КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

29, 30 ноября 2013 г.

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

Отказ гидросистемы



15 ноября экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании British Airways, 2013 года выпуска, регистрационные знаки G-ZBJC, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Toronto (Канада). В полете по маршруту произошел отказ гидросистемы. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения, запросив привести в готовность аварийные службы. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 левую аэропорта Торонто. Обратный рейс был отменен. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, аварийная ситуация экипажем не объявлялась. 21 ноября самолет выполнил перелет обратно в Лондон, а 26 ноября возобновил полеты.

Проблема с триммированием стабилизатора



24 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N982AN, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth (США) в Vancouver (Канада). В процессе захода на посадку в аэропорту Ванкувер экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблеме с электрическим триммером стабилизатора. Продолжив заход, через 5 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 26 левую аэропорта Ванкувер. Обратный рейс был отменен. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была произведена замена электромотора триммера стабилизатора. В соответствии с технической директивой J1587, замена моторов триммирования стабилизатора проводится на всем парке воздушных судов. На самолете N982AN была установлена предыдущая модель мотора.

Выход за пределы ВПП

25 ноября экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «ИрАэро» **года выпуска,** регистрационные знаки RA-46846, выполнял рейс из Магадана в Кепервеем. В процессе руления на исполнительный старт ВПП 10 в аэропорту Магадан при развороте в кармане севернее ВПП произошел выход воздушного судна за пределы кармана примерно на 5 м. Через орган ОВД экипаж запросил тягач для буксировки. При визуальном осмотре воздушного судна повреждений обнаружено не было. Самолет был отбуксирован на осевую линию ВПП и через 45 минут благополучно произвел взлет на Кепервеем. Метеоусловия: ветер 070° 1 м/с, видимость 3700 м, снег, нижняя граница

облачности 480 м, температура -4 °С, ВПП покрыта сухим снегом до 5 мм, местами мерзлым - до 5 мм, коэффициент сцепления 0,3.

Выкатывание за пределы ВПП

26 ноября экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Псковавиа», 1974 года выпуска, регистрационные знаки RA-46651, выполнял рейс из Архангельска в Лешуконское. На борту находились 36 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе пробега после посадки с перелетом 600-700 м на ВПП 11 аэропорта Лешуконское воздушное судно выкатилось на 30 м за пределы ВПП на концевую полосу торможения. В аэропорту была объявлена тревога. Экипаж самостоятельно развернулся и зарулил на перрон. Самолет не получил повреждений. Метеоусловия: ветер 030° 5 м/с, видимость 5 км, ливневой снег, облачность кучево-дождевая 400 м, температура -3 °С, коэффициент сцепления 0,4.

Сигнализация пожара двигателя



26 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Tianjin Airlines выполнял рейс из Tianjin в Hohhot (Китай). В процессе набора высоты через 10 минут после взлета из Тяньцзиня произошло срабатывание сигнализации пожара силовой установки. Экипаж выключил двигатель и актировал систему пожаротушения, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тяньцзинь. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. По сообщению представителя авиакомпании, произошло ложное срабатывание сигнализации. Резервный Embraer ERJ-145 прибыл в Хух-Хото с задержкой 3,5 часа.

Утечка кислорода



27 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N1201P, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Atlanta (США). На борту находились 211 человек. Следуя по маршруту над Атлантическим океаном в 300 м.м. севернее Бермудских островов и в 450 м.м. юго-восточнее New York (США) на эшелоне полета 340, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о падении по причине утечки уровня кислорода в системе экипажа и приступил к выполнению процедуры снижения в океаническом пространстве до высоты 10 000 футов. Экипаж принял решение следовать в нью-йоркский аэропорт имени Кеннеди, где спустя 1 час

30 минут воздушное судно благополучно приземлилось. Через 1 час 45 минут после посадки в Нью-Йорке самолет продолжил полет в Атланту.

Поражение разрядом атмосферного электричества



27 ноября экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании KLM Cityhopper, 1995 года выпуска, регистрационные знаки PH-WXD, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Alesund (Норвегия). В процессе захода на посадку в аэропорту Олесунн произошло поражение воздушного судна разрядом молнии. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 25 аэропорта Олесунн. Обратный рейс, выполняемый по расписанию на следующее утро, через 8 часов после посадки, был отменен. Спустя 18 часов после посадки самолет находился в Олесунне.

