КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

20, 21, 22 сентября 2013 г.

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

Нарушение безопасного интервала

31 августа экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Swiss European Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки HB-IXT, выполнял рейс из Geneva (Швейцария) в London/City (Великобритания). В процессе взлета с ВПП 05 аэропорта Женева над ВПП на пересекающем курсе прошел частный самолет Cessna 210. После получения указания о переходе на связь с «Подходом» экипаж запросил, нормально ли, когда другой самолет пересекает траекторию взлета. Диспетчер «Вышки» ответил отрицательно. Экипаж сообщил о намерении составить доклад об угрозе безопасности. Оба воздушных судна благополучно приземлились в аэропортах назначения. Проводится расследование события, описанного как «сближение двух воздушных судов в районе аэродрома Женева в воздушном пространстве класса D. Вылетающее воздушное судно взлетало с ВПП 05, выполняя полет по ППП, в то время как другой самолет, следовавший по ПВП, пересекал курс над серединой ВПП».

Прерванный взлет



15 сентября экипаж самолета Bombardier Challenger 605 оператора Qatar Executive, 2008 года выпуска, регистрационные знаки A7-CEA, выполнял рейс из Внуково/Москва. На борту находились 3 члена экипажа. В процессе разбега в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за различия показаний скорости на указателях. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон. При осмотре на правом приемнике воздушного давления была обнаружена неснятая заглушка.

Неполная уборка шасси



17 сентября экипаж самолета British Aerospace BAe-146-200 авиакомпании Vincent Aviation New Zealand, 1989 года выпуска, регистрационные знаки ZK-ECO, по соглашению с Vincent Aviation Australia выполнял рейс из Roma в Brisbane (Австралия). На борту находились 47 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил об индикации не полностью убранного положения шасси, продолжив полет до аэродрома назначения на пониженной скорости с набором эшелона 230. В процессе захода на посадку в аэропорту Брисбен экипажу удалось благополучно выпустить шасси. Через 1 час 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 аэропорта Брисбен.

Прерванный взлет



18 сентября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BLT, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе разбега в аэропорту Анталья экипаж на скорости 60 узлов прекратил взлет по причине невыхода на взлетный режим двигателя № 1. Воздушное судно благополучно завершило пробег и освободило ВПП на РД.

Растрескивание лобового стекла



18 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки OY-KAT, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Copenhagen (Дания). На борту находились 109 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 80 м.м. северо-восточнее Amsterdam (Нидерланды), экипаж приступил к аварийному снижению (средняя вертикальная скорость составила 4700 ф/мин) до эшелона полета 100, сообщив о растрескивании лобового стекла. После занятия эшелона полета 100 экипаж доложил о нормализации обстановки. Через 30 минут после начала снижения с эшелона 370 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую аэропорта Амстердам.

Столкновение с птицей



18 сентября экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Jetblue, 2007 года выпуска, регистрационные знаки N283JB, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Boston (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 17 правой аэропорта Даллас экипаж доложил о попадании птицы в левый двигатель (CF34) и, прекратив набор на высоте 17000 футов, принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива на высотах 10 и 7 тысяч футов воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 17 левую далласского аэропорта Форт-Уэрт спустя 1 час 30 минут после взлета . По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, левый двигатель

получил повреждения. Самолет благополучно вылетел повторно и прибыл в Бостон с задержкой 4,5 часа.

Столкновение с птицей

18 сентября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании CSA Czech Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки OK-NEN, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Prague (Чехия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Запах дыма в кабине



18 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2010 года выпуска, регистрационные знаки PR-MYI, выполнял рейс из Sao Paulo/Congonhas в Porto Alegre (Бразилия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 35 м.м. восточнее Curitiba (Бразилия), экипаж доложил о запахе дыма в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку. Уже через 12 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 аэропорта Куритиба. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. После проверки самолет был допущен к продолжению рейса и вылетел в Порту-Алегри через 4 часа после посадки. Обратный рейс был выполнен с задержкой 45 минут.

Проблема с закрылками



19 сентября экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании United, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N27901, выполнял рейс из Denver (США) в Tokyo/Narita (Япония). Когда воздушное судно следовало по маршруту над Беринговым морем на эшелоне полета 400 в 500 м.м. западнее Anchorage (США), возникла индикация проблем с закрылками. Экипаж объявил аварийную ситуацию и принял решение развернуться и следовать на аэродром Анкоридж. После выполнения проверок в зоне ожидания в районе аэродрома экипаж приступил к заходу на посадку. В аэропорту были прекращены все операции. Через 1 час 30 минут после разворота экипаж на повышенной скорости (путевая – 190 узлов) произвел благополучную посадку на ВПП 07 правую аэропорта Анкоридж. Экипаж освободил ВПП, сообщив о перегреве тормозов

справа. После проверки аварийными службами воздушное судно зарулило на стоянку в сопровождении пожарных машин. Оставшаяся часть рейса была отменена.

