

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

25 сентября 2013 г.

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

Индикация невыпущенного положения шасси



14 сентября экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1987 года выпуска, регистрационные знаки C-GJIG, выполнял рейс из Ottawa в Montreal (Канада). На борту находились 40 человек. В процессе захода на посадку в аэропорту Монреаль после выпуска шасси, подтвержденного соответствующей индикацией, возникла индикация небезопасного положения носовой опоры, которая затем вновь сменилась на соответствующую заданному положению рычага управления шасси. Из-за непрекращающейся смены индикации экипаж прекратил заход и объявил аварийную ситуацию. После необходимых проверок был выполнен проход на малой высоте для контроля положения шасси. С земли было подтверждено выпущенное положение носовой опоры. Экипаж выполнил повторный заход на ВПП 24 правую и через 35 минут после прекращения захода произвел благополучную посадку в аэропорту Монреаль. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, после замены ряда деталей индикация положения шасси продолжала работать прерывисто. При последующей проверке в носовой опоре шасси было обнаружено частичное заземление трех разъемов. После ремонта разъемов и успешной проверки работы системы воздушное судно было допущено к эксплуатации. Самолет возобновил полеты спустя 3 дня.

Столкновение с птицей



21 сентября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Canjet, 2002 года выпуска, регистрационные знаки C-FYQO, выполнял рейс из Orlando (США) в Montreal (Канада). На борту находились 190 пассажиров. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 24 правую аэропорта Монреаль. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при послеполетном осмотре воздушного судна было обнаружено значительное повреждение передней кромки левого полукрыла. После сообщения об этом органу ОВД был организован осмотр ВПП, при котором посторонних предметов обнаружено не было. Инженерно-техническим составом был заменен предкрылок № 2, поврежденный в результате столкновения с птицей. Установить, в какой фазе полета произошло столкновение, не представилось возможным.

Запах горения



23 сентября экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Air France, 1998 года выпуска, регистрационные знаки F-GSPA, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в New York/JFK (США). На борту находились 294 человека. Следуя по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 360 примерно в 300 м.м. северо-восточнее St. John's (Канада), экипаж доложил о запахе гари на борту и принял решение произвести вынужденную посадку. Дополнительная помощь и внеочередной заход экипажем не запрашивались. Через 1 час 5 минут, слив топливо, воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Сент-Джонс, где в готовности находились аварийные службы. Через 29 часов после посадки самолет вылетел в Нью-Йорк.

