

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

23 декабря 2013 г.

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

Падение давления в гермокабине



15 декабря экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N664UA, выполнял рейс из Newark (США) в Zurich (Швейцария). Когда воздушное судно следовало по маршруту в 200 м.м. юго-западнее Gander (Канада) на эшелоне полета 360, произошло срабатывание сигнализации падения высоты в гермокабине до значения 10 000 футов. Экипаж объявил аварийную ситуацию и запросил снижение до высоты 10 000 футов. Через 11 минут воздушное судно заняло высоту 10 000 футов (средняя вертикальная скорость составила 2400 ф/мин). После консультации с диспетчерской и инженерно-технической службами компании было установлено, что произошел отказ регулятора давления воздуха в кабине № 1. При помощи работоспособного регулятора № 2 давление в кабине было восстановлено. Экипаж занял эшелон полета 320 для возврата на аэродром вылета. Через 3,5 часа после начала снижения с эшелона полета 360 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ньюарк. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была произведена замена регулятора давления № 1 и выпускной клапан.

Несимметричный выпуск предкрылков



19 декабря экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N143DA, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Salt Lake City (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 34 правую аэропорта Солт-Лейк-Сити на частоте «Вышки» экипаж запросил сохранение высоты 6000 футов из-за проблем с предкрылками. Воздушному судну было обеспечено радиолокационное векторение вдоль посадочного курса и последующий набор высоты 10 000 футов, запрошенной экипажем для выполнения проверок. Полет с курсом, обратным посадочному, продолжался до удаления около 40 м.м. от аэродрома. После разворота для захода на посадку экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о невозможности устранить проблему с закрылками. Через 30 минут после прекращения захода, с задержкой 9 часов от расписания экипаж на повышенной скорости произвел благополучную посадку на ВПП 34 правую аэропорта Солт-Лейк-Сити. Рейс, выполнявшийся в Солт-Лейк-Сити из Atlanta (США), был вынужден уйти на запасной аэродром Даллас по причине закрытия аэропорта Солт-Лейк-Сити из-за выкатывания за пределы ВПП самолета Boeing 757 авиакомпании Air Transport International (см. ниже).

19 декабря экипаж грузового самолета Boeing 757-200F авиакомпании Air Transport International выполнял рейс из Denver в Salt Lake City (США). На борту находились 2 члена экипажа. В 08.51 (15.51 UTC) после посадки на ВПП 34 правую аэропорта Солт-Лейк-Сити экипаж получил указание освободить ВПП по скоростной РД H9 по причине закрытия РД H8. В процессе поворота на РД H9 из-за скользкого состояния покрытия воздушное судно вышло на РД H10. ВПП была немедленно закрыта для полетов. Экипажи 3 воздушных судов, находившихся на предпосадочной прямой, получили указания «Вышки» об уходе на второй круг. ВПП была дана в работу примерно за 1 час до инцидента после уборки снега и обработки поверхности химическим реагентом и песком, однако экипажи продолжали отмечать плохие условия торможения после посадки. В этой связи аэродромная служба планировала очередное закрытие ВПП под обработку, однако полосу продолжали использовать из-за закрытия ВПП 34 левой и ВПП 35.

Сводка METAR по аэродрому Солт-Лейк-Сити:

KSLC I9I724Z 29006KT I/8SM -SN BR SCT008 0VC0I4 00/M02 A297I RMK A02 SFC VIS I P0003 T0000I022 RVRN0 $
KSLC I9I653Z 30006KT I/8SM -SN BR VV009 00/M02 A2969 RMK A02 SFC VIS 3/4 SLP066 SNINCR I/6 P0009 T0000I022 RVRN0 $
KSLC I9I553Z 30004KT I/8SM -SN BR SCT004 0VC008 M0I/M02 A2966 RMK A02 SFC VIS 3/4 SLP060 SNINCR I/5 P00I0 TI006I022 RVRN0 $
KSLC I9I535Z 3I006KT I/8SM -SN BR 0VC005 00/M02 A2965 RMK A02 SFC VIS 3/4 P0007T0000I0I7 RVRN0 $
KSLC I9I453Z 280I0KT I/2SM -SN BR VV006 M0I/M03 A2964 RMK A02 SFC VIS 3/4 SLP05I SNINCR I/4 P00I3 60020 I300I TI006I028 530I0 RVRN0 $
KSLC I9I405Z 29008KT I/2SM -SN BR 0VC005 0I/M02 A296I RMK A02 SFC VIS I P0002 T0006I0I7 RVRN0 $
KSLC I9I353Z 29008KT I/2SM -SN BR 0VC004 0I/M0I A296I RMK A02 SFC VIS I SNE02B26 SLP037 P000I II000 T00IIII0II RVRN0 $
KSLC I9I353Z 29008KT I/2SM -SN BR 0VC004 0I/M0I A296I RMK A02 SFC VIS I SNE02B26 SLP037 P000I II000 T00IIII0II RVRN0 $
KSLC I9I302Z 30008KT ISM BR BKN003 0VC0I2 0I/M02 A2959 RMK A02 SFC VIS 2 SNE02 P0000 II000 T0006I0I7 $

