КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Июль 2012 г.

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

Выключение двигателя

1 июля экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2009 года выпуска, регистрационные знаки RA-61701, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора заданного эшелона полета 320 после взлета из аэропорта Домодедово при пересечении эшелона полета 290 произошел отказ правой силовой установки. Экипаж выключил двигатель и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Шереметьево/Москва, где была объявлена тревога. Через 21 минуту воздушное судно благополучно приземлилось в Шереметьеве на ВПП 25 правую. Рейс был отменен.

Проблемы с дверью

1 июля экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Air France, 2011 года выпуска, регистрационные знаки F-HPJG, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Tokyo/Narita (Япония). Сразу после занятия крейсерского эшелона полета 370 в 45 м.м. северо-восточнее Gothenburg (Швеция) экипаж доложил о проблемах с дверью и снизился до эшелона 250. После слива топлива над Балтийским морем экипаж возвратился на аэродром вылета. В 19.49 (17.49 UTC) через 5 часов после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 левую аэропорта имени Шарля де Голля. Резервный Airbus A380-800 вылетел с ВПП 09 правой в 00.36 (2 июля, 22.36 UTC 1 июля), через 4 часа 45 минут после посадки и прибыл в Токио с задержкой около 10 часов.

Падение давления в гермокабине

1 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQY, выполнял рейс из Худжанда (Таджикистан) в Екатеринбург. На борту находились 163 пассажира и 7 членов экипажа. Следуя по маршруту в районе Караганды (Казахстан), экипаж приступил к аварийному снижению из-за отказа системы кондиционирования, приведшего к падению давления в гермокабине. Экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Караганда. Рейс был продолжен до аэродрома назначения на следующий день на эшелоне полета 100. Воздушное судно прибыло в аэропорт Кольцово с задержкой 21 час.

Возврат на стоянку из-за болезни пассажира

1 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Gulf Air, 2009 года выпуска, регистрационные знаки A9C-AC, выполнял рейс из Chennai (Индия) в Bahrain (Бахрейн). При выруливании на исполнительный старт для взлета из аэропорта Ченнай экипаж сообщил о решении возвратиться на перрон из-за укуса 35-летнего пассажира скорпионом. При выруливании пассажир сунул руку в карман, где оказался скорпион, и был ужален. Пострадавшему была оказана помощь в аэропорту с разрешением на дальнейший полет, от которого пассажир, однако, отказался. Скорпион, выпавший на пол в самолете, был раздавлен другим пассажиром. Рейс прибыл в Бахрейн с задержкой 1 час.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

1 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании United, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N34282, выполнял рейс из Orlando в Los Angeles (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 13 м.м. юго-восточнее аэропорта Midland/Odessa, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за потери сознания 49-летним пассажиром, страдающим диабетом. Первая помощь пассажиру была оказана его попутчиками и следовавшей на борту медсестрой. Была проведена сердечно-легочная реанимация. Через 15 минут экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Мидланд/Одесса. Пассажир был доставлен в госпиталь в критическом состоянии. Продолжение рейса было отложено из-за обнаруженной после посадки утечки из тормозной магистрали, в связи с чем пассажиры были высажены. Из-за отсутствия мест в гостиницах они находились в аэровокзале. Авиакомпанией им были предоставлены спальные принадлежности, питание и напитки. Рейс был продолжен только на следующий день. Пассажиры прибыли в Лос-Анджелес с задержкой 16 часов, высказав множество нареканий в адрес авиакомпании. Как выяснилось, авиакомпания, не предоставившая номера в гостиницах, не обеспечила и питанием. После нескольких часов ожидания пассажиры организовали доставку питания собственными силами. 3 июля из госпиталя сообщили, что потерявший сознание пассажир умер.

Вынужденная посадка по техпричине

1 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Transavia, 2010 года выпуска, регистрационные знаки PH-HSB, выполнял рейс из Lanzarote (Испания) в Amsterdam (Нидерланды). Следуя по маршруту в районе Casablanca (Марокко), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку по техпричине. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Касабланка. Рейс был продолжен через 17 часов и прибыл в Амстердам с задержкой 17,5 часов. Представитель авиакомпании назвал ситуацию «форс-мажорной», так как после внеплановой посадки экипаж не смог продолжить полет из-за ограничения рабочего времени.

Столкновение с птицей

1 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2009 года выпуска, регистрационные знаки D-AISW, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Пулково/Санкт-Петербург. После посадки на ВПП 28 левую аэропорта Пулково экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. При визуальном осмотре воздушного судна на стоянке повреждений обнаружено не было.

Травмирование пассажира при болтанке

1 июля экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Republic Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N135HQ, выполнял рейс из Philadelphia в Charlotte (США). В процессе захода на посадку в аэропорту Шарлотта воздушное судно вошло

в зону турбулентности, при которой пострадал один из пассажиров. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Шарлотта.

Неплотное закрытие двери

1 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N666A, выполнял рейс из Miami (США) в Caracas (Венесуэла). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Майами экипаж перешел в горизонтальный полет из-за повышенного шума передней двери из-за неплотного прилегания. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета на малой высоте для скорейшей выработки топлива, продолжавшейся около 50 минут. Через 1 час после прекращения набора высоты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 левую аэропорта Майами. После необходимого ремонта во время 135-минутной стоянки самолет вылетел повторно и прибыл в Каракас с задержкой 4,5 часа.

Сильный запах горения

2 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-GDUZ, выполнял рейс из Santiago (Чили) в Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина). На второй половине маршрута в направлении Буэнос-Айреса на борту возник сильный запах гари, вследствие чего экипаж объявил аварийную ситуацию, продолжив полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в столичном аэропорту Эзейза на ВПП 11. При осмотре пожарными следов огня и дыма обнаружено не было. Экипаж зарулил на стоянку, где пассажиры высадились обычным способом. В обратный рейс самолет вылетел с задержкой 2,5 часа.

Столкновение с птицей

2 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Lufthansa, 2012 года выпуска, регистрационные знаки D-AIZL, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Munich (Германия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей на высоте около 100 м и принял решение следовать на аэродром назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мюнхен.

Неуправляемый пассажир

2 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Easyjet, 2012 года выпуска, регистрационные знаки G-EZUR, выполнял рейс из Tel Aviv (Израиль) в London/Luton (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 110 м.м. западнее Paphos (Кипр), экипаж развернулся на восток для вынужденной посадки в аэропорту Пафос из-за враждебного и агрессивного, угрожающего безопасности полета поведения пьяного 61-летнего пассажира. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Пафос, где пассажир был арестован кипрской

полицией. Рейс был продолжен через 2 часа 20 минут и прибыл в лондонский аэропорт Лутон с задержкой 3 часа.

Пожар в грузовом отсеке

2 июля экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Emirates, 2012 года выпуска, регистрационные знаки A6-EGQ, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Beijing (Китай). На борту находились 270 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Urumqi (Китай), произошло срабатывание сигнализации пожара в заднем грузовом отсеке. Экипаж активировал систему пожаротушения и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Урумчи. Прибывшие по тревоге аварийные службы обнаружили часть пассажирских сумок в заднем багажнике обгоревшими. Огонь был потушен противопожарной системой самолета в полете. Никто не пострадал. По сообщению представителя авиакомпании, несколько единиц багажа были повреждены огнем. Источник возгорания в форме литиевой батареи находился в одном из чемоданов. Предполагается, что в батарее началось тепловое убегание, ставшее причиной пожара. Проводится расследование для установления точной причины. Оставшаяся часть рейса и обратный рейс из Пекина 3 июля были отменены. На следующий день экипаж выполнил перелет на базу в Дубай. По состоянию на 20.00 UTC 3 июля воздушное судно не приступило к эксплуатации. По сообщению представителя авиакомпании, пассажиры были размещены в отелях. На следующий день они были перерегистрированы на рейсы из Урумчи в Пекин.

Запах в салоне

2 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Vision Airlines выполнял рейс из Gulfport в Saint Petersburg (США). На борту находились 128 человек. В процессе набора высоты после взлета из Галфпорта на борту возник сильный запах, после чего экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 10 минут после взлета воздушное судно благополучно в аэропорту Галфпорт и зарулило на стоянку. При послеполетном осмотре было установлено, что причиной появления запаха оказались остатки химических веществ после мытья двигателя. Воздушное судно вылетело повторно спустя 6 часов и прибыло в Сент-Питерсберг с задержкой 6,5 часов.

Потеря давления в гермокабине

2 июля экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Swiss, 1995 года выпуска, регистрационные знаки HB-IXW, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в London/City (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Цюрих при пересечении эшелона полета 250 на удалении 100 м.м. западнее Цюриха экипаж приступил к аварийному снижению. В пассажирском салоне автоматически выпали кислородные маски. Снизившись до эшелона полета 100, экипаж возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 аэропорта Цюрих спустя 40 минут. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на последующие рейсы. По сообщению одного из пассажиров, во время подачи напитков самолет начал крутое снижение, приведшее к

движению сервисных тележек. В процессе снижения выпали кислородные маски. В салоне появился бело-голубой дым, поступавший из масок. Дым сгустился до ухудшения видимости в салоне и вызывал жжение в глазах. После прекращения снижения на малой высоте бортпроводниками были оторваны несколько масок вместе с подводящими трубками, часть из которых оплавилась. По сообщению представителя авиакомпании, произошло постепенное падение давления в гермокабине. В авиакомпании не подтвердили появление дыма, перегрев генератора и какие-либо повреждения кислородных масок и их шлангов. Присутствовал запах, вызванный работой кислородных генераторов. 12 июля представитель авиакомпании подтвердил факт ухудшения видимости в салоне, извинившись за отсутствие данной информации в пресс-релизе неделей ранее. Работа химических кислородных генераторов, расположенных над пассажирскими сиденьями, сопровождалась повышением температуры и появлением запаха железа, и также могла вызвать уменьшение видимости в салоне. Данные условия не угрожали безопасности пассажиров. 11 июля Бюро по расследованию авиационных происшествий Швейцарии (BFU) сообщило, что система кондиционирования воздуха №1 была отключена по техническим причинам. Через 25 минут после начала полета произошло автоматическое выключение системы кондиционирования №2, что привело к быстрому росту барометрической высоты в гермокабине. Экипаж применил кислородные маски и приступил к аварийному снижению. Бюро по расследованию авиационных происшествий (BFU) квалифицировало инцидент как серьезный и начало расследование.

Неуборка закрылков

2 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Jet2.com, 1986 года выпуска, регистрационные знаки G-CELY, выполнял рейс из Edinburgh (Великобритания) в Palma Mallorca (Испания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 06 аэропорта Эдинбург экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов, сообщив о неполной уборке закрылков. Экипаж занял зону ожидания для выполнения проверок, а затем для выработки топлива на эшелоне полета 080. Через 1 час 50 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 06 в аэропорту вылета Эдинбург. Рейс прибыл в Пальму с задержкой более 5,5 часов.

Неуборка шасси

2 июля экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1989 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTJ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Bourgas (Болгария). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 14 левой аэропорта Домодедово экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 100, сообщив об индикации неубранного положения шасси. После выполнения проверок согласно QRH экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Выполнив полет в зоне ожидания на эшелоне 100, воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово на ВПП 32 правую. Рейс был выполнен резервным Airbus A319-100, прибывшим в Бургас с задержкой 4,5 часа.

Прерванный взлет

2 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYK, выполнял рейс из Сургута в Минеральные Воды. На борту находились 112 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Сургут экипаж прекратил взлет из-за неисправности навигационной системы. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и возвратилось на стоянку.

Выключение двигателя

3 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N342AN, выполнял рейс из Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия) в Dallas/Ft. Worth (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 09 левой экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов из-за громкого хлопка из левого двигателя (CF6), сопровождаемого кратковременными языками пламени. Экипаж выключил силовую установку и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 левую аэропорта Гуарулхос. Экипаж запросил произвести осмотр левого борта на наличие признаков пожара. Диспетчер Вышки сообщил об отсутствии видимого пожара левого двигателя. Экипаж в свою очередь сообщил об отсутствии сигнализации пожара и после осмотра аварийной командой продолжил руление на перрон. Рейс был отменен. Пассажиры были размещены в отелях.

Растрескивание лобового стекла, падение давления в гермокабине

3 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Air France, 2000 года выпуска, регистрационные знаки F-GSPL, выполнял рейс из San Francisco (США) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). Через 4 часа 20 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту над Гудзоновым заливом на эшелоне полета 370, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о трещине в лобовом стекле и проблемах с давлением в гермокабине, и запросил снижение до высоты 10 000 футов. Заняв высоту 10 000 футов, экипаж взял курс на Montreal (Канада), где благополучно приземлился спустя 3 часа. Рейс должен был продолжиться 4 июля ориентировочно в 17.00. Задержка прибытия в Париж составит таким образом около 40 часов.

Неисправность системы кондиционирования

3 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки SE-DIN, выполнял рейс из Copenhagen (Дания) в Munich (Германия). Следуя по маршруту в районе Neubrandenburg (Германия) в 120 м.м. южнее Копенгагена, экипаж доложил о проблемах с системой кондиционирования и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в копенгагенском аэропорту Каструп через 40 минут после взлета. Резервный MD-81 прибыл в Мюнхен с задержкой 2 часа.

Запах горения в кабине

3 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N928WN, выполнял рейс из Las Vegas в San Jose (США). На борту находились 99 человек. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Сан-Хосе при пересечении высоты 11000 футов экипаж был информирован бортпроводниками об обнаружении запаха гари в хвостовой части салона. Экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме в салоне, и продолжил заход на посадку. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 30 левую (при рабочих ВПП 12 левой и правой) аэропорта Сан-Хосе. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня или дыма не обнаружили, однако, подтвердили наличие запаха электрического горения в хвостовой части салона. Самолет зарулил на стоянку, где пассажиры высадились обычным способом.

Выключение двигателя

3 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании ANA All Nippon Airways, 1989 года выпуска, регистрационные знаки JA8287, выполнял рейс из Matsuyama в Tokyo/Haneda (Япония). На борту находились 207 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Мацуяма экипаж выключил левый двигатель (CF6) из-за повышенной вибрации, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мацуяма через 20 минут после взлета. Рейс был отменен.

Проблемы с системой кондиционирования

3 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLJ, выполнял рейс из Казани во Внуково/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 160, экипаж запросил снижение до эшелона 140 из-за проблем с системой кондиционирования. Не объявляя аварийной ситуации, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и благополучно приземлился в аэропорту Внуково.

Повышенная температура масла

3 июля экипаж самолета Ан-140-100 авиакомпании «Якутия», 2004 года выпуска, регистрационные знаки RA-41253, выполнял рейс из Якутска в Хабаровск. На борту находились 21 пассажир и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты через 20 минут после взлета из аэропорта Якутск экипаж обнаружил повышение температуры масла в левой силовой установке. Остальные параметры работы двигателя оставались в норме. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Якутск.

Выключение двигателя

4 июля экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании El Al, 1999 года выпуска, регистрационные знаки 4X-ELD, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Tel Aviv (Израиль). На борту находились 411 человек. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Хитроу при пересечении эшелона полета 260 произошло падение мощности силовой установки №4 (PW4056). Одновременно бортпроводниками были замечены языки пламени из двигателя. Экипаж выключил силовую установку и принял решение о возврате на аэродром вылета. Из-за отсутствия сигнализации пожара противопожарная система не активировалась. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 правую аэропорта Хитроу 20 минут спустя. Рейс был отменен, вылет другого рейса был запланирован на 5 июля.

Падение давления в гермокабине

4 июля экипаж самолета Airbus A300-600 авиакомпании Kuwait Airways, 1993 года выпуска, регистрационные знаки 9K-AMC, выполнял рейс из Kuwait City (Кувейт) в Jeddah (Саудовская Аравия). После начала снижения для захода на посадку в аэропорту Джидда экипаж приступил к аварийному снижению из-за потери давления в гермокабине. Произошло автоматическое выпадение кислородных масок пассажиров. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Madinah (Саудовская Аравия), где благополучно приземлился спустя 15 минут. Обратный рейс был отменен. По словам пассажиров, капитан сделал объявление о падении давления из-за неисправности двигателя. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации и по состоянию на 20.20 UTC 6 июля к полетам не приступало.

Выключение двигателя

4 июля экипаж самолета Як-40 авиакомпании «АэроБратск», 1976 года выпуска, регистрационные знаки RA-88215, выполнял чартерный рейс из Ленска в Братск. На борту находились 17 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты через 36 минут после взлета из аэропорта Ленск на высоте около 6200 м произошло самовыключение левой силовой установки (АИ-25). Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Киренск. В процессе снижения для захода на посадку на удалении 20 км от аэродрома отказавший двигатель удалось запустить. Экипаж произвел благополучную посадку в штатном режиме в аэропорту Киренск.

Прерванный взлет

4 июля экипаж самолета Canadiar CRJ-900 авиакомпании Alitalia выполнял рейс из Rome/Fiumicino в Crotone (Италия). В процессе разбега с ВПП 25 правой римского аэропорта Фьюмичино экипаж прекратил взлет из-за появления дыма и запаха гари в кабине и салоне. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось на ВПП для проверки пожарными, после чего зарулило на перрон.

Пассажиры были высажены обычным способом. Рейс был отменен. По словам пассажиров, капитан сделал объявление о проблемах с системой кондиционирования.

Травмирование бортпроводников при болтанке

4 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQM, выполнял рейс из Toronto в Ottawa (Канада). На борту находились 45 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в Оттаве сквозь разорванные кучевые облака воздушное судно попало в зону умеренной турбулентности, в которой пострадали оба бортпроводника, ударившись головами о потолок. Одна из бортпроводниц также получила повреждение ноги. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Оттавы. Обе бортпроводницы были доставлены в госпиталь. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, табло «Пристегните ремни» было включено заблаговременно, так как экипаж ожидал болтанку. В это время бортпроводники продолжали работать в салоне.

Отказ управления разворотом передней опоры шасси

5 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTA, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Минеральные Воды. На борту находились 156 пассажиров и 8 членов экипажа. После посадки в аэропорту Минеральные Воды и разворота на 180° экипаж доложил об отказе управления разворотом передней опоры шасси. Воздушное судно было остановлено на ВПП и в дальнейшем отбуксировано на перрон.

