КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

1 – 8 января 2014 г.

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

Попадание птицы в двигатель



27 декабря экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании White, 1988 года выпуска, регистрационные знаки CS-TQV, по соглашению с TAP Air Portugal выполнял рейс из Sao Tome (Сан-Томе и Принсипи) в Lisbon (Португалия). На борту находились 103 пассажира. В процессе первоначального набора высоты после взлета произошло попадание птицы в один из двигателей (CF6). Экипаж прекратил набор высоты, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сан-Томе. Рейс был отменен из-за повреждения двигателя. На следующий день самолет возвратился в Португалию.

Выкатывание за пределы ВПП

27 декабря экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Royal Jordanian, 2008 года выпуска, регистрационные знаки JY-AYJ, выполнял рейс из Amman (Иордания) в Paris/ Charles de Gaulle (Франция). В 10.50 (09.50 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 26 левую в парижском аэропорту имени Шарля де Голля воздушное судно временно вышло за пределы ИВПП, повредив при этом несколько фонарей светосистемы. Экипажу удалось вернуть самолет на ВПП и благополучно завершить пробег. Воздушное судно самостоятельно зарулило на перрон, где пассажиры покинули самолет. Через 2,5 часа (с задержкой 1,5 часа) после посадки самолет вылетел в обратный рейс. Бюро расследования авиационных происшествий Франции классифицировало инцидент как серьезный и начало расследование.

Сводка METAP по аэродрому имени Шарля де Голля:

```
LFPG 27I030Z I90I9KT 9999 BKN009 I0/08 Q0998 NOSIG
LFPG 27I000Z I9020G3IKT 9999 BKN009 09/08 Q0998 NOSIG
LFPG 270930Z I90I8G30KT 9999 BKN008 09/07 Q0998 NOSIG
LFPG 270900Z I9020KT 9999 BKN007 08/07 Q0998 NOSIG
```

Попадание птиц в двигатель



27 декабря экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Asia, 2007 года выпуска, регистрационные знаки HS-ABB, выполнял рейс из Phuket в Chiang Mai (Таиланд). На борту находился 181 человек. В процессе набора высоты после взлета из Пхукета произошло попадание нескольких небольших птиц в один из двигателей (CFM56). На борту появился запах горелых перьев.

Экипаж доложил о предполагаемом столкновении с птицами и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пхукет. После осмотра и очистки двигателя самолет вылетел повторно с задержкой 1 час 50 минут и благополучно прибыл в Чиангмай.

Выключение двигателя



29 декабря экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании Canadian North, 1980 года выпуска, регистрационные знаки C-GDPA, выполнял рейс из Edmonton в Yellowknife (Канада). На борту находились 67 человек. В процессе набора высоты после взлета из Эдмонтона экипаж обнаружил зашкаливание температуры масла левой силовой установки (JT8D), после чего произошло срабатывание сигнализации перегрева двигателя. Экипаж прекратил набор на высоте 9200 футов. После выполнения проверок экипаж отключил двигатель, объявил аварийную ситуацию и возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Эдмонтон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено отсоединение трубопровода, связанного с вихрегасителем (на фото), что привело к попаданию отобранного от 13 ступени компрессора воздуха в отсек двигателя. *Фото: Википедия*

Шум в районе двери



29 декабря экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-RUI, выполнял рейс из аэропорта Жуляны/Киев (Украина) во Внуково/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Жуляны экипаж доложил о шуме в районе двери и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в киевском аэропорту Жуляны.

Освещение лазером

29 декабря экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-RUE, выполнял рейс из Внуково/Москва в Новосибирск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 090 экипаж доложил об освещении воздушного судна лазером.

Посадка без закрылков



29 декабря экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании US Airways, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N834AW, выполнял рейс из Phoenix (США) в Edmonton (Канада). На борту находились 128 человек. В процессе захода на посадку в аэропорту Эдмонтон экипаж прекратил снижение на высоте 5000 футов, сообщив о проблемах с закрылками. После выполнения проверок в зоне ожидания экипаж сообщил о невозможности устранить проблему и принял решение о посадке с убранными закрылками. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась. Через 30 минут после прекращения захода воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось на ВПП 30 аэропорта Эдмонтон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена неисправность компьютера № 1 управления предкрылками и закрылками. Произведена замена компьютера.

Разрушение пневматика



29 декабря экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании Aero Contractors, 1993 года выпуска, регистрационные знаки 5N-BLC, выполнял рейс из Abuja в Lagos (Нигерия). На борту находились 104 человека. В 10.50 (09.50 UTC) при посадке в аэропорту Лагос произошло разрушение пневматика. Воздушное судно благополучно завершило пробег и было остановлено на ВПП для последующей буксировки.