Выключение двигателя

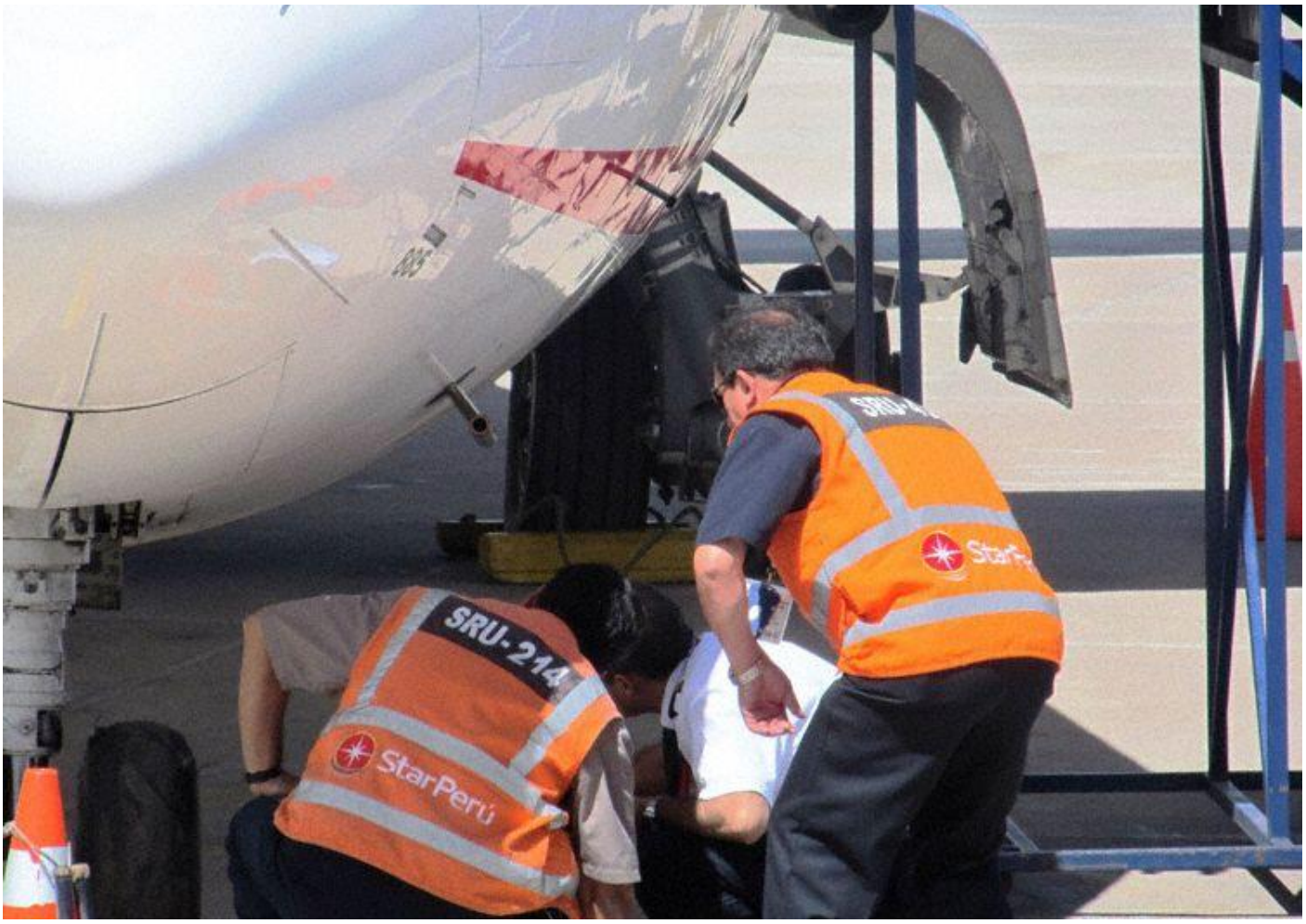


23 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Alitalia, 1999 года выпуска, регистрационные знаки I-BIKI, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Budapest (Венгрия). На борту находились 116 человек. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Будапешт на эшелоне полета 170 при подтверждении диспетчерского указания о переходе на связь с «Подходом» экипаж сказал: «Ждите». При выходе на связь с «Подходом» экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об отключении правой силовой установки (CFM56) по причине ее отказа. Внеочередная посадка экипажем не запрашивалась. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 правую аэропорта Будапешт, где по тревоге были подняты аварийные службы. Экипаж самостоятельно освободил полосу. По сообщениям пассажиров, в процессе снижения звук двигателя изменился, став похожим на звук тракторного мотора. Самолет начало трясти. Через 1 минуту двигатель был выключен, после чего шум и вибрация прекратились.

Прерванный взлет

23 сентября экипаж самолета British Aerospace BAe 146-200 авиакомпании Star Peru, 1987 года выпуска, регистрационные знаки OB-1885-P, выполнял рейс из Cuzco в Puerto Maldonado (Перу). На борту находились 59 человек. В процессе разбега в аэропорту Куско экипаж прекратил взлет и остановил воздушное судно примерно на середине ВПП со спущенным пневматиком внешнего колеса левой основной опоры шасси. После прибытия аварийных служб пассажиры высадились на

ВПП и автобусом были доставлены к терминалу. Аэропорт оставался закрытым в течение 3 часов до момента буксировки самолета с ВПП на перрон. Аэропорт Куско имеет ВПП 10/28 длиной 3397 м, расположенную на высоте 3310 м над уровнем моря.



Осмотр пневматиков (фото: Andina/Percy Hurtado)

Запах горения

23 сентября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N6705Y, выполнял рейс из San Francisco в Atlanta (США). На борту находились 175 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 60 м.м. юго-западнее аэропорта Wichita/Mid-Continent (США), экипаж доложил о запахе гари на борту и принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о появлении дыма в салоне. Через 17 минут после начала снижения с эшелона полета 370 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 правую аэропорта Уичито. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. По сообщениям пассажиров, запах напоминал горящий пластик.



Неуборка шасси

24 сентября экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании «Белавиа» выполнял рейс из Минска (Белоруссия) в Antalya (Турция). В процессе набора высоты после взлета из Минска не произошла уборка шасси. Экипаж занял зону ожидания для выработки топлива перед возвратом на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Минск. Резервный Ту-154 прибыл в Анталью с задержкой 4,5 часа.



Прерванный взлет

24 сентября экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIG, выполнял рейс из Ставрополя во Внуково/Москва. В процессе разбега в аэропорту Ставрополь экипаж прекратил взлет по причине срабатывания сигнализации невзлетной конфигурации. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось в районе центра ИВПП. После проверки экипаж принял решение на вылет.



Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

25 сентября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании China Eastern Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки B-5926, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Shanghai (Китай). Следуя по маршруту в районе Уфы, экипаж доложил об астматическом приступе у пассажира и принял решение развернуться и следовать в аэропорт Домодедово/Москва. Экипажу было обеспечено спрямление маршрута в район четвертого разворота. Слив топлива был произведен по маршруту. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 32 правую аэропорта Домодедово на высоте 500 м экипаж запросил прекращение захода для следования на запасной аэродром Шереметьево/Москва ввиду наличия там технической службы и представительства авиакомпании. Воздушному судну был обеспечен внеочередной заход. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 25 правую аэропорта Шереметьево.