Индикация низкого уровня масла 3 двигателей

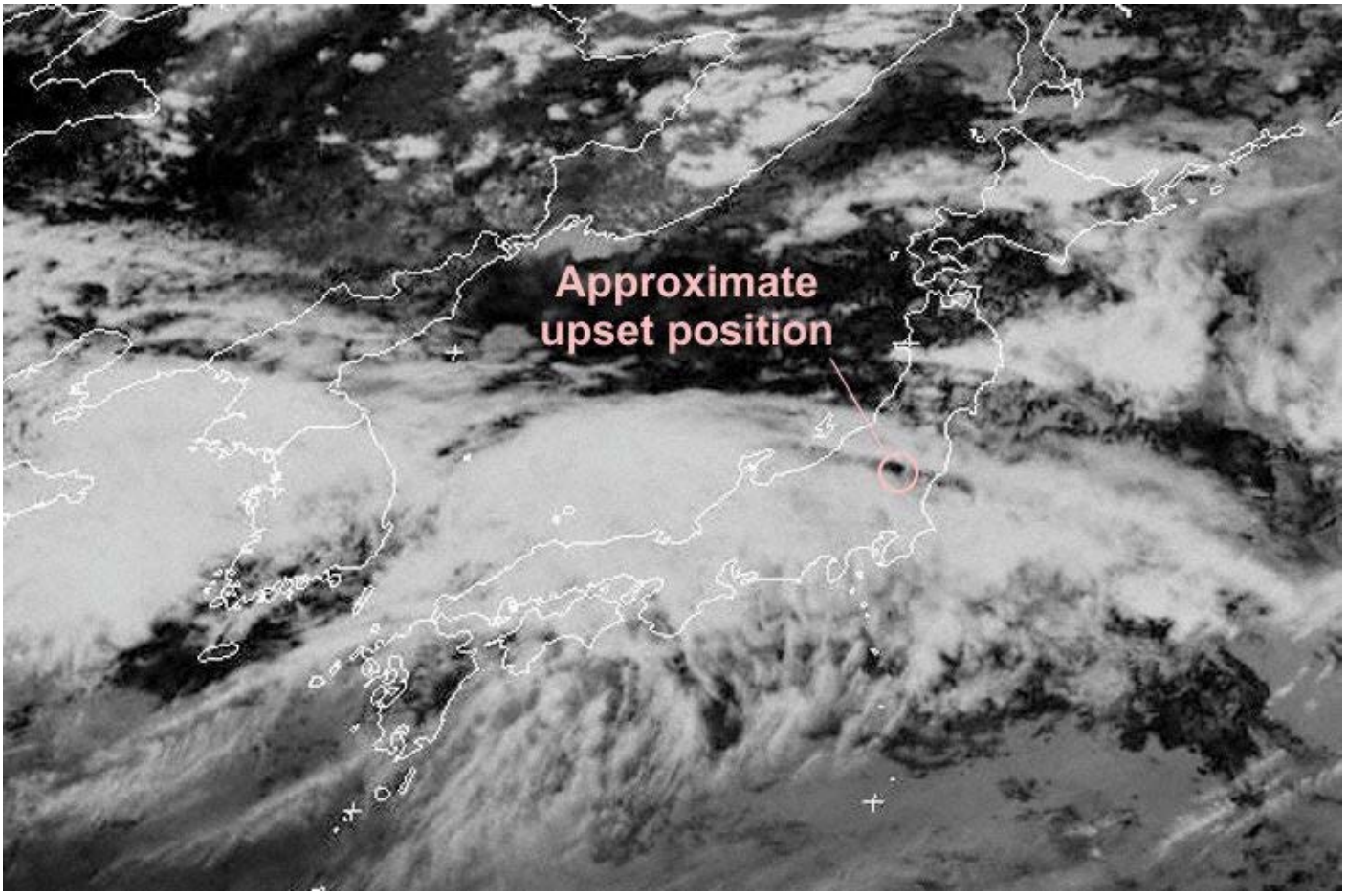
5 июля экипаж грузового самолета Boeing 747-400 авиакомпании Emirates Cargo, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N497MC, выполнял рейс из Anchorage в Cincinnati (США). На борту находились 5 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 390 м.м. севернее Edmonton (Канада), экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о вынужденном выключении двигателя (CF6), и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Эдмонтон спустя 1 час. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж объявил аварийную ситуацию из-за индикации низкого уровня масла в трех из четырех двигателей.

Столкновение с птицей

5 июля экипаж самолета Boeing 747-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1986 года выпуска, регистрационные знаки AP-BFU, выполнял рейс из Karachi в Lahore (Пакистан). В процессе захода на посадку в аэропорту Лахор произошло попадание птицы в двигатель №2 (RB211). Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. Вылет обратного рейса был перенесен, а затем отменен. Самолет выполнил перелет на базу в Карачи на следующий день, но пока не приступал к эксплуатации.

Травмирование бортпроводников

5 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N224UA, выполнял рейс из Seoul (Южная Корея) в Tokyo/Narita (Япония). В 14.18 (05.18 UTC) в процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Нарита при пересечении эшелона полета 230 в 75 м.м. севернее аэродрома, произошло неожиданное изменение пространственного положения воздушного судна, вероятно, из-за воздействия турбулентности, приведшее к травмированию двух бортпроводников. Экипаж продолжил заход на посадку и через 25 минут благополучно приземлился на ВПП 34 левую токийского аэропорта Нарита. Совет по безопасности на транспорте Японии начал расследование авиационного происшествия. Похожий инцидент произошел в этом же районе спустя 6 часов (см. ниже).

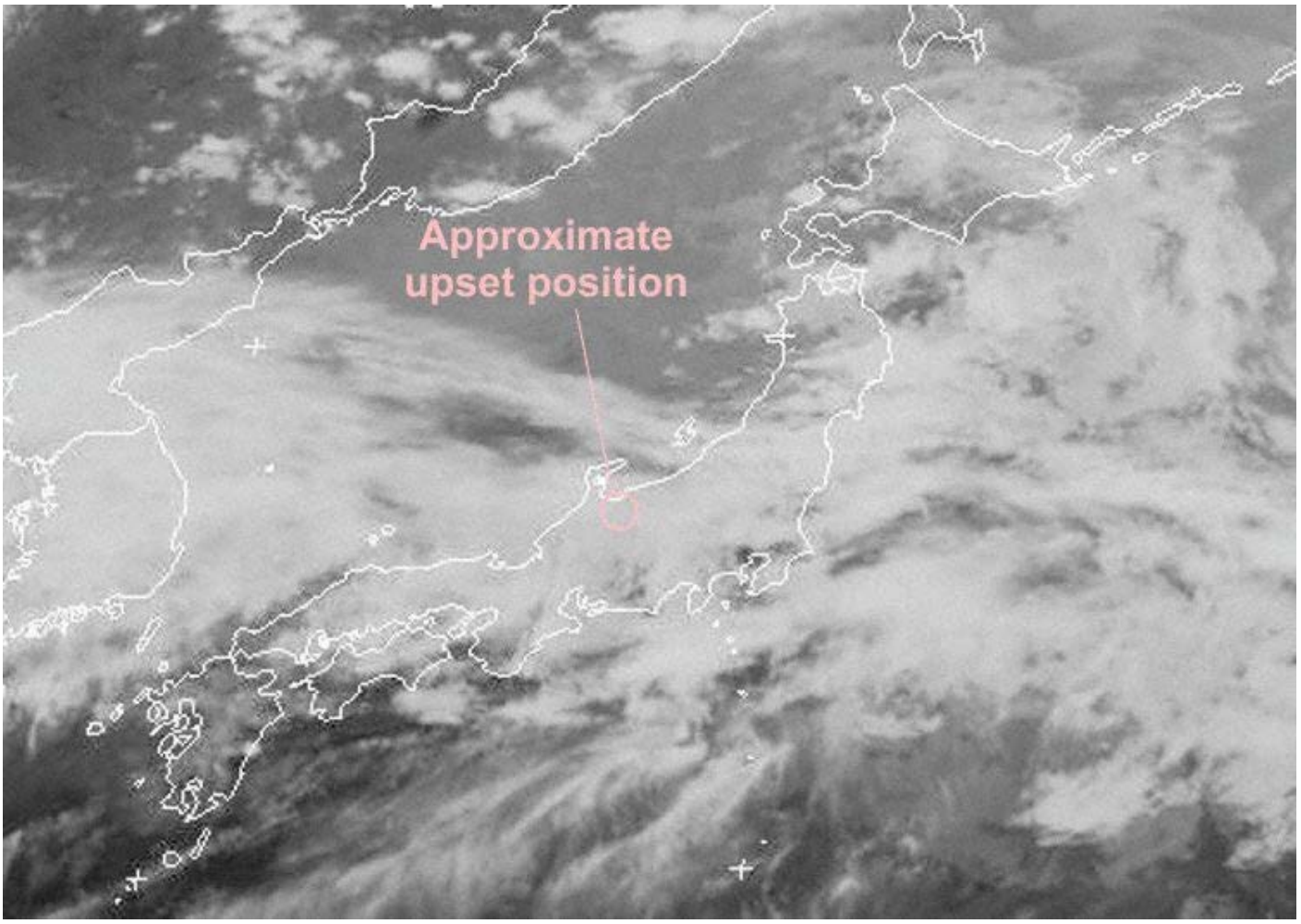


Инфракрасный снимок со спутника MTSAT за 06.00 UTC 5 июля (графика: AVH/ MTSAT)

Травмирование пассажира

5 июля экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Korean Air, 1996 года выпуска, регистрационные знаки HL7473, выполнял рейс из Seoul/Gimpo (Южная Корея) в Tokyo/Haneda (Япония). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370 в 140 м.м. северо-западнее токийского аэропорта Ханэда, произошло неожиданное изменение его пространственного положения, вероятно, вызванное турбулентностью. При этом был травмирован пассажир. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 45 минут произвел благополучную посадку на ВПП 34 левую аэропорта Ханэда. Совет по безопасности на транспорте Японии начал

расследование авиационного происшествия, в котором был серьезно травмирован пассажир. По сообщению представителя авиакомпании, пассажир получил травмы из-за воздействия турбулентности при ясном небе.



Инфракрасный снимок со спутника MTSAT за 12.00 UTC 5 июля (графика: AVH/ MTSAT)

Прерванный взлет

5 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании Lufthansa, 1991 года выпуска, регистрационные знаки D-ABIM, выполнял рейс из Dresden в Frankfurt/Main (Германия). В процессе разбега в аэропорту Дрезден экипаж прекратил взлет на малой скорости из-за попадания в правый двигатель нескольких чаек. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон. ВПП была закрыта на 30 минут для осмотра и очистки. Рейс был отменен. Самолет был отстранено от эксплуатации.

Отказ двигателя

5 июля экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBF, выполнял рейс из Лос-Анджелес (США) в Шереметьево/Москва. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370 примерно в 140 м.м. юго-восточнее Tromso (Норвегия) и в 460 м.м. севернее Helsinki (Финляндия), произошло самовыключение правой силовой установки (Trent 772). Снизившись до эшелона полета 250, экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения (на удалении около 800 м.м.). Воздушное судно

благополучно приземлилось на ВПП 07 левую аэропорта Шереметьево, где была объявлена тревога. При послеполетном осмотре повреждений и следов пожара двигателя обнаружено не было.

Растрескивание лобового стекла

5 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N23708, выполнял рейс из Phoenix в Houston (США). На борту находились 119 человек. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Феникс при пересечении эшелона полета 340 экипаж доложил о растрескивании лобового стекла, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 аэропорта Феникс 25 минут спустя. Рейс был отменен.

Травмирование бортпроводника на стоянке

5 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Таймыр», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPM, выполнял рейс из Tivat (Черногория) в Домодедово/Москва. На борту находились 161 пассажир и 7 членов экипажа. Во время наземного обслуживания воздушного судна произошло падение бортпроводника из задней левой двери. Бортпроводник получила травму руки и была направлена в местный госпиталь.

Столкновение с птицей

5 июля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Cathay Pacific, 1996 года выпуска, регистрационные знаки B-HXC, выполнял рейс из Taipei (Тайвань) в Hong Kong (Китай). На борту находились 274 пассажира и 13 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Тайбэй экипаж доложил о попадании птицы в один из двигателей (CFM56). После возвращения параметров работы двигателя к штатным экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения, запросив привести в готовность аварийные службы аэропорта Гонконг.

Несанкционированное занятие ВПП

5 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании China Eastern Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки B-2332, выполнял рейс из Okinawa (Япония) в Shanghai (Китай). На борту находились 27 человек. В процессе выруливания для взлета из аэропорта Окинава экипаж получил и подтвердил указание ожидать перед ВПП 18. Экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании AirAsia Japan, 2012 года выпуска, регистрационные знаки JA01AJ, выполнял рейс по планируемому к открытию в августе маршруту из Tokyo/Narita в Okinawa (Япония). На борту находились 38 человек. Экипаж AirAsia находился в процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 18 аэропорта Окинава, но в 13.24 (04.24 UTC) был вынужден уйти на второй круг после того, как экипаж China Eastern пересек линию предварительного старта и вырулил на ВПП. После повторного захода экипаж AirAsia произвел благополучную посадку в аэропорту Окинава. Экипаж China Eastern произвел взлет вскоре после

несанкционированного занятия и благополучно прибыл в аэропорт Шанхай. Совет по безопасности на транспорте Японии квалифицировал инцидент как серьезный и начал расследование.

Сводка METAP по аэродрому Окинава:

```
ROAH 050500Z I70I3KT 9999 SCT020 SCT/// 3I/26 QIOII RMK 4CU020 A2986
ROAH 050430Z 200I4KT 9999 SCT020 SCT/// 32/26 QIOII RMK 3CU020 A2986
ROAH 050400Z I90I3KT 9999 FEW020 32/26 QIOII RMK 2CU020 A2986
ROAH 050330Z I90I2KT 9999 FEW020 SCT/// 32/26 QIOII RMK 2CU020 A2986
```

Проблемы с герметизацией

5 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWI, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Екатеринбург. На борту находились 134 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево при пересечении эшелона полета 050 экипаж сообщил о проблемах с герметизацией правой грузовой двери. После выполнения проверок и консультаций с инженерной службой авиакомпании экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения на крейсерском эшелоне полета 350. Через 2 часа 8 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

Отказ генератора

5 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Трансаэро», 1991 года выпуска, регистрационные знаки EI-DDY, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ереван (Армения). Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 60 км южнее Воронежа, экипаж доложил об отказе генератора и произвел снижение до эшелона полета 250 для запуска ВСУ, после чего снова занял эшелон 310 и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в ереванском аэропорту Звартнотц.

Болезнь пассажира

5 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Нордавиа – региональные авиалинии», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQI, выполнял рейс из Архангельска в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 незадолго до расчетного времени начала снижения экипаж сообщил о потере сознания пассажиром и запросил машину скорой медицинской помощи по прилету. Воздушному судну было обеспечено спрямление маршрута.

Падение давления в гермокабине

5 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании LOT Polish Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки SP-LLC, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Warsaw (Польша). На борту находились 122 пассажира и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту в районе Geneva (Швейцария), экипаж доложил о разгерметизации и

запросил снижение. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 200, затем – 160, и окончательно – до эшелона 100. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Женева.

Дым в кабине

6 июля экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Malmo Aviation, 1994 года выпуска, регистрационные знаки SE-DST, выполнял рейс из Malmo (Швеция) в Palma Mallorca (Испания). В процессе захода на посадку в аэропорту Пальма де Майорка при пересечении эшелона полета 100 произошло растрескивание дисплея в кабине, после чего из него начал идти дым. Экипаж объявил аварийную ситуацию и продолжил заход на посадку. В процессе захода дым прекратился, и спустя 8 минут экипаж произвел благополучную посадку в штатном режиме на ВПП 24 левую. По словам представителя авиакомпании, экипаж не сделал объявления в салоне для пожаловавшихся позднее на отсутствие информации пассажиров, из-за того, что сосредоточился на первоочередной задаче – безопасности посадки и пассажиров.

Отказ всех основных приборов

6 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Pinnacle, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N8432A, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Norfolk в Boston (США). На борту находились 44 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 270 в 35 м.м. юго-западнее New York/JFK, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе всех основных приборов, кроме резервных, и принял решение произвести вынужденную посадку в Нью-Йорке. Экипажу был предложен заход по VOR/DME на ВПП 13 левую, от которого экипаж отказался, сообщив о невозможности навигации из-за отказа и навигационных приборов, после чего запросил визуальный заход. Экипаж был выведен векторением на предпосадочную прямую ВПП 13 левой. Воздушное судно благополучно приземлилось в нью-йоркском аэропорту имени Кеннеди. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Необычные шумы в грузовом отсеке

7 июля экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании KLM, 1997 года выпуска, регистрационные знаки PH-BFU, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Houston (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 170 м.м. северо-западнее Shannon (Ирландия), экипаж сообщил о намерения остаться вблизи береговой черты, не начиная пересечение Атлантики. Экипажу был разрешен полет в южном направлении на эшелоне 310. Спустя 5 минут экипаж сообщил о решении произвести вынужденную посадку в аэропорту Шеннон, чтобы определить причину доносящихся из грузового отсека звуков, напоминающих разрывы. В ходе полета с курсом на Шеннон экипаж произвел слив топлива. После снижения до эшелона полета 230 и векторения для продолжения слива топлива экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 06 аэропорта Шеннон через 1 час 17 минут после первоначального изменения маршрута. После посадки экипаж зарулил на стоянку. В процессе руления экипаж сообщил о

проблемах с двумя грузовыми паллетами на основной палубе и запросил аварийные службы не открывать никакие грузовые двери до тех пор, пока все находящиеся на борту не покинут самолет. По словам экипажа, они не ожидали чего-либо нештатного, но опасались возможного непредвиденного развития ситуации. Кроме этого, экипаж запросил оставить пассажиров в стерильной зоне, чтобы не проходить досмотр повторно перед продолжением полета. Паллеты были выгружены и досмотрены. Рейс был продолжен после 3-часовой стоянки и прибыл в Хьюстон с задержкой около 4 часов. О причине звуков не сообщается.



PH-BFU после посадки в аэропорту Шеннон

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

7 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Авиационные линии Кубани», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFK, выполнял рейс из Краснодара во Внуково/Москва. Следуя по маршруту, экипаж доложил о больном пассажире на борту и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Ростов-на-Дону. Через 32 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в Ростове.

Дым из шасси

7 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDI, выполнял рейс из Guangzhou (Китай) в Шереметьево/Москва. В процессе руления на стоянку после посадки в аэропорту Шереметьево был обнаружен дым от правой основной опоры шасси. При осмотре было обнаружено разрушение тормозного механизма колеса №4 с выпадением фрагментов

тормозных накладок и вытеканием гидрожидкости на перрон. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации до устранения неисправности.

Выключение двигателя

7 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Israir выполнял рейс из Eilat в Tel Aviv/Sde-Dov (Израиль). На борту находились 75 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в столичном аэропорту Сде-Дов возникла неисправность одного из двигателей, после чего экипаж выключил силовую установку, приняв решение произвести вынужденную посадку в международном аэропорту имени Бен-Гуриона. Воздушное судно благополучно приземлилось, после чего пассажиры были автобусами доставлены в аэропорт Сде-Дов.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

7 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки OY-KHU, выполнял рейс из Copenhagen (Дания) в Athens (Греция). Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Sofia (Болгария), 40-летний пассажир, следовавший с женой и 4 детьми, упал в обморок. Находившийся на борту врач оказал пострадавшему первую помощь, определив крайне низкое кровяное давление, и рекомендовал доставить его в госпиталь немедленно. Экипаж принял решение произвести экстренную посадку в Софии. После благополучной посадки пассажир и его семья были доставлены в софийский госпиталь. Рейс прибыл в Афины с задержкой 1 час 40 минут.

Столкновение с птицей

7 июля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Aerolineas Argentinas, 1996 года выпуска, регистрационные знаки LV-CSD, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина). На борту находились 250 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 правой римского аэропорта экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 250 из-за развивающихся проблем с двигателем №4 (CFM56). После слива топлива воздушное судно возвратилось на аэродром вылета и через 2 часа 10 минут после взлета благополучно приземлилось на ВПП 16 правую аэропорта Фьюмичино. Рейс был отменен. По словам очевидцев, в 19.58 (17.58 UTC) наблюдавших самолет в наборе высоты после взлета, они слышали необычно громкие шумы. Сообщается, что самолет получил повреждения крайнего правого двигателя в результате попадания птицы. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации на время ремонта.

Потеря давления в гермокабине

7 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N466WN, выполнял рейс из Oakland в Ontario (США). На борту находились 70 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 в 190 м.м. северо-западнее Los Angeles (США), из-за потери давления в гермокабине

экипаж приступил к аварийному снижению до высоты 9000 футов, заняв ее спустя 9 минут (средняя скорость снижения составила 3333 ф/мин), после чего принял решение произвести посадку в Лос-Анджелесе. Через 45 минут после начала снижения с эшелона 390 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 левую аэропорта Лос-Анджелес. Резервный самолет прибыл в Онтарио с задержкой 2 часа.

Неуправляемый пассажир

7 июля экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании SAA South African Airways, 2011 года выпуска, регистрационные знаки ZS-SXW, выполнял рейс из Johannesburg (ЮАР) в Mumbai (Индия). Когда воздушное судно следовало по маршруту, пассажир, член парламента ЮАР, следовавший в составе парламентской делегации в Индию, в состоянии сильного опьянения попытался открыть дверь самолета. Пассажир был усмирен, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мумбай. Неуправляемый пассажир был взят под стражу полицией и через несколько часов отправлен обратно.

Животные на ВПП

7 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании «Якутия», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEO, выполнял рейс из Внуково/Москва в Омск. На борту находились 127 пассажиров и 9 членов экипажа. В процессе пробега после благополучной посадки в аэропорту Омск экипаж заметил перебегающих ВПП трех собак и сообщил диспетчеру, предупредив о возможном столкновении с животными. При послеполетном осмотре воздушного судна повреждений и следов столкновения обнаружено не было.