Вибрация двигателя



29 декабря экипаж грузового самолета McDonnell Douglas DC-10-30CF авиакомпании Fedex Federal Express, 1980 года выпуска, регистрационные знаки N321FE, выполнял рейс из Memphis (США) в Toronto (Канада). На борту находились 2 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370, экипаж почувствовал вибрацию левого двигателя (CF6) и обнаружил рост температуры газов и уменьшение значения N_1. Экипаж уменьшил режим работы двигателя до полетного малого газа, после чего

вибрация прекратилась. Когда режим работы двигателя был снова увеличен, вибрация возникла повторно. Экипаж выполнил проверки, предписанные QRH при сильных повреждениях двигателя. Примерно в 60 м.м. от Торонто экипаж выключил двигатель и активировал систему пожаротушения. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 23 аэропорта Торонто на удалении 3 м.м. экипаж был вынужден уйти на второй круг из-за резкого изменения ветра, связанного с прохождением атмосферного фронта. Спустя 1 час после возникновения неисправности, через 13 минут после ухода на второй круг и выполнения повторного захода экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 33 правую аэропорта Торонто.

Сводка METAP по аэродрому Торонто:

```
CYYZ 300009Z 35017KT 15SM BKN005 OVC018 M01/M02 A2966 RMK SC7SC1 PRESRR SLP049
CYYZ 300000Z CCA 36016KT 15SM SCT005 OVC018 M01/M02 A2965 RMK SF3SC5 WSHFT 2352
PRESRR SLP046
CYYZ 292300Z 26007KT 15SM BKN034 BKN190 02/M01 A2962 RMK SC5AC2 SLP036
CYYZ 292253Z 26007KT 15SM BKN034 BKN190 02/M01 A2962 RMK SC5AC2 SLP036
```

Потеря работоспособности командиром воздушного судна



30 декабря экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании United, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N16234, выполнял рейс из Des Moines в Denver (США). На борту находились 154 пассажира и 6 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320 в 90 м.м. западнее Omaha (США), произошло командир воздушного судна потерял сознание. Второй пилот объявил аварийную ситуацию и выполнил разворот для посадки в ближайшем аэропорту. Первая помощь пилоту была оказана двумя медицинскими сестрами, находившимися среди пассажиров. Через 25 минут второй пилот произвел благополучную посадку на ВПП 32 левую аэропорта Омаха. Командир воздушного судна был госпитализирован, где его состояние улучшилось.

Отказ двигателя



30 декабря экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Московия», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89001, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Белгород. В процессе первоначального набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово экипаж доложил об отказе правого двигателя и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После

выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Вибрация двигателей



30 декабря экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Газпромавиа», 1999 года выпуска, регистрационные знаки RA-42439, выполнял рейс из Белоярского во Внуково/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Внуково на эшелоне полета 180 экипаж доложил о вибрации всех двигателей в условиях обледенения. Экипаж отключил правый двигатель и продолжил полет до аэродрома назначения. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Неуборка шасси



30 декабря экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании KLM Cityhopper, 1995 года выпуска, регистрационные знаки PH-KZL, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Frankfurt/Main (Германия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 левой аэропорта Амстердам экипаж доложил о невозможности убрать шасси и прекратил набор на высоте 3000 футов, запросив следование по стандартному маршруту вылета. После выполнения проверок экипаж сообщил о решении возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 центральную амстердамского аэропорта Схипхол. Резервный Fokker 70 прибыл в Франкфурт-на-Майне с задержкой 1 час 15 минут.

Проблема с управлением винтом двигателя

30 декабря экипаж самолета Let L-410 UVP-E20 Петропавловск-Камчатского авиапредприятия, регистрационные знаки RA-67008, выполнял рейс из Петропавловска-Камчатского в Усть-Хайрюзово. На борту находились 9 пассажиров и 2 члена экипажа. После занятия крейсерского эшелона полета экипаж обнаружил подклинивание рычага управления винтом левого двигателя и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Петропавловск-Камчатский.

Прерванный взлет

30 декабря экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRQ, выполнял рейс из Тюмени в Салехард. В процессе разбега с ВПП 21 в аэропорту Рощино экипаж прекратил взлет по причине срабатывания сигнализации невзлетной конфигурации. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку.

Внеплановая посадка без сообщения причины

31 декабря экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки AP-BGJ, выполнял рейс из Peshawar в Karachi (Пакистан). Без указания причины после пролета Islamabad (Пакистан) экипаж произвел посадку в аэропорту Sialkot (Пакистан). Рейс позднее был продолжен и прибыл в Карачи с задержкой 2 часа 45 минут. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж обнаружил проблему с подачей топлива.





