КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

7 ноября 2013 г.

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

Отказ светосигнального оборудования ВПП

31 октября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKX, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Сургут. На борту находились 112 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 25 аэропорта Сургут в ночных условиях после пролета ДПРМ при выходе из облаков ($H_{нго}$ – 160 м) экипаж сообщил об отключении огней ВПП по указанию органа ОВД ушел на второй круг. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сургут. Проводится расследование.

Раскрытие аварийного трапа в полете



2 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N373AA, выполнял рейс из Bogota (Колумбия) в Miami (США). В процессе набора высоты после взлета из Боготы при пересечении эшелона полета 250 раздался сильный хлопок в правой нижней части самолета. Произошло срабатывание индикации раскрытия надувного трапа над крылом с правой стороны фюзеляжа. При этом дверь аварийного выхода была плотно закрыта. Трап оторвало от самолета. Экипаж возвратился на аэродром вылета и произвел благополучную посадку в аэропорту Богота. Рейс был выполнен на только что прибывшем самолете Boeing 757-200, который планировался к вылету на следующий день. Пассажиры прибыли в Майами с задержкой 7 часов. На следующий день N373AA выполнил перелет в Tulsa (США) для ремонта поврежденного крыла и правой части фюзеляжа.

Столкновение с птицей



2 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-GDUZ, выполнял рейс из Vancouver (Канада) в Seoul (Южная Корея). На борту находились 217 человек. В процессе отрыва от ВПП 26 левой аэропорта Ванкувер произошло столкновение воздушного судна с небольшой стаей птиц с попаданием нескольких из них в правую силовую установку (CF6). Несмотря на устойчивую работу двигателя, произошел рост его вибрации. Экипаж прекратил набор на высоте 9000 футов и после слива топлива возвратился на аэродром вылета. Через 1 час 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую аэропорта Ванкувер. По сообщению Совета по безопасности на транспорте

Канады, произведена замена правого двигателя и носового обтекателя. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Сеул с задержкой 8 часов.

Проблема с рулем высоты



5 ноября экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании KLM Cityhopper, 1995 года выпуска, регистрационные знаки PH-KZN, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Copenhagen (Дания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 30 м.м. южнее Billund (Дания), экипаж произвел снижение до эшелона полета 340 для возврата на аэродром вылета. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось ан ВПП 18 центральную аэропорта Амстердам, где были приведены в готовность аварийные службы, получившие информацию о возникших у экипажа проблемах с управлением рулем высоты. Резервный Fokker 70 прибыл в Копенгаген с задержкой 2 часа 15 минут.

Сигнализация пожара двигателя



6 ноября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N9681B, выполнял рейс из Jacksonville в Dallas/Ft. Worth (США). В процессе набора высоты после взлета из Джексонвилла началось прерывистое срабатывание сигнализации пожара левой силовой установки (JT8D). После уменьшения режима работы двигателя сигнализация пожара прекратилась. Экипаж оставил двигатель работающим на малом газе и принял решение произвести посадку в Tampa (США). Через 35 минут после взлета из Джексонвилла воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тампа. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Даллас с задержкой 5 часов. Инженерно-техническим составом было обнаружено разрушение патрубка противообледенительной системы входного устройства левоq силовой установки, приведшее к попаданию горячего воздуха в гондолу двигателя. Произведена замена патрубка.

Выход за пределы ВПП

6 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Republic Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки N407YX, по соглашению с American Airlines выполнял рейс из New Orleans в Chicago/O'Hare (США). После посадки на ВПП 27 левую в аэропорту Чикаго при освобождении ВПП носовая опора шасси вышла за пределы искусственного покрытия на травянистый грунт. Воздушное судно остановилось, заблокировав ВПП. Несколько воздушных судов были направлены на

второй круг, что привело к возникновению в эфире накладок и неразборчивых сообщений. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, воздушное судно получило незначительные повреждения. Пассажиры были высажены по передвижному трапу и автобусом доставлены к терминалу. Вылеты в аэропорту были приостановлены со всех ВПП. Всем экипажам были заданы зоны ожидания в местах их нахождения. Через 5 минут после того, как аварийные службы прибыли к самолету, движение возобновилось на остальных ВПП с приоритетом для прибывающих воздушных судов. Вылеты были задержаны с информацией о заблокировавшем ВПП 27 левую самолете.



Негерметизация

7 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Egypt Air, 2009 года выпуска, регистрационные знаки SU-GDB, выполнял рейс из Mumbai (Индия) в Cairo (Египет). На борту находились 40 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 аэропорта Мумбай экипаж прекратил набор на высоте 8000 футов по причине негерметизации гермокабины. После выработки топлива в зоне ожидания на высоте 7000 футов воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта Мумбай спустя 1 час после взлета. Расчетное время задержки повторного вылета составило 14 часов.