Прерванный взлет

7 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки N916DE, выполнял рейс из Providence в Atlanta (США). В процессе разбега с ВПП 23 экипаж прекратил взлет на минимальной скорости из-за отказа правого двигателя (JT8D), на котором произошло падение мощности в начале разбега. Экипаж возвратился на стоянку, не запрашивая помощи. Рейс был отменен. Экипаж вылетавшего следующим рейса запросил осмотр ВПП, в процессе которого посторонних предметов обнаружено не было.

Прерванный взлет

7 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHI, выполнял рейс из Екатеринбурга в Домодедово/Москва. В процессе разбега в аэропорту Кольцово из-за проблем с электросистемой экипаж прекратил взлет на скорости менее 100 узлов. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

Возврат с исполнительного старта

8 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BLH, выполнял рейс из Внуково/Москва в Vilnius (Литва). После занятия исполнительного старта для взлета с ВПП 19 в аэропорту Внуково экипаж возвратился на стоянку из-за срабатывания сигнализации неисправности блока управления двигателем.

Попадание птицы в двигатель

8 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQP, выполнял рейс из Иркутска во Внуково/Москва. При послеполетном осмотре в аэропорту Внуково в силовой установке №1 были обнаружены следы столкновения с птицей (кровь и фрагменты перьев на лопатках спрямляющего аппарата вентилятора и входного направляющего аппарата) и повреждения в виде погнутости трех лопаток вентилятора. Сообщений от экипажа о столкновении воздушного судна с птицей не поступало.

Индикация неубранного положения шасси

8 июля экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Brussels Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки OO-DWC, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Brussels (Бельгия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 29 аэропорта Вена после уборки шасси не появилось подтверждающей индикации убранного положения и постановки на замки правой основной опоры шасси. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов, повторно выпустил шасси и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 венского аэропорта через 20 минут после взлета. Рейс пришлось отменить после неудачных попыток отремонтировать шасси в течение часа. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. OO-DWC выполнил перелет на базу в Брюссель на нормальном крейсерском эшелоне 320 через 9,5 часов после посадки.

Неуправляемый пассажир

8 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Spirit Airlines, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N509NK, выполнял рейс из Los Angeles в Fort Lauderdale (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 40 м.м. севернее Houston, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за неуправляемого поведения 86-летнего пассажира, отказывавшегося выполнять указания бортпроводников. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 Интерконтинентального аэропорта Хьюстона. Пассажир был взят под стражу полицией. Рейс был продолжен через 14 часов 45 минут и прибыл в Форт-Лодердейл с задержкой 15 часов 45 минут. Представитель авиакомпании не объяснил причин длительной задержки в аэропорту Хьюстона, сообщив, что все пассажиры получат полную компенсацию. По сообщению представителя полиции, слепой мужчина 86 лет, говорящий только на французском, начал проявлять симптомы страха, а затем начал бить других пассажиров.

Утечка топлива

8 июля экипаж самолета Ан-148-100Е авиакомпании «Полет», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-61709, выполнял рейс из Воронежа в Heraklion (Греция). На борту находились 72 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Воронеж был замечен белый след, идущий от правого крыла самолета. Экипаж, предполагая утечку топлива, подтверждаемую нештатными показаниями топливных указателей, принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Воронеж через 1 час 25 минут после взлета. Рейс был выполнен резервным Ан-148, прибывшим в Ираклион с задержкой 3,5 часа.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

8 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2002 года выпуска, регистрационные знаки EC-LRY, выполнял рейс из Barcelona (Испания) в Copenhagen (Дания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 40 м.м. северо-восточнее Amsterdam (Нидерланды), экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о сердечном приступе на борту, и запросил медицинскую помощь на стоянку. В процессе захода на посадку экипаж сообщил об очень тяжелом случае сердечного приступа. Врачи, выполнявшие сердечно-легочную реанимацию больного в хвостовой кухне, рекомендовали немедленную посадку. По этой причине экипаж сообщил о готовности остановиться на ВПП или прилегающей РД, чтобы дать врачам возможность подняться на борт. Диспетчер сообщил о возможности остановки на отдаленной стоянке, находящейся вблизи ВПП, где будут ожидать медработники и куда экипажу будет обеспечено беспрепятственное руление. Через 18 минут после начала снижения с эшелона полета 350 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 (длина ВПП - 2014 м) амстердамского аэропорта. По информации, которая уточняется, пассажир пытались реанимировать, однако безуспешно. После полученного стресса бортпроводники не смогли продолжать рейс. Пассажиры были высажены, багаж выгружен. На следующее утро в Амстердам был направлен резервный Airbus A320-200. Самолет прибыл в Копенгаген с задержкой 19 часов. Экипаж EC-LRY выполнил перелет в Барселону без пассажиров через 4 часа после экстренной посадки. Самолет продолжил полеты через 2 часа после посадки в Барселоне.

Неисправность гидросистемы

8 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EC-KLT, выполнял рейс из Pisa (Италия) в Barcelona (Испания). На борту находились 130 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 04 правой аэропорта Пиза экипаж доложил о проблемах с гидросистемой и прекратил набор на высоте 4000 футов, приняв решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 правую через 25 минут после взлета. По информации пассажира другого рейса, их капитан сделал объявление о задержке всех вылетов из-за возврата в Пизу самолета с небольшой технической проблемой.

Дым в кабине

8 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1986 года выпуска, регистрационные знаки N615DL, выполнял рейс из San Juan (Пуэрто-Рико) в Atlanta (США). На борту находились 190 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 в 100 м.м. северо-восточнее West Palm Beach (США), экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Уэст-Палм-Бич, впоследствии сообщив о рассеивании дыма. Через 16 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 правую. Задержка прибытия в Атланту составила около 7 часов.

Разрешение взлета при отсутствии безопасного интервала

8 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании JAC Japan Air Commuter, 2005 года выпуска, регистрационные знаки JA847C, выполнял рейс из Fukuoka в Miyazaki (Япония). Экипажу было разрешено занятие исполнительного старта и взлет из аэропорта Фукуока. В это время на короткой предпосадочной прямой к ВПП находился частный самолет Cessna 172. Когда Dash 8 вырулил на ВПП, диспетчер осознал допущенную ошибку и дал указание экипажу Cessna об уходе на второй круг, которое пилот выполнил, начав маневр на удалении 1 м.м. от торца ВПП. Совет по безопасности на транспорте Японии квалифицировал инцидент как серьезный и начал расследование предполагаемого нарушения правил ОВД.

Отказ бортового радиолокатора

9 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Egypt Air, 2008 года выпуска, регистрационные знаки SU-GCS, выполнял рейс из Sharm el Sheikh (Египет) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 78 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 55 м.м. севернее Cairo (Египет), экипаж принял решение развернуться и произвести вынужденную посадку в аэропорту Каир из-за неисправности метеолокатора. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 левую каирского аэропорта. Резервный Boeing 737-800 продолжил рейс через 2 часа после внеплановой посадки SU-GCS и прибыл в Лондон с задержкой 1 час 30 минут.

Отказ гидросистемы

9 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air India, 2007 года выпуска, регистрационные знаки VT-SCG, выполнял рейс из Abu Dhabi (ОАЭ) в Delhi (Индия). На борту находились 122 пассажира и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту в районе Nawabshah (Пакистан), экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Навабша. Резервный Airbus A319-100, доставивший инженеров и запчасти из Дели, прибыл в Дели с задержкой 11 часов. Отремонтированный VT-SCG вылетел через 2 часа после прибытия инженеров. В пакистанских и индийских СМИ к этому времени успели опубликовать неверную информацию об отказе всех трех гидросистем самолета. По словам пассажиров, капитан

сделал объявление об отказе одной из трех гидросистем и возникшем перегреве двух других гидросистем. По сообщению представителя авиакомпании, срабатывание индикации оказалось ложным.

Столкновение с птицей

9 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIU, выполнял рейс из Калининграда в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 104 человека. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Храброво экипаж доложил о попадании птицы в лобовое стекло и принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Через 53 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Выключение двигателя

9 июля экипаж самолета Saab SF-340B авиакомпании Calm Air, 1994 года выпуска, регистрационные знаки C-GMNM, выполнял рейс из Coral Harbour в Rankin Inlet (Канада). На борту находились 6 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 220, экипаж услышал хлопок из левого двигателя (CT7-9B), сопровождаемый индикацией повышения температуры до 1080 градусов и падением крутящего момента до 0. Экипаж выключил двигатель и объявил аварийную ситуацию. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ранкин-Инлет. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, двигатель был заменен.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

9 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Якутия», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BMW, выполнял рейс из Внуково/Москва в Якутск. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в районе Вологды, экипаж сообщил о болезни пассажирки и принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Разрушение пневматиков

9 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BET, выполнял учебно-тренировочный полет на аэродроме Толмачево/Новосибирск. На борту находились 2 члена экипажа и 3 стажера. При посадке в Толмачево произошло разрушение трех пневматиков: двух на правой основной опоре шасси, одного – на левой. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и после замены колес было отбуксировано на перрон.

Разрушение пневматика

9 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Россия», 1991 года выпуска, регистрационные знаки EI-CDE, выполнял рейс из Омска в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 77 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Омск экипаж получил информацию об

обнаружении на ВПП взлета резиновых кусков покрышки. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково. При послеполетном осмотре на внутреннем колесе правой основной опоры шасси было обнаружено отслоение фрагментов пневматика и вмятина на правом внутреннем закрылке.

Отказ управления разворотом носовой опоры шассии

9 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Comair/British Airways, 1986 года выпуска, регистрационные знаки ZS-OKH, выполнял рейс из Johannesburg в Port Elizabeth (ЮАР). В процессе снижения за 20 минут до расчетного времени посадки в аэропорту Порт-Элизабет экипаж доложил о возможных проблемах с управлением разворотом носовой опоры шасси и продолжил заход. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 аэропорта Порт-Элизабет, после чего зарулило на перрон на собственной тяге в сопровождении машин аварийных расчетов до стоянки. Воздушное судно вылетело в следующий рейс примерно через час.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

9 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Samair, 1992 года выпуска, регистрационные знаки OM-SAA, выполнял рейс из Hurghada (Египет) в Bratislava (Словакия). На борту находились 153 пассажира. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320 в 120 м.м. юго-восточнее Athens (Греция), у 40-летнего пассажира возникли симптомы тяжелого инсульта. Находившийся на борту врач, применив бортовую аптечку, оказал больному первую помощь, сумев стабилизировать его состояние. В это время экипаж готовился к заходу на посадку в аэропорт Афины. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 03 правую афинского аэропорта. Ожидавшие медработники доставили пассажира в местный госпиталь.

Подлом поплавка

9 июля экипаж гидросамолета de Havilland Dash 6-300 Twin Otter авиакомпании Trans Maldivian Airways, 1975 года выпуска, регистрационные знаки 8Q-TMT, выполнял рейс из Male на курорт Conrad острова Rangali. На борту находились 14 пассажиров и 3 члена экипажа. После благополучной посадки экипаж выполнял руление к причалу. В 13.37 (08.37 UTC) произошел подлом поплавка с частичным погружением самолета в воду. Все находившиеся на борту благополучно покинули воздушное судно, никто не пострадал. По сообщению полномочного органа гражданской авиации Мальдив, в процессе установки на стоянку воздушное судно получило значительные повреждения конструкции. Расследование проводит Координационный комитет по расследованию авиационных происшествий Мальдив. По словам очевидца, в процессе руления к пирсу в неспокойном море произошло столкновение воздушного винта левого двигателя с причалом, что привело к подлому левого поплавка.



8Q-TMT

Столкновение с птицей

9 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2011 года выпуска, регистрационные знаки N784JB, выполнял рейс из Fort Meyers в Newark (США). На борту находились 152 человека. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 06 аэропорта Форт-Майерс при пересечении высоты 2000 футов экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей, приведшем к помпажу компрессора правой силовой установки (V2527). Экипаж прекратил набор на высоте 3000 футов, и после полета с обратным курсом на удлиненном участке схемы захода через 25 минут после взлета произвел благополучную посадку на ВПП 06, после чего самостоятельно освободил полосу. Рейс был отменен. Пассажиры получили возврат стоимости билетов или были перерегистрированы на другие рейсы.

Выключение двигателя

10 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Delta Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N324US, выполнял рейс из Minneapolis в Saint Louis (США). На борту находились 145 пассажиров и 5 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 50 м.м. северо-западнее Cedar Rapids, экипаж доложил об отказе двигателя и запросил снижение для возврата на аэродром вылета. Орган ОВД разрешил экипажу занятие эшелона полета 230, уточнив у него возможность следования на этой высоте и предложив для посадки аэропорты De Moines, Cedar Rapids и Davenport. Экипаж принял решение произвести посадку в аэропорту Седар-Рэпидз, где через 20 минут после начала снижения с эшелона полета 310 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Сент-Луис с задержкой 5,5 часов.

Неисправность системы кондиционирования

10 июля экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89003, выполнял рейс из Казани в Шереметьево/Москва. На борту находились 53 пассажира. Следуя в наборе высоты после взлета из аэропорта Казань при пересечении эшелона полета 290 в районе Чебоксар экипаж доложил о проблемах с системой кондиционирования и произвел снижение до эшелона 100,заняв эшелон 100 спустя 10 минут (средняя вертикальная скорость составила 1900 ф/мин), после чего продолжил полет до аэродрома назначения. Через 1 час 20 минут после начала снижения воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Шереметьево.

Утечка из гидросистемы

10 июля экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2006 года выпуска, регистрационные знаки C-FHIU, выполнял рейс из Halifax в Ottawa (Канада). На борту находились 70 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 400, на EICAS появилось сообщение [HYD 1 LO QTY], сопровождаемое индикацией низкого давления в гидросистеме. После выполнения проверок согласно QRH экипаж произвел снижение до эшелона полета 280, продолжив полет до аэродрома назначения. Спустя 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Оттавы. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен гидронасос двигателя №1.

Разрушение пневматика

11 июля экипаж самолета Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-96007, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Larnaca (Кипр). На борту находились 287 человек. При посадке в аэропорту Ларнака произошло разрушение двух пневматиков передних колес подфюзеляжной основной опоры шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег, однако в процессе поворота на РД было остановлено из-за невозможности дальнейшего передвижения. Впоследствии самолет был отбуксирован на перрон и по состоянию на 23.00 UTC 12 июля находился в Ларнаке. Обратный рейс в Шереметьево был выполнен резервным Airbus A330-300 с задержкой 14,5 часов.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

11 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2005 года выпуска, регистрационные знаки EI-DCY, выполнял рейс из Poznan (Польша) в London/Stansted (Великобритания). На борту находились 172 пассажира. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340 в 25 м.м. северо-восточнее аэропорта Berlin/Schoenefeld (Германия), 37-летний пассажир, пожаловавшись на боль в груди, потерял сознание. Находившийся на борту врач приступил к сердечно-легочной реанимации больного. В это время экипаж производил заход для экстренной посадки в Берлине. Через 18 минут воздушное судно

благополучно приземлилось на ВПП 25 берлинского аэропорта Шёнефельд. После посадки, несмотря на усилия медицинских работников, была констатирована смерть пассажира. Рейс был продолжен через 2 часа 10 минут после посадки и прибыл в Лондон с задержкой 2,5 часа.

Столкновение с птицей

11 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQS, выполнял рейс из Milan (Италия) в Шереметьево/Москва. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорт Шереметьево произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 25 правую. При послеполетном осмотре воздушного судна под форточкой командира воздушного судна было обнаружено пятно бурого цвета.

Неисправность системы кондиционирования

11 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGH, выполнял рейс из Tallinn (Эстония) во Внуково/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330, экипаж доложил о неисправности системы кондиционирования и произвел снижение до эшелона 250, продолжив полет до аэродрома назначения. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Разрушение пневматика

11 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-90 авиакомпании Delta Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N909DA, выполнял рейс из Minneapolis в Chicago/O'Hare (США). После посадки на ВПП 10 аэропорта О’Хара и освобождения ВПП экипаж получил указание о переходе на связь с диспетчером Руления. В это время экипаж другого самолета сообщил на частоте Руления о разрушении пневматика у приземлившегося на ВПП 10 самолета Delta Airlines. Диспетчер Вышки дал указание об уходе на второй круг другомц заходившему на посадку экипажу из-за наличия посторонних предметов на ВПП. Экипаж N909DA, получив информацию о лопнувшем колесе, остановился на РД F перед пересечением с РД B. Экипаж другого самолета сообщил, что разрушена внутренняя покрышка левой основной опоры шасси. Еще через 7 минут другой экипаж сообщил о наблюдении дыма, идущего от шасси. На место остановки прибыли автомобили пожарных. Примерно через 45 минут после посадки воздушное судно было отбуксировано на перрон.

Растрескивание пассажирского окна

11 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Blue Panorama, 1997 года выпуска, регистрационные знаки EI-DKL, выполнял рейс из Mahe (Сейшельские Острова) в Rome/Fiumicino (Италия). На борту находились 130 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты через 18 минут после взлета из аэропорта острова Маэ экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о растрескивании стекла

пассажирского иллюминатора. Экипаж возвратился на аэродром вылета и через 35 минут благополучно приземлился. Резервный Boeing 757-200 был направлен в Маэ и впоследствии прибыл в Рим с задержкой 24 часа. EI-DKL выполнил перелет в Рим 12 июля и вечером этого же дня был допущен к эксплуатации. По сообщению представителя авиакомпании, треснул внешний слой правого окна в 17 ряду. Повреждение не повлияло на герметичность фюзеляжа и постоянно контролировалось бортпроводниками. Аэропорт вылета был наиболее близким для посадки, после которой пассажиры были размещены в отелях.

Травмирование пассажиров сервисной тележкой

11 июля экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Republic Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N170HQ, по соглашению с Frontier Airlines выполнял рейс из Denver в Phoenix (США). После посадки на ВПП 26 в аэропорту Феникс, сорвавшись с креплений, пришла в движение сервисная тележка, легко травмировав 5 пассажиров. По сообщению представителя авиакомпании, трое из пяти пострадавших были доставлены в госпиталь, двум другим была оказана помощь в аэропорту.

Освещение лазером

11 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJS, выполнял рейс из Баку (Азербайджан) в Тюмень. В процессе захода на посадку в тюменском аэропорту Рощино экипаж доложил о попытке ослепления лазером из н.п. в 25 км западнее аэродрома. Экипаж продолжил заход на посадку и через 6 минут благополучно приземлился в аэропорту Рощино.

Дым на борту

11 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Thomas Cook, 1997 года выпуска, регистрационные знаки G-TCCB, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Enfidha (Тунис). На борту находились 326 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 70 м.м. северо-западнее Paris (Франция), началось дымление охлаждающего устройства в хвостовой кухне. Экипаж принял решение развернуться и возвратиться для вынужденной посадки в аэропорт London/Gatwick (Великобритания). В ходе обратного полета дым рассеялся. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую аэропорта Гатвик через 30 минут после разворота. По сообщению представителя авиакомпании, в полете возникло небольшое задымление. После ремонта охлаждающего устройства рейс был продолжен на следующее утро. По ряду причин пассажиров не удалось разместить в отелях на ночь. Рейс прибыл в аэропорт Энфида с задержкой около 12 часов.



12 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N1610D, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Madrid (Испания). На борту находились 217 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 120 м.м. юго-восточнее Boston (США), экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о наличии взрывного устройства на борту и запросил возврат на аэродром вылета. Пилоты запросили ВПП 22 правую для посадки без выработки топлива. В процессе захода на посадку экипаж сообщил об обнаружении подозрительного устройства с проводами. Экипаж произвел заход по ВОР/ДМЕ на ВПП 13 правую и через 50 минут после разворота благополучно приземлился в аэропорту имени Кеннеди. Воздушное судно было остановлено на прилегающей РД с выключением двигателей, а затем обследовано аварийными службами. Следов взрывчатки обнаружено не было. Обнаруженные провода не являлись элементом конструкции самолета. Два пассажира, вызвавшие подозрение, были допрошены и отпущены.