Графика: AVH/Google Earth

Растрескивание лобового стекла

1 января экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Srilankan, 2004 года выпуска, регистрационные знаки 4R-ALH, выполнял рейс из Colombo (Шри-Ланка) в London/Heathrow (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340

над территорией Индии в 240 м.м. северо-западнее Коломбо и в 80 м.м. восточнее Kochi (Индия), экипаж приступил к аварийному снижению до высоты 10 000 футов, сообщив о растрескивании лобового стекла кабины. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час после начала снижения с эшелона полета 340 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 аэропорта Коломбо. По сообщению представителя авиакомпании, произошло разрушение среднего слоя трёхслойного стекла. По имеющейся информации, все стекло оказалось покрытым трещинами. Опасаясь полного разрушения, экипаж применил кислородные маски. Треснувшее впоследствии стекло было заменено перед вылетом, что привело к задержке 30 – 40 минут.



Проблема с закрылками

1 января экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N632AE, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Des Moines (США). На борту находились 38 человек. В процессе снижения для захода на посадку на ВПП 05 аэропорта Де-Мойн экипаж получил указание на 10-минутное ожидание над точкой DELAY по причине закрытия ВПП для очистки от снега. Вскоре после этого орган ОВД сообщил о возможности посадки без задержки и разрешил экипажу снижение до высоты 3000 футов над точкой DELAY. При пересечении высоты 8500 футов экипаж доложил о проблеме и запросил высоту 8000 футов, которая была разрешена. Позднее экипаж уточнил состояние ВПП, акцентировав внимание на наличии снега на покрытии, и, не дожидаясь ответа, объявил аварийную ситуацию из-за неисправности закрылков, запросив посадку в аэропорту Kansas City (США). Через 45 минут после прекращения снижения в направлении Де-Мойна воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось на ВПП 01 левую аэропорта Канзас-Сити. Оставшаяся часть рейса и обратный рейс были отменены.



Сводка METAP по аэродрому Де-Мойн:

```
KDSM 011952Z 020I3KT I I/4SM R3I/4500VP6000FT -SN BKN022 OVC028 MI3/MI7 A3024 RMK A02
TWR VIS I I/2 P000I
KDSM 011940Z 040I3KT I I/2SM -SN BKN026 OVC034 MI2/MI7 A3024 RMK A02 P000I
TII22II67
KDSM 011920Z 030I0KT I I/2SM -SN BKN032 OVC040 MI3/MI7 A3024 RMK A02 P000I
TII28II67
KDSM 011854Z 030I2KT I I/2SM R3I/6000VP6000FT -SN BKN027 OVC035 MI3/MI7 A3024 RMK A02
SLP26I P0000 TII28II67
```

Сводка METAP по аэродрому Канзас-Сити:

```
KMCI 0I2I53Z 360I9G24KT 7SM 0VC0I8 M07/MI2 A3OII RMK A02 SLP209 TI072III7
KMCI 0I2053Z 020I8KT IOSM 0VC0I8 M07/MII A3009 RMK A02 SLP202 TI067IIII 55005
KMCI 0II953Z 0I0I4KT IOSM 0VC0I5 M07/MII A3008 RMK A02 SLPI98 TI067II06
KMCI 0II93IZ 020I5KT IOSM 0VC0I5 M07/MI0 A3008 RMK A02 TI067II00
```

Отказ гидросистемы



1 января экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N635AE, выполнял рейс из Fargo в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 52 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 160 м.м. северо-западнее Madison (США), экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение произвести вынужденную посадку. Экипаж запросил состояние ВПП и буксировку после посадки в аэропорту Мэдисон. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 36 аэропорта Мэдисон. Самолет был остановлен на ВПП, из-за чего заходивший следующим самолет бизнес-авиации был направлен на ВПП 32. После того, как экипаж American Eagle доложил о возможности медленного руления на перрон с помощью резервной системы, экипаж бизнес-самолета немедленно возобновил заход на ВПП 36.

Разрушение пневматиков



1 января экипаж самолета McDonnell Douglas MD-90 авиакомпании Delta Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N959DN, выполнял рейс из Minneapolis в Milwaukee (США). Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 01 левую аэропорта Милуоки, на которой экипаж приземлившегося ранее самолета докладывал среднюю эффективность торможения. В процессе пробега экипаж оценил торможение на «4», однако при освобождении ВПП по РД М (1790 м от начала ВПП) воздушное судно остановилось, не имея возможности самостоятельного передвижения. Заходившие на посадку воздушные суда были направлены в зоны ожидания с информацией о разрушении пневматиков у самолета, остановившегося на краю ВПП, и необходимости очистки ВПП от посторонних предметов. По сообщению экипажа, произошло блокирование тормозов, приведшее к разрушению 2 пневматиков колес. Пассажиры были высажены на РД и автобусом доставлены к терминалу.

