2I3 T0022I094
KORD I5225IZ 270I0KT IOSM FEW047 SCT055 BKN070 03/M09 A30I4 RMK A02 SLP2I3
T0033I089
KORD I52I5IZ 3I008KT IOSM SCT055 BKN070 02/M09 A30I3 RMK A02 SLP2I0 T0022I089
KORD I5205IZ 30006KT IOSM FEW047 BKN060 0VC070 02/MI0 A30I4 RMK A02 SLP2I4 T00I7II00
```

Вибрация



15 апреля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N959DL, выполнял рейс из Washington/National в Atlanta (США). На борту находились 149 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Вашингтон экипаж прекратил набор на высоте 11000 футов по причине нештатной вибрации конструкции и принял решение произвести посадку в аэропорту Raleigh/Durham (США). Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Роли/Дарем. По сообщению авиакомпании, инженерно-техническим составом было установлено, что вибрация возникла из-за неплотно закрытой створки шасси. После регулировки створки самолет был допущен к продолжению полета. Рейс прибыл в Атланту с задержкой 2,5 часа.

Невыпуск шасси



16 апреля экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLE, выполнял рейс из Тюмени в Ханты-Мансийск. На борту находились 46 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Ханты-Мансийск экипаж доложил о невыпуске шасси. В ходе выполнении предписанных процедур шасси удалось выпустить в посадочное положение. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ханты-Мансийск, где была объявлена тревога.

Проблема с шасси



16 апреля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTA, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Сочи. В процессе набора высоты после взлета на эшелоне 120 экипаж сообщил о проблемах с шасси и принял решение следовать в зону ожидания для выполнения проверок. Через 26 минут экипаж принял решение выработать топливо и возвратиться на аэродром вылета.