КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

18, 19, 20 октября 2013 г.

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

Сигнализация дыма



10 октября экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки AP-BGR, выполнял рейс из Karachi в Lahore (Пакистан). После срабатывания сигнализации дыма на борту экипаж возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Карачи. По сообщению представителя авиакомпании, срабатывание индикации дыма было вызвано неисправностью в системе сигнализации. Резервный Airbus A310-300 прибыл в Лахор с задержкой 4 часа.

Контакт хвостовой части с ВПП



14 октября экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Aerolineas Argentinas, 1995 года выпуска, регистрационные знаки LV-CEK, выполнял рейс (отправление – 13 октября) из Madrid (Испания) в Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина). На борту находились 300 пассажиров и 11 членов экипажа. В 06.06 (09.06 UTC) при посадке на ВПП 11 аэропорта Буэнос-Айрес произошел контакт хвостовой части воздушного судна с ИВПП. Экипаж благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку. Самолет получил незначительные повреждения. Совет по расследованию авиационных происшествий в гражданской авиации Аргентины проводит расследование инцидента. По состоянию на 18 октября самолет находился на земле с планировавшимся вскоре возвращением в эксплуатацию.

Сводка METAP по аэродрому Буэнос-Айрес:

```
SAEZ I4I027Z 2600IKT 3000 BR NSC I5/I3 QIOI7
SAEZ I4I000Z I8002KT I500 RII/0400N MIFG BR NSC I4/I3 QIOI6
SAEZ I409O0Z I5002KT 2000 RII/0600D MIFG BR NSC I4/I3 QIOI5
SAEZ I4080OZ I8002KT 4900 RII/0600D MIFG BR SCTOII BKN200 I4/I3 QIOI5
```

Проблемы с маслосистемой и закрылками

14 октября экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании Fedex Federal Express, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N809FD, выполнял перегоночный рейс из Memphis в Anchorage (США). На борту находились 2 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 230 м.м. северо-западнее Edmonton (Канада), экипаж заметил по индикации уменьшение количества масла в левой

силовой установке (PW4152). После консультации с диспетчерской службой авиакомпании экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Эдмонтоне до подхода к высокому рельефу по маршруту. В процессе захода на посадку в аэропорту Эдмонтон после выпуска закрылков произошло срабатывание сигнализации их неисправности. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. После выполнения проверок экипаж на повышенной скорости произвел благополучную посадку без выпуска закрылков при выпущенных предкрылках. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен неисправный маслонасос. Проблема с выпуском закрылков была устранена регулировкой ограничителя крутящего момента.



Утечка топлива

17 октября экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Wideroe, 1999 года выпуска, регистрационные знаки LN-WFT, выполнял рейс из Aberdeen (Великобритания) в Bergen (Норвегия). На борту находились 14 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Абердина экипаж обнаружил по индикации утечку топлива и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Абердин. По сообщению представителя авиакомпании, причиной утечки стала неисправность перекрывного клапана, в результате чего топливо из топливного бака попадало в вентиляционный. Рейс был отменен.



Проблема с гидросистемой

17 октября экипаж самолета Airbus A300-600 авиакомпании Fedex Federal Express, 1993 года выпуска, регистрационные знаки N733FD, выполнял грузовой рейс из Los Angeles в Indianapolis (США). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в Индианаполисе экипаж доложил об отказе гидросистемы, продолжив заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 левую аэропорта Индианаполис.



Попадание птицы в двигатель



17 октября экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании THY Turkish Airlines, 1994 года выпуска, регистрационные знаки TC-JDL, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Washington/Dulles (США). На борту находились 220 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 35 левой аэропорта Стамбул произошло попадание птицы в один из двигателей (CFM56). Экипаж прекратил набор на высоте 8000 футов и после слива топлива возвратился на аэродром вылета. Через 1 час 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 правую стамбульского аэропорта имени Ататюрка. Резервный Airbus A340-300 прибыл в Вашингтон с задержкой 3 часа 20 минут.

Отказ гидросистемы



18 октября экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки OY-KFF, выполнял рейс из Copenhagen (Дания) в Turku (Турция). На борту находились 43 человека. В процессе снижения для захода на посадку в Турку экипаж доложил об отказе гидросистемы и продолжил заход. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Турку, где была объявлена тревога. Экипаж зарулил на стоянку в сопровождении аварийных служб.

Прерванный взлет, выкатывание за пределы ВПП

19 октября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании Air Niugini, регистрационные знаки P2-PXY, выполнял грузовой рейс из Madang (Папуа – Новая Гвинея). На борту находились 3 члена экипажа. В 09.00 (23.00 UTC 18 октября) в процессе разбега с ВПП 25 в аэропорту Маданг экипаж прекратил взлет из-за возникшего пожара двигателя. При пробеге воздушное судно выкатилось за пределы ВПП и остановилось в водах канала Meiro Creek. Всем членам экипажа удалось покинуть самолет через аварийные люки кабины. 1 человек был легко травмирован. Воздушное судно получило значительные повреждения. По сообщению министерства гражданской авиации Папуа – Новой Гвинеи, все члены экипажа были доставлены в госпиталь для обследования и оказания помощи. Самолет получил повреждения правого полукрыла и двигателя (из-за пожара). Воздушное судно, принадлежащее авиакомпании Farn Air, находится в лизинге у авиакомпании Air

Niugini. Информация о метеоусловиях отсутствует. Аэропорта Маданг имеет ВПП 07/25 длиной 1580 м.



Фото: wanaku



Карта: Google maps



-Фото: Andrea

Травмирование пассажиров при болтанке



20 октября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N41140, выполнял рейс (отправление – 19 октября) из Newark (США) в Dublin (Ирландия). На борту находились 129 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в Дублине при пересечении эшелона полета 120 экипаж доложил о попадании в сильный нисходящий поток в турбулентности, при котором были травмированы люди, и запросил привести в готовность ко времени прибытия аварийные службы. Позднее экипаж сообщил об 1 человеке, серьезно травмированном, и нескольких – незначительно. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 аэропорта Дублин. После посадки экипаж зарулил на перрон, сообщив о том, что помощь потребуется только на стоянке. 1 человек был госпитализирован, но вскоре после этого выписан. 7 пассажиров сообщили о легких травмах, но от госпитализации отказались. Обратный рейс был отменен.

Разрушение пневматиков



20 октября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Lufthansa, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N182UA, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Los Angeles (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 34 левой аэропорта Сидней экипаж доложил о предполагаемом разрушении пневматика, запросил осмотр ВПП и принял решение возвратиться на аэродром вылета. ВПП 34 левая была закрыта. При осмотре было обнаружено значительное количество кусков резины. На высоте 10 000 футов экипаж занял зону ожидания для слива топлива. Через 1 час 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 левую аэропорта Сидней. В процессе пробега после посадки с вышки был замечен дым от левой основной опоры шасси и отсутствие части резины на колесах этой опоры. Экипаж освободил ВПП по РД G и остановился. ВПП 34 левая была снова закрыта примерно на 20 минут для уборки посторонних предметов. Рейс был отменен.