КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

19 ноября 2013 г.

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

Столкновение с птицей



15 ноября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N9677W, выполнял рейс из San Jose в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 146 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 30 правой аэропорта Сан-Хосе экипаж объявил аварийную ситуацию и сообщил столкновении с птицей, приведшему к отказу правой силовой установки (JT8D). На высоте около 2000 футов экипаж вошел в правый круг полетов ВПП 30 левой и через 10 минут после взлета произвел благополучную посадку. После посадки экипаж остановил самолет на ВПП, сообщив об отсутствии сигнализации пожара. По сообщению представителя авиакомпании, столкновение с птицей произошло на высоте около 900 футов.

Неуборка шасси



18 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGL, выполнял рейс из Новосибирска. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил о неуборке передней опоры шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 17 минут воздушное судно благополучно приземлилось в новосибирском аэропорту Толмачево.

О ходе расследования

19 ноября техническая комиссия Межгосударственного авиационного комитета (МАК) по расследованию авиационного происшествия с самолетом Boeing 737-500 авиакомпании «Татарстан» сообщила о предварительных результатах расшифровки информации бортового параметрического самописца.

В процессе захода на посадку экипажу не удалось выполнить стандартный заход в соответствии с установленной схемой. Оценив положение самолета относительно ВПП как «непосадочное», экипаж доложил диспетчеру и начал уход на второй круг в режиме TOGA (Take Off/Go Around). При этом задействованный в процессе захода на посадку

один из двух автопилотов был отключен, и дальнейший полет осуществлялся в ручном режиме. Двигатели вышли на режим, близкий к взлетному. Экипаж убрал закрылки из положения 30° в положение 15°.

Под действием кабрирующего момента от тяги двигателей самолет перешел в набор высоты и достиг угла тангажа около 25°. Приборная скорость начала уменьшаться. Экипаж произвел уборку шасси. С момента начала ухода на второй круг до этого времени активных действий по штурвальному управлению самолетом экипаж не предпринимал.

После уменьшении скорости со 150 до 125 узлов экипаж начал управляющие действия колонкой штурвала по переводу самолета в пикирование, которое привело к прекращению набора высоты, началу снижения самолета и росту приборной скорости. Максимальные углы атаки в процессе полета не превышали эксплуатационных ограничений.

Достигнув высоты 700 м, самолет начал интенсивное пикирование с углом тангажа, достигшим к концу полета -75° (концу записи).

Самолет столкнулся с землей с большой скоростью (более 450 км/ч) и большим отрицательным углом тангажа. От момента начала уход на второй круг до окончания записи прошло около 45 с, снижение заняло около 20 с.

Силовые установки работали вплоть до столкновения самолета с землей. Разовых команд, характеризующих отказы систем и агрегатов самолета и двигателей, по результатам предварительного анализа не выявлено.

Продолжается анализ и расшифровка параметрической информации.

Комиссия отмечает, что при вскрытии контейнера самописца речевой информации защищенный контейнер с лентопротяжным механизмом отсутствовал. Комиссия продолжает поиски устройства.

Техническая комиссия продолжает работу на месте авиационного происшествия. Изучается летная документация авиакомпании и подготовка экипажа, в том числе с привлечением высокопрофессиональных линейных пилотов, имеющих большой опыт эксплуатации данного типа самолета в ведущих авиакомпаниях России. Изучается техническая документация авиакомпании, в том числе по техническому обслуживанию самолетов и поддержанию их летной годности в соответствии с международными правилами. Анализируются информация наземных средств объективного контроля, данные метеообстановки и обслуживания воздушного движения.