Сводка METAP по аэродрому Милуоки:

```
KMKE 0I2248Z 060I4KT IOSM BKN026 0VC03I M07/MI2 A3027 RMK A02 SNE06 P0000
KMKE 0I2234Z 060I4KT IOSM SCT026 0VC03I M07/MI2 A3027 RMK A02 SNE06 P0000
TI072II22
KMKE 0I2208Z 060I4KT 9SM BKN025 0VC032 M07/MI2 A3027 RMK A02 SNE06 P0000 TI072II22
KMKE 0I2I52Z 070I5KT 9SM -SN BKN027 0VC034 M08/MI2 A3027 RMK A02 SLP266 P0000
TI078II22
```

Проблема с электросистемой



2 января экипаж самолета Saab 340B авиакомпании Silver Airways выполнял рейс из Key West в Tampa (США). На борту находились 35 человек. Следуя по маршруту на высоте 14000 футов в районе Fort Myers (США), экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблемах с электросистемой, и принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. После получения разрешения на посадку на ВПП 06 аэропорта Форт-Майерс экипаж запросил вираж для потери высоты, который был разрешен. Через 12 минут после начала снижения с высоты 14000 футов воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06. Рейс прибыл в Тампу с задержкой 8 часов.

Вибрация



2 января экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании British Airways, 1997 года выпуска, регистрационные знаки G-CIVN, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Delhi (Индия). Следуя по маршруту в воздушном пространстве Германии в 85 м.м. восточнее Amsterdam (Нидерланды) на эшелоне полета 350, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о вибрации с левой стороны самолета, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После слива топлива по маршруту воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 правую лондонского аэропорта Хитроу спустя 1 час 5 минут после разворота. Резервный Boeing 747-400 вылетел спустя 7 часов после посадки.

Покрытие лобового стекла солью

2 января экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Aer Arann, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EI-REL, по соглашению с Aer Lingus выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Cork (Ирландия). На борту находились 46 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 25

аэропорта Корк в условиях сильного ветра направлением 230 ° и скоростью от 23 до 26 узлов с порывами до 44 узлов экипаж ушел на второй круг. В процессе повторного захода на ВПП 25 (при ветре 230 ° 28/41 узел) экипаж был вынужден снова уйти на второй круг из-за проблем с лобовым стеклом. Экипаж, находившийся на земле, вышел на связь и запросил «Вышку» подтвердить, действительно ли экипаж Aer Arann испытывал проблемы с ветровым стеклом, сообщив, что при дальнейшем нахождении в зоне ожидания они столкнутся с ними. «Вышка» сообщила о располагаемом остатке топлива у самолета на 30 минут полета. Экипаж Arann объявил срочную ситуацию, сообщив об ухудшении видимости через стекло из-за предполагаемого покрытия солью. В аэропорту была объявлена тревога. Дополнительные аварийно-спасательные силы прибыли из города Корк. Через 1 час после первого ухода на второй круг экипаж приступил к третьему заходу и в условиях ветра 220° 22/24 узла, 230° 33/42 узла и 220° 33/49 узлов непосредственно перед посадкой благополучно приземлился в аэропорту Корк. Экипажу была предложена машина сопровождения до перрона, однако она не потребовалась. Сигнал срочности был отменен экипажем.



Сводка METAP по аэродрому Корк:

```
EICK 030030Z 22026G37KT 9999 SCT020 BKN038 07/04 Q0976 WS R25 NOSIG
EICK 030000Z 2203IG5IKT 9999 -RA SCTOI5 BKN040 06/04 Q0977 WS R25 NOSIG
EICK 022330Z 22028G45KT 9999 FEWOI6 BKN040 08/03 Q0977 WS R25 NOSIG
EICK 022300Z 22027G4IKT 9999 FEWOI6 BKN040 08/03 Q0977 WS R25 NOSIG
EICK 022230Z 22029G44KT 9999 FEWOI6 BKN040 08/03 Q0977 NOSIG
EICK 022200Z 22023G36KT 9999 FEWOI6 BKN045 07/03 Q0977 NOSIG
```

Выход за пределы ВПП

3 января экипаж самолета Canadair CRJ-1000 авиакомпании Garuda, 2012 года выпуска, регистрационные знаки PK-GRF, выполнял рейс из Manokwari в Sorong (Индонезия). Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта Соронг. В процессе разворота на 180 ° в конце ВПП для руления в обратном направлении передняя опора шасси вышла примерно на 3 м за пределы искусственного покрытия на грунт. Никто не пострадал. Самолет не получил повреждений. Пассажиры высадились на ВПП. На время буксировки самолета аэропорт был закрыт.

