КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

27, 28, 29 сентября 2013 г.

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

Несанкционированное занятие ВПП



2 сентября экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Skywest, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N702SK, по соглашению с United выполнял рейс из Houston (США) в Toronto (Канада). После посадки на ВПП 24 левую в аэропорту Торонто экипаж получил указание следовать по РД D6 и остановиться перед ВПП 24 правой. Экипаж пересек линию критической зоны РМС и остановился перед краем ВПП. В это время с ВПП 24 правой производил взлет самолет Airbus A340-300 авиакомпании Lufthansa. Экипаж A340 благополучно продолжил взлет. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж CRJ-700 правильно подтвердил диспетчерское указание остановиться перед ВПП.

Прерванный взлет

3 сентября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Endeavor, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N8416B, выполнял рейс из Ottawa (Канада) в Detroit (США). На борту находились 32 человека. В процессе разбега с ВПП 25 в аэропорту Оттава экипаж обнаружил, что приземлившийся самолет не полностью освободил ВПП, после чего на высокой скорости прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег. Перед повторным вылетом было произведено охлаждение тормозов. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж приземлившегося на ВПП 25 самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada получил указание освободить ВПП по РД E, однако был вынужден остановиться перед линией предварительного старта из-за конфликтного движения на перроне. Экипаж запросили прорулить насколько возможно вперед, однако самолет все равно остался внутри критической зоны РМС.

Выключение двигателя



25 сентября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Sky Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки CC-AHC, выполнял рейс из Lima (Перу) в Antofagasta (Чили). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 33 аэропорта Лима при пересечении эшелона полета 220 правый двигатель издал громкий хлопок, сопровождаемый языками пламени. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 230, выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 аэропорта Лима. Резервный

Airbus A319-100 прибыл в конечный пункт маршрута Santiago (Чили) после плановой посадки в Антофагасте с задержкой 16 часов.

Пожар в салоне



26 сентября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N493AA, выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Saint Louis (США). На борту находились 126 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 22 левой аэропорта Чикаго при пересечении высоты 10 000 футов экипаж доложил о пожаре в салоне и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 13 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 левую аэропорта О'Хара. Экипаж сообщил о ликвидации пожара при продолжающемся дыме из загоревшейся видеокамеры и запросил немедленную остановку после освобождения ВПП для доступа на борт пожарных. После остановки экипаж выключил оба двигателя и запустил вспомогательную силовую установку. В это время пожарные обезопасили источник огня. По сообщению пожарных, произошло возгорание батареи в видеокамере, находившейся на верхней полке, с последующим распространением огня на сумку, внутри которой находилась камера. Огонь был потушен кабинным экипажем при помощи переносного огнетушителя. Батарея была помещена в ведро с холодной водой. Резервный MD-83 прибыл в Сент-Луис с задержкой 2 часа 40 минут.

Потеря работоспособности командиром воздушного судна



26 сентября экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании United, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N39461, выполнял рейс из Houston в Seattle (США). На борту находились 161 пассажир и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 70 м.м. северо-восточнее Boise (США), второй пилот доложил о потере работоспособности командиром воздушного судна и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Бойсе. В процессе снижения для захода на посадку второй пилот запросил скорую медицинскую помощь и трап в район ВПП, намереваясь остановиться сразу после ее освобождения. Через 17 минут после начала снижения с эшелона полета 340 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 левую аэропорта Бойсе и было остановлено на прилегающей РД. Командир воздушного судна был госпитализирован, однако спасти его не удалось. Пилот умер от сердечного приступа. По сообщениям пассажиров, второй пилот запросил по громкоговорящей связи о наличии врачей среди пассажиров. На просьбу откликнулись двое из них.

Командира воздушного судна переместили из кабины в салон первого класса, где ему была проведена сердечно-легочная реанимация. Рейс продолжил резервный экипаж и прибыл в Сиэтл с задержкой 4 часа.