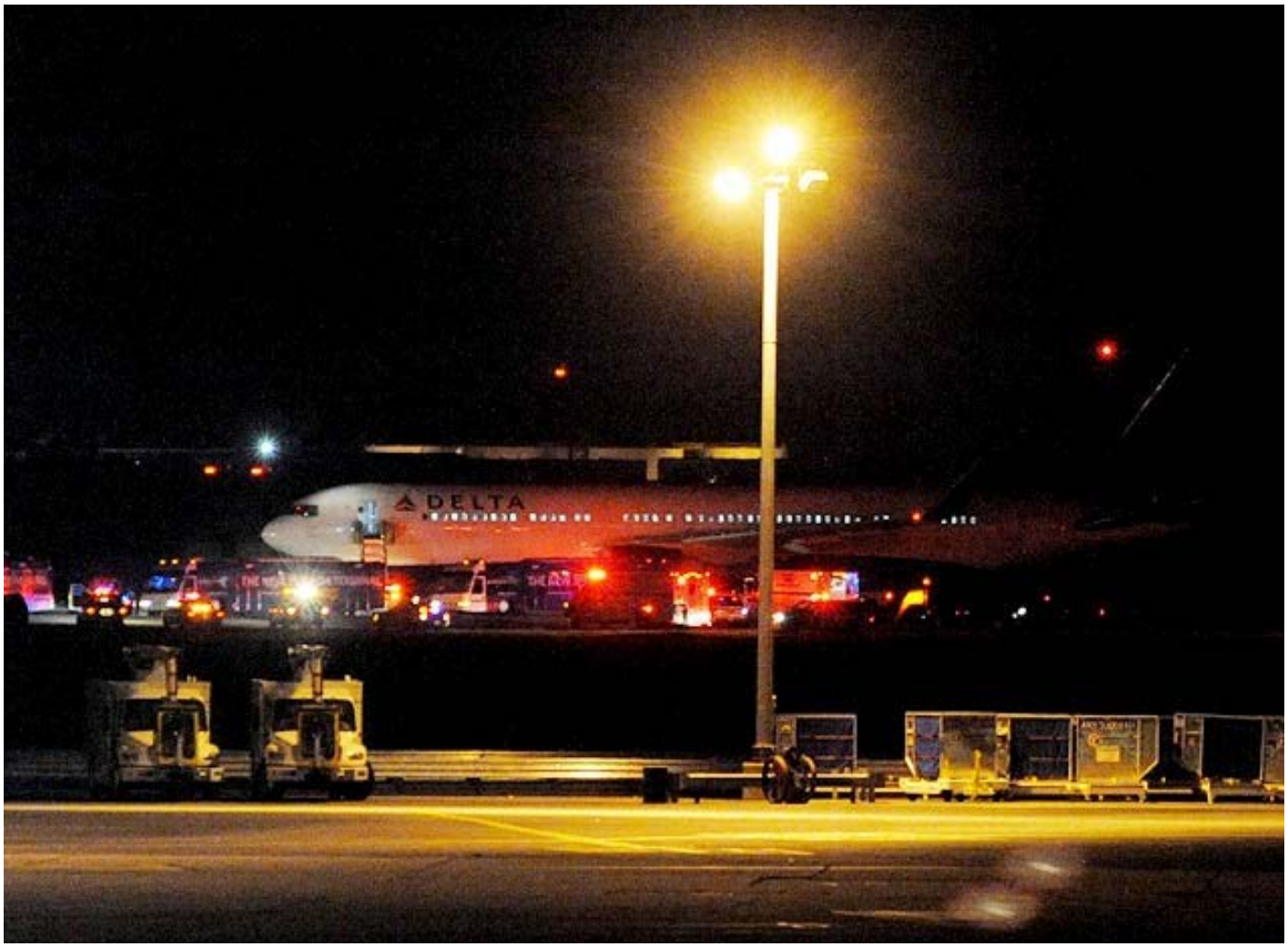


Фото: Ken Murray/New York Daily News

Сигнализация системы кондиционирования

12 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N951AA, выполнял рейс из Fort Lauderdale в Los Angeles (США). На борту находились 143 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 09 левой аэропорта Форт-Лодердейл экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов и запросил вынужденную посадку в Miami из-за проблем с герметизацией. Воздушное судно заняло высоту 6000 футов и после полета в зоне ожидания благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта Майами через 1 час после вылета. По сообщению представителя авиакомпании, после взлета возникла индикация возможных проблем с наддувом. Для проверки экипаж принял решение произвести посадку. При проверке воздушного судно неисправностей обнаружено не было, и рейс был продолжен, прибыв в Лос-Анджелес с задержкой 3,5 часа.

Освещение лазером

12 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEF, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Самару. В процессе захода на посадку на удалении 30 км от аэродрома Курумоч на высоте 1000 м экипаж сообщил о наблюдении лазерного луча справа. Заход был продолжен. Воздушное судно благополучно приземлилось в самарском аэропорту.

Утечка из системы наддува

12 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Air Canada, 2000 года выпуска, регистрационные знаки C-GFUR, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Toronto (Канада). На борту находились 258 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Уэльсом на эшелоне полета 300 в 140 м.м. западнее Лондона, на ECAM появилось сообщение [AIR ENG2 BLEED AIR LEAK]. После консультации с инженерами авиакомпании экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета, объявив срочную ситуацию. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 правую аэропорта Хитроу. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническому составу не удалось обнаружить неисправности при проверке самолета на наличие утечек. При последующих работах была обнаружена неисправность компьютера №2 системы наддува. Он был заменен. Воздушное судно было допущено к полету на следующий день и прибыло в Торонто с задержкой 19 часов.

Освещение лазером

12 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-RUF, выполнял рейс из Vilnius (Литва) в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на высоте 900 м экипаж сообщил о наблюдении лазера красного цвета и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Ухудшение самочувствия бортпроводников

12 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Norfolk в Baltimore (США). На борту находились 134 пассажира и 5 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту, бортпроводник почувствовала себя плохо до тошноты из-за испарений на борту. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 28 минут после вылета из Норфолка произвел благополучную посадку на ВПП 10 аэропорта Балтимор. Вторая бортпроводница также почувствовала себя плохо после посадки. Оба бортпроводника были доставлены в госпиталь. Следующие участки рейса до Chicago/Midway, Kansas City и Dallas/Love были выполнены резервным Boeing 737-300. По сообщению представителя аэропорта, самолет был обследован специалистами в химзащитных костюмах, установившими причину появления испарений – чистящие вещества.

Выключение двигателя

12 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Трансаэро», 1991 года выпуска, регистрационные знаки EI-DFS, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Красноярск. На борту находился 201 пассажир. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Кирова на эшелоне полета 350, возникла индикация нештатных параметров работы правой силовой установки. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. 28 минут спустя двигатель был выключен экипажем, после чего было произведено снижение до эшелона 200. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово, где была объявлена тревога. Через 4 часа после посадки пассажиры были отправлены резервным самолетом.

Утечка из гидросистемы

12 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1993 года выпуска, регистрационные знаки C-FMWP, выполнял рейс из Geneva (Швейцария) в Montreal (Канада). На борту находились 215 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 23 аэропорта Женева возникла индикация низкого давления в левой гидросистеме. Экипаж прекратил набор на высоте 10 000 футов, после чего принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 через 20 минут после взлета. В процессе пробега при попадании вытекающей гидрожидкости на горячее тормозное устройство левой опоры шасси возникло задымление. К месту остановки по тревоге прибыли аварийные службы. Впоследствии самолет был отбуксирован на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, после появления индикации низкого давления в левой гидросистеме при просмотре соответствующих страниц EICAS экипаж обнаружил отсутствие рабочей жидкости в левой гидросистеме и запросил привести в готовность аварийные службы. После посадки инженерно-техническим составом был заменен привод левого спойлера №1, пополнено количество рабочей жидкости в гидросистеме. Затем был проведен тест-контроль работоспособности системы и проверка на отсутствие утечек. По окончании предписанных работ после

посадки с превышением максимального веса и контроля состояния тормозных устройств воздушное судно было допущено к эксплуатации.

Индикация дыма в отсеке авионики

12 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-FGYL, выполнял рейс из Vancouver в Montreal (Канада). На борту находились 133 человека. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Ванкувер возникла индикация задымления охлаждающего оборудования и в отсеке авионики. Экипаж прекратил набор на высоте 10 000 футов, объявил срочную ситуацию и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ванкувер. Представитель Совета по безопасности на транспорте Канады не сообщил о причинах срабатывания индикации. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Монреаль с задержкой 3 часа. Борт C-FGYL был допущен к полетам спустя 6, 5 часов.

Разрушение пневматика

12 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N938DL, выполнял рейс из Atlanta в Norfolk (США). На борту находились 144 пассажира и 5 членов экипажа. После посадки на ВПП 05 в аэропорту Норфолк произошло разрушение пневматика правой основной опоры шасси с образованием дыма в процессе пробега. Экипаж остановил воздушное судно на ВПП и запросил аварийную службу осмотреть шасси. Заходивший следующим на посадку самолет был направлен на второй круг. В процессе осмотра на ВПП было обнаружено большое количество остатков резины. Пассажиры были высажены на ВПП по трапу. ВПП оставалась закрытой до момента буксировки воздушного судна на перрон.

Проблемы с управляемостью

12 июля экипаж самолета Dornier Do-228 авиакомпании Summit Air Charters, 1986 года выпуска, регистрационные знаки C-FEQW, выполнял рейс из Yellowknife в Wekweti (Канада). На борту находились 19 человек. После занятия высоты 6500 футов в 25 м.м. севернее Йеллоунайфа экипаж услышал громкий стук, сопровождаемый интенсивной тряской штурвала. Пилот компенсировал колебания воздушного судна в продольной и поперечной плоскостях отклонениями руля высоты и руля направления, после чего объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе левого элерона. Прекратив левый разворот с набором высоты уменьшением режима работы двигателей и поворотом руля направления, экипаж возвратился на аэродром вылета, где произвел посадку без выпуска закрылков на ВПП 34, столкнувшись с трудностями на этапе выравнивания. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Йеллоунайф. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, 90% обшивки левой плоскости руля высоты было полностью оторвано и отсутствовало. Авиакомпания Summit Air Charters приостановила эксплуатацию всего парка самолетов Dornier 228 на время проведения технической проверки. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, похожий инцидент имел

место с другим самолетом Do-228 авиакомпании Summit. Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) также сообщило об одном инциденте.

Прерванный по указанию органа ОВД взлет

12 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Royal Air Maroc, 2008 года выпуска, регистрационные знаки CN-ROS, выполнял рейс из Geneva (Швейцария) в Casablanca (Марокко). Экипажу был разрешен взлет с ВПП 23 аэропорта Женева при наличии на предпосадочной прямой другого самолета. В течение примерно минуты после получения разрешения экипаж не приступал к разбегу. Когда воздушное судно начало движение, диспетчер Вышки определил возможность нарушения безопасного интервала и дал указание экипажу Air Maroc о прекращении взлета. Заходивший на посадку борт был направлен на второй круг. Оба указания были выполнены экипажами. Экипаж Air Maroc благополучно завершил пробег и освободил ВПП по скоростной РД. Для проверки температуры тормозов прибыли аварийные службы. Рейс вылетел спустя 1 час 40 минут и прибыл в Касабланку с задержкой около 2 часов.

Неисправность системы кондиционирования

12 июля экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89008, выполнял рейс из аэропорта Шереметьево/Москва в Нижний Новгород. В процессе набора высоты после взлета из Шереметьева при пересечении эшелона полета 240 экипаж сообщил о неисправности системы кондиционирования и принял решение продолжать полет до аэродрома назначения на эшелоне 230. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нижний Новгород.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

13 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Якутия», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BMW, выполнял рейс из Внуково/Москва в Сочи. Следуя по маршруту в районе Краснодара, экипаж сообщил о больном пассажире на борту, приняв решение произвести экстренную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в краснодарском аэропорту Пашковская.

Отказ гидросистемы

13 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Peach Aviation, 2011 года выпуска, регистрационные знаки JA801P, выполнял рейс из Osaka/Kansai в Fukuoka (Япония). На борту находились 153 человека. В процессе набора высоты после взлета из Осаки при пересечении эшелона полета 280 произошло срабатывание сигнализации отказа гидросистемы. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета и благополучно приземлился в аэропорту Кансай. Рейс, а также 6 других, запланированных для выполнения этим самолетом, были отменены. Воздушное судно было допущено к эксплуатации спустя 10 часов.

Падение давления в гермокабине

13 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании China Southern выполнял рейс из Harbin в Hangzhou (Китай). Следуя по маршруту в районе Qingdao, экипаж приступил к аварийному снижению. Автоматически выпали кислородные маски пассажиров. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку и благополучно приземлился в аэропорту Циндао. Рейс планировалось продолжить на следующий день резервным самолетом.



Потеря радиосвязи

13 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGT, выполнял рейс из Когалыма во Внуково/Москва. На борту находились 52 пассажира и 5 членов экипажа. В процессе набора заданного эшелона полета в районе Ханты-Мансийска произошла потеря радиосвязи между экипажем и органом ОВД. На неоднократные вызовы по различным каналам радиосвязи, включая аварийную частоту, экипаж не отвечал. Связь была восстановлена спустя 28 минут. Экипаж сообщил, что не слышал вызовов. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Внуково. После завершения расследования было установлено, что причиной потери радиосвязи стало «нарушение Инструкции по приему пищи членами экипажа в полете. При активном пилотировании ВС вторым пилотом для устранения шумов в наушниках потенциометр громкости радиостанции был выведен на минимальное значение, что исключило прослушивание команд диспетчера».

Столкновение с птицей

13 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIU, выполнял рейс из Berlin/Schoenefeld (Германия) в Шереметьево/Москва. В процессе выравнивания перед посадкой в аэропорту Шереметьево на высоте около 5 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 25 правую. При послеполетном осмотре воздушного судна следов столкновения с птицей обнаружено не было. При осмотре ВПП посторонних предметов также не было обнаружено.

Уход на второй круг из-за занятости ВПП животными

13 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», регистрационные знаки VQ-BNI, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Петрозаводск. В процессе захода на посадку в аэропорту Бесовец экипаж ушел на второй круг из-за выхода на ВПП собак. Через 9 минут самолет благополучно приземлился в аэропорту назначения после выполнения повторного захода.

Повреждение градом

13 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2005 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHP, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ростов-на-Дону. На борту находились 120 пассажиров и 6 членов экипажа. При осмотре воздушного судна после посадки в аэропорту Ростова были обнаружены повреждения обтекателя радиолокатора, множественные вмятины на носке левой плоскости стабилизатора в результате попадания воздушного судна в град.

Уход на второй круг по указанию органа ОВД

13 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BZP, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе конечного этапа захода на посадку аэропорту Пулково в районе ДПРМ экипаж получил указание об уходе на второй круг из-за наличия стаи птиц на ВПП 28 левой. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

14 июля экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании «Сахалинские авиатрассы», 1984 года выпуска, регистрационные знаки RA-73005, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Sapporo (Япония). На борту находились 41 пассажир и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты через 4 минуты после взлета с ВПП 01 аэропорта Хомутово экипаж сообщил о больном пассажире и принял решение произвести возврат на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Южно-Сахалинска. Больной был доставлен в городскую больницу.

Выключение двигателя

14 июля экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61705, выполнял рейс (отправление - 13 июля) из Пулково/Санкт-Петербург в Тюмень. На борту находились 74 пассажира и 6 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Вологды на удалении около 540 км северо-восточнее аэропорта Пулково, произошло срабатывание сигнализации «Стружка в масле» двигателя №2 (Д-436). Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, оставив двигатель

включенным. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково через 2 часа 10 минут после взлета. Резервный Airbus A319-100 вылетел из Пулкова через 1 час 50 минут после посадки и прибыл в Тюмень с задержкой 4 часа.

Столкновение с птицей

14 июля экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Adria Airways, 2008 года выпуска, регистрационные знаки S5-AAO, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Ljubljana (Словения). В процессе разбега с ВПП 25 левой в аэропорту Шереметьево экипаж прекратил взлет из-за столкновения воздушного судна с птицей, ударившей в правую переднюю часть фюзеляжа. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку. При послеполетном осмотре следов столкновения обнаружено не было. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. Воздушное судно было допущено к выполнению рейса.

Попадание птицы в двигатель

14 июля экипаж самолета Embraer ERJ-135 авиакомпании bmi, 2001 года выпуска, регистрационные знаки G-RJXJ, выполнял рейс из Norwich в Aberdeen (Великобритания). На борту находились 19 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета из аэропорта Норвич в один из двигателей попала птица, предположительно, ласточка. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и благополучно приземлился в Норвиче через 12 минут после взлета. Резервный Embraer ERJ-145 прибыл в Абердин с задержкой 5 часов 45 минут.

Падение давления в гермокабине

14 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки TC-JGZ, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Cologne (Германия). После начала снижения для захода на посадку в аэропорту Кёльн при пересечении эшелона полета 380 экипаж перешел к аварийному снижению до эшелона 100 из-за потери давления в гермокабине. Через 7 минут экипаж занял эшелон 100 (средняя вертикальная скорость составила 4000 ф/мин) и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 35 минут после оставления крейсерского эшелона полета 400 экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 14 левую аэропорта Кёльн. Обратный рейс был отменен. Воздушное судно было допущено к полетам через 16 часов после посадки.

Временный отказ FMGS

14 июля экипаж самолет Cessna 525 CitationJet CJ1 оператора Jet Travel Group, регистрационные знаки RA-67428, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ростов-на-Дону. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово при пересечении высоты 400 м экипаж сообщил об энергетическом сбое в работе FMGS и принял решение следовать на аэродром назначения. Через 10 минут

экипаж сообщил об устранении сбоя после перезапуска системы. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ростова-на-Дону спустя 2 часа 5 минут.

Отказ навигационной системы

14 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Россия», 1991 года выпуска, регистрационные знаки EI-CDD, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку на эшелоне полета 060 экипаж доложил о проблемах с навигационной системой и запросил векторение. Воздушное судно благополучно приземлилось во Внукове.

Выключение двигателя

15 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N14118, выполнял рейс из Washington/Dulles (США) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 50 пассажиров и 9 членов экипажа. Следуя над Атлантикой на эшелоне полета 390 в 500 м.м. восточнее St. John's (Канада), экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о вынужденном выключении двигателя (RB211) и произвел снижение до эшелона полета 280, приняв решение развернуться и следовать на вынужденную посадку в аэропорт Сент-Джонс. Через 2 часа 10 минут после разворота воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Сент-Джонс. Рейс был отменен. По сообщению представителя авиакомпании, в полете возникла механическая проблема с двигателем. Из предосторожности силовая установка была выключена экипажем. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы до Лондона.

Столкновение с птицей

15 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIQ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 100 экипаж сообщил о попадании птицы в нижнюю часть левого лобового стекла после взлета и принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Через 1 час 5 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Травмирование пилота лучом лазера

15 июля экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Jetblue, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N307JB, выполнял рейс из Syracuse в New York/JFK (США). В процессе захода на посадку в аэропорту имени Кеннеди, когда воздушное судно следовало в районе Islip (южнее ВОР Deer Park), пересекая в снижении высоту 7000 футов, один из пилотов получил повреждение глаза от воздействия направленного на воздушное судно луча лазера зеленого цвета. Экипаж продолжил заход на посадку и через 10 минут произвел благополучную посадку на ВПП

22 правую аэропорта имени Кеннеди. По сообщению Федерального управления авиации США, у пилота была диагностирована легкая степень повреждения.

Столкновение с птицей

15 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air France, 1992 года выпуска, регистрационные знаки F-GHQP, выполнял рейс из Ajaccio в Paris/Orly (Франция). В процессе первоначального набора высоты после взлета из аэропорта Ажаксио произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж прекратил набор высоты на эшелоне полета 100, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось через 20 минут после взлета. Рейс впоследствии был отменен.

Поражение разрядом атмосферного электричества

15 июля экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Estonian Air, 2005 года выпуска, регистрационные знаки ES-AED, выполнял рейс из Tallinn (Эстония) в Hanover (Германия). Через несколько минут после взлета из аэропорта Таллинн в процессе набора высоты произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Первоначально продолжив полет в направлении аэродрома назначения Ганновер, спустя 25 минут экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Таллинн через 50 минут после взлета. После 2-часовой стоянки воздушное судно вылетело повторно и прибыло в Ганновер с задержкой 2,5 часа. По словам пассажира, после удара молнии экипаж сделал объявление о нормальном функционировании всех систем воздушного судна и решении продолжать полет в Ганновер. После 25 минут полета экипаж сообщил, что из-за отсутствия в аэропорту Ганновер необходимых технических служб для проведения предписанных после поражения молнией проверок, принято решение о возвращении в Таллинн. В течение 2 часов стоянки в Таллинне пассажиры оставались на борту самолета.