Фото: Yosua Evan



Отказ гидросистемы



4 января экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Flybe, 2007 года выпуска, регистрационные знаки G-JECX, выполнял рейс из Geneva (Швейцария) в Cardiff (Великобритания). На борту находились 68 пассажиров. Следуя по маршруту в районе Paris (Франция), экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение произвести посадку в аэропорту Paris/Orly. Воздушное судно благополучно приземлилось в парижском аэропорту Орли. Самолет был отбуксирован с ВПП к терминалу. Для продолжения рейса в Орли из Birmingham (Великобритания) был направлен резервный de Havilland Dash 8-400. Самолет прибыл в Кардифф с задержкой 6 часов.

Прерванный взлет



4 января экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Air Berlin, 2001 года выпуска, регистрационные знаки D-ALPB, выполнял рейс из Munich (Германия) в La Romana (Доминиканская Республика). В процессе разбега с ВПП 08 левой в аэропорту Мюнхен экипаж на низкой скорости (путевая – около 60 узлов) прекратил взлет из-за проблем с двигателем. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон. Через 8 часов, потребовавшихся на доставку запчасти из Дюссельдорфа и замену, самолет благополучно вылетел в Ла-Роману.

Подозрительный предмет



5 января экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N344AN, выполнял рейс из San Francisco в New York/JFK (США). На борту находились 215 пассажиров и 9 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 250 м.м. северо-восточнее Kansas City (США) и в 100 м.м. западнее Chicago/O'Hare (США), экипаж принял решение произвести внеплановую посадку из-за обнаружения в одном из туалетов подозрительного предмета. Через 55 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 правую аэропорта Канзас-Сити. Самолет был установлен на отдаленную стоянку, где был произведен досмотр

воздушного судна взрывотехниками. При поиске был обнаружен невзрывоопасный USB-носитель информации. Рейс был продолжен через 5,5 часов после посадки и прибыл в Нью-Йорк с задержкой 7,5 часов.

На фото на с. 12: N344AN на дальней стоянке в аэропорту Канзас-Сити

Посадка с убранной правой опорой шасси



5 января экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Saudi Arabian Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки HS-BKE, выполнял рейс из Mashad (Иран) в Madinah (Саудовская Аравия). На борту находились 299 пассажиров и 16 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Медина произошло срабатывание сигнализации не полностью выпущенного положения правой основной опоры шасси. В 03.30 (00.30 UTC) экипаж ушел на второй круг. При выполнении проверок в зоне ожидания экипажу не удалось устранить проблему. Экипаж выполнил проход на малой высоте для осмотра шасси с земли, после чего принял решение о посадке с не полностью выпущенным шасси. Воздушное судно удалось остановить в пределах ВПП, правая часть которой была покрыта пеной. При движении возникло сильное искрение. Самолет остановился с опорой на правый двигатель, переднюю и левую опоры шасси. 29 пассажиров-паломников были травмированы при эвакуации по надувным трапам. 11 из них понадобилась госпитализация, остальным медицинская помощь была оказана на месте. После происшествия аэропорт был закрыт на 24 часа. Самолет Boeing 767-300, регистрационные знаки HS-BKE, принадлежащий авиакомпании Orient Thai Airlines, 29 августа 2013 года был предоставлен компании Saudi Arabian Airlines в лизинг.

Видео посадки: Saudi news/YouTube. Видео 2, видео 3: AnasTvTube/YouTube.

