КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

27 ноября 2013 г.

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

Выключение двигателя

17 ноября экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Air Kasai, регистрационные знаки 9Q-CGD, выполнял рейс из Kinshasa в Kisangani (Демократическая Республика Конго). На борту находился 161 человек. Через 1 час после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту, в левой силовой установке временно возникли громкие нештатные шумы. Экипаж продолжил полет, но примерно через 30 минут громкие шумы повторились. Экипаж выключил двигатель и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 2 часа после взлета из Киншасы воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кисангани. По информации из еженедельного бюллетеня Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA), отказ двигателя был классифицирован авиационными властями Демократической Республики Конго как серьезный инцидент. Проводится расследование. По имеющейся информации, в парке авиакомпании Air Kasai имеются 2 самолета Boeing 737-300, взятые в лизинг у компании Gomair.

Вибрация двигателя



24 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N41135, выполнял рейс из Washington/Dulles (США) в London/Heathrow (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 75 м.м. южнее Dulles (США), экипаж обнаружил высокую вибрацию правой силовой установки (RB211). После перевода двигателя на режим малого газа экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Bangor (США). Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бангор. Оставшаяся часть рейса была отменена. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено смещение ряда бандажных полок. После переустановки примерно 20 полок были успешно произведены тестовые гонки двигателя. 25 ноября самолет выполнил перелет на базу для завершения работ по смазке деталей и регулировке баланса.

Контакт хвостовой частью с ВПП

24 ноября экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании Lufthansa Cargo, 1998 года выпуска, регистрационные знаки D-ALCE, выполнял рейс из Dakar (Сенегал) в Sao Paulo/Campinas (Бразилия). На борту находились 2 члена экипажа. Примерно в 08.30 (10.30 UTC) при посадке на ВПП 15 аэропорта Кампинас произошло касание хвостовой частью воздушного судна поверхности ИВПП. Экипаж ушел на второй круг и после повторного захода произвел благополучную посадку, а затем самостоятельно зарулил на перрон. Степень повреждения воздушного

судна устанавливается. По состоянию на 20.50 UTC 26 ноября самолет находился на земле в аэропорту Кампинас.

Сводка METAP по аэродрому Кампинас:

```
SBKP 24I000Z II0I0KT 9999 FEW048 I9/I7 QI0I5
SBKP 240900Z I30I0KT 9999 FEW048 BKN080 I8/I6 QI0I5
SBKP 240800Z I40I2KT 9999 FEW048 I7/I6 QI0I4
SBKP 240700Z I20I0KT CAVOK I7/I6 QI0I4
```



Абразивные повреждения обшивки хвостовой части фюзеляжа

Столкновение с птицей

24 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Virgin America, 2007 года выпуска, регистрационные знаки N640VA, выполнял рейс из San Francisco в New York/JFK (США). На борту находились 153 человека. В процессе захода на посадку в нью-йоркском аэропорту имени Кеннеди на участке от третьего к четвертому развороту на высоте 2000 футов экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о столкновении воздушного судна с птицей. Самолет управлялся штатно, однако на борту появился запах дыма.



Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 31 левую. После освобождения ВПП на параллельную РД экипаж остановился, запросив осмотр аварийной службой из-за продолжающегося запаха дыма, появившегося к этому времени и в кабине. Аварийные службы сообщили о повреждении капота правого двигателя (CFM56), после чего силовая установка была выключена для дальнейшего осмотра. Впоследствии экипаж самостоятельно зарулил на перрон. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, в результате столкновения с птицей воздушное судно получило повреждения капота двигателя и створки шасси.

Отказ двигателя



25 ноября экипаж самолета Let L-410UVP авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», регистрационные знаки RA-67003, выполнял рейс по маршруту Уфа – Казань – Нижний Новгород. На борту находились 10 пассажиров и 2 члена экипажа. В полете произошло падение оборотов правой силовой установки с последующим самопроизвольным выключением двигателя. Экипажу не удалось запустить двигатель повторно. Посадка в Нижнем Новгороде была произведена благополучно на одном двигателе. Обратный рейс был выполнен резервным самолетом с задержкой около 6 часов.

Невыпуск механизации



26 ноября экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89004, выполнял рейс из Харькова (Украина) в Шереметьево/Москва. На борту находились 67 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево на эшелоне полета 100 при выпуске механизации в положение «1» произошло срабатывание сигнализации её отказа. После выполнения проверок в зоне ожидания было принято решение о заходе на посадку. Через 17 минут после доклада о неисправности экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 07 левую аэропорта Шереметьево.

Выход за пределы ВПП

27 ноября экипаж самолета de Havilland DHC-6-300 Twin Otter авиакомпании Maswings, 1982 года выпуска, регистрационные знаки 9M-MDK, по соглашению с Malaysia Airlines выполнял рейс из Miri в Bario (Малайзия). На борту находились 13 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе завершения разворота на 180° в конце ВПП 11 после благополучной посадки в аэропорту Барио произошел выход

правой основной опоры шасси за пределы искусственного покрытия на грунт. Воздушное судно остановилось из-за невозможности дальнейшего передвижения. Пассажиры высадились на ВПП. Никто не пострадал. Самолет не получил повреждений. После буксировки на ВПП и проверки воздушное судно было допущено к выполнению обратного рейса. Самолет прибыл в Мири с задержкой 5 часов 40 минут.



Застрявшая в грунте правая опора шасси 9M-MDK (фото: dalzil filbert)