Сводка METAP по аэродрому Олесунн:

```
ENAL 272320Z 27024G42KT 9999 -SHRA FEWOI5 SCT035 07/OI QI009
ENAL 272220Z 27027G4IKT 9999 -SHRA FEWOI5 SCT035 07/00 QI009
ENAL 272I50Z 27029G44KT 9999 -SHRA FEWOI5 SCT035 08/OI QI008
ENAL 272I20Z 2603IG44KT 9999 -SHRA FEWOI5 SCT030 08/OI QI008
ENAL 272050Z 26028G39KT 9999 FEWOI7 SCT022 07/04 QI008
ENAL 27I950Z 25028G38KT 9000 VCSH FEWOI3 SCT032 06/03 QI007
```

Растрескивание лобового стекла



27 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Qantas, 2013 года выпуска, регистрационные знаки VH-XZH, выполнял рейс из Newman в Perth (Австралия). На борту находились 92 пассажира. Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 140 м.м. юго-западнее Ньюмана, экипаж доложил о растрескивании внутреннего слоя лобового стекла кабины и приступил к снижению до высоты 10 000 футов. Время снижения составило 12 минут. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 300 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ньюман. В авиакомпании подтвердили факт растрескивания внутреннего слоя лобового стекла при отсутствии повреждений двух других слоев. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на ближайший рейс.

Неполная уборка шасси



28 ноября экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки AP-BHI, выполнял рейс из Karachi в Multa (Пакистан). В процессе набора высоты после взлета из Карачи экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов из-за наличия индикации нештатного положения шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Карачи.

Столкновение с землей в полете по маршруту

29 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании LAM Linhas Aereas de Mocambique, 2012 года выпуска, регистрационные знаки C9-EMC, выполнял рейс из Maputo (Мозамбик) в Luanda (Ангола). На борту находились 27 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту над северной частью Ботсваны на эшелоне полета 380, воздушное судно неожиданно начало снижаться с вертикальной скорость около 6000 ф/мин). Примерно в 11.30 UTC отметка от воздушного судна пропала с экранов радиолокаторов, радиосвязь с экипажем была потеряна. К расчетному времени посадки, 14.10 (13.10 UTC), самолет в пункт назначения не прибыл, позднее был исчерпан расчетный запас топлива на борту. Сообщений о внеплановой посадке самолета по маршруту полета не поступало. На следующее утро, 30 ноября, сгоревшие обломки воздушного судна были обнаружены в Намибии на территории национального парка Бвабвата восточнее Rundu (Намибия), примерно в 10 м.м. восточнее площадки Bagani (с грунтовой ВПП длиной 1500 м) и примерно в 22 м.м. западнее площадки Omega (с асфальтовой ВПП длиной 1700 м). Выживших обнаружено не было.

Во второй половине дня 29 ноября, через несколько часов после потери радио- и радиолокационного контакта с воздушным судном, авиакомпания распространила пресс-релиз, сообщающий о наличии информации о том, что самолет произвел посадку в аэропорту Rundu на севере Намибии. Авиакомпания и авиационные власти пытались связаться с аэропортовыми службами, чтобы подтвердить или опровергнуть данную информацию. Поздно вечером авиакомпания сообщила, что пока не получила подтверждения о местонахождении C9-EMC.

Властями Намибии был организован поиск пропавшего самолета. Воздушное судно не приземлилось в Рунду. По неподтвержденным данным, самолет упал восточнее города Рунду, на территории национального парка, изобилующего болотами и труднопроходимыми джунглями.

Правительство Мозамбика сообщило, что нельзя исключать возможности, что самолет потерпел катастрофу в приграничном районе между Намибией и Ботсваной, в связи с чем поиски были организованы в обеих странах. Поисково-спасательные работы,

однако, были осложнены очень плохими погодными условиями и наступившей темнотой.

По сообщению местных властей региона Окаванго Намибии от 30 ноября, во второй половине дня 29 ноября, вскоре после потери контакта с воздушным судном, власти Ботсваны сообщили о замеченном дыме и услышанных взрывах. Достичь места катастрофы удалось только 30 ноября.

По сообщению представителя авиакомпании от 30 ноября, поиски самолета продолжались в Ботсване, Намибии и Анголе. На борту находились 10 граждан Мозамбика, 9 – Анголы, 5 – Португалии, по одному – Франции, Бразилии, Китая и экипаж. В районе поисков практически отсутствуют дороги, что сильно затрудняло операцию.

На следующее утро, 30 ноября, обгоревшие обломки воздушного судна были обнаружены к востоку от Рунду (Намибия) на территории национального парка Бвабвата. Выживших обнаружено не было. По сообщению полномочного органа гражданской авиации Намибии, от жителей деревни в национальном парке Бвабвата (район Замбези) поступили сообщения о катастрофе самолета вблизи деревни, при которой никто не выжил. На место крушения был направлен вертолет. По сообщению полиции Намибии от 30 ноября, наземная поисково-спасательная группа достигла места катастрофы и обнаружила воздушное судно полностью сгоревшим.