Потеря работоспособности членом экипажа

15 июля экипаж самолета авиакомпании Virgin Atlantic Airways, 2004 года выпуска, регистрационные знаки G-VEIL, выполнял рейс из Boston (США) в London/Heathrow (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 120 м.м. восточнее St. John's (Канада), экипаж сообщил о потере работоспособности вторым пилотом по медицинским показаниям и о том, что в составе кабинного экипажа имеется пилот с коммерческой лицензией. Командир воздушного судна принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Через 4 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хитроу. По сообщению NAV Canada, из-за возникшего болезненного состояния правое кресло второго пилота занял бортпроводник с лицензией коммерческого пилота. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (French BEA) от 7 августа, предполагается, что причиной потери работоспособности членом экипажа стало пищевое отравление.

Отказ навигационной системы и автопилота

16 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BZQ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Heraklion (Греция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево при пересечении эшелона полета 240 экипаж доложил об отказе инерциальной системы №2 и обоих автопилотов, приняв решение о возврате на аэродром вылета. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Шереметьево. Воздушное судно вылетело повторно после 2,5-часовой стоянки и прибыло в Ираклион с задержкой 3 часа 20 минут.

Выключение двигателя

16 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N642UA, выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Chicago/O'Hare (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 правой аэропорта Брюссель экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100, доложив о вынужденном выключении двигателя, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую через 40 минут после взлета. Рейс был отменен. По словам пассажира, капитан сделал объявление о необходимости выключить двигатель из-за повреждения посторонним предметом/птицей.

Уход на второй круг из-за занятости ВПП

16 июля экипаж самолета Ту-204-100 авиакомпании Red Wings, 2009 года выпуска, регистрационные знаки RA-64050, выполнял рейс из Bourgas (Болгария) во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку на ВПП 19 в аэропорту Внуково экипаж ушел на второй круг из-за появления на ВПП людей. Воздушное судно благополучно приземлилось после повторного захода.

Утечка из гидросистемы

16 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAZ, выполнял рейс из Bangkok (Таиланд) в Шереметьево/Москва. В процессе пробега после посадки в аэропорту Шереметьево возникло задымление колеса левой основной опоры шасси. Экипаж благополучно завершил пробег. При осмотре воздушного судна на стоянке была обнаружена утечка гидрожидкости из тормозного устройства правого переднего колеса левой основной опоры шасси.

Индикация незакрытого положения двери

16 июля экипаж самолета Bombardier Challenger 300 авиакомпании Palmari Air, 2006 года выпуска, регистрационные знаки TC-ISR, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Riga (Латвия). Когда воздушное судно следовало на

эшелоне полета 300, сработала сигнализация незакрытия двери технического отсека. После выполнения проверок экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Столкновение с птицей

16 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRU, выполнял рейс из Тюмени в Анапу. На борту находились 111 пассажиров и 8 членов экипажа. После отрыва от ВПП 21 аэропорта Рощино на высоте 5 м произошло попадание взлетевшей крупной птицы в левый двигатель с последующим повышением вибрации и изменением штатного звука силовой установки. Экипаж прекратил набор на высоте 600 м и после полета по кругу принял решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Рощино через 1 час 5 минут после взлета. При осмотре ВПП были обнаружены останки птицы на удалении 1730 м от начала ВПП. При послеполетном осмотре воздушного судна были обнаружены повреждения 8 лопаток вентилятора.

Столкновение с птицей

16 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании China Eastern Airlines выполнял рейс из Zhengzhou в Shanghai/Hongqiao (Китай). В процессе захода на посадку в шанхайском аэропорту Хунцяо произошло столкновение воздушного судна с птицей, попавшей в двигатель. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту назначения. При послеполетном осмотре были обнаружены повреждения двигателя, потребовавшие ремонта в течение ночи. В связи с этим дальнейшие плановые рейсы были задержаны до подготовки резервного самолета.

Столкновение с птицей

16 июля экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61706, выполнял рейс из Казани в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе осмотра после посадки в аэропорту Пулково было обнаружено повреждение воздухозаборника силовой установки №2, вызванное столкновением воздушного судна с птицей в процессе захода на посадку на ВПП 10 левую.

Потеря радиосвязи, перехват воздушного судна

16 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Sunwing, 1991 года выпуска, регистрационные знаки CS-TFS, выполнял рейс из Paris/Orly (Франция) в Toronto (Канада). На борту находились 303 человека. В 13.50 (17.50 UTC), когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в районе Quebec City (Канада), Командованием воздушно-космической обороны Северной Америки (NORAD) в воздух были подняты два истребителя CF-18 для перехвата воздушного судна, с которым была потеряна радиосвязь. Экипаж CS-TFS был

перехвачен и впоследствии возобновил контакт с органом ОВД, после чего продолжил полет до аэродрома назначения. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Торонто.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

16 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N153DL, выполнял рейс из Atlanta (США) в Brussels (Бельгия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 90 м.м. северо-западнее St. John's (Канада), экипаж сообщил о сердечном приступе у пожилой пассажирки, следовавшей вместе со своей дочерью. Находившийся на борту врач приступил к оказанию первой помощи пострадавшей, а в дальнейшем – к выполнению сердечно-легочной реанимации. Несмотря на все усилия, женщина не пришла в сознание. Не имея права делать официальные заключения, врач рекомендовал произвести посадку. Через 22 минуты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Сент-Джонс. Пассажирка была направлена в госпиталь, где была констатирована ее смерть.

Индикация низкого давления в пневматике

16 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании China Southern, 2007 года выпуска, регистрационные знаки B-6317, выполнял рейс из Beijing в Shenzhen (Китай). При подходе к аэродрому назначения появилась индикация низкого давления в пневматике. Экипаж запросил привести в готовность аварийные службы и выполнил проход на малой высоте для проверки состояния покрышек колес с земли. Ничего необычного замечено не было. После выработки топлива в зоне ожидания в течение 1 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Шэньчжэнь. По сообщению представителя авиакомпании, срабатывание индикации низкого давления оказалось ложным. После технической проверки инженерами воздушное судно было допущено к полетам на следующий день.

Прерванный взлет

17 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Norwegian Air Shuttle, 2010 года выпуска, регистрационные знаки LN-DYE, выполнял рейс из Aalesund (Норвегия) в London/Gatwick (Великобритания). В процессе разбега в аэропорту Аалесунд экипаж заметил стаю птиц и прекратил взлет. Одна или две птицы, тем не менее, столкнулись с воздушным судном. Экипаж благополучно завершил пробег и возвратился на перрон. После осмотра воздушное судно было допущено к выполнению рейса и, вылетев спустя 4 часа, прибыло в лондонский аэропорт Гатвик с задержкой 3 часа 45 минут.

Воздействие спутного следа

17 июля экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FNAJ, выполнял рейс из Los Angeles в Vancouver (Канада). На борту находились 78 человек. В процессе захода на

посадку на ВПП 26 правую аэропорта Ванкувер на воздушном судне возник неуправляемый правый крен величиной до 40 градусов, сопровождаемый появлением нескольких сообщений на EICAS. Экипажу удалось восстановить пространственное положение воздушного судна. Спустя 2 минуты была произведена благополучная посадка. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, самолет испытал воздействие спутной струи от следовавшего впереди на дистанции 3,8 м.м. и находившегося уже ниже на 1000 футов самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet. Орган ОВД предупреждал экипаж Air Canada о возможном воздействии спутного следа.

Выкатывание за пределы ВПП

17 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Garuda, 2002 года выпуска, регистрационные знаки PK-GEJ, выполнял рейс из Jakarta в Pekanbaru (Индонезия). На борту находились 162 пассажира. В 15.32 (08.32 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 36 аэропорта Пеканбару в условиях сильного дождя воздушное судно отклонилось от оси ВПП влево и полностью вышло за пределы выходного торца, остановившись всеми опорами шасси на мягком грунте. При посадке никто не пострадал. Аэропорт был закрыт на прием и выпуск воздушных судов первоначально до 22.00 (15.00 UTC) 17 июля, однако закрытие было продлено. По состоянию на 17.30 UTC 18 июля (через 33 часа после инцидента) воздушное судно еще не удалось эвакуировать. Аэропорт возобновил работу с ВПП укороченной длины и ограничениями в 08.00 (01.00 UTC) 18 июля (см. НОТАМ).

Выпущенный после происшествия НОТАМ:

```
B0960/I2 - RWY CLSD DUE TO BLOCKED BY ACFT. I7 JUL II:20 20I2 UNTIL I7 JUL
I2:30 20I2 ESTIMATED. CREATED: I7 JUL II:3I 20I2
```

```
B0973/I2 - RWY I8/36 OPS BUT CTN, RESTRICTED DUE TO DISABLED ACFT ON RWY TRIP.
PSN 7 METERS FM THE END OF RWY 36, I5 METERS FM THE EXT OF CENTERLINE ON THE
LEFT SIDE, HEIGHT I2,5 METERS. ALL ACFT USE RWY 36 FOR LDG AND RWY I8 FOR TKOF
AND USE VOR/DME APCH OR NDB APCH OR RNAV (GNSS) APCH.
DECLARED DISTANCE ARE NOW : RWY TORA TODA ASDA LDA
I8   2I40 2335 2I40 -
36   -    -    -    2040

RMK: MAX TAILWIND IO KNOTS FOR DRY RWY, NO RECOMENDED FOR WET RWY. I8 JUL I5:25
20I2 UNTIL I8 JUL 22:00 20I2. CREATED: I8 JUL I5:20 20I2
```

Сводка METAP по аэродрому Пеканбару:

```
WIBB I7II00Z 00000KT 7000 SCTOI2 24/24 QI008
WIBB I7090OZ 00000KT 8000 RA SCTOI8 25/23 QI007
WIBB I7080OZ 02007KT 8000 RA SCTOI6 25/23 QI007
WIBB I7070OZ 3IOIOKT 8000 TSRA FEWOI7CB SCTOI3 25/24 QI008
WIBB I7060OZ 250I5KT 8000 RA FEWOI7CB BKNOI2 32/23 QI008
WIBB I7050OZ 00000KT 9999 SCTOI5 30/23 QI009
```

Фото на следующей странице: Chappyhakim.




Garuda Indonesia

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

17 июля экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Emirates Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки A6-ECN, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Bangkok (Таиланд). Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Hyderabad (Индия), у 19-летнего пассажира возникли симптомы сердечного приступа. Экипаж принял решение произвести экстренную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хайдарабад. Ожидавшие прибытия медицинские работники не смогли спасти пациента и были вынуждены констатировать его смерть. Рейс был продолжен и прибыл в Бангкок с задержкой 3,5 часа.

Невыпуск шасси

17 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEY, выполнял рейс из Калининграда в Antalya (Турция). В процессе захода на посадку в аэропорту Анталья произошел отказ выпуска шасси. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. В процессе выполнения проверок шасси удалось выпустить. После повторного захода экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Анталья.

Освещение лазером

17 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDM, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Нижнекамск. В процессе захода на посадку в аэропорту Бегишево в районе четвертого разворота воздушное судно было освещено лазером. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку.

Освещение лазером

17 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2005 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHQ, выполнял рейс из Екатеринбурга в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в районе аэродрома Домодедово на эшелоне полета 100 экипаж доложил о попытке ослепления лазером зеленого цвета со стороны города Москвы. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

Выкатывание за пределы ВПП

18 июля экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Vietnam Airlines выполнял рейс из Ho Chi Minh City в Hanoi (Вьетнам). На борту находились 299 человек. В 17.50 (10.50 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 11 правую аэропорта Ханой воздушное судно отклонилось от оси ВПП и вышло за пределы боковой границы искусственного покрытия. Никто не пострадал. Самолет приступил к полетам на следующий день.

Сводка METAP по аэродрому Ханой:

```
VVNB I8I200Z 240I2KT 9999 SCTOI6 FEWO30CB BKNO40 27/23 QI00I NOSIG
VVNB I8II30Z 020I0KT 360V070 5000 RIIR/I400V2000D TSRA SCTOI3 FEWO30CB BKNO40
26/24 QI000 TEMPO 3000 TSRA
VVNB I8II00Z VRBI5KT 2000 RIIR/I500N TSRA SCTOI3 SCTO30CB BKNI00 25/24
QI000 TEMPO I000 TSRA
VVNB I8I030Z I20I8KT 0I0VI40 2500 TSRA SCTO23 SCTO30CB BKNI00 28/24 QI000
TEMPO 2000 TSRA
VVNB I8I000Z I00I5KT 9999 VCTS SCTO23 FEWO30CB BKNO66 32/23 Q0999 TEMPO 4000
TSRA
VVNB I8093OZ IIOI5KT 9999 FEWO23 FEWO30CB BKNI00 33/22 Q0999 TEMPO 4000 TSRA
```

Отказ управления разворотом передней опоры шасси

18 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTA, выполнял рейс из Сочи в Домодедово/Москва. На борту находились 147 пассажиров и 7 членов экипажа. При выруливании на исполнительный старт в аэропорту Адлер произошел отказ управления разворотом передней опоры шасси. Впоследствии воздушное судно было отбуксировано на перрон.

Потеря сознания пассажирами

18 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQS, выполнял рейс из Краснодара во Внуково/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Внуково на эшелоне полета 120 экипаж сообщил о потере сознания пассажиром и запросил внеочередной заход и скорую медицинскую помощь по прилету. Воздушному судну было обеспечено спрямление маршрута. В процессе захода на посадку на ВПП 19 экипаж доложил о потере сознания еще одним пассажиром. Через 1 минуту воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Потеря радиосвязи

18 июля экипаж самолета Learjet 60 авиакомпании Aegean Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки SX-BNR, выполнял рейс из Athens (Греция) в Пермь. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Курска, произошла потеря радиосвязи экипажа с органом ОВД. На неоднократные вызовы по различным каналам связи экипаж не отвечал. Связь была восстановлена через 50 минут после предыдущего доклада экипажа. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Перми.

Удар крылом о ВПП

18 июля экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании Sky Airlines, 1981 года выпуска, регистрационные знаки CC-CRQ, выполнял рейс из Antofagasta в La Serena/La Florida (Чили). При попытке приземлиться в аэропорту Ла-Флорида воздушное судно столкнулось законцовкой правой полуплоскости крыла с

поверхностью ИВПП. Экипаж благополучно ушел на второй круг и принял решение следовать на запасной аэродром Copiapo (Чили), расположенный в 160 м.м. к северу от Ла-Серены. Никто не пострадал. Законцовка правой полуплоскости получила повреждения (см. фото). Пассажиры были доставлены в Ла-Серену автобусами.

Сводка METAP по аэродрому Ла-Флорида:

```
SCSE I8I400Z 00000KT CAVOK I2/06 QIOI4
SCSE I8I300Z 09003KT CAVOK 09/07 QIOI4
SCSE I8I200Z I0005KT 8000 VCFG SKC 06/05 QIOI4
SCSE I8II00Z I4004KT CAVOK 06/05 QIOI4
```



Фото: Andres Pablo Loyola

Дым в салоне

18 июля экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании American Eagle, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N502AE, выполнял рейс из Denver в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 53 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту О'Хара при пересечении высоты 11000 футов экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Peoria по метеоусловиям аэродрома О'Хара. После разворота воздушное судно вошло в левый круг полетов ВПП 13 аэродрома Пеория. После захвата сигнала курсового маяка ИЛС ВПП 13 экипаж объявил аварийную ситуацию из-за дыма в салоне. После этого сообщения несколько экипажей, также прибывших на запасной аэродром Пеория, немедленно приняли

решение об уходе на другие аэродромы. Экипаж N502AE продолжил заход и после благополучной посадки на ВПП 13 освободил полосу и остановил самолет для аварийной эвакуации пассажиров. При аварийном покидании один из пассажиров получил травму колена при эвакуации через крыльевой выход.

Столкновение с птицей

18 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEF, выполнял рейс из Сочи в Шереметьево/Москва. После посадки в аэропорту Шереметьево экипаж сообщил о возможном столкновении воздушного судна с птицей в районе БПРМ. При осмотре воздушного судна была обнаружена небольшая вмятина за носовым обтекателем с правой стороны фюзеляжа. Воздушное судно от эксплуатации не отстранялось.

Прерванный взлет

18 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGT, выполнял рейс из Внуково/Москва в Нижний Новгород. В процессе разбега с ВПП 19 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за отказа генератора. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

Столкновение с птицей

18 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BMX, выполнял рейс из Шереметьево/Москва во Владивосток. После посадки в аэропорту Кневичи экипаж сообщил о попадании птицы в лобовое стекло в процессе пробега. Стекло кабины повреждено не было. Заходившее следующим воздушное судно было направлено на второй круг с целью обеспечения осмотра рабочей ВПП.

Тепловое убегание батареи

18 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1987 года выпуска, регистрационные знаки C-GOND, выполнял рейс из Montreal в Val d'Or (Канада). На борту находились 28 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту в 70 м.м. севернее Montreal, произошло срабатывание табло общей сигнализации с одновременной индикацией перегрева аккумуляторной батареи, температура которой достигла максимального значения. Экипаж приступил к выполнению необходимых проверок, в ходе которых батарея была выключена, после чего объявил аварийную ситуацию. Приняв решение возвратиться на аэродром вылета, экипаж сообщил, что потребуется аварийная эвакуация пассажиров на ВПП. В процессе конечного этапа захода на посадку температура в батарее уменьшилась до 76°C. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 10 через 50 минут после взлета и остановил самолет на ВПП. Пассажиры покинули воздушное судно по передвижным трапам и автобусом были доставлены к терминалу. По сообщению Совета по

безопасности на транспорте Канады, аварийные службы, обнаружив батарею в горячем состоянии, сняли ее с борта. После этого воздушное судно было отбуксировано к терминалу для выгрузки багажа, а затем – в технический ангар. После замены основной и аварийной батарей воздушное судно было допущено к эксплуатации.

Двукратный возврат из-за запаха в салоне

18 июля экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании United, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N75861, выполнял рейс из Honolulu в Los Angeles (США). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Гонолулу экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 220 из-за необычного запаха на борту, после чего принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 левую Гонолулу через 40 минут после взлета. После высадки пассажиров инженерно-техническим составом совместно с экипажем были проведены несколько гонок двигателей, затем самолет возвратился на стоянку. После повторной посадки пассажиров воздушное судно вылетело вновь примерно через 5 часов 25 минут после первого вылета. Однако экипаж был вынужден снова прекратить набор высоты на эшелоне полета 250 по причине неустановленного запаха и затем возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось во второй раз на ВПП 08 левую через 50 минут после второго вылета. Рейс впоследствии был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщению одного из пассажиров, капитан сделал объявление о появлении запаха в хвостовой части салона, требующем возврата на аэродром вылета по условиям безопасности. После высадки пассажиров воздушное судно было отбуксировано на другую стоянку. После возвращения к телетрапу и повторной посадки пассажиров капитан сделал объявление об успешном проведении необходимых проверок и готовности самолета к вылету. После повторного взлета вновь появился неизвестный запах, и экипаж объявил о повторном возврате в аэропорт Гонолулу. После заруливания на стоянку пассажирам было предложено перейти на стоявшие на соседних стоянках два самолета авиакомпании United, следовавшие до Лос-Анджелеса. Багаж был перегружен на один из самолетов. Пассажиры прибыли в Лос-Анджелес с задержкой 10 и 11 часов. Пассажиры, следовавшие из Лос-Анджелеса дальше, были перерегистрированы на другие рейсы.

Падение давления в гермокабине

18 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Nordwind Airlines, 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BRA, выполнял рейс из Barselona (Испания) в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 в 180 м.м. северо-восточнее Барселоны, экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 100 из-за падения давления в гермокабине, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Барселона через 1 час 15 минут после взлета. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Шереметьево с задержкой 13,5 часов. По сообщению Росавиации, в полете произошло критическое падение давления в гермокабине с выпадением кислородных масок и срабатыванием кислородных генераторов. В процессе набора высоты после

взлета появилась индикация отказа автоматического управления давлением в гермокабине. На эшелоне 300 экипаж перешел на ручное управление клапаном регулирования давления в гермокабине. На эшелоне полета 320 на EICAS появилось сообщение об опасном падении давления воздуха в гермокабине, после чего экипаж произвел экстренное снижение. Воздушное судно выпускалось в рейс согласно MEL с неработающей левой системой кондиционирования. Падение давления произошло из-за отказа правого клапана регулирования входного давления правой системы кондиционирования при деактивированной левой.