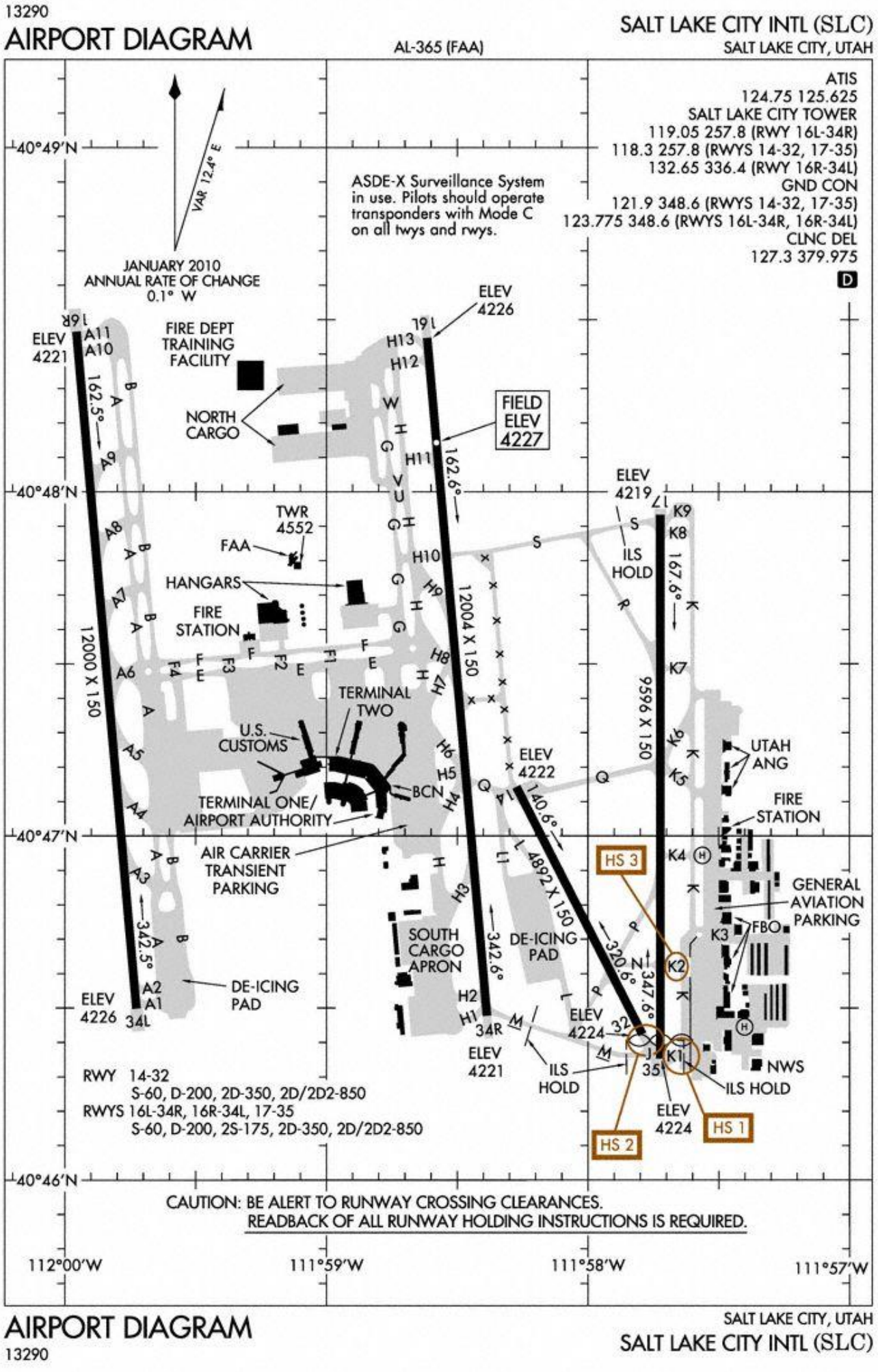

Схема аэродрома Солт-Лейк-Сити (FAA)

Неполный выпуск закрылков



20 декабря экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BEN, выполнял рейс из Hurghada (Египет) в Пермь. На борту находились 189 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Пермь закрылки выпустились на 5°. Дальнейший довыпуск закрылков на 15° не произошел. На удалении 6 км от ВПП экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. При выполнении действий согласно QRH закрылки были выпущены на 15°. Экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Пермь с закрылками в положении 15°.

Столкновение со зданием при рулении

22 декабря экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании British Airways, 1990 года выпуска, регистрационные знаки G-BNLL, выполнял рейс из Johannesburg (ЮАР) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 182 пассажира. В процессе руления по РД B для взлета с ВПП 03 левой в аэропорту Йоханнесбург экипаж вместо левого разворота продолжил руление прямо по РД M, предназначенной для воздушных судов авиации общего назначения (соответствующее предупреждение имеется на схеме руления по аэродрому (см. ниже). Самолет столкнулся правым полукрылом с верхним этажом двухэтажного кирпичного офисного здания. Сильным ударом значительная часть стены здания была снесена. 4 человека в здании получили незначительные травмы. На борту самолета никто не пострадал. Правое полукрыло самолета получило сильные повреждения. По сообщению оператора международного аэропорта Йоханнесбург, внешняя часть крыла самолета длиной примерно 6 м прорезала здание насквозь на протяжении примерно 20 м, фактически отделив крышу от конструкции. Рейс был отменен. Пассажиры были размещены в отелях. Расследование проводит полномочный орган гражданской авиации ЮАР.

