КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

21, 22, 23 марта 2014 г.

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

Сигнализация неполного выпуска шасси



5 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BVZ, выполнял рейс из Внуково/Москва в Ростов-на-Дону. На борту находились 70 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Ростов-на-Дону при выпуске шасси произошло срабатывание сигнализации промежуточного положения шасси и опасного сближения с землей. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. Повторный выпуск шасси был произведен штатно. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ростов-на-Дону.

Превышение скорости



12 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetstar Airways, 2004 года выпуска, регистрационные знаки VH-VQY, выполнял перегоночный рейс из Melbourne в Darwin (Австралия). На борту находились 2 члена экипажа. После получения разрешение на набор эшелона полета 380 (с эшелона 360) и занятия эшелона экипаж обнаружил увеличение воздушной скорости. Для снижения скорости экипаж уменьшил тягу двигателей до полетного малого газа, выпустил спойлеры и отключил автопилот, что привело к кратковременному срабатыванию сигнализации и защиты от выхода за границы допустимых режимов полета. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дарвин. Расследование проводит Совет по безопасности на транспорте Австралии.

Едкий запах



15 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-FCAE, выполнял рейс из Seoul (Южная Корея) в Vancouver (Канада). На борту находились 169 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 110 м.м. севернее Osaka (Япония), экипаж произвел снижение до эшелона полета 300 и развернулся для возврата на аэродром вылета по причине едкого запаха в заднем туалете. Спустя 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сеул.

Через 1 час 30 минут после посадки самолет вылетел повторно и прибыл в Ванкувер с задержкой 4 часа. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, была произведена замена электрического разъема светильника.

Смещение паллет

16 марта экипаж грузового самолета Boeing 757-200F авиакомпании «Якутия», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOX, выполнял рейс из Tallinn (Эстония) во Внуково/Москва. На борту находились 3 члена экипажа и 15 паллет. После посадки в аэропорту Внуково на ВПП 24 произошло смещение вперед паллет, размещенных в хвостовой части грузовой кабины с нанесением повреждений панелям обшивки и силовому набору фюзеляжа (в том числе, шпангоутам): 3 повреждения по левому борту и 7 – по правому.



Неполный выпуск закрылков

16 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2002 года выпуска, регистрационные знаки C-GRWS, выполнял рейс из Fort Lauderdale (США) в Toronto (Канада). На борту находились 143 человека. В процессе захода на посадку на ВПП 06 правую аэропорта Торонто экипаж ушел на второй круг, доложив о проблеме с закрылками. Для выполнения проверок экипаж занял зону ожидания. Спустя 20 минут экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о минимальном запасе топлива. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 аэропорта Торонто. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произошло срабатывание сигнализации асимметричного положения закрылков. Экипаж произвел посадку с закрылками в положении «15°» и остатком топлива 1452 кг. После проверки инженерно-техническим составом, не выявившей никаких отклонений в работе закрылков, самолет был допущен к эксплуатации.



Прерванный взлет

17 марта экипаж грузового самолета Boeing 757-200 авиакомпании Morningstar Air Express, 1993 года выпуска, регистрационные знаки C-FMFG, выполнял рейс из Vancouver в Toronto (Канада). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе разбега с ВПП 26 левой в аэропорту Ванкувер экипаж обнаружил отсутствие роста скорости на указателе командира воздушного судна, после чего прекратил взлет. В процессе пробега указатель возобновил нормальную работу, согласованную с

показаниями на приборе второго пилота. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при проверке инженерно-техническим составом компьютера воздушных данных, приемников воздушного давления, соединений и дренажных отверстий отклонений обнаружено не было. Воздушное судно было допущено к эксплуатации. Неисправность в дальнейшем не возникала.

Прерванный взлет

19 марта экипаж грузового самолета Ту-204С авиакомпании «Авиастар-ТУ», 2002 года выпуска, регистрационные знаки RA-64032, выполнял рейс из аэропорта Домодедово/Москва. В процессе разбега с ВПП 32 левой экипаж прекратил взлет, доложив о задымлении в кабине. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась. Задымление прекратилось.Воздушное судно самостоятельно зарулило на стоянку.



Негерметизация

19 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании AirTran, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N149AT, выполнял рейс из Atlanta в Denver (США). В процессе набора высоты после взлета из Атланты экипаж прекратил набор из-за отсутствия герметизации кабины, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Атланта. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Денвер с задержкой 2 часа.



Угроза взрыва

19 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании LAN Argentina, 2001 года выпуска, регистрационные знаки LV-CKV, выполнял рейс из Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина) в Santiago (Чили). Следуя по маршруту в районе Mendoza (Аргентина), экипаж принял решение произвести внеплановую посадку из-за телефонной угрозы взрыва самолета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту



Мендоса и зарулило на отдаленный перрон. При досмотре самолета и багажа взрывного устройства обнаружено не было. Пассажиры были доставлены в Сантьяго только на следующий день резервным самолетом.

Проблема с навигационной системой



20 марта экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки AP-BEQ, выполнял рейс из Kuala Lumpur (Малайзия) в Lahore (Пакистан). Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 340 экипаж запросил возврат на аэродром вылета, сообщив о незначительной технической проблеме, не позволяющей продолжать полет в воздушном пространстве RNAV. Посадка ожидалась штатной, дополнительная помощь экипажем не запрашивалась. Через 1 час 5 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 левую аэропорта Куала-Лумпур.

Дым



20 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Alaska Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N618AS, выполнял рейс из Santa Ana в Seattle (США). На борту находились 122 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 130 м.м. юго-восточнее Eugene (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку по причине задымления электропечи на кухне. После отключения электропитания в печь был разряжен переносной огнетушитель, после чего дым начал рассеиваться. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 400 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Юджин. Резервный Boeing 737-800 с технической бригадой на борту был направлен в Юджин, откуда продолжил рейс. Самолет прибыл в Сиэтл с задержкой 4 часа.

Техническая проблема

20 марта экипаж самолета Boeing 767-400 авиакомпании United, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N66051, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Washington/Dulles (США). В процессе набора высоты после взлета из Цюриха экипаж прекратил набор на эшелоне полета 280, сообщил о незначительных технических проблемах и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Первоначально экипажу была назначена ВПП 14. На запрос «Подхода» о том, будет ли посадка производиться с превышением посадочного веса, экипаж ответил

утвердительно. После этого экипажу была предложена ВПП 16, имеющая большую длину. В ожидании планируемой посадки с превышением посадочного веса аварийные службы аэропорта Цюрих были приведены в готовность. Через 1 час после прекращения набора на эшелоне полета 280 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 аэропорта Цюрих. После посадки экипаж доложил о нормализации обстановки на борту, освободил ВПП и зарулил на перрон, где инженерно-технический состав произвел проверку левого двигателя.



Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

21 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDF, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Омск. Следуя по маршруту в районе Казани, экипаж сообщил об ухудшении самочувствия пассажир и принял решение произвести посадку на незапланированном аэродроме. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Казань.

Проблемы с управлением

22 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании British Airways, 2002 года выпуска, регистрационные знаки G-EUUE, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Budapest (Венгрия). На борту находились 144 человека. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Будапешт экипаж объявил срочную ситуацию, доложив о проблемах с управлением. Позднее экипаж сообщил о затруднении управления правыми элеронами и невозможности использовать интерцепторы. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 левую аэропорта Будапешт. Обратный рейс, запланированный на следующее утро, был отменен.