Посадка без носовой опоры шасси

27 сентября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Croatia Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки 9A-CQC, выполнял рейс из Zagreb (Хорватия) в Zurich (Швейцария). На борту находились 60 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 14 аэропорта Цюрих экипаж ушел на второй круг, сообщив об индикации небезопасного положения шасси и возможной блокировке носовой опоры. После выполнения проверок в зоне ожидания на высоте 9000 футов экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о решении произвести посадку без носовой опоры шасси. Все операции в аэропорту Цюрих были прекращены. Через 40 минут после прекращения захода экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 14 с убранной носовой опорой шасси. Воздушное судно остановилось в пределах ВПП с опорой на основные стойки и носовую часть фюзеляжа. После оценки ситуации аварийными службами был разрешен выход людей из самолета. Экипаж выключил оба двигателя и доложил о безопасном покидании воздушного судна пассажирами. Орган ОВД высоко оценил отличную работу экипажа. Через несколько минут были возобновлены полеты.



9A-CQC на следующий день в ожидании расследования и ремонта (фото: AVH)

Утечка из гидросистемы



28 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Smartlynx, 1995 года выпуска, регистрационные знаки YL-LCL, по соглашению с Thomas Cook выполнял рейс из Palma Mallorca (Испания) в Newcastle (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 100 м.м. юго-восточнее Barcelona (Испания), экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение произвести вынужденную посадку. Выработав топливо в зоне ожидания в районе аэродрома Барселона на высоте 4000 футов, через 1 час 20 минут после начала снижения с эшелона 300 экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 25 правую аэропорта Барселона с незакрытыми створками шасси и действующим реверсом только правого двигателя. Аварийные службы сообщили об утечке жидкости из самолета. ВПП оставалась закрытой в течение 1 часа до момента эвакуации воздушного судна.

Неполная уборка механизации



28 сентября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYI, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Краснодар. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово экипаж запросил прекращение набора на эшелоне полета 200, не доложив о причине. После перехода на связь с «Москва-Контроль» экипаж сообщил о неполной уборке механизации и решении возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 правую аэропорта Домодедово. Рейс был выполнен резервным Boeing 737-500, вылетевшим спустя 2 часа 50 минут после возврата VP-BYI.

Столкновение с птицей

28 сентября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Flydubai, 2011 года выпуска, регистрационные знаки A6-FDT, выполнял рейс из Multan (Пакистан) в Dubai (ОАЭ). В процессе разбега в аэропорту Мултан произошло попадание птицы в правый двигатель (CFM56). Экипаж продолжил взлет и после оценки работоспособности систем принял решение следовать до аэродрома назначения. Через некоторое время в крейсерском полете возникли нештатные параметры работы двигателя. Экипаж принял решение произвести посадку на запасном аэродроме Karachi (Пакистан), расположенном в 390 м.м. юго-западнее Мултана. Через 1 час 30 минут

после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую аэропорта Карачи. Спустя 13 часов 15 минут после посадки отремонтированный самолет вылетел в Дубай, куда благополучно прибыл с задержкой 14 часов 45 минут.

Перегрев тормозов



28 сентября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Air Atlanta Icelandic, 1996 года выпуска, регистрационные знаки TF-AMV, по соглашению с Saudi Arabian Airlines выполнял рейс из Riyadh (Саудовская Аравия) в Dhaka (Бангладеш). В процессе пробега после посадки в аэропорту Дакка были замечены искры и дым, исходившие из правой основной опоры шасси. Воздушное судно было остановлено на ВПП. Прибывшие по тревоге аварийные службы произвели охлаждение тормозов. В результате инцидента аэропорт был закрыт в течение примерно 1 часа. По сообщению представителя аэропорта, в правой опоре шасси возникла неисправность, приведшая к образованию искр и задымлению. Через 1 час после посадки самолет был отбуксирован на перрон. Рейс, который должен был вывезти 422 паломника, был перенесен на следующий день.

Отказ двигателя



29 сентября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании «Трансаэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки EI-XLJ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Antalya (Турция). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 25 левой аэропорта Шереметьево экипаж прекратил набор на высоте 900 м и через некоторое время сообщил об отказе силовой установки №1 и принятом решении возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в зоне ожидания на высоте 900 м в течение 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Шереметьево спустя 50 минут после взлета. Рейс был выполнен резервным Boeing 747-400, вылетевшим в Анталью через 7 часов 30 минут после посадки EI-XLJ.