В парке авиакомпании LAM Linhas Aereas de Mocambique имеется 3 самолета Embraer ERJ-190 (регистрационные знаки C9-EMA, C9-EMB and C9-EMC), 1 самолет Embraer ERJ-145, два самолета Boeing 737-200 и 1 Boeing 737-500. Самолет Embraer ERJ-190 с бортовым номером C9-EMC, выпущенный в 2012 году, вошел в парк авиакомпании 17 ноября 2012 года и с того времени имел налет 2905 летных часов в 1877 летных циклах.

30 ноября поисковиками национального парка Бвабвата были обнаружены бортовые регистраторы.

Согласно записи радиолокационных данных самолет неожиданно начал снижаться со скоростью около 5000 футов до момента пропадания отметки с экранов. В это же время была потеряна радиосвязь с экипажем. Командир воздушного судна был опытным пилотом с налетом более 4000 часов, имел допуск инструктора и выполнял полеты по данному маршруту ранее. Второй пилот имел налет около 1000 часов.

Расследование проводит международная комиссия во главе с представителями Намибии, на территории которой произошло авиационное происшествие. В состав комиссии входят расследователи из Бразилии (государства-производителя воздушного судна) и Мозамбика (государства регистрации эксплуатанта). В соответствии с правилами ИКАО, предварительный доклад ожидается в течение 30 дней. Правительством Мозамбика создана вторая комиссия, которая займется проверкой полномочного органа гражданской авиации Мозамбика и авиакомпании LAM.

По информации, предоставленной председателем комиссии по расследованию, отметка от самолета наблюдалась до высоты около 3000 футов относительно уровня моря. Параметрический регистратор пока не найден – обнаружены магнитофон записи внутрикабинных переговоров и аварийный поисковый маяк.



