КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

22, 23, 24 ноября 2013 г.

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

Нарушение безопасного интервала



27 октября экипаж самолета Beech 1900D авиакомпании TAP Air Portugal (Portugalia Express), регистрационные знаки CS-TMU, выполнял рейс из Malaga (Испания) в Lisbon (Португалия). На борту находились 17 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 13 аэропорта Малага экипаж обнаружил частный самолет, пересекающий траекторию набора высоты, и был вынужден произвести маневр по уклонению отворотом влево. Рейс был продолжен. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лиссабон. Комиссия по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации Испании (CIAIAC), проводящая расследование события, сообщила, что частный самолет Rockwell Commander), выполнявший полет по ПВП на малой высоте, без разрешения пересек взлетный курс ВПП 13. Продольный интервал между самолетами уменьшился до 0,2 м.м. При этом самолет Rockwell Commander находился на 225 футов выше самолета Beech 1900.

Дым в кабине



15 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-GONR, выполнял рейс из Toronto в Sudbury (Канада). На борту находились 35 человек. Вскоре после начала снижения с крейсерского эшелона полета для захода на посадку в аэропорту Садбери в кабине и салоне был обнаружен дым. Экипаж применил кислородные маски и попросил пассажиров следовать указаниям бортпроводников. Аварийная ситуация не объявлялась. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 22 минуты произвел благополучную посадку в аэропорту Садбери. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня или перегрева не обнаружили. Самолет зарулил на перрон, где пассажиры высадились обычным способом. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено срабатывание предохранителей звуковой панели № 1. После переключения предохранителей дым из аудиопанели появился повторно. Звуковая панель была заменена, после чего было проведено успешное тестирование работы.

Выключение двигателя

17 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Icelandair, 1994 года выпуска, регистрационные знаки TF-FIU, выполнял рейс из Glasgow (Великобритания) в Keflavik (Исландия). На борту находились 170 пассажиров. Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 370 в 120 м.м. северо-западнее Глазго экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе правой силовой установки. Экипаж выключил двигатель и развернулся для возврата на аэродром вылета. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Глазго. Первоначальное сообщение об аварийной ситуации на борту экипаж передал по громкоговорящей связи в салоне. Резервный Boeing 757-200 вылетел на следующее утро (04.00) и прибыл в Кефлавик с задержкой 15 часов.



Отказ гидросистемы

18 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet, 2003 года выпуска, регистрационные знаки G-EZAM, выполнял рейс из London/Stansted в Belfast/International (Великобритания). В процессе захода на посадку в аэропорту Белфаст при пересечении высоты 4000 футов экипаж прекратил заход, доложив о проблемах с гидросистемой, и для выполнения проверок занял зону ожидания на высоте 6000 футов. Экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе гидросистемы, отсутствии управления разворотом носовой опоры шасси и необходимости буксировки с ВПП. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 международного аэропорта Белфаст. Самолет был отбуксирован на перрон. Прибывшие по тревоге аварийные службы обнаружили утечку гидрожидкости из самолета.



Помпаж двигателя

20 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Euro Atlantic Airways, 1993 года выпуска, регистрационные знаки CS-TFT, по соглашению с Suriname Airways выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Paramaribo (Суринам). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 24 аэропорта Амстердам правый двигатель произвел громкий хлопок, который был услышан на земле, а также бортпроводниками и пассажирами. Хлопок сопровождался языками пламени, свидетельствующими о возможном помпаже силовой установки. Радиообмен экипажа с диспетчером при этом

продолжился в обычном режиме без упоминания о каких-либо проблемах. Экипаж произвел бесступенчатый набор эшелона полета 300 и продолжил полет через Атлантический океан до аэродрома назначения. Спустя 9 часов воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Парамарибо. После посадки самолет был отстранен от эксплуатации. Обратный рейс 20 ноября был отменен. По сообщению представителя Suriname Airways, самолет Boeing 767-300 авиакомпании Euro Atlantic Airways был запланирован на рейс вместо проходившего форму «С» собственного самолета Airbus A340. После услышанного хлопка и вспышки экипаж сообщил пассажирам об отсутствии нештатных показаний работы двигателя и возможности безопасного продолжения полета. В авиакомпании Suriname Airways, однако, убеждены, что Euro Atlantic Airways должны представить всеобъемлющий доклад и дать ответы по вопросам обеспечения качества. Авиакомпания инициировала расследование Департаментом безопасности Суринама в сотрудничестве с Евро Atlantic Airways. Для выполнения других рейсов авиакомпании Suriname Airways дополнительно взяла в аренду самолет Boeing 777. Пассажиры отмененного обратного рейса были перерегистрированы на рейсы 22 и 23 ноября.



Самолет за несколько секунд до хлопка (фото: Thorsten Urbanek)



Помпаж двигателя (фото: Thorsten Urbanek)

Отказ генератора и ВСУ



20 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-FFWM, выполнял рейс из Toronto в Vancouver (Канада). На борту находились 150 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340 в 350 м.м. юго-восточнее Calgary (Канада), произошло отключение генератора правого двигателя. После выполнения проверок экипаж произвел запуск вспомогательной силовой установки. При попытке подключения ВСУ к бортовой сети произошел ее отказ. Экипаж объявил срочную ситуацию и принял решение следовать на запасной аэродром. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произведена замена генератора со встроенным приводом № 1 и генератора ВСУ.

Проблема с кислородной системой

21 ноября экипаж самолета de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter авиакомпании Viking Air, регистрационные знаки C-FVGY, выполнял перегоночный рейс из Анадыря в Хабаровск. На борту находились 2 члена экипажа. Следуя по

маршруту на эшелоне полета 200, экипаж доложил о проблемах с кислородом и запросил снижение до эшелона полета 180, после чего продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хабаровск.

Отказ генератора



21 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Astana, 1997 года выпуска, регистрационные знаки P4-KCA, выполнял рейс из Алматы (Казахстан) в Bangkok (Таиланд). На борту находились 95 пассажиров и 10 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 400 км юго-западнее Алматы и в 330 км восточнее Ташкента (Узбекистан), произошло срабатывание сигнализации отказа левого генератора (двигателя CF6). Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Алматы. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Бангкок с задержкой 6 часов 15 минут.

Прерванный взлет



21 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGU, выполнял рейс из Тюмени во Внуково/Москва. В процессе разбега в тюменском аэропорту Рощино произошло срабатывание сигнализации невзлетной конфигурации спойлеров. Экипаж прекратил взлет, благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку.

Негерметизация



21 ноября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYL, выполнял рейс из Ростова-на-Дону во Внуково/Москва. На борту находились 53 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Ростова на эшелоне полета 060 экипаж доложил о негерметизации кабины и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное

судно благополучно приземлилось в аэропорту Ростов-на-Дону. При осмотре была визуально обнаружена щель между фюзеляжем и левой входной дверью.

Вынужденная посадка для оказания медицинской помощи пассажиру



24 ноября экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Cathay Pacific выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Amsterdam/Schiphol (Нидерланды). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в районе Перми, экипаж сообщил о необходимости оказания медицинской помощи беременной 25-летней пассажирке и принял решение следовать в аэропорт Домодедово/Москва. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 правую аэропорта Домодедово. Пассажирка была доставлена в медицинское учреждение.