КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

20 ноября 2013 г.

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

Выключение двигателя



8 ноября экипаж самолета Boeing 767-400 авиакомпании Delta Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N836MH, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Minneapolis (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту над Атлантическим океаном, произошло срабатывание сигнализации низкого уровня масла в правой силовой установке (CF6). Выполнив необходимые проверки, экипаж усилил контроль за параметрами давления и уровня масла в двигателе. Из-за продолжающегося убывания масла экипаж после консультации с диспетчерской службой авиакомпании принял решение следовать на запасной аэродром Goose Bay (Канада). Впоследствии экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщил органу ОВД о проблемах с коробкой приводов и выключил двигатель. Через 1 час после объявления аварийной ситуации воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гуз Бэй. Резервный Boeing 767-400 прибыл в Миннеаполис с задержкой 8 часов 15 минут. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, двигатель был заменен.

Травмирование 2 бортпроводников при болтанке



15 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aigle Azur, 2007 года выпуска, регистрационные знаки F-HBIB, выполнял рейс из Constantine (Алжир) в Basel/Mulhouse (Швейцария/Франция). На борту находились 178 человек. За 10 минут до расчетного времени начала снижения с эшелона полета 340 воздушное судно вошло в зону турбулентности, приведшую к отклонениям по высоте до 100 футов. При возникшей болтанке были легко травмированы 2 бортпроводника. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 50 минут произвел благополучную посадку в аэропорту Базель. Пострадавшие бортпроводники и беременная женщина, почувствовавшая боли после болтанки, были доставлены в госпиталь.

Выход за пределы ВПП

19 ноября экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании Cargojet, 1980 года выпуска, регистрационные знаки C-GCJD, выполнял рейс из Hamilton в Winnipeg (Канада). На борту находились 3 члена экипажа. В 03.02 (09.02 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 18 аэропорта Виннипег на удалении 5000 футов от начала ВПП воздушное судно отклонилось влево и на скорости около 20 узлов вышло левой основной опорой шасси за пределы искусственного покрытия. Самолет не

получил повреждений. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж объяснил выход за пределы ВПП намерением избежать наезда на фонари светосистемы, после чего возвратил воздушное судно на полосу и зарулил на перрон. В момент инцидента наблюдался сильный порывистый встречно-боковой ветер со скоростью до 20 узлов. ВПП местами была покрыта сухим уплотненным снегом.



Сводка METAP по аэродрому Виннипег:

```
CYWG I9I200Z I50I8KT I5SM OVCI20 MO5/MO8 A2995 RMK AC8 SLPI58
CYWG I9II00Z I30I7KT I5SM OVCI20 MO6/MO8 A2997 RMK AC8 PRESFR SLPI66
CYWG I9I000Z I40I7G22KT I5SM BKNI30 MO7/MO8 A300I RMK AC7 SLPI8I
CYWG I90900Z I30I5G20KT I5SM DRSN FEWOIO BKNI40 MO7/MO9 A3005 RMK SFIAC6 SLPI92
CYWG I908OOZ I30I4G20KT I5SM DRSN FEWOIO OVCIOO MO7/MO9 A3007 RMK STIAC7 SLPI98
CYWG I907OOZ I4020KT I5SM BKNOO9 OVCI40 MO7/MO9 A30II RMK SF5AC3 WND ESTD SLP2I3
```

Возврат из-за болезни пассажира

19 ноября экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Алроса», 1972 года выпуска, регистрационные знаки RA-47694, выполнял рейс из Мирного в Якутск. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил о сердечном приступе у пассажира и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 18 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мирный.



О ходе расследования

20 ноября техническая комиссия Межгосударственного авиационного комитета (МАК) по расследованию авиационного происшествия с самолетом Boeing 737-500 авиакомпании «Татарстан» сообщила, что на месте авиационного происшествия найден блок носителя речевой информации бортового самописца. Найденный блок будет доставлен в МАК для проведения в научно-техническом центре Комитета необходимых работ.

В научно-техническом центре продолжает выполняться большой объем работы по дальнейшей расшифровке и анализу информации параметрического самописца, включая полет Казань-Домодедово, предшествовавший аварийному, и другие полеты. Планируются работы по синхронизации и совместной обработке записей наземных и бортовых средств объективного контроля.