Столкновение с птицей



19 сентября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTX, выполнял рейс из Омска в Домодедово/Москва. После взлета экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей в процессе разбега. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Дым в салоне



19 сентября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N676AN, выполнял рейс из San Jose (Коста-Рика) в Miami (США). На борту находились 178 пассажиров. Следуя по маршруту в районе острова Сан-Андрес (Колумбия), экипаж доложил о дыме в салоне и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сан-Андрес. Самолет был отстранен от полета для проведения проверки.

Выключение двигателя



19 сентября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Ethiopian Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки ET-ALZ, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Addis Ababa (Эфиопия). На борту находились 135 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 140 м.м. северо-восточнее Malta (Мальта), экипаж доложил о выключении правой силовой установки (PW2037), произвел снижение до эшелона полета 240 и принял решение произвести вынужденную посадку. Экипаж запросил привести в готовность аварийные службы и снижение до эшелона полета 150. Через 40 минут после начала снижения с эшелона 350 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 аэропорта Мальта. После посадки экипаж самостоятельно зарулил на перрон. Самолет

вылетел в обратный рейс через 10 часов после посадки и прибыл в Аддис-Абебу с задержкой 11 часов.

Испарения



20 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Lufthansa, 1990 года выпуска, регистрационные знаки D-AIPW, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Vienna (Австрия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 аэропорта Франкфурт-на-Майне экипаж прекратил набор на высоте 2500 футов, сообщив о необходимости немедленного возврата. Для обеспечения захода экипажи всех воздушных судов, заходивших на ВПП 25 левую и ВПП 25 центральную, получили указания об уходе на второй круг. Экипажу Lufthansa на частоте «Вылета» был разрешен заход на ВПП 25 центральную, а затем на этой же частоте была разрешена и посадка. Воздушное судно было остановлено на ВПП, после чего на борт поднялся аварийный расчет. Экипаж сообщил об обнаружении масляных паров вскоре после взлета и рассматривал возможность аварийной эвакуации пассажиров. Через 5 минут после посадки экипаж и аварийные службы приняли решение об отсутствии необходимости эвакуации. Самолет освободил ВПП, после чего полеты в аэропорту были возобновлены. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Вену с задержкой 2 часа.

Раздражающий запах



20 сентября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N910DE, выполнял рейс из Manchester в Atlanta (США). На борту находились 144 пассажира и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Манчестера экипаж перешел в горизонтальный полет на высоте 10 000 футов, сообщив об испарениях в салоне, вызвавших раздражение у бортпроводников. Экипаж объявил аварийную ситуацию и принял решение произвести посадку в аэропорту Boston (США). Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 правую аэропорта Бостон. Экипаж освободил ВПП и остановился для проверки аварийными службами, выключив оба двигателя. Аварийные службы не обнаружили следов огня, перегрева или дыма. Пассажиры высадились на РД и автобусами были доставлены к терминалу. Никто не пострадал. Самолет был отбуксирован на перрон. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Отказ гидросистемы



20 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Condor, 1999 года выпуска, регистрационные знаки D-AICG, выполнял рейс из Kos (Греция) в Stuttgart (Германия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Кос экипаж доложил об отказе гидросистемы, прекратил набор на высоте 6000 футов и принял решение следовать на запасной аэродром Rhodes (Греция), расположенный в 55 м.м. юго-западнее Коса. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 аэропорта Родос. Самолет был отбуксирован с ВПП из-за отсутствия управления носовой опорой шасси. На следующий день рейс был продолжен. Самолет прибыл в Штутгарт с задержкой 26,5 часов.