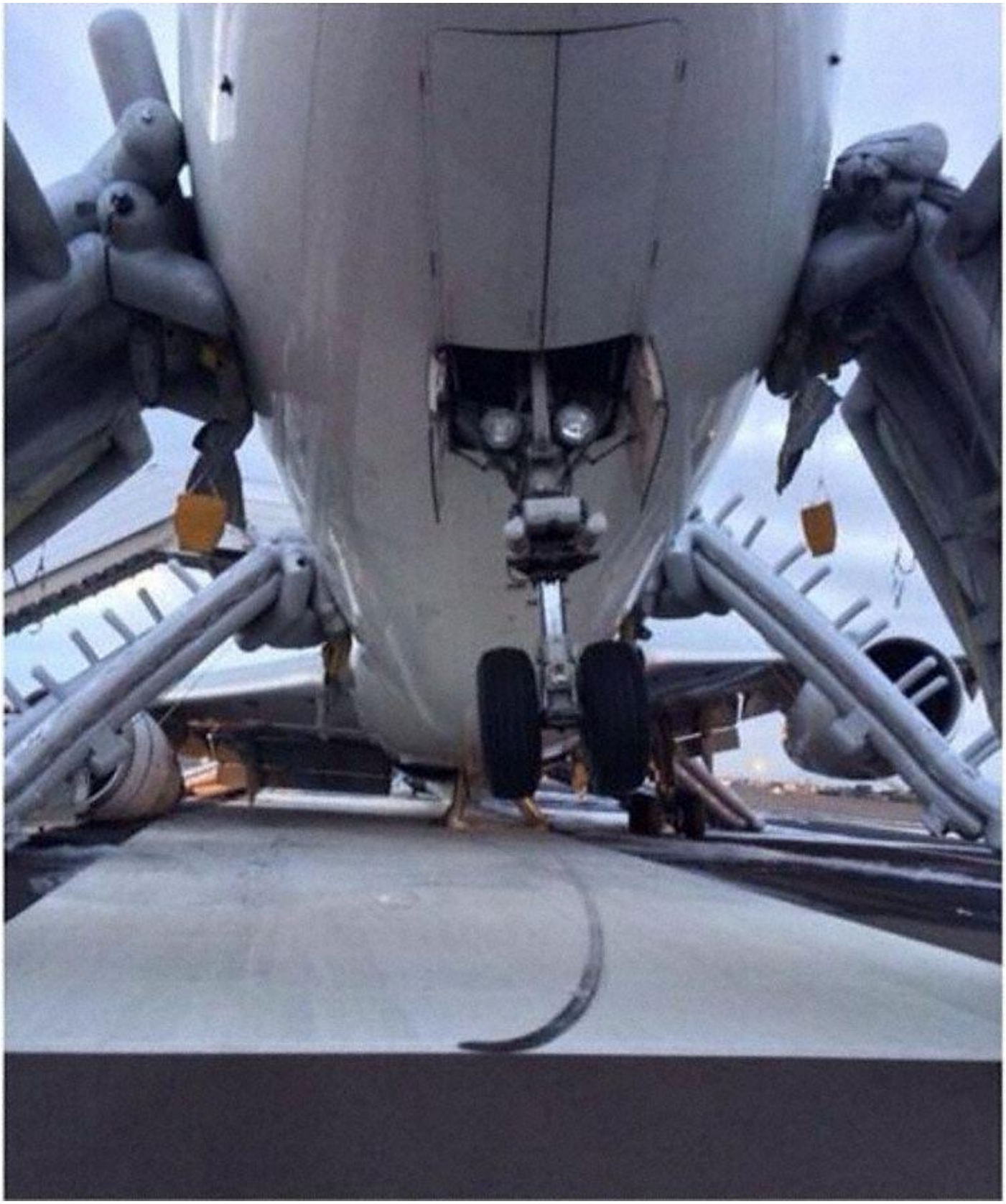
Выпущенный после происшествия НОТАМ:

```
A0031/14 - AD CLSD DUE TO EMERG BLOCKING THE RWY IN USE. 05 JAN 01:15 2014 UNTIL 06
JAN 01:15 2014. CREATED: 05 JAN 04:47 2014
```



Сводка METAP по аэродрому Медина:

```
OEMA 050200Z 2I006KT 9999 BKN045 I8/I3 QIOI4 NOSIG
OEMA 050I00Z 27004KT 9999 SCT045 I9/I3 QIOI4 NOSIG
OEMA 050000Z 23008KT 9999 SCT045 I9/I4 QIOI5 NOSIG
OEMA 042300Z 2I007KT 9999 BKN045 I9/I4 QIOI5 NOSIG
OEMA 042200Z 25005KT 9999 FEW045 20/I4 QIOI5 NOSIG
```



HS-BKE на следующее утро. Все фото: Ahmed AlGhamdi


SAUDI ARAB







Выкатывание за пределы ВПП

5 января экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air India, 1994 года выпуска, регистрационные знаки VT-ESH, выполнял рейс из Guwahati в Delhi (Индия). На борту находились 173 человека. По метеоусловиям Дели (плановое время посадки – 20.40/15.10 UTC) экипаж был вынужден уйти на запасной аэродром Jaipur (Индия), расположенный в 125 м.м. юго-западнее Дели. Ко времени прибытия видимость в аэропорту Джайпур также уменьшилась до значений ниже минимума. Имея запас топлива, не позволяющий следовать на другой аэродром, экипаж принял решение о посадке. В 21.30 (16.00 UTC) при посадке на ВПП 27 произошло разрушение