Вид сверху на место катастрофы

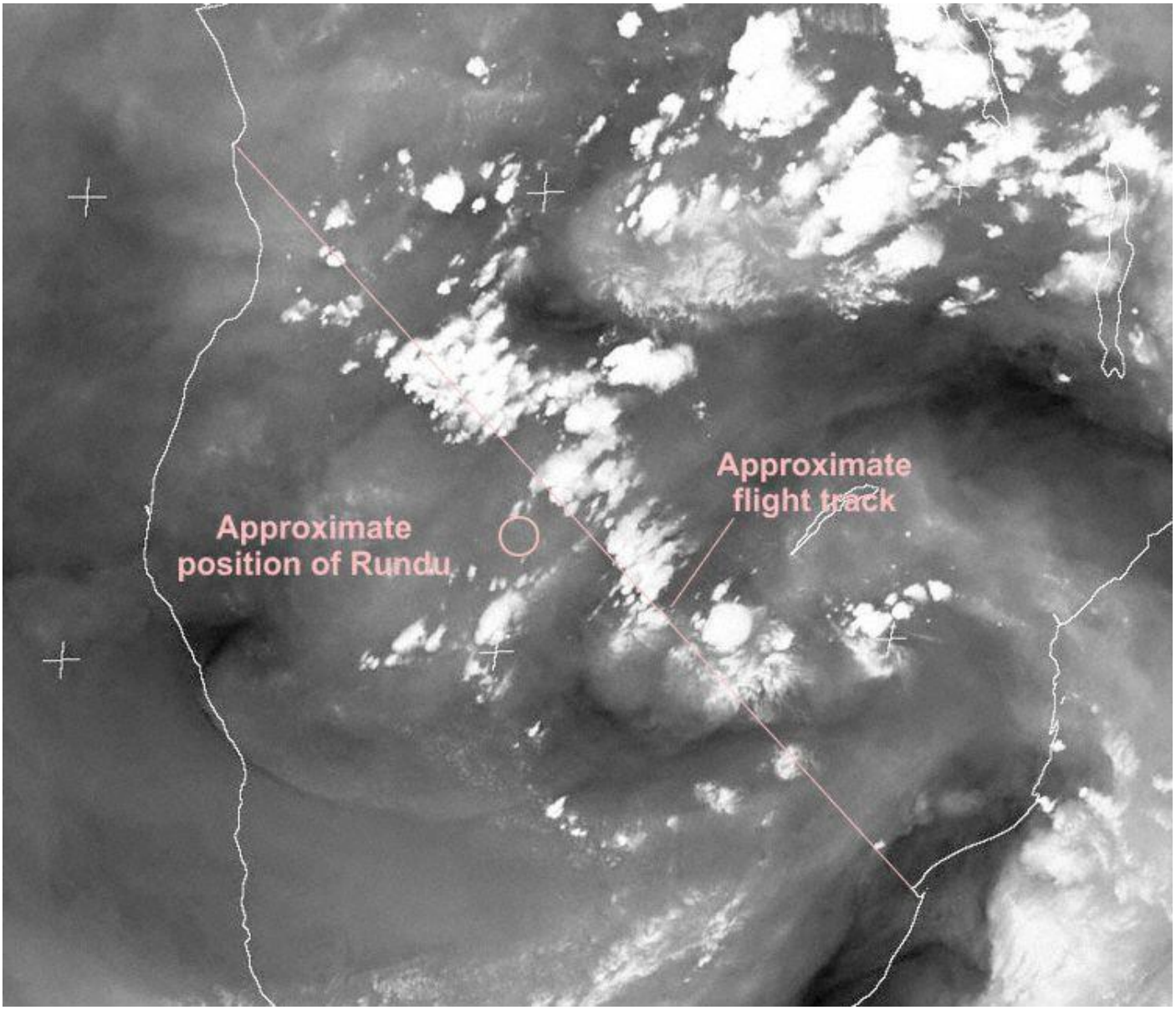


Вид в направлении места первого контакта (все фото: AP/Olavi Haikera)



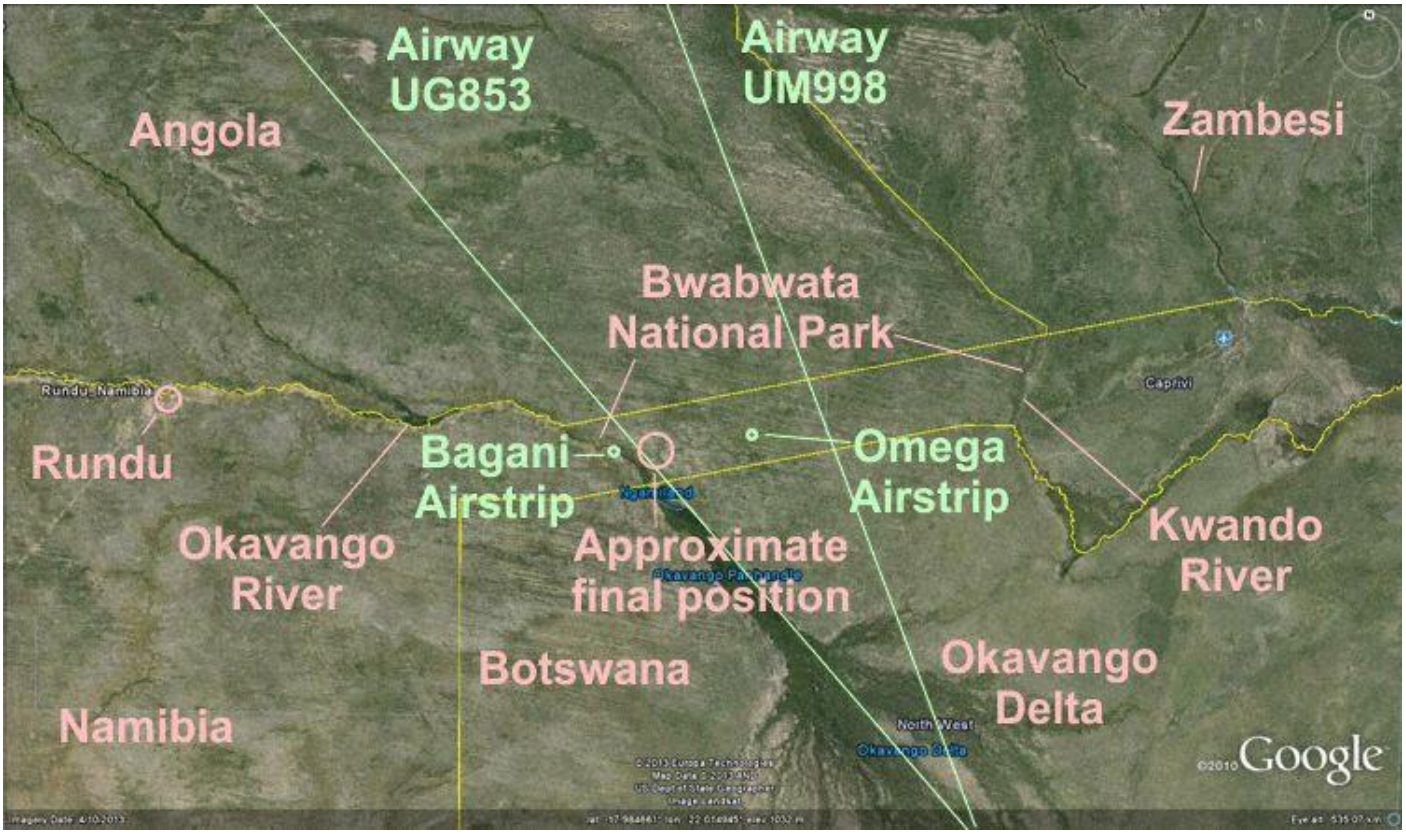






Инфракрасный снимок SEVIRI за 12.00 UTC 29 ноября (фото: Meteosat)





Графика: AVH/Google Earth