Сводка METAR по аэродрому Йоханнесбург:

```
FAOR 222300Z 05007KT CAVOK I8/I4 QI024 NOSIG=
FAOR 222200Z 05007KT CAVOK I9/I4 QI025 NOSIG=
FAOR 222I00Z 06008KT CAVOK 20/I4 QI025 NOSIG=
FAOR 222000Z 09006KT 040VI00 CAVOK 22/I3 QI025 NOSIG=
FAOR 22I930Z I3004KT 070VI70 CAVOK 2I/I4 QI025 NOSIG=
FAOR 22I900Z 28004KT 240V3IO CAVOK 24/I4 QI024 NOSIG=
```

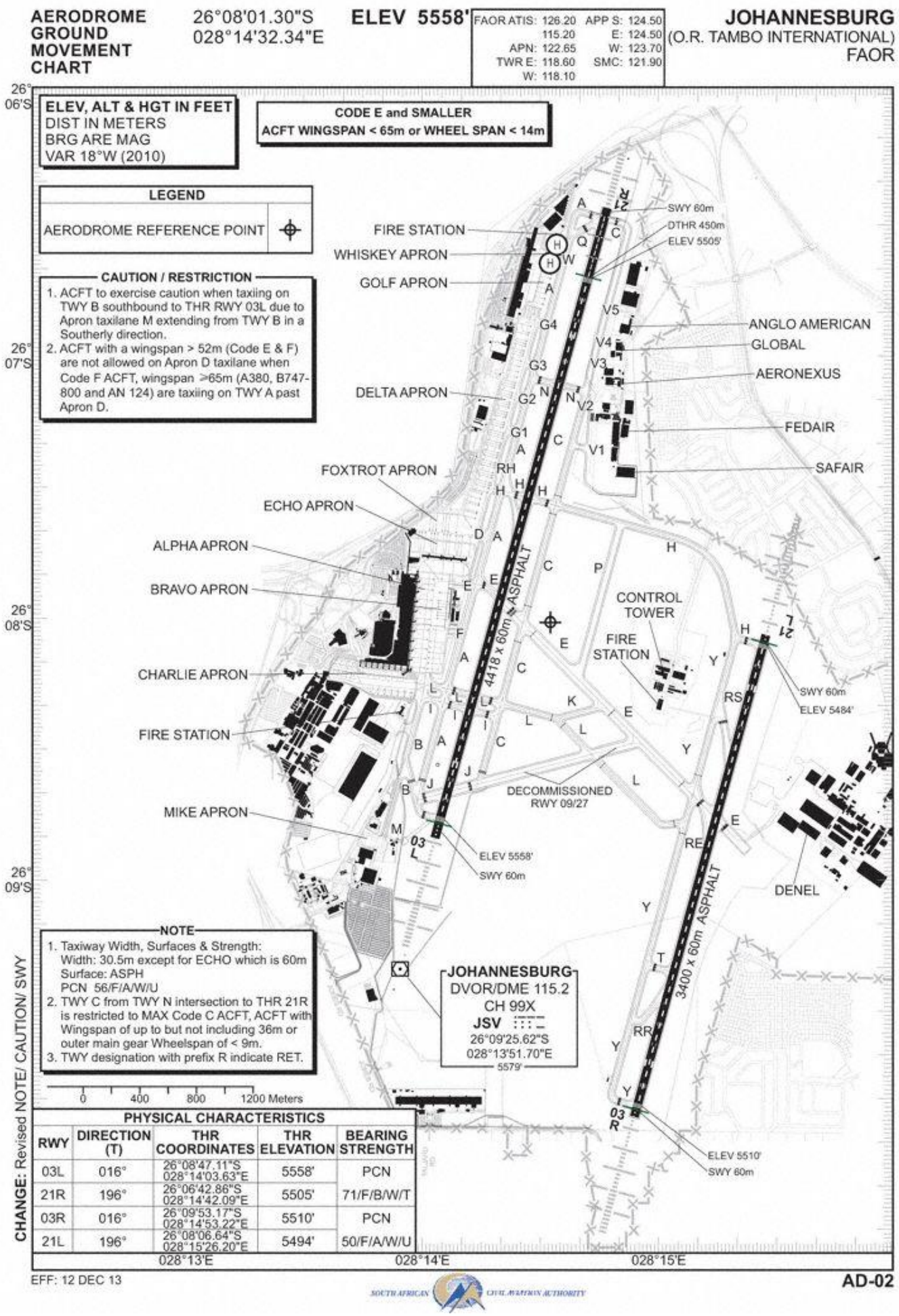

Схема руления по аэродрому Йоханнесбург (AIP South Africa)



Фото: Bits bout planes



Фото: Harriet Tolputt



Карта: Google maps