Столкновение с птицей

18 июля экипаж самолета Boeing 747-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1986 года выпуска, регистрационные знаки AP-BFV, выполнял рейс из Jeddah (Саудовская Аравия) в Lahore (Пакистан). При посадке в аэропорту Лахор произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж благополучно завершил пробег. Никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения фюзеляжа и было отстранено от эксплуатации.

Травмирование бортпроводников при болтанке

18 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании US Airways, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N833AW, выполнял рейс из Phoenix (США) в Guadalajara (Мексика). Следуя по маршруту в 250 м.м. южнее Tucson (США) в воздушном пространстве Мексики, воздушное судно вошло в зону турбулентности, в которой пострадали два бортпроводника. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку в Гвадалахаре. По сообщению Федерального управления авиации США, два бортпроводника были легко травмированы. Воздушное судно повреждений не получило.

Возможное столкновение с птицей

18 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWA, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Geneva (Швейцария). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж сообщил о возможном столкновении воздушного судна с птицей и принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре в аэропорту Женева следов столкновения с птицей и повреждений воздушного судна обнаружено не было.

Столкновение с птицей

19 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCQ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Петропавловск-Камчатский. На борту находились 139 пассажиров. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Елизово была обнаружена вмятина со следами попадания птицы на третьей секции предкрылка

правого полукрыла. Воздушное судно было допущено к выполнению рейса до базы. Самолет благополучно приземлился в аэропорту Шереметьево.

Проблемы с управлением двигателем

19 июля экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Singapore Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки 9V-SKR, выполнял рейс из Singapore (Сингапур) в Hong Kong (Китай). На борту находились 220 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Сингапура экипаж доложил о проблемах с двигателем (Trent 970) и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в сингапурском аэропорту Чанги. Резервный Airbus A380-800 прибыл в Hong Kong с задержкой 3 часа 45 минут. По сообщению представителя авиакомпании, воздушное судно возвратилось из-за проблем с управлением двигателем.

В августе 2012 года Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) была издана Директива летной годности 2012-0145, в которой сообщается, что в двигателе Trent 900 возникла сильная вибрация турбины промежуточного давления (N2), сопровождаемая колебаниями других параметров силовой установки, в том числе, турбины низкого давления (N1). Экипаж уменьшил режим работы двигателя до малого газа и возвратился на аэродром вылета Сингапур. При первоначальной экспертизе было установлено, что система низкого давления прекратила работу в результате разрушения конструкции маслопровода. Разрушение было вызвано неустановкой сферического посадочного места между маслопроводом и заглушкой. Согласно Директиве, все двигатели RB211 Trent 970-84, 970B-84, 972-84, 972B-84, 977-84, 977B-84 and 980-84 должны быть проверены на правильность установки сферических посадочных мест.

Прерванный взлет

19 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQY, выполнял рейс из Намангана (Узбекистан) в Красноярск. На борту находились 126 пассажиров и 7 членов экипажа. При начале движения на ВПП для взлета из аэропорта Наманган произошло уклонение воздушного судна в левую сторону, после чего экипаж прекратил разбег и возвратился на стоянку.

Проблемы с наддувом гермокабины

19 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Sky Airlines (Чили), 2001 года выпуска, регистрационные знаки CC-ABV, выполнял рейс из Calama в Santiago (Чили). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Калама экипаж доложил о проблемах с давлением в гермокабине и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Antofagasta (Чили), расположенном в 110 м.м. к северу от аэропорта Калама. Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Антофагаста. После проверки и необходимого ремонта во время 90-минутной стоянки рейс был продолжен и прибыл в Сантьяго с задержкой около 3 часов.

Отделение створки отсека шасси

19 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Denver в Boise (США). После взлета самолета Southwest с ВПП 25 аэропорта Денвер экипаж, взлетевший 5 минутами позднее, сообщил о большом постороннем предмете красного цвета на ВПП справа непосредственно на отметке 5000 футов. При осмотре ВПП были обнаружены остатки покрышки и обломки. Экипаж Southwest продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку в аэропорту Бойс. По сообщению Федерального управления авиации США, после разрыва покрышки на ВПП была обнаружена створка отсека шасси.

Отказ гидросистемы

19 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании European Air Transport, 1983 года выпуска, регистрационные знаки D-ALEC, по соглашению с DHL выполнял грузовой рейс из Malta (Мальта) в Brussels (Бельгия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 13 аэропорта Мальты экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100, доложив об отказе левой гидросистемы и решении возвратиться на аэродром вылета. Экипаж произвел выпуск шасси ручным способом и через 50 минут после взлета произвел благополучную посадку на ВПП 31.



D-ALEC в процессе пробега

Отключение автопилота и автомата тяги

19 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Владивосток Авиа», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCG, выполнял рейс из Иркутска в Хабаровск. На борту находились 144 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Иркутск произошло срабатывание сигнализации отключения автопилота и автомата тяги. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Спустя 18 минут и через 30 минут после

взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Иркутск. Через 10 часов пассажиры были отправлены в Хабаровск резервным самолетом.

Неустойчивая работа системы кондиционирования

19 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHJ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пензу. Следуя на крейсерском эшелоне полета, экипаж доложил о неустойчивой работе одного из каналов системы кондиционирования и в соотвествии с QRH произвел снижение до эшелона полета 250, продолжив на этой высоте полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пензы.

Столкновение с птицей

19 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BUP, выполнял рейс из Еревана (Армения) в Шереметьево/Москва. При выполнении разбега для взлета в ереванском аэропорту Звартноц произошло столкновение воздушного судна с птицей на скорости V_1. Экипаж благополучно произвел взлет и принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре самолета была обнаружена вмятина ниже форточки второго пилота.

Возврат за пассажирами

19 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAP Air Portugal, 2000 года выпуска, регистрационные знаки CS-TNL, выполнял рейс из Budapest (Венгрия) в Lisbon (Португалия). В процессе разбега для взлета с ВПП 13 левой в аэропорту Будапешта, водитель автобуса с пассажирами на рейс авиакомпании Swiss сообщил по радио, что в его автобусе по ошибке оказались 4 пассажира до Лиссабона. Экипаж CS-TNL получил информацию об отсутствующих пассажирах в процессе набора высоты. После консультации с диспетчерской службой авиакомпании и наземным персоналом экипаж прекратил набор на эшелоне полета 290, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 правую будапештского аэропорта через 40 минут после взлета. Опоздавшие пассажиры были встречены на борту аплодисментами. Экипаж произвел повторный взлет через 40 минут после посадки и прибыл в Лиссабон с задержкой 1 час 10 минут.

Неуборка шасси

20 июля экипаж самолета Learjet 60 оператора Air Independence (Германия), 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-CIII, выполнял рейс из Внуково/Москва в Одесса (Украина). На борту находился 1 пассажир. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 090 экипаж доложил о неуборке передней опоры шасси и после выполнения проверок

принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Проблемы с шасси

20 июля экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11F авиакомпании Lufthansa Cargo, 1998 года выпуска, регистрационные знаки D-ALCB, выполнял рейс из Красноярска во Frankfurt/Main (Германия). В процессе набора высоты после взлета из Красноярска при пересечении эшелона полета 140 экипаж доложил о проблемах с шасси, но продолжил набор заданного эшелона 280. После занятия эшелона полета 280 экипаж сообщил о решении возвратиться на аэродром вылета. После снижения до эшелона полета 100 для слива топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 красноярского аэропорта Емельяново через 1 час 50 минут после взлета. Рейс вылетел повторно спустя 5 часов 45 минут после вынужденной посадки и прибыл во Франкфурт-на-Майне с задержкой 6 часов 15 минут.

Неуборка закрылков

20 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании «ЮТэйр», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BLO, выполнял рейс из Сургута в Тюмень. На борту находились 41 пассажир и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Сургут экипажу не удалось убрать закрылки. После проведения проверок было принято решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сургут.

Отказ бортового радиолокатора

20 июля экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Газпромавиа», 1996 года выпуска, регистрационные знаки RA-42437, выполнял рейс из Внуково/Москва в Краснодар. Следуя по маршруту на эшелоне полета 290 экипаж доложил об отказе бортового радиолокатора и принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Повреждение объектов РТС грозовым фронтом

20 июля при прохождении грозового фронта в аэропорту Урай в вечернее время были повреждены аэродромные сооружения: сорваны и унесены на расстояние до 70 м крыши со зданий оперативного пункта наблюдений, технического здания ДПРМ МК-355, второго этажа здания аэродромного обзорного радиолокатора. Произошло повреждение линий электропередачи ДПРМ МК-355 и ДПРМ МК-175. Повреждения произошли в период закрытия аэропорта согласно регламенту, в связи с чем персонал на объектах отсутствовал. 21 июля после заступления на дежурство специалистами была проверена работоспособность радиотехнических средств. Все РТС оказались в исправном состоянии. Питание ДПРМ рабочего курса посадки осуществлялось от дизель-генератора. Ограничений плана полетов не производилось.

Повреждение пневматика

20 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jazeera Airways, 2012 года выпуска, регистрационные знаки 9K-CAL, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Kuwait City (Кувейт). На борту находились 140 человек. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Дубай экипаж сообщил о возможной проблеме с покрышкой и продолжил полет до аэродрома назначения, где выполнил контрольный проход на малой высоте над ВПП 33 левой для проверки состояния колес с земли. Через 20 минут после прохода экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 33 левую аэропорта Кувейт. По сообщению представителя авиакомпании, осмотр с земли, организованный в качестве меры предосторожности и не выявивший ничего нештатного, подтвердил возможность безопасного приземления. После посадки потребовалась замена одного из пневматиков из-за незначительного повреждения в результате воздействия нескольких факторов, включая жаркую погоду.

Индикация неуборки шасси

20 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Pinnacle, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N8588D, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Greenville в Atlanta (США). На борту находились 50 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 22 аэропорта Greenville/Spartanburg экипаж запросил прекращение набора на высоте 5000 футов из-за индикации промежуточного положения правой основной опоры шасси. После выпуска шасси экипаж сообщил об индикации выпущенного положения всех трех опор и через 20 минут после взлета благополучно приземлился на ВПП 22 международного аэропорта Гринвилл/Спартанбург. Резервный Canadair CRJ-200 прибыл в Атланту с задержкой 4,5 часа.

Выключение двигателя

20 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-90 авиакомпании Delta Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N909DA, выполнял рейс из Atlanta в Milwaukee (США). На борту находились 149 пассажиров и 5 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 290 в 85 м.м. северо-западнее Louisville (США), экипаж доложил о проблемах с двигателем и приступил к снижению. В процессе снижения экипаж сообщил о вынужденном выключении правой силовой установки и решении произвести внеплановую посадку в аэропорту Луисвилл, где воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 левую через 23 минуты после начала снижения с эшелона 290.

Вибрация двигателя

20 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Qantas, 1996 года выпуска, регистрационные знаки VH-OGQ, выполнял рейс из Sydney в Brisbane (Австралия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 правой аэропорта Сидней экипаж перешел в горизонтальный полет на высоте 9000 футов, сообщив о вибрации двигателя и решении возвратиться на аэродром вылет.

Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 правую аэропорта Сидней через 25 минут после взлета. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Брисбен с задержкой 2 часа.

Минимальный остаток топлива

20 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании US Airways, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N804AW, выполнял рейс из Phoenix в Dallas/Ft. Worth (США). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Форт-Уорт Далласа экипаж начал выполнение высотной зоны ожидания на эшелоне полета 250 и выше из-за фронтальной грозы, смещавшейся в сторону Далласа. Позднее экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Abilene. Однако ВПП 17 правая аэропорта Абилене оказалась закрытой, а для рабочей ВПП 17 левой руководством аэропорта были введены весовые ограничения, не позволявшие экипажу произвести посадку. Ожидая решения от руководства аэропорта Абилене в течение 15 минут и так его и не дождавшись, экипаж принял решение произвести посадку на расположенной в 9 м.м. к западу от Абилене авиабазе ВВС США Dyess. Через 50 минут после планового времени посадки в аэропорту Далласа экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 16 авиабазы Дайс. По сообщению Вышки авиабазы Дайс, для согласования посадки на военном аэродроме была объявлена аварийная ситуация с топливом. Через 2 часа после посадки на авиабазе рейс вылетел в Даллас и благополучно приземлился там с задержкой 3,5 часа.

НОТАМ по аэродрому Абилене:

```
07/043 - RWY I7L/35R DUAL WHEEL WEIGHT LIMIT IS 80000 UNLESS OTHERWISE WAIVED BY
AIRPORT MANAGEMENT 325-660-6458 OR 325-370-I374 EXC EMERGENCY. 24 JUL I7:I3 20I2 UNTIL
UFN. CREATED: 24 JUL I6:0I 20I2
```

Сводка METAP по аэродрому Даллас/ Форт-Уорт:

```
KDFW 2022352 30029G56KT 3/4SM RI7C/I000V3000FT +TSRA FEW04I BKN080CB 0VC090 26/2I
A300I RMK A02 PK WND 34056/2228 TWR VIS 2 I/2 VIS I/4V3 TSB2I57RABI4 PRESRR CO
KDFW 2022292 33042G56KT I 3/4SM RI7C/I000VP6000FT +TSRA BKN080CB BKN090 BKN250 26/2I
A2996 RMK A02 PK WND 34056/2228 TWR VIS 2 I/2 VIS I I/4V5 TSB2I57RABI4 CONS
KDFW 2022I8Z 0I026G3IKT IOSM TSRA BKN090CB BKN250 34/I8 A2995 RMK A02 PK WND
0I03I/22I8 TSB2I57RABI4 CONS LTGICCG OHD TS OHD MOV SE P0000
KDFW 202I59Z I8007KT IOSM TS SCT085CB BKNI50 BKN250 39/I6 A2993 RMK A02 TSB57 FRQ
LTGICCG NW-N-NE-E TS NW-N-NE-E MOV SE
KDFW 202I53Z I8008KT IOSM SCT085 BKNI50 BKN250 39/I6 A2993 RMK A02 SLPI23 CB DSNT
NW-N-NE-E MOV S T03890I6I
KDFW 202053Z VRB05KT IOSM SCT085 BKNI50 BKN250 39/I6 A2995 RMK A02 SLPI32 CB DSNT N-
NE-E T03890I6I 58023
KDFW 20I953Z 26006GI7KT IOSM SCT080TCU SCTI00 BKN200 39/I7 A2998 RMK A02 SLPI39 TCU N-
NE-E T03940I67
```

Помпаж двигателя

20 июля экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89008, выполнял рейс из Днепропетровска (Украина) в Шереметьево/Москва. В процессе пробега после

посадки в аэропорту Шереметьево произошло срабатывание индикации [ENG R STALL] (помпаж правого двигателя) с последующим автоматическим отключением силовой установки (SaM146). Створки реверса правого двигателя остались в открытом положении. Экипаж благополучно завершил пробег. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации и по состоянию на 30 июля к полетам не приступало.

Освещение лазером

20 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEG, выполнял рейс из Еревана (Армения) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево на эшелоне полета 130 экипаж сообщил об освещении лазером зеленого цвета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

Дым в кабине

21 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air France, 2002 года выпуска, регистрационные знаки F-GRXD, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Hamburg (Германия). На борту находились 137 человек. В процессе захода на посадку в аэропорту Гамбург при пересечении эшелона полета 100 экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о дыме в кабине. Через 7 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23, освободило полосу на РД O, где было остановлено. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили следов огня или перегрева. Дым к этому времени рассеялся. Пассажиры покинули самолет по мобильным трапам на РД. Обратный рейс был отменен. Воздушное судно было допущено к вылету из Гамбурга в Париж спустя 4 часа.

Отказ датчика противопожарной системы

21 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании KLM, 1994 года выпуска, регистрационные знаки PH-KCE, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Atlanta (США). В процессе набора высоты после взлета из Амстердама при пересечении эшелона полета 130 экипаж запросил разрешение прекратить набор на эшелоне полета 200, сообщив о возврате на аэродром вылета и необходимости слива топлива в течение 20 минут. По докладу экипажа, возникла индикация неисправности датчика системы обнаружения пожара двигателя (CF6). Экипаж произвел слив топлива над Северным морем на эшелоне полета 200 и через 50 минут после сообщения о неисправности произвел благополучную посадку на ВПП 36 правую амстердамского аэропорта Схипхол. Резервный MD-11 прибыл в Атланту с задержкой 3 часа.

Столкновение с птицей

21 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAY, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Frankfurt/Main (Германия). В процессе первоначального набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево при

пересечении высоты 200 м экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей и принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Франкфурт-на-Майне.

Освещение лазером

21 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Архангельские Авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRP, выполнял рейс из Архангельска в Сочи/Адлер. В процессе захода на посадку в аэропорту Адлер на удалении 21 км от береговой линии воздушное судно было освещено четырьмя лучами зеленого цвета. Экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения.

Возможное столкновение с птицей

21 июля экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки OY-KFE, выполнял рейс из Copenhagen (Дания) в Bergen (Норвегия). На борту находились 62 пассажира и 4 члена экипажа. Вскоре после занятия эшелона полета 300 после взлета с ВПП 04 правой аэропорта Копенгаген экипаж запросил возврат на аэродром вылета, сообщив позднее об услышанном ударе «где-то внизу» вскоре после взлета. Не наблюдая отклонений в работе систем, экипаж не запросил дополнительной помощи и аварийного обслуживания. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 правую копенгагенского аэропорта Каструп через 30 минут после взлета. Самолет зарулил на стоянку в сопровождении аварийной техники. Аварийным службам было сообщено о возможном столкновении воздушного судна с птицей, после чего они предположении возможность повреждения двигателя. Резервный CRJ-900 прибыл в Берген с задержкой 90 минут. Видео посадки, снятое очевидцем KastrupSpotting.

Отказ управления двигателем

21 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», регистрационные знаки VQ-BJZ, выполнял рейс из Сочи в Нижнекамск. На борту находились 50 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку на удалении 110 км от Нижнекамска экипаж доложил об отказе управления левой силовой установкой (CF34) и принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в нижнекамском аэропорту Бегишево.

Отказ автопилота и автомата тяги

21 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDQ, выполнял рейс из Pula (Хорватия) в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 177 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе полета произошли отказы двух комплектов автопилота и автомата тяги. После выполнения процедур согласно QRH экипаж продолжил полет до

аэродрома назначения в ручном режиме. Через 38 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Неуборка шасси

21 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNM, выполнял рейс из Нижневартовска в Сочи. На борту находились 111 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета в районе аэродрома Нижневартовск экипаж доложил о неуборке передней опоры шасси и принял решение следовать на запасной аэродром Тюмень. Через 2 часа, после выработки топлива самолет благополучно приземлился в аэропорту Рощино.

Дым в хвостовой кухне

21 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N625JB, выполнял рейс из West Palm Beach в New York/La Guardia (США) с задержкой от расписания в 50 минут. На борту находились 117 человек. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Уэст-Палм-Бич при пересечении высоты 16000 футов экипаж сообщил о дыме в хвостовой кухне, поступающем из отверстий, расположенных над кофеварками. После срабатывания кухонных предохранителей экипаж объявил аварийную ситуацию и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Уэст-Палм-Бич на ВПП 10 левую спустя 10 минут. К этому времени дым успел рассеяться. Через 2 часа 10 минут самолет вылетел повторно и прибыл в Нью-Йорк с общей задержкой 3 часа.

Отказ управления разворотом шасси

22 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWN, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Шереметьево/Москва. Перед вылетом из аэропорта Стамбул возникла индикация отказа системы управления разворотом передней опоры шасси, после чего экипаж возвратился на стоянку. Воздушное судно было допущено к выполнению рейса согласно MEL и благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево, где была объявлена тревога. С ВПП самолет был отбуксирован тягачом.

