

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

30 сентября 2013 г.

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

Неисправность спойлеров



25 сентября экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Shuttle America, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N651RW, по соглашению с United выполнял рейс из Austin в Newark (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 150 м.м. юго-западнее Nashville (США), экипаж доложил о проблеме со спойлерами и принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе захода на посадку в аэропорту Нэшвилл экипаж сообщил об ожидаемой неработоспособности спойлеров при посадке и запросил самую длинную ВПП 31 (при рабочих ВПП 02). Через 45 минут после начала снижения с эшелона полета 330 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 аэропорта Нэшвилл. Резервный Embraer ERJ-170 прибыл в Ньюарк с задержкой 4,5 часа.

Проблема с гидросистемой



28 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2005 года выпуска, регистрационные знаки EI-DEP, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Dublin (Ирландия). После начала снижения для захода на посадку экипаж доложил о проблемах с гидросистемой и необходимости буксировки с ВПП из-за ухудшения управления носовой опорой шасси и эффективности тормозной системы. После выполнения проверок в зоне ожидания воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 аэропорта Дублин. Самолет был остановлен на ВПП с выключением двигателей и позднее отбуксирован на перрон. Все операции в аэропорту были прекращены на 20 минут из-за опасения остановки воздушного судна на пересечении ВПП 10/28 и 16/34. После посадки полеты были возобновлены с ВПП 16.

Технические проблемы

28 сентября экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании LOT Polish Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки SP-LRA, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Warsaw (Польша). В процессе набора высоты после взлета из Торонто экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 270, продолжив полет в направлении Варшавы. Перед входом в Океаническое воздушное пространство экипаж занял зону ожидания на эшелоне полета 270 в районе Hudson Strait, после чего продолжил полет в направлении аэродрома назначения. В 130 м.м. юго-западнее Keflavik (Исландия) экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 6 часов после взлета из Торонто воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП

20 аэропорта Кефлавик. Представитель авиакомпании объяснил внеплановую посадку неисправностью бортового ответчика, из-за чего Норвегия запретила транзит через свое воздушное пространство. По имеющимся данным ответчик функционировал нормально в режиме «S» на протяжении всего полета. Для вывоза пассажиров из Варшавы в Кефлавик были направлены 2 резервных самолета: Boeing 737-400 и Embraer ERJ-190.



Отказ двух гидросистем

28 сентября экипаж самолета Airbus A318-100 авиакомпании Avianca Brazil, 2008 года выпуска, регистрационные знаки PR-ONI, выполнял рейс из Porto Alegre в Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 11 аэропорта Порту-Алегри на высоте 6000 футов экипаж перешел в горизонтальный полет, доложив об отказе зеленой гидросистемы. После выработки топлива для возврата на аэродром вылета экипаж сообщил об отказе двух гидросистем – зеленой и желтой. Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 11 аэропорта Порту-Алегри. На перрон самолет был отбуксирован тягачом. Перед посадкой пассажиры были проинструктированы принять положение перед аварийным приземлением.



Посадка с невыпущенной опорой шасси

29 сентября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Alitalia, 2010 года выпуска, регистрационные знаки EI-EIB, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Rome/Fiumicino (Италия). На борту находился 151 человек. В 20.10 (18.10 UTC) в процессе захода на посадку на ВПП 16 левую аэропорта Рим экипаж был вынужден уйти на второй круг из-за индикации небезопасного положения одной из основных опор шасси. В ходе выполнения предписанных в аварийной ситуации действий проблему устранить не удалось. Экипаж выполнил проход на малой высоте между ВПП и параллельной РД для контроля положения шасси с земли, после чего было принято решение о производстве посадки с невыпущенной правой основной опорой шасси. Невыпуск опоры произошел из-за блокирования створок отсека шасси. Через 50 минут после прекращения захода и через 25 минут после контрольного прохода воздушное судно приземлилось на ВПП 16 левую римского аэропорта Фьюмичино с убранной правой опорой. После остановки самолета в пределах ВПП была произведена эвакуация пассажиров по надувным трапам. При посадке и эвакуации никто не пострадал. Национальное агентство по безопасности полетов Италии начало расследование авиационного происшествия.

Выпущенный после происшествия НОТАМ:

