КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

4, 5, 6 октября 2013 г.

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

Выключение двигателя

27 сентября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании FireFly, 2010 года выпуска, регистрационные знаки 9M-FYJ, выполнял рейс из Kuala Lumpur/Subang в Alor Setar (Малайзия). Через 15 минут после взлета экипаж был вынужден выключить левую силовую установку и возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Куала-Лумпур и зарулило на перрон. Рейс был выполнен резервным самолетом.



Инженерно-технический состав у выключенного в полете левого двигателя

Отказ двигателя

3 октября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Air Caucasus, регистрационные знаки 4L-LUL, по соглашению с Fly Georgia выполнял рейс за предыдущий день из Tehran/Imam Khomeini (Иран) в Тбилиси (Грузия). На борту находились 70 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Тегерана произошел отказ левой силовой установки (JT8D). Экипаж прекратил набор и выключил двигатель. После выработки топлива в зоне ожидания воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Тегеран спустя 1 час после взлета. После необходимого ремонта и гонки двигателя самолет благополучно вылетел и

прибыл в Тбилиси с задержкой 13 часов с 50 пассажирами на борту. 20 человек отказались лететь на том же самолете.

Предполагаемое разрушение пневматиков



3 октября экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Shuttle America, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N635RW, по соглашению с United выполнял рейс из Denver (США) в Toronto (Канада). В процессе набора высоты после взлета из Денвера экипаж получил информацию об обнаружении на ВПП остатков покрышки. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 290, предполагая разрушение пневматиков колес носовой и/или правой основной опор шасси. Экипаж продолжил полет, однако вскоре был вынужден снизиться до высоты 11000 футов, приняв решение произвести посадку на запасном аэродроме Chicago/O'Hare (США). Экипаж выполнил проход на малой высоте над ВПП 28 правой аэропорта Чикаго, запросив «Вышку» и экипажи, находившиеся на земле, осмотреть носовую и правую опоры шасси на предмет повреждений пневматиков. Экипаж одного из самолетов сообщил о наличии на своих местах всех шин, однако не смог сказать ничего об их состоянии. С «Вышки» также не заметили каких-либо проблем с шасси. После повторного захода на ВПП 28 правую экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту О'Хара спустя 3 часа после взлета из Денвера. Воздушное судно было остановлено на ВПП. Аварийные службы сообщили об отсутствии давления в пневматике внутреннего колеса правой основной опоры шасси при отсутствии видимых повреждений. Признаки огня или дыма отсутствовали. Экипажу было разрешено самостоятельное руление, однако экипаж принял решение на буксировку. Резервный Embraer ERJ-170 прибыл в Торонто с задержкой 4,5 часа.

Электрический запах



3 октября экипаж самолета Beech 1900D авиакомпании Eagle Airways, 2002 года выпуска, регистрационные знаки ZK-EAP, по соглашению с Air New Zealand выполнял рейс из Wellington в Nelson (Новая Зеландия). На борту находились 17 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Нельсон экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об электрическом запахе в кабине. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 02. После освобождения ВПП по последней РД самолет был остановлен. По сообщению аварийных служб, в кабине после посадки наблюдалось незначительное ухудшение видимости. После

выключения двигателей была произведена ускоренная высадка пассажиров. Проводится расследование для установления источника дыма.

Выключение двигателя



3 октября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании China Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки B-18358, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Taipei (Китай). На борту находились 218 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в районе Cape York (крайней северной точки Австралии), экипаж доложил о выключении левого двигателя (CF6) по причине срабатывания сигнализации падения давления масла до нуля. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Cairns (Австралия), расположенном в 420 м.м. южнее Кейп-Йорка, и сообщил о необходимости буксировки с ВПП. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 аэропорта Кэрнс. Экипаж самостоятельно освободил полосу и, прорулив половину маршрута до перрона, получил указание остановиться и ожидать тягач для дальнейшей буксировки на стоянку.

Сигнализация контакта с ВПП



3 октября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Pegasus Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки TC-AJP, выполнял рейс из Istanbul/Sabiha Gokcen (Турция) в Zurich (Швейцария). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 06 аэропорта Стамбул экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов по причине срабатывания индикации контакта хвостовой части с ВПП, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 аэропорта Стамбул. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Цюрих с задержкой 3 часа. TC-AJP возобновил полеты спустя 12 часов.