пневматиков левой основной четырехколесной опоры шасси (специально разработаны в 1990-х гг. для индийских авиакомпаний вместо традиционных двухколесных). Самолет отклонился от оси ВПП влево и столкнулся левым полукрылом с наземным объектом (предположительно, деревом). Никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения левого полукрыла и шасси. Аэропорт был закрыт до следующего утра на время буксировки самолета на ВПП и далее на перрон. На спутниковом снимке (см. ниже) в 52 м южнее южного края в 1340 м от начала ВПП 27 присутствует большое дерево. Аэропорт Джайпур имеет ВПП 09/27 длиной 2780 м. ВПП 09 оборудована для захода по ВОР, ВПП 27 – ИЛС/ДМЕ с ВПР 230 футов.

Сводка METAR по аэродрому Джайпур:

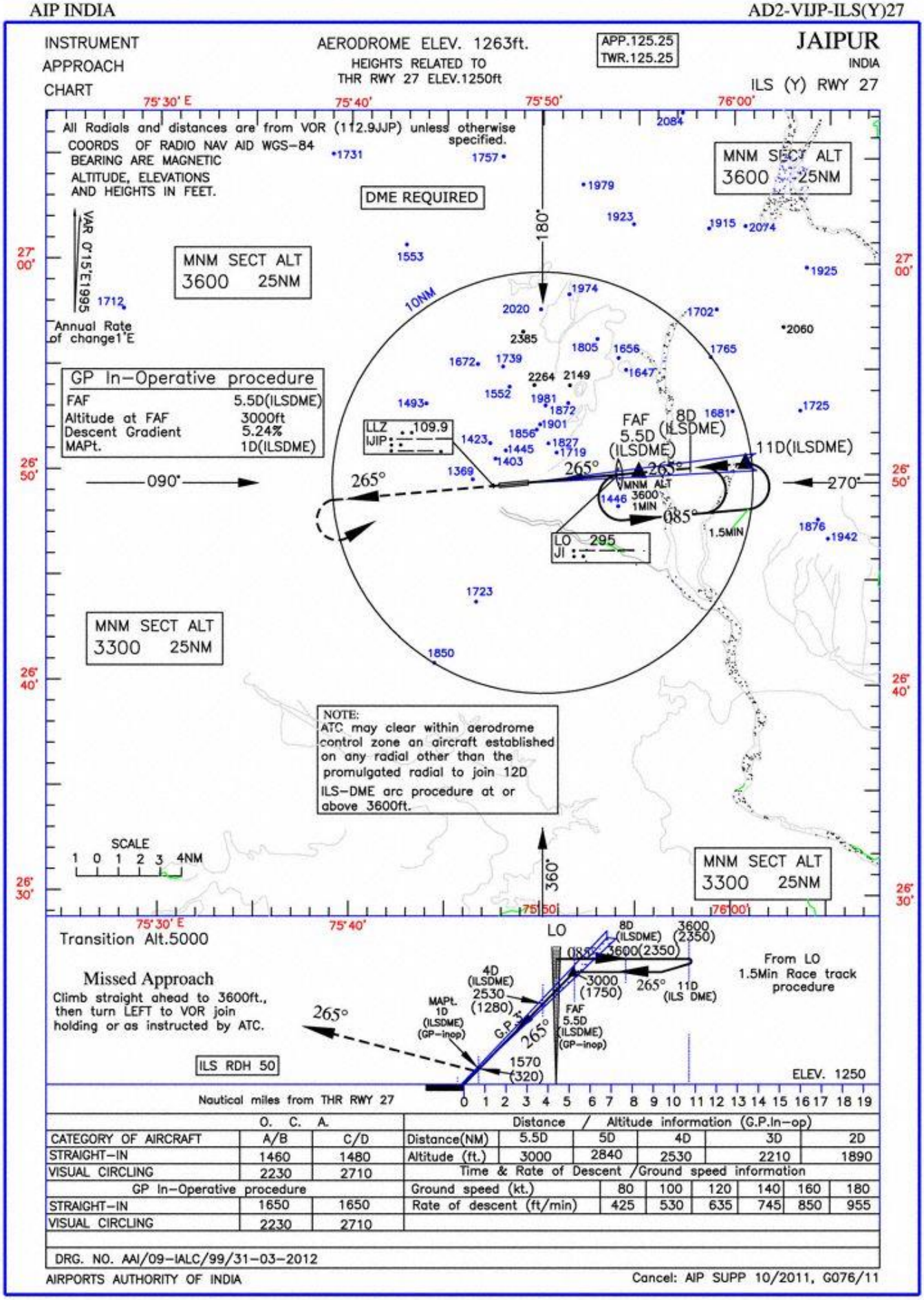
```
VIJP 05I930Z 00000KT 0000 R27/0I25N FG VV/// I2/I2 QI0I5 NOSIG
VIJP 05I830Z 00000KT 0000 R27/0I25N FG VV/// II/II QI0I5 NOSIG
VIJP 05I730Z 00000KT 0000 R27/0I25 FG NSC I2/I2 QI0I5 NOSIG
VIJP 05I630Z 00000KT 0000 R27/0I50 FG NSC I3/I3 QI0I5 NOSIG
VIJP 05I430Z VRB00KT 0900 R27/I500D MIFG NSC I3/I3 QI0I4 BECMG 0800
VIJP 05I230Z I8004KT 2000 FU NSC I6/I4 QI0I3 NOSIG
```