Столкновение с птицей

22 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDR, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе захода на посадку на ВПП 28 правую аэропорта Пулково в районе четвертого разворота на высоте 600 м экипаж доложил о попадании птицы в остекление кабины и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Падение давления в гидросистеме

22 июля экипаж самолета Ту-154М авиакомпании «Якутия», 1993 года выпуска, регистрационные знаки RA-85794, выполнял рейс из Внуково/Москва в Новокузнецк. На борту находились 70 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Новокузнецк произошло падение давления в гидросистеме №1. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в Новокузнецке.

Проблемы с двигателем

23 июля экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании Sky Airline выполнял рейс из Antofagasta в Santiago (Чили). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Антофагаста экипаж сообщил о проблемах с левой силовой установкой и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Антофагаста через 25 минут после взлета. По сообщению представителя авиакомпании, после взлета возникли нештатные параметры двигателя №1. Инженерно-техническим составом было определено, что отклонение параметров произошло в пределах допустимого диапазона. Тем не менее, было принято решение о перегоне самолета на базу в Сантьяго для повторной проверки. Пассажиры были перерегистрированы на ближайший рейс до Сантьяго и прибыли туда с задержкой 3,5 часа.

Генеральный директорат гражданской авиации Чили принял решение о проведении тщательной проверки авиакомпании из-за нескольких инцидентов, произошедших в течение последней недели.

Столкновение с птицей

23 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2004 года выпуска, регистрационные знаки EI-DEH, выполнял рейс из London/Heathrow в Cork (Ирландия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 правой аэропорта Хитроу произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета и через 20 минут после взлета произвел благополучную посадку в аэропорту Хитроу на ВПП 27 левую. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Корк с задержкой 3 часа.

Столкновение с птицей

23 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDH, по соглашению с S7 («Сибирь») выполнял рейс из Домодедово/Москва в Новый Уренгой. На борту находились 142 пассажира и 7 членов экипажа. В процессе пробега после посадки в аэропорту Новый Уренгой на скорости 120-140 узлов произошло столкновение воздушного судна с птицами. Экипаж благополучно завершил пробег и зарулил на перрон. При послеполетном осмотре воздушного судна в носовой части фюзеляжа была обнаружена вмятина размерами 450х350 мм и глубиной 50 мм с нарушением лакокрасочного покрытия.

Отказ управления разворотом шасси

23 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQU, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Amsterdam (Нидерланды). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево возникла индикация отказа управления разворотом передней опоры шасси. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 180, приняв решение о возврате на аэродром вылета, где была объявлена тревога. После выработки топлива на эшелоне полета 070 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую аэропорта Шереметьево спустя 1 час 50 минут после взлета.

Столкновение с птицей

23 июля экипаж самолета Boeing 717-200 авиакомпании Air Tran выполнял рейс из Orlando в Detroit (США). На борту находились 124 человека. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 17 правой аэропорта Орландо экипаж сообщил о необходимости возвратиться на аэродром вылета из-за столкновения воздушного судна с птицей. Прекратив набор на высоте 15000 футов, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 17 правую аэропорта Орландо через 25 минут после взлета. По сообщению Федерального управления авиации США, воздушное судно получило незначительные повреждения.

Неуборка шасси

23 июля экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Virgin Atlantic, 1996 года выпуска, регистрационные знаки G-VBIG, выполнял рейс из London/Heathrow в Newark (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 левой аэропорта Хитроу экипажу не удалось убрать шасси: все опоры шасси остались в выпущенном положении. Прекратив набор высоты на эшелоне полета 090, экипаж произвел слив топлива, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 правую аэропорта Хитроу через 50 минут после взлета. Оба рейса, включая обратный, были отменены.

Растрескивание обоих лобовых стекол

23 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Gulf Air, 2010 года выпуска, регистрационные знаки A9C-AG, выполнял рейс из Bahrain (Бахрейн) в Rome/Fiumicino (Италия). В процессе снижения для захода на посадку в Риме в течение нескольких секунд произошло растрескивание обоих – левого и правого – ветровых стекол кабины. Экипаж продолжил заход и благополучно приземлился на ВПП 34 левую римского аэропорта Фьюмичино. Воздушное судно было отстранено от выполнения обратного рейса. Самолет Airbus A320-200 авиакомпании Gulf Air, выполнявший рейс из Copenhagen (Дания) в Bahrain (Бахрейн) произвел внеплановую посадку в Риме для вывоза пассажиров обратного рейса. Рейс прибыл в Бахрейн с задержкой 3,5 часа (для обоих рейсов).

Выключение двигателя

23 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Regional 1 Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-FDND, выполнял рейс из Thunder Bay в Sioux Lookout (Канада). На борту находились 17 человек. Вскоре после занятия высоты 12500 футов после взлета из аэропорта Тандер-Бей возникла индикация роста температуры в промежуточной турбине (ITT) правой силовой установки до 1000°C. Экипаж попросил бортпроводников осмотреть двигатель. После обнаружения слабого дыма из вентиляционного отверстия экипаж выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тандер-Бей через 30 минут после взлета.

Столкновение с птицей

23 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines, 1986 года выпуска, регистрационные знаки N664WN, выполнял рейс из Chicago/Midway в Minneapolis (США). В процессе захода на посадку на ВПП 30 левую аэропорта Миннеаполис произошло столкновение воздушного судна с птицей, приведшее к повреждению передней кромки правой полуплоскости крыла. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 30 левую. По сообщению Федерального управления авиации США, воздушное судно получило незначительное повреждение.

Столкновение с птицей

23 июля экипаж самолета British Aerospace ATP авиакомпании Nextjet, 1990 года выпуска, регистрационные знаки SE-LLO, по соглашению с Golden Air выполнял рейс из Vaxjo в Stockholm/Bromma (Швеция). После посадки на ВПП 30 в стокгольмском аэропорту Бромма воздушное судно столкнулось со стаей чаек, сидевших на ВПП. Экипаж благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку, доложив о столкновении со стаей птиц. Ожидавший разрешения на взлет экипаж сообщил о том, что наблюдает нескольких мертвых птиц на ВПП. При осмотре полосы были обнаружены 3-4 мертвые чайки. После проверки и мойки самолет был допущен к вылету из аэропорта Бромма спустя 3,5 часа после посадки.

Выключение двигателя

24 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Flybe, 2006 года выпуска, регистрационные знаки G-JECP, выполнял рейс из Inverness (Великобритания) в Amsterdam (Нидерланды). На борту находились 58 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Инвернесс левая силовая установка издала громкий хлопок, после чего экипаж выключил двигатель. Воздушное судно возвратилось на аэродром вылета и благополучно приземлилось в аэропорту Инвернесс через 30 минут после взлета. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Представитель авиакомпании подтвердил возникновение неисправности в двигателе №1, после чего экипаж в качестве предосторожности выключил силовую установку.

Безбилетный пассажир

24 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании jet2.com, 1988 года выпуска, регистрационные знаки G-CELG, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Rome/Fiumicino (Италия). После взлета на борту был обнаружен 11-летний мальчик, сбежавший из дома и направлявшийся в Рим без билета, паспорта и каких-либо документов. Мальчик был обнаружен другими пассажирами как следовавший без сопровождения. Пассажиры поставили в известность бортпроводников. После консультации экипажа с диспетчерской службой авиакомпании было установлено, что ребенок путешествует без билета. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и благополучно приземлился в Риме. После высадки всех пассажиров ребенок был оставлен на борту воздушного судна. Мальчик был отправлен обратно в Манчестер этим же самолетом. Из-за безбилетного пассажира рейс был задержан на 2 часа и прибыл в Манчестер с задержкой 1 час 20 минут. В аэропорту Манчестер ребенок был передан родителям. По сообщению полиции, он убежал от матери в магазине и направился в Рим, в то время как его мать инициировала розыск. После контакта экипажа с диспетчерской службой полиция установила, что на борту находится разыскиваемый ими ребенок. По сообщению представителя авиакомпании, мальчику удалось пройти без документов пять линий проверки безопасности, где отсутствие посадочного талона и документов осталось незамеченным. Находившиеся на дежурстве сотрудники отстранены от службы до окончания результатов расследования.

Индикация выпуска спойлеров в полете

24 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGU, выполнял рейс по обслуживанию миссии ООН из Kinshasa – Mbandaka – Bukau – Kindu – Mbandaka – Kinshasa (Демократическая Республика Конго). На борту находились 45 пассажиров и 3 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало в горизонтальном полете на участке маршрута Мбандака - Букау, произошло срабатывание сигнального табло [ВЫПУСК СПОЙЛЕРОВ]. Экипаж принял решение произвести посадку на аэродроме Kisangani, где воздушное судно благополучно приземлилось.

Падение давления в гермокабине

24 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании AirExplore, 1992 года выпуска, регистрационные знаки OM-AEX, по соглашению с Monarch Airlines выполнял рейс из Birmingham (Великобритания) в Palma Mallorca (Испания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 140 м.м. севернее Limoges (Франция), экипаж приступил к аварийному снижению и через 7 минут занял эшелон полета 130 (средняя вертикальная скорость составила 3600 ф/мин). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лимож через 30 минут после начала снижения с эшелона 380. Для продолжения рейса из Мадрида в Лимож был направлен резервный Boeing 757-200 авиакомпании Privilege Style. Расчетная задержка прибытия в Пальма-де-Майорку составила не менее 10 часов. Борт OM-AEX

выполнил перелет в Бирмингем без пассажиров на эшелоне полета 240 через 3 часа после посадки в Лиможе.

Столкновение с птицей

24 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки AP-BGJ, выполнял рейс из Karachi в Lahore (Пакистан). При посадке в аэропорту Лахор произошло попадание птицы в правую силовую установку (GE90). Экипаж благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку. Вылет обратного рейса был отложен на 4 часа.

Прерванный взлет

24 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAY, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Guangzhou (Китай). В процессе разбега с ВПП 25 левой аэропорта Шереметьево экипаж на высокой скорости (путевая скорость не менее 88 узлов) прекратил взлет из-за невыхода левой силовой установки (CF6) на взлетный режим. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку. Рейс был выполнен резервным Boeing 767-300, прибывшим в Гуанчжоу с задержкой 3 часа.

Падение давления в гермокабине

25 июля экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FFYJ, выполнял рейс из Winnipeg в Toronto (Канада). На борту находились 87 человек. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Виннипег экипаж прекратил набор на эшелоне полета 290 из-за появления на EICAS сообщения [BLEED 2 LEAK]. Восстановить работу системы при выполнении предписанных QRH действий не удалось. После этого экипаж был вынужден произвести ускоренное снижение до высоты 10 000 футов из-за роста барометрической высоты в гермокабине. После снижения экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Виннипег. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, воздушное судно было выпущено в рейс согласно MEL с левым регулирующим давление клапаном в положении «закрыто». Инженерно-техническим составом был обнаружен разжатый хомут правого предохладителя. В результате возникшей утечки в месте крепления произошло закрытие и правого регулирующего клапана, что привело к падению давления в гермокабине. По сообщению NAV Canada, аварийная ситуация экипажем не объявлялась.

Травмирование бортпроводника во время руления

25 июля экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Memphis (США). В процессе руления перед взлетом при резкой остановке воздушного судна был травмирован бортпроводник.

Экипаж возвратился на стоянку. По сообщению Федерального управления авиации США, бортпроводник получил травмы, степень которых не уточняется.

Неуборка шасси

25 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N126DL, выполнял рейс из San Diego в Atlanta (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 аэропорта Сан-Диего экипаж доложил об индикации небезопасного положения шасси и прекратил набор на высоте 5000 футов для выполнения проверок. Не сумев решить проблему, экипаж в качестве предосторожности объявил аварийную ситуацию, приняв решение следовать на запасной аэродром Лос-Анджелес. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Лос-Анджелес через 55 минут после взлета из Сан-Диего.

Отказ радиосвязи, подъем перехватчиков

25 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Thomas Cook, 1995 года выпуска, регистрационные знаки G-FCLI, выполнял рейс из Enfidha (Тунис) в Glasgow (Великобритания). На борту находились 235 пассажиров и 8 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в воздушном пространстве Франции в районе северного побережья страны, незадолго до рубежа передачи управления органу ОВД Великобритании, произошла потеря радиосвязи по линии «экипаж-диспетчер». В 12.20 (11.20 UTC) на перехват самолета без связи был поднят в воздух истребитель Typhoon Королевских ВВС Великобритании. Когда перехватчик находился в наборе высоты, связь с экипажем B-757 была установлена центром ОВД Великобритании. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и спустя 1 час благополучно приземлился в аэропорту Глазго.

Королевские ВВС Великобритании в настоящее время находятся в повышенной готовности в связи с Олимпийскими играми 2012 года. Представитель авиакомпании подтвердил факт потери радиосвязи на короткое время. Связь была восстановлена при входе в воздушное пространство Великобритании. Министерство обороны Великобритании подтвердило подъем в воздух перехватчика, сообщив о готовности второго самолета, который находился на ВПП. После возобновления радиосвязи подъем второго перехватчика не потребовался.

Испарения в салоне

25 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании China Southern Airlines выполнял рейс из Hangzhou в Guangzhou (Китай). На борту находились 105 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Ханчжоу в передней части салона возникли испарения, первоначально воспринятые как дым. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и благополучно приземлился в аэропорту Ханчжоу. Пассажиры были высажены обычным способом по мобильным трапам. Было установлено, что дым, который привел к появлению в китайских СМИ сообщений о пожаре на борту, оказался испарениями из системы кондиционирования, вызванными неисправностью. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Гуанчжоу с задержкой 10 часов.

Проблемы с управляемостью

25 июля экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Air Canada, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FEKH, выполнял рейс из Montreal (Канада) в New York/La Guardia (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 240 в 70 м.м. севернее нью-йоркского аэропорта Ла Гуардия, экипаж доложил о технических проблемах и принял решение произвести посадку в аэропорту Newark из-за наличия там более длинных ВПП и возможности более медленного снижения. В процессе снижения в аэропорт Ньюарк экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблемах со спойлерами и реверсом. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 правую аэропорта Ньюарк через 50 минут после первого доклада о проблемах. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в полете возникли второстепенные проблемы с управляемостью. По сообщению представителя авиакомпании, возникла неисправность в блоке модуля авионики (MAU 3A), повлиявшая на некоторые органы управления полетом. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 3 августа, инженерно-техническим составом был заменен сетевой адаптер/процессор.

Отказ гидронасоса

25 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Армавиа», 2001 года выпуска, регистрационные знаки ЕК-20018, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ереван (Армения). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 экипаж доложил о проблеме с гидронасосом №2 третьей гидросистемы. После снижения до эшелона полета 310 экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в ереванском аэропорту Звартноц.

Потеря радиосвязи, подъем перехватчиков

25 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании TUIFly Nordic, 2003 года выпуска, регистрационные знаки SE-DZV, выполнял рейс из Gothenburg (Швеция) в Palma Mallorca (Испания). Когда воздушное судно следовало по маршруту в воздушном пространстве Германии, произошла потеря радиосвязи между экипажем и органом ОВД. На перехват самолета без связи были подняты два истребителя Luftwaffe. После успешного перехвата радиоконтакт экипажа с органом ОВД был восстановлен через 27 минут после потери. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения, где благополучно приземлился. По сообщению пассажиров, истребители подошли очень близко, следуя на одной высоте с B-757. Пассажиры приветствовали пилотов маханием рук, летчики отвечали им тем же. Представитель авиакомпании подтвердил факт потери радиосвязи, сообщив о начале расследования. Представитель Люфтваффе сообщил, что на перехват гражданского самолета с целью опознать его и убедиться в отсутствии незаконных намерений были направлены два самолета Phantom, выполнявшие тренировочное задание. «Фантомы» сопровождали гражданский самолет в течение 15 минут.

Негерметизация гермокабины

26 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWI, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Nice (Франция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 100 экипаж доложил о негерметизации гермокабины и занял зону ожидания для выполнения проверок, по окончании которых принял решение следовать на аэродром назначения на эшелоне полета 320. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ницца.

Выключение двигателя

26 июля экипаж самолета Canadair CRJ-705 авиакомпании Jazz, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-GOJZ, выполнял рейс из Halifax в Ottawa (Канада). В процессе набора высоты после взлета из Галифакса при пересечении эшелона полета 300 правая силовая установка (CF34) издала сильный хлопок с последующим падением мощности. В ходе выполнения предписанных проверок экипаж выключил двигатель и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Галифакс. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был установлен отказ турбины с внутренними повреждениями двигателя. Произведена замена силовой установки.

Вибрация двигателя

26 июля экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Саратовские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки RA-42378, выполнял рейс из Саратова в Ереван (Армения). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Саратов экипаж доложил об опасной вибрации правого двигателя и принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Саратов.

Прерванный взлет

26 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIE, выполнял рейс из Внуково/Москва в Магнитогорск. В процессе разбега с ВПП 19 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации невзлетной конфигурации. Воздушное судно благополучно завершило пробег.

Освещение лазером

26 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Башкортостан», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-73010, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Краснодар. Следуя по маршруту на удалении 170 км севернее Краснодара, экипаж доложил об освещении воздушного судна лучом лазера, направленным в кабину.

Столкновение с птицей

26 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKX, выполнял рейс из Краснодара в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Краснодар экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Падение давления масла в двигателе

26 июля экипаж самолета Ан-28 авиакомпании «Восток», регистрационные знаки RA-28941, выполнял рейс из Хабаровска (МВЛ) в Чумикан. На борту находились 15 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта МВЛ Хабаровск произошло падение давления масла в правой силовой установке. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хабаровск (МВЛ).

Освещение лазером

26 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJT, выполнял рейс из Еревана (Армения) в Сургут. На борту находились 96 пассажиров и 7 членов экипажа. Из-за отсутствия мест стоянок в аэропорту Сургут экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Тюмень. В процессе захода на посадку на ВПП 03 аэропорта Рощино на удалении 20 км от ВПП экипаж доложил о попытке ослепления лазером. Через 8 минут воздушное судно благополучно приземлилось в тюменском аэропорту Рощино.

Прерванный взлет

27 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGV, выполнял учебно-тренировочный полет из Домодедово/Москва в Домодедово. В процессе разбега с ВПП 32 правой экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации невзлетной конфигурации. Воздушное судно благополучно завершило пробег.

Неуборка шасси

27 июля экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Portugalia, 1997 года выпуска, регистрационные знаки CS-TPI, по соглашению с TAP Air Portugal выполнял рейс из Lisbon (Португалия) в Nice (Франция). На борту находились 42 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Лиссабон не появилось подтверждающей индикации полной уборки шасси и постановки на замки. Для выполнения проверок экипаж занял зону ожидания, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лиссабон. Резервный ERJ-145 прибыл в Ниццу с задержкой более 4 часов.

Прерванный взлет

27 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Croatia Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки 9A-CQB, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Дубровник (Хорватия). В процессе разбега с ВПП 28 аэропорта Цюрих экипаж прекратил взлет из-за срабатывания индикации открытия грузовой двери. Воздушное судно благополучно завершило пробег и освободило ВПП. По сообщению пассажира, проблема была устранена наземным персоналом в течение 20 минут. Рейс прибыл в Дубровник с задержкой 15 минут.

Проблемы с гидросистемой

27 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Thomas Cook, 1995 года выпуска, регистрационные знаки G-FCLH, выполнял рейс из Heraklion (Греция) в Glasgow (Великобритания). На борту находились 235 пассажиров. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Глазго экипаж доложил о проблемах с гидросистемой и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось, после чего было остановлено на ВПП. Впоследствии самолет был отбуксирован на перрон. Из-за занятия полосы три рейса были вынуждены уйти на запасной аэродром Edinburgh для дозаправки.

Столкновение с птицей

27 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAR, выполнял рейс из Баку (Азербайджан) в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 123 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Пулково на этапе выравнивания произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При послеполетном осмотре воздушного судна было обнаружено повреждение левой выпускной посадочной фары и следы от столкновения на левом внутреннем закрылке. При осмотре ВПП в районе РД А4 были обнаружены фрагменты птицы и осколки стекла.

Потеря радиосвязи

27 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Таймыр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDW, выполнял рейс из Красноярска в Анапу. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Новосибирска, произошла потеря радиосвязи между органом ОВД и экипажем. Связь была восстановлена спустя 14 минут при пролете очередного пункта обязательного донесения.