Контакт с антенной курсового маяка ИЛС

4 октября экипаж самолета Boeing 747-200 авиакомпании Kabo Air, 1986 года выпуска, регистрационные знаки 5N-JRM, выполнял рейс из Kano в Sokoto (Нигерия), далее – в Jeddah (Саудовская Аравия). На борту находились 494 пассажира и 18 членов экипажа. Экипажу была разрешена посадка на ВПП 08 аэропорта Сокото, однако в 21.00 (20.00 UTC) воздушное судно приземлилось с противоположным курсом – на ВПП 26. При посадке произошло касание антенны курсового маяка ИЛС ВПП 08. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось в пределах



ВПП с поврежденными пневматиками подфюзеляжной опоры шасси. Никто не пострадал. Самолет получил незначительные повреждения. По сообщению Администрации аэропортов Нигерии, экипажу было разрешена посадка на ВПП 08, однако по неизвестной причине командир воздушного судна принял решение произвести посадку на ВПП 26. По сообщению представителя авиакомпании, посадка не была аварийной. При контакте с острым объектом произошло падение давления в 2 пневматиках. Самолет следовал в Сокото за дополнительной группой паломников. Рейс был продолжен на резервном воздушном судне, прибывшем в Джидду 5 октября. Аэропорт Сокото имеет ВПП 08/26 длиной 3000 м. ВПП 08 оборудована для захода по ИЛС I категории. ВПП 26 оборудована для захода по ВОР/ДМЕ. Информация о метеоусловиях отсутствует.

Электрический запах



4 октября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Germania, 1997 года выпуска, регистрационные знаки D-AGEL, выполнял задержанный на 11 часов рейс из Adana (Турция) в Berlin/Tegel (Германия). На борту находились 152 пассажира. Следуя по маршруту в 60 м.м. северо-восточнее Varna (Болгария) в воздушном пространстве Румынии на эшелоне полета 380, экипаж доложил об электрическом запахе, напоминающем запах горелой проводки, и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Варна. После проверки самолет был допущен к продолжению рейса через 1 час 30 минут после посадки и прибыл в Берлин с задержкой 12 часов.

Посадка без закрылков



4 октября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EI-DWA, выполнял рейс из Alicante (Испания) в Shannon (Ирландия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Шеннон экипаж запросил задержаться на высоте 4000 футов и занять зону ожидания для проверки закрылков. После выполнения проверок в течение 20 минут экипаж сообщил о необходимости посадки без выпуска закрылков. Воздушное судно на повышенной скорости благополучно

приземлилось на ВПП 24 аэропорта Шеннон. После завершения пробега экипаж сообщил о нормализации обстановки и зарулил на перрон.

Прерванный взлет



4 октября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Monarch Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки G-OZBB, выполнял рейс из Lanzarote (Испания) в London/Gatwick (Великобритания). В процессе разбега с ВПП 03 в аэропорту Лансароте экипаж на высокой скорости (путевая – более 105 узлов) прекратил взлет по причине отказа двигателя (CFM56). Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон. В Лансароте был направлен резервный самолет.

Проблема с топливной системой



5 октября экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании «Трансаэро», 1997 года выпуска, регистрационные знаки EI-DOH, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Сочи. В процессе набора заданного эшелона полета 130 после взлета с ВПП 32 аэропорта Домодедово экипаж запросил прекращение набора на эшелоне полета 120, сообщив о проблемах с топливной системой и возможности возврата на аэродром вылета. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться в аэропорт Домодедово. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 правую. Рейс был выполнен резервным самолетом.

Выкатывание за пределы ВПП

6 октября экипаж самолета Saab 340B авиакомпании Nok Mini, регистрационные знаки HS-GBG, выполнял рейс из Chiang Mai в Udon Thani (Таиланд). На борту находились 25 пассажиров и 3 члена экипажа. В 08.45 (01.45 UTC) в процессе пробега после посадки в аэропорту Удонтхани (Таиланд) воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и полностью вышло за пределы искусственного покрытия на грунт. При выкатывании произошел подлом носовой опоры шасси. Никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения. Первоначально в авиакомпании сообщили о проблеме с двигателем. Позднее было сказано, что самолет уже замедлился до скорости руления, когда произошел отказ гидравлического управления разворотом носовой опоры шасси.

Сводка METAP по аэродрому Удонтхани:

```
VTUD 060300Z IOOO6KT 5000 HZ NSC 29/I9 QIOI2 A2990 INFO E RWY30
VTUD 060200Z 04002KT 4000 HZ NSC 27/2I QIOI2 A299I INFO D RWY30
VTUD 060I00Z 05002KT 3000 BR NSC 26/2I QIOI2 A2990 INFO C RWY30
VTUD 060000Z 00000KT 2500 BR NSC 24/2I QIOI2 A2989 INFO B RWY30
```



HS-GBG за пределами ВПП (фото: Richard Barrow)



Карта: Google maps