Сводка METAR по аэродрому Дели:

```
VIDP 05I700Z 26003KT 0000 R28/0050 R28M/0050 RI0/0050 R29/0000 RII/0000 FG VV/// 08/08
QI0I4 NOSIG
VIDP 05I630Z 00000KT R28/0400 R28M/0800 R29/0000 RI0/0040 RII/0000 FG VV/// 08/08
QI0I4 NOSIG
VIDP 05I600Z 00000KT R28/0450 R29/0000 RI0/0040 RII/0000 FG VV/// 08/08 QI0I4
NOSIG
VIDP 05I530Z 00000KT 0000 R28/0450 RI0/0050 R29/0000 RII/0050 FG VV/// 09/09 QI0I4
NOSIG
VIDP 05I430Z 00000KT 0050 R28/0800 R29/0200 FG VV/// II/II QI0I3 NOSIG
VIDP 05I400Z VRB02KT 0I00 R28/0850 R29/0375 FG VV/// I2/I2 QI0I3 NOSIG
VIDP 05I330Z 26003KT 0I50 R28/II50 R29/0500 FG VV/// I2/I2 QI0I3 NOSIG
VIDP 05I300Z 27003KT 0I50 R28/0900 R29/0600 FG VV/// I3/I3 QI0I3 NOSIG
```



Карта: Google maps



	O. C. A.	
CATEGORY OF AIRCRAFT	A/B	C/D
STRAIGHT-IN	1460	1480
VISUAL CIRCLING	2230	2710
GP In-Operative procedure		
STRAIGHT-IN	1650	1650
VISUAL CIRCLING	2230	2710

Distance / Altitude information (G.P.In-op)					
Distance(NM)	5.5D	5D	4D	3D	2D
Altitude (ft.)	3000	2840	2530	2210	1890
Time & Rate of Descent /Ground speed information					
Ground speed (kt.)	80	100	120	140	160	180
Rate of descent (ft/min)	425	530	635	745	850	955

DRG. NO. AAI/09-IALC/99/31-03-2012

AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA

Cancel: AIP SUPP 10/2011, G076/11

Схема захода по ИЛС/ДМЕ на ВПП 27 (AIP India)



Левое полукрыло

Посадка после указания об уходе на второй круг



6 января экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Royal Air Maroc, 2005 года выпуска, регистрационные знаки CN-ROC, выполнял рейс из Marrakesh (Марокко) в London/Gatwick (Великобритания). Экипаж находился на конечном этапе захода на посадку на ВПП 26 левую аэропорта Гатвик и ожидал разрешение на посадку. Экипаж приземлившегося самолета Boeing 737-700 авиакомпании Germania, выполнявший рейс из Erfurt (Германия), получил указание ускорить освобождение ВПП. Когда CN-ROC пересекал в снижении высоту 200 футов, диспетчер «Вышки» начал передавать параметры ветра, предшествующие разрешению на посадку, затем прервался и дал указание об уходе на второй круг. Самолет в это время пересекал высоту 150 футов. Экипаж CN-ROC правильно подтвердил указание об уходе на второй круг, однако продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 26 левую, после чего самостоятельно освободил полосу. Обратный рейс был отменен. Через 1 час 30 минут после посадки самолет без пассажиров вылетел в Марокко.



7 января экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Transavia, 2001 года выпуска, регистрационные знаки PH-XRA, выполнял рейс из Valencia (Испания) в Eindhoven (Нидерланды). На борту находились 137 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 21 аэропорта Эйндховен с высоты около 1100 футов экипаж ушел на второй круг, сообщив о проблемах с закрылками. После выполнения проверок экипаж объявил срочную ситуацию и приступил к повторному заходу на ВПП 21. Через 17 минут после ухода на второй круг воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось на ВПП 21 аэропорта Эйндховен, где была объявлена тревога. Самолет вылетел в следующий рейс через 4 часа после посадки.