Прерванный взлет

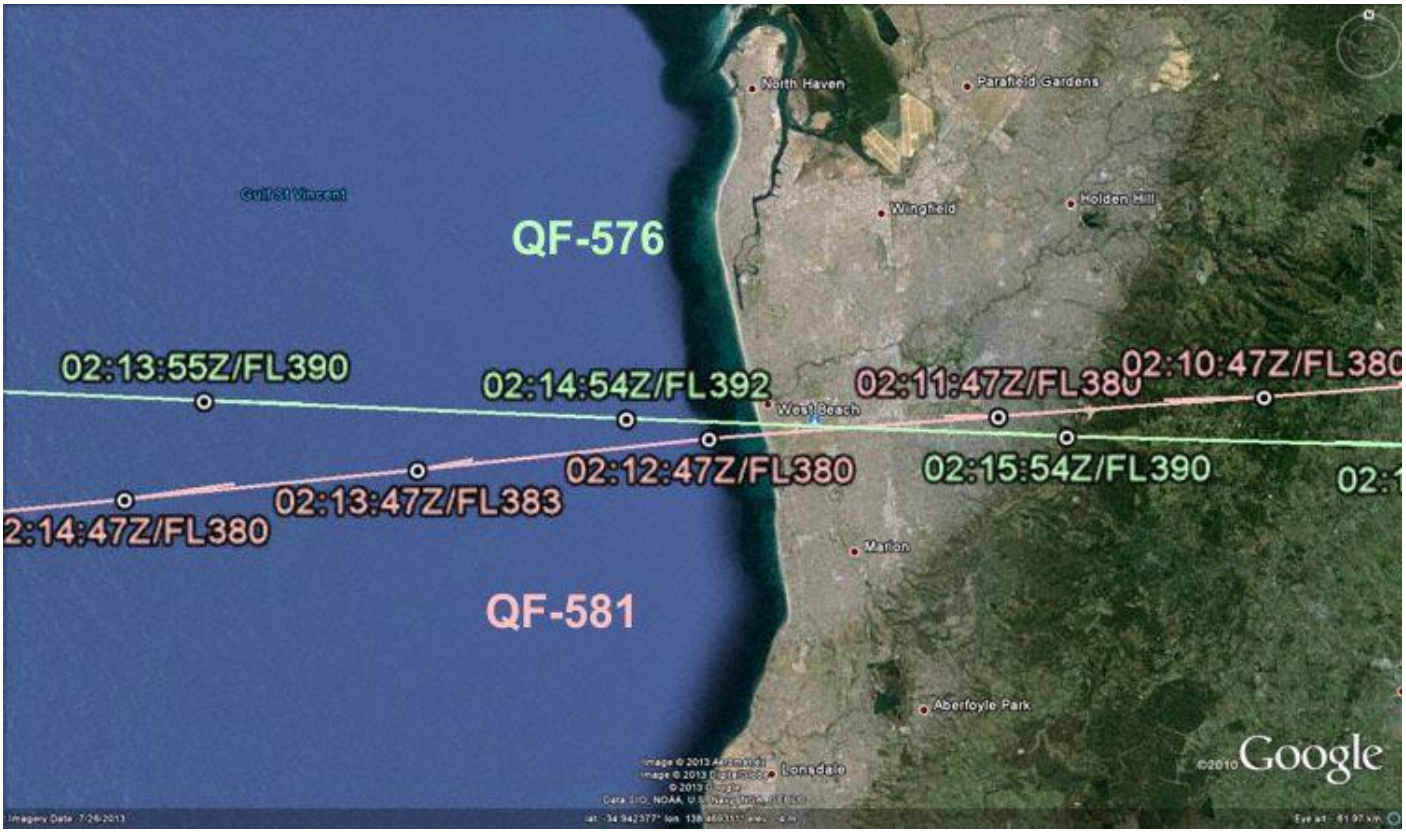


20 сентября экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании «Руслайн», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VP-BVK, выполнял рейс по маршруту Самара – Екатеринбург – Новосибирск - Иркутск. В процессе разбега в самарском аэропорту Курумоч экипаж прекратил взлет из-за отказа навигационной системы. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку.

Нарушение безопасного интервала

20 сентября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Qantas, 2011 года выпуска, регистрационные знаки VH-EBS, выполнял рейс из Perth в Sydney (Австралия). Воздушное судно следовало по маршруту в восточном направлении на эшелоне полета 390 и находилось в 10 м.м. западнее аэропорта Adelaide (Австралия). Экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Qantas, 2010 года выпуска, регистрационные знаки VH-EBO, выполнявший рейс из Sydney в Perth, следовал в западном направлении на эшелоне полета 380 и подходил к точке 10 м.м. западнее аэродрома Аделаида. Экипаж получил разрешение органа ОВД на занятие эшелона полета 400. После обнаружения ошибки диспетчерское разрешение было отменено – экипаж получил указание на снижение до эшелона полета 380. Самолет к этому времени успел занять эшелон полета 383. На A330 VH-EBS произошло срабатывание TCAS в режиме «RA», экипаж произвел набор высоты до эшелона полета 392 с дальнейшим возвратом на эшелон 390. После расхождения экипаж VH-EBO получил разрешение на набор эшелона полета 400. Оба воздушных судна

благополучно приземлились в аэропортах назначения. Совет по безопасности на транспорте Австралии начал расследование события, классифицированного как серьезный инцидент (нарушение безопасного интервала). Согласно записи радиолокационных данных, в 02.13.55 UTC минимальный вертикальный интервал между воздушными судами составил 700 футов, боковой – 5,6 м.м.



Графика: AVH/Google Earth