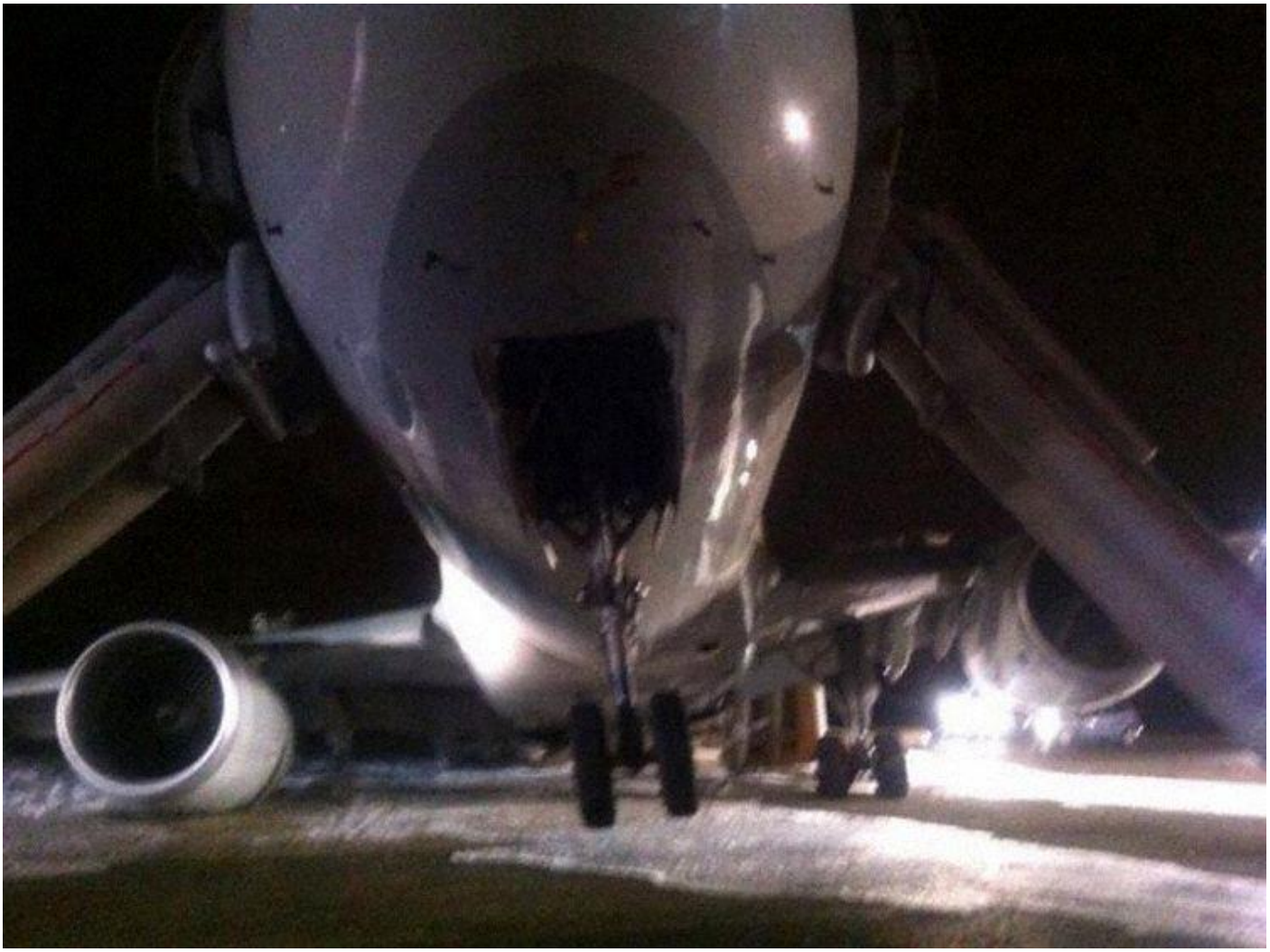
```
A6444/I3 - RWY I6L/34R CLOSED TO ALL TRAFFIC DUE TO CRASH ACCIDENT. REF AIP AD 2 LIRF
2-I. 29 SEP I9:30 20I3 UNTIL 30 SEP I0:00 20I3 ESTIMATED. CREATED: 29 SEP I9:30 20I3
```

Сводка METAP по аэродрому Рим:

```
LIRF 292020Z 22009KT I70V230 9000 TS FEW0I3CB SCT027 23/20 QI006 RERA NOSIG
LIRF 29I950Z I70IIKT 8000 -TSRA FEW0I3CB FEW0I5 SCT027 22/2I QI005 NOSIG
LIRF 29I920Z I5008KT IIOV200 8000 -TSRA FEW0I3CB SCT024 FEW0I5 23/22 QI006 NOSIG
LIRF 29I850Z I7007KT 8000 FEW0I5 SCT024 23/22 QI006 TEMPO 3000 TSRA SCT020CB
LIRF 29I650Z I60I0KT 9999 -DZ FEW0I2 BKN024 24/22 QI007 NOSIG
LIRF 29I620Z I60IIKT 9999 FEW0I2 SCT024 23/2I QI007 NOSIG
LIRF 29I550Z I60I4KT 9999 FEW0I5 SCT024 24/2I QI006 NOSIG
LIRF 29I520Z I70I4KT I40V200 9999 FEW0I5 SCT02I 25/2I QI007 NOSIG
```



Эвакуация пассажиров (фото: CharlesT103)



Створки правой опоры шасси в закрытом положении (фото: ANPAC)

Засорение топливного фильтра



29 сентября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 2011 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNJ, выполнял рейс (отправление – 29 сентября) из Внуково/Москва в Шымкент (Казахстан). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в воздушном пространстве Казахстана, экипаж доложил о решении возвратиться на аэродром вылета из-за срабатывания сигнализации подачи топлива к силовой установке № 2 в обход топливного фильтра. Через 2 часа 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково. Рейс был выполнен резервным Boeing 737-800.

Неуборка шасси

29 сентября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2012 года выпуска, регистрационные знаки D-AIDO, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Frankfurt/Main (Германия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 правой аэропорта Рим после перевода шасси в положение «Убрано» не

возникло подтверждающей индикации полностью убранного положения. После выполнения проверок экипаж прекратил набор на эшелоне полета 170 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 левую римского аэропорта Фьюмичино. Рейс был отменен.



Проблемы с закрылками

29 сентября экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61706, выполнял рейс из Самары в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе захода на посадку в аэропорту Пулково экипаж доложил о проблемах с закрылками и прекратил заход. После выполнения проверок в зоне ожидания экипаж сообщил о нормальной работе механизации. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.



Сбой бортового компьютера

29 сентября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTW, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Кемерово. На борту находились 118 пассажиров и 6 членов экипажа. В полете произошел сбой в работе бортового компьютера с выдачей индикации [ELAC2 FAULT]. По согласованию с диспетчерской службой авиакомпании экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Новосибирск. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Толмачево. При проверке дефект не подтвердился.

