КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

21 января 2014 г.

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

Повреждение огней светосистемы при посадке

3 января экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Полярные авиалинии», 1971 года выпуска, регистрационные знаки RA-46834, выполнял рейс из Батагая в Якутск. На борту находились 19 пассажиров и 4 члена экипажа. В 18.30 (08.30 UTC), выполнив заход по ИЛС на ВПП 23 левую в условиях процедур при ограниченной видимости, экипаж произвел посадку в аэропорту Якутск. Воздушное судно благополучно завершило пробег. При осмотре ВПП 23 левой через 2 час 5 минут после посадки аэродромной службой было обнаружено повреждение 2 входных огней и 4 огней подхода светосистемы ВПП. При осмотре концевой полосы безопасности на удалении 170 м от торца ВПП был обнаружен след первого касания левой основной опоры шасси с последующей посадкой воздушного судна на все стойки. Были осмотрены 2 воздушных судна, производившие посадку в аэропорту Якутск с 08.00 до 11.00 UTC. Согласно предварительному акту осмотра, составленного аэродромной службой, на самолете Ан-24РВ авиакомпании «Полярные авиалинии», регистрационные знаки RA-46834, на основных опорах шасси была обнаружена трава. На правой основной опоре шасси было обнаружено подтекание гидрожидкости. Командир воздушного судна, 58 лет, имеет налет 14400 ч, из которых 12800 ч – на Ан-24, 9500 ч – в должности командира воздушного судна. По сообщению Росавиации, в нарушение действующих правил об инциденте не было заявлено. Повреждение аэродромного оборудования создавало угрозу для безопасности других воздушных судов. Росавиация рекомендовала организовать тренировки по отработке посадки в условиях оптических (ночных) иллюзий.

Сводка METAP по аэродрому Якутск:

```
UEEE 030900Z 00000MPS 0300 R23L/0650V0900U FG VV002 M45/M49 QI025 NOSIG RMK QBB080
QFE760 23490I45
UEEE 030830Z 00000MPS 0400 R23L/I000N FG VV002 M44/M49 QI025 NOSIG RMK QBB080
QFE760 23490I45
UEEE 030800Z 00000MPS 0350 R23L/0900N FG VV002 M44/M49 QI025 NOSIG RMK QBB080 QFE760
23490I45
```

Посадка без закрылков

17 января экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 1999 года выпуска, регистрационные знаки EI-RUA, выполнял рейс из Внуково/Москва в Новый Уренгой. На борту находились 154 пассажира и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Новый Уренгой не произошел выпуск закрылков. После выполнения проверок и выработки топлива экипаж принял решение о посадке без выпуска закрылков. Воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось в аэропорту Новый Уренгой.



Выключение двигателя



18 января экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Delta Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N664US, выполнял рейс из Detroit (США) в Seoul (Южная Корея). Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 в 190 м.м. юго-восточнее Resolute Bay (Канада), экипаж доложил о выключении двигателя и невозможности сохранять эшелон полета 320. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 260 и после слива топлива принял решение следовать на запасной аэродром Minneapolis (США), где запросил ВПП 22 для посадки. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась. Через 4 часа воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 аэропорта Миннеаполис. Рейс продолжил резервный Boeing 747-400, направленный в Миннеаполис из Детройта. Самолет прибыл в Сеул с задержкой 22 часа.

Полный отказ ответчиков



18 января экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании Air India, 2013 года выпуска, регистрационные знаки VT-ANE, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Delhi (Индия). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370 в 30 м.м. западнее Berlin (Германия), произошел отказ всех комплектов самолетного ответчика – отметка от воздушного судна пропала с экранов вторичных радиолокаторов. Экипаж занял зону ожидания для решения вопроса о возможности продолжения полета без ответчиков, возврата или посадки на запасном аэродроме. Экипажу был разрешен возврат на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в лондонском аэропорту Хитроу. Через 36 часов после посадки самолет находился на земле.

Проблема с топливной системой

19 января экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N16976, по соглашению с United выполнял рейс из Indianapolis в Newark (США). На борту находились 52 человека. В процессе набора высоты после взлета из Индианаполиса экипаж доложил о проблеме с топливной системой, устранить которую невозможно в полете. Прекратив набор на высоте 6000 футов, экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета и сообщил о проблемах с давлением в правом топливном баке. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно

приземлилось на ВПП 23 левую аэропорта Индианаполис. После устранения неисправности самолет вылетел повторно и прибыл в Ньюарк с задержкой 5 часов.

Сигнализация многочисленных отказов



19 января экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании China Southern, 2013 года выпуска, регистрационные знаки B-2737, выполнял рейс (отправление – 18 января) из London/ Heathrow (Великобритания) в Guangzhou (Китай). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Гуанчжоу произошло срабатывание сигнализации отказов, в том числе: закрылков, управления разворотом передней опоры шасси, положения передней опоры шасси, дверей и тормозов. После выполнения проверок экипаж продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гуанчжоу, где была объявлена полномасштабная тревога, которую отменили после посадки. Представитель авиакомпании подтвердил срабатывание индикации многочисленных отказов, которое произошло из-за неисправности компьютера.

Сигнализация открытия двери



20 января экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGU, выполнял рейс из Екатеринбурга во Внуково/Москва. На борту находились 28 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Екатеринбурга экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета по причине срабатывания сигнализации открытого положения входной двери. После выполнения необходимых процедур экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Кольцово. Срабатывание аналогичной сигнализации произошло на данном самолете 21 декабря 2013 года (см. соответствующий выпуск «ТОЛЬКО ФАКТЫ»).

Отрыв предкрылка

21 января экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N191DN, выполнял рейс (отправление – 20 января) из Atlanta (США) в Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина). В процессе захода на посадку в Буэнос-Айресе воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности, из-за которой на высоте 4500 футов экипаж принял решение уйти на второй круг. При болтанке произошел отрыв предкрылка правого полукрыла. Экипаж принял решение

следовать на запасной аэродром Montevideo (Уругвай). Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 аэропорта Монтевидео.

Сводка METAP по аэродрому Буэнос-Айрес:

```
SAEZ 2III00Z 22023G35KT I90V260 2900 TSRA FEW005 FEW040CB SCT03 0 BKN050 20/20 QI003
SAEZ 2II043Z 25032G48KT 2I0V280 2900 TSRA FEW003 SCT030 FEW040CB BKN050 22/20
QI004
SAEZ 2II035Z 25035KT 6000 TSRA FEW030 FEW040CB BKN050 26/22 QI003
SAEZ 2II000Z 340I0KT 300V020 9999 TS FEW050CB BKN200 28/22 QI000
```

Сводка METAP по аэродрому Монтевидео:

```
SUMU 2II200Z I6020G33KT 9999 TS BKN023 FEW040CB 0VCI00 23/20 QI004 NOSIG
SUMU 2III49Z I80I3G25KT I50V220 9999 VCTS BKN023 FEW050CB BKNI00 26/22 QI003
SUMU 2III00Z 35009KT 9999 FEW030 FEW050CB BKNI00 0VC200 27/22 QI002 TEMP0 TS
SUMU 2II000Z 35008KT 9999 FEW046 BKNI00 0VC200 26/22 QI002 TEMP 0 TS
```



Фото, сделанное пассажиром после посадки в Монтевидео (фото: Florence Senese)