Запах в салоне

27 июля экипаж самолета Beech 1900D авиакомпании Air Georgian, 1998 года выпуска, регистрационные знаки C-GMGA, выполнял рейс из Syracuse (США) в Toronto (Канада). На борту находились 4 человека. В процессе набора высоты

после взлета из аэропорта Сиракузы экипаж сообщил о запахе на борту при отсутствии нештатной индикации, и запросил возврат на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Сиракузы через 10 минут после взлета. Самостоятельно освободив полосу, экипаж зарулил на перрон. По сообщению представителя аэропорта, сработал питающийся от батареи датчик дыма.

Дым в кабине

27 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 2005 года выпуска, регистрационные знаки D-AKNT, выполнял рейс из Bremen в Stuttgart (Германия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Бремен в районе Muenster (Германия) экипаж доложил о дыме в кабине и, прекратив набор на эшелоне полета 230, принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Dusseldorf, где через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 левую. Оставшаяся часть рейса была отменена. В аэропорту Muenster/Osnabruck были подняты по тревоге все аварийные службы, которым спустя 5 минут сообщили о решении экипажа приземлиться в Дюссельдорфе.

Повреждение стабилизатора

27 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Swift Air (США) выполнял рейс из Montreal St. Hubert (Канада) в Boston (США). По сообщению Федерального управления авиации США, при послеполетном осмотре воздушного судна было обнаружено повреждение правой полуплоскости горизонтального стабилизатора.

Отказ генератора

27 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-GSCA, выполнял рейс из Beijing (Китай) в Vancouver (Канада). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в районе Хабаровска, экипаж сообщил об отказе генератора, после чего принял решение произвести посадку в аэропорту Sapporo (Япония), где воздушное судно благополучно приземлилось спустя 2 часа. Рейс был продолжен через 18 часов после посадки и прибыл в Ванкувер с задержкой 22 часа.

Утечка топлива

27 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Volaris, 2008 года выпуска, регистрационные знаки XA-VOM, выполнял рейс из Mexico City в Mexicali (Мексика). На борту находился 171 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Morelia, на борту возник запах топлива. Экипаж сообщил органу ОВД о возможной утечке топлива в левой системе и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Морелия. После необходимого ремонта рейс был продолжен и прибыл в аэропорт Mexicali/Bajas California с задержкой около 4 часов. По сообщению Министерства транспорта Мексики, произошел отказ перепускного клапана.

Утечка топлива

27 июля экипаж самолета Eclipse EA500 оператора Aircraft Guaranty Corp Trustee (США), 2008 года выпуска, регистрационные знаки N502TS, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Gdansk (Польша). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово при пересечении высоты 900 м экипаж доложил о неуборке закрылков и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 7 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Проблемы с шасси

27 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N379SW, выполнял рейс из Las Vegas в El Paso (США). На борту находились 71 пассажир и 5 членов экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 08 правую в Эль-Пасо экипаж ушел на второй круг из-за проблем с шасси. Спустя 10 минут, выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения. Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) начал расследование, сообщив о конструктивном отказе коромысла носовой опоры, произошедшем при выпуске шасси. Воздушное судно получило незначительные повреждения.

Уход на второй круг из-за занятости ВПП

28 июля экипаж самолета Ан-26-100 Петропавловск-Камчатского авиапредприятия, 1982 года выпуска, регистрационные знаки RA-26122, выполнял рейс из аэропорта Тилички в Петропавловск-Камчатский. На борту находились 24 пассажира и 5 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Елизово экипаж ушел на второй круг из-за занятости ВПП машиной аэродромной службы. Экипаж произвел благополучную посадку после повторного захода.

Отказ генератора

28 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXY, выполнял рейс из Омска во Внуково/Москва. На борту находились 112 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту в районе Челябинска, экипаж доложил об отказе генератора и принял решение следовать на запасной аэродром Тюмень. Через 33 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в тюменском аэропорту Рощино. Пассажиры были отправлены во Внуково резервным Ту-154. VP-BXY выпускался в рейс согласно MEL с неработающей ВСУ.

Отказ управления разворотом шасси

28 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPV, выполнял рейс из Анапы в Екатеринбург. На борту находились 156 пассажиров и 8 членов экипажа. После

освобождения ВПП в аэропорту Кольцово экипаж сообщил о возможном отказе системы управления разворотом передней опоры шасси и остановил воздушное судно. Впоследствии самолет был отбуксирован на стоянку.

Запах дыма в кабине, отказ бортового радиолокатора

28 июля экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании Condor, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-ABOK, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Antalya (Турция). На борту находились 264 пассажира и 9 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 15 м.м. севернее Salzburg (Австрия), экипаж доложил об отказе бортового радиолокатора и сильном запахе дыма в кабине. Экипаж рассматривал возможность посадки в аэропортах Мюнхена и Зальцбурга. Оба аэропорта не подошли из-за фронтальной грозы, перемещавшейся в районе аэродромов. Экипаж принял решение произвести посадку в аэропорту Linz (Австрия), где через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26. Экипаж зарулил на стоянку, где пассажиры покинули самолет обычным способом по трапам. По сообщению представителя аэропорта Линц, инженерно-техническим составом был подтвержден отказ бортового радиолокатора, требующий ремонта. Источник дыма, однако, сразу обнаружен не был. Пассажиры были отправлены резервным Boeing 767-300, направленным в Линц. Рейс прибыл в Анталью с задержкой 7 часов.

Неуборка закрылков

28 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N190DN, выполнял рейс из Fukuoka (Япония) в Honolulu (США). На борту находились 71 пассажир и 11 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Фукуока экипажу не удалось полностью убрать закрылки, после чего было принято решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Фукуока спустя 1 час после взлета. Рейс был отменен.

Столкновение с птицей

28 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2006 года выпуска, регистрационные знаки EI-DLX, выполнял рейс из Bremen (Германия) в Tenerife Sur Reina (Испания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 аэропорта Бремен экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей и прекратил набор на высоте 4000 футов, впоследствии заняв зону ожидания. 12 минут спустя экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Frankfurt/Hahn, где воздушное судно благополучно приземлилось через 1 час 40 минут после взлета. Аэропорт Тенерифе ожидал прибытия резервного самолета из Франкфурта с задержкой около 2 часов, однако спустя 4 часа после времени вылета по расписанию из аэропорта Бремен резервный самолет из аэропорта Франкфурт/Ханн еще не вылетал. Борт EI-DLX вылетел из Франкфурта в Alghero (Италия) через 1 час 30 минут после посадки.

Проблемы с топливной системой

29 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании El Al, 1999 года выпуска, регистрационные знаки 4X-EKB, выполнял рейс из Tel Aviv (Израиль) в Brussels (Бельгия). На борту находились 121 пассажир и 8 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 170 м.м. южнее Budapest (Венгрия) в воздушном пространстве Сербии в районе Belgrade, экипаж доложил о проблемах с топливной системой и принял решение произвести вынужденную посадку в Будапеште. В процессе захода на посадку экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о наличии на борту 7,2 т топлива, из которых 3,8 т в правой группе баков не могут быть использованы. Через 26 минут после начала снижения с эшелона 340 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 правую будапештского аэропорта. После посадки ВПП была закрыта для полетов, в результате чего заходившие на нее экипажи получили указание о посадке на ВПП 31 левую. После ремонта неисправного топливного клапана, спустя 6 часов 45 минут после вынужденной посадки воздушное судно продолжило рейс, прибыв в Брюссель с задержкой 7 часов.

Дым в салоне

29 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2011 года выпуска, регистрационные знаки D-AIDK, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Frankfurt/Main (Германия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 70 м.м. севернее Riga (Латвия), экипаж сообщил о дыме в салоне и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Риги. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили следов огня или перегрева. После проверки самолет был допущен к продолжению рейса и прибыл во Франкфурт-на-Майне с задержкой 5 часов.

Удар хвостовой частью о ВПП

29 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Commutair, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N857CA, выполнял рейс из Cleveland в Baltimore (США). После посадки на ВПП 33 правую в аэропорту Балтимор при ветре 330°/3 узла экипаж освободил полосу и зарулил на перрон без доклада о каких-либо происшествиях. По сообщению Федерального управления авиации США, при посадке произошло столкновение хвостовой части воздушного судна с ВПП. Воздушное судно получило незначительные повреждения.

Сводка METAR по аэродрому Балтимор:

```
KBWI 292254Z 00000KT 10SM FEW045 SCT070 SCT250 30/18 A2996 RMK AO2 SLP144 CB
DSNT SE MOV E T03000183
KBWI 292154Z VRB04KT 10SM FEW045 SCT070 SCT250 30/19 A2996 RMK AO2 SLP145
T03000189
KBWI 292054Z 00000KT 10SM SCT045 SCT070 BKN250 31/19 A2997 RMK AO2 SLP148
T03060189 56006
KBWI 291954Z 00000KT 10SM SCT042TCU BKN070 BKN250 30/19 A2997 RMK AO2 SLP149
TCU ALQDS T03000189
```

Проблема с бортовым компьютером

29 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFI, выполнял рейс из Минеральных Вод в Thessaloniki (Греция). На борту находились 51 пассажир и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Минеральные Воды на эшелоне полета 130 произошло срабатывание сигнализации [GPS INOP] бортового компьютера. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 1 час 35 минут после доклада о неисправности, выработав топливо, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Минеральных Вод.

Столкновение с птицей

29 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKT, выполнял рейс из Нижневартовска в Шереметьево/Москва. После посадки в аэропорту Шереметьево экипаж доложил о столкновении с птицей в процессе конечного этапа захода на посадку на высоте 70 м. При послеполетном осмотре воздушного судна были обнаружены следы столкновения с птицей справа вверху носовой части фюзеляжа. Повреждений обнаружено не было. Самолет был допущен к дальнейшим полетам.

Болезнь пассажира

29 июля экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Pinnacle Airlines по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Minneapolis в Memphis (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 36 правую аэропорта Мемфис экипаж сообщил о возникновении на борту ситуации, требующей оказания срочной медицинской помощи, и запросил для посадки ВПП 35 левую, а также медицинскую бригаду на стоянку. Позднее экипаж сообщил о приступе диабета у пассажира 20-25 лет. Через 3 минуты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 36 левую и зарулило на стоянку.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

29 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BRC, выполнял рейс из Павлодара (Казахстан) в Домодедово/Москва. Следуя по маршруту под управлением органа ОВД Астаны (Казахстан), экипаж сообщил о больном ребенке на борту и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Челябинск. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в челябинском аэропорту Баландино.

Посадка на другом аэродроме

29 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании Pascan Aviation, регистрационные знаки C-GPEB, выполнял рейс из Quebec в Mont Joli (Канада). В процессе захода на посадку в аэропорт Мон-Жоли экипаж обнаружил ВПП на пролетаемой местности, отменил план полета по приборам и

выполнил визуальный заход на эту ВПП, завершившийся благополучной посадкой. После окончания пробега экипаж осознал, что приземлился в аэропорту Rimouski, расположенном в 10 м.м. от Мон-Жоли. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж произвел взлет и через несколько минут благополучно приземлился в аэропорту назначения. Аэропорт Мон-Жоли имеет ВПП 06/24 длиной 5000 футов и ВПП 15/33 длиной 3954 фута. Аэропорт Римуски имеет ВПП 07/25 длиной 4600 футов. Все ВПП имеют ширину 150 футов. Аэродром Мон-Жоли в момент прибытия являлся контролируемым, Римуски – неконтролируемый аэродром.

Сводка METAR по аэродрому Мон-Жоли:

```
CYYY 29I500Z 32003KT 30SM FEW025 FEW240 I9/I3 A3009 RMK CUICIO SLPI90
CYYY 29I400Z 29003KT 30SM FEW240 I8/I2 A3009 RMK CIO SLPI9I
CYYY 29I300Z 3I004KT 30SM FEW240 I7/I2 A30I0 RMK CIO SLPI92
CYYY 29I200Z I5004KT 30SM FEW240 I8/II A3009 RMK CII SLPI9I
```

Сводка METAR по аэродрому Римуски отсутствует.



Карта: Google maps

Проблемы с двигателем

30 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-FCAF, выполнял рейс из Vancouver (Канада) в Beijing (Китай). Через 2,5 часа после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320 в 110 м.м. юго-восточнее Fairbanks (США), экипаж запросил возврат на аэродром вылета из-за нештатных параметров работы правой силовой установки (CF6). В процессе захода на посадку в аэропорту Ванкувер экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о технических проблемах, и продолжил заход

на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 правую аэропорта Ванкувер спустя 6 часов после взлета.

Падение давления в гидросистеме

30 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BCS, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Омск. На борту находились 140 пассажиров и 7 членов экипажа. Через 30 минут после взлета произошло срабатывание сигнализации низкого давления в голубой гидросистеме при индикации штатного уровня рабочей жидкости. После выполнения проверок согласно QRH, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Новосибирске. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Толмачево.

Падение давления в гермокабине

30 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании South African Airways, 2000 года выпуска, регистрационные знаки ZS-SJB, выполнял рейс из Cape Town в Johannesburg (ЮАР). Следуя по маршруту на крейсерском эшелоне полета, экипаж приступил к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине? При этом произошло автоматическое выпадение кислородных масок пассажиров. Заняв эшелон полета 100, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в Йоханнесбурге.

Прерванный взлет

30 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N212UA, выполнял рейс из Honolulu в San Francisco (США). В 12.59 (22.59 UTC) в процессе разбега с ВПП 08 правой аэропорта Гонолулу экипаж на высокой скорости прекратил взлет, позднее сообщив о возникших на скорости 120 узлов проблемах с управлением. Взлет был прекращен на максимальной скорости 145 узлов. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП. Покрышки колес и тормозные устройства были осмотрены прибывшей по тревоге аварийной командой. Через 3 часа 20 минут воздушное судно благополучно вылетело и прибыло в Сан-Франциско с задержкой 3 часа 10 минут. По сообщению одного из пассажиров, экипаж высказал предположение, что ухудшение управляемости было вызвано сильным порывом ветра.

Сводка METAP по аэродрому Гонолулу:

```
PHNL 3I0053Z 060I9G26KT IOSM FEW027 SCT060 29/2I A3003 RMK AO2 PK WND
08029/2358 SLPI67 VCSH NE T028902II
PHNL 302353Z 070I8G28KT IOSM FEW026 SCT039 SCT050 30/2I A3003 RMK AO2 PK
WND 08028/2348 SLPI67 VCSH E-SE T03000206 I0306 2026I 580I2
PHNL 302253Z 060I7G27KT IOSM FEW026 SCT035 SCT055 30/I9 A3004 RMK AO2 PK
WND 07028/2I58 SLPI72 T03000I94
PHNL 302I53Z COR 07022G29KT IOSM FEW027 SCT033 SCT055 30/2I A3006 RMK AO2 PK
WND 07029/2I46 SLPI77 VCSH E-SE T030002II
```

Столкновение с птицей

30 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQX, выполнял рейс из Борисполя/Киев (Украина) в Шереметьево/Москва. После посадки в аэропорту Шереметьево экипаж сообщил о столкновении с птицей в районе БПРМ. При послеполетном осмотре воздушного судна следов попадания птицы и повреждений обнаружено не было.

Неуборка шасси

30 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Владивосток Авиа», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFM, выполнял рейс из Хабаровска в Новосибирск. На борту находились 156 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Хабаровска экипажу не удалось убрать шасси. Было принято решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива до посадочного веса экипаж произвел благополучную посадку в хабаровском аэропорту Новый спустя 2 часа 35 минут после взлета.

Подозрительная ситуация на борту

30 июля экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании KLM Cityhopper, 1996 года выпуска, регистрационные знаки PH-KZA, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Leeds (Великобритания). На борту находились 45 человек. В процессе набора высоты после взлета из Амстердама над Северным морем экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 280 и объявил срочное положение, сообщив о подозрительной ситуации на борту. После решения экипажа о возврате на аэродром вылета воздушное судно благополучно приземлилось в Амстердаме через 30 минут после разворота. При последующем досмотре воздушного судна следов взрывчатки и опасных материалов обнаружено не было. Полиция амстердамского аэропорта Схипхол не сообщила деталей о том, что именно вызвало подозрение. По сообщению военной полиции, экипаж обнаружил записку о бомбе на борту. Резервный Fokker 100 прибыл в Лидс с задержкой 5 часов.

Утечка из гидросистемы

30 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEK, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Antalya (Турция). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Анталья произошло частичное убывание рабочей жидкости из желтой гидросистемы без падения давления. В соответствии с QRH экипаж выключил насос желтой гидросистемы, продолжив полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 центральную аэропорта Анталья. После благополучной посадки в гидробаке было обнаружено отсутствие одной трети рабочей жидкости. Инженерно-техническим составом было установлено, что утечка происходила через уплотнение заглушки обратного клапана трубопровода высокого давления желтой гидросистемы. Для выполнения обратного рейса в Анталью был направлен резервный Ил-96. Пассажиры прибыли в Шереметьево с задержкой 11 часов.

Прерванный взлет

30 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Сахалинские Авиатрассы», 1997 года выпуска, регистрационные знаки RA-73013, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Хабаровск. На борту находились 63 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе разбега с ВПП 01 в аэропорту Хомутово при выводе двигателей на взлетный режим произошло срабатывание главного табло сигнализации неисправностей. На скорости 80 узлов экипаж прекратил взлет. После прекращения взлета возникла индикация [PMC INOP] отказа системы контроля работы правой силовой установки. Экипаж благополучно завершил пробег и возвратился на стоянку.

Индикация дыма в грузовом отсеке

30 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Frontier Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N263AV, выполнял рейс из Punta Cana (Доминиканская Республика) в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 173 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в районе Nassau (Багамские Острова) и в 240 м.м. юго-восточнее Fort Lauderdale (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку, сообщив об индикации дыма в хвостовом грузовом отсеке. Экипаж активировал систему пожаротушения и спустя 40 минут произвел благополучную посадку на ВПП 09 левую аэропорта Форт-Лодердейл. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили.

Столкновение с птицей

30 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetstar Japan, 2012 года выпуска, регистрационные знаки JA02JJ, выполнял рейс из Tokyo/Narita в Okinawa (Япония). На борту находились 164 человека. Сразу после взлета с ВПП 16 правой токийского аэропорта Нарита экипаж услышал необычный звук и предположил столкновение воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж продолжил набор высоты. Через 1 час после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 350 м.м. юго-западнее Токио, экипаж получил информацию, подтверждающую столкновение с птицей, после чего принял решение возвратиться на аэродром вылета для осмотра самолета на наличие повреждений. Через 2 часа 20 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 16 левую аэропорта Нарита. При послеполетном осмотре повреждений воздушного судна обнаружено не было. Через 1 час 30 минут после возврата самолет вылетел повторно и прибыл в аэропорт Окинавы с задержкой около 4 часов.

Срабатывание наземной СПОС

30 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAQ, выполнял рейс из Краснодара в Пулково/Санкт-Петербург. Воздушное судно следовало на эшелоне полета 210 с отклонением от планового маршрута для обхода грозы. Экипаж самолета Airbus A320-

200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDM, выполнял рейс из Екатеринбурга в Краснодар на эшелоне полета 210. В 17.05 (13.05 UTC) в районе Тихорецка (Краснодарский край) произошло срабатывание наземной СПОС между воздушными судами.

Проблемы с двигателем

31 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Gol Transportes Aereas, 2001 года выпуска, регистрационные знаки PR-GOI, выполнял рейс из Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия) в Buenos Aires/Newbery (Аргентина). На борту находились 148 пассажиров. Следуя по маршруту в районе Curitiba (Бразилия), экипаж доложил о проблемах с двигателем (CFM56) и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Куритиба. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Буэнос-Айрес с задержкой 2 часа.

Отделение части капота

31 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N663DN, выполнял рейс из Jacksonville в Atlanta (США). В процессе захода на посадку в аэропорту Атланты произошло отделение части капота. Экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения. По сообщению Федерального управления авиации США, никто не пострадал, степень повреждения воздушного судна устанавливается.

Потеря показаний скорости после столкновения с птицей

31 июля экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании United, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N37420, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Denver (США). На борту находился 151 человек. В процессе захода на посадку на ВПП 26 аэропорта Денвер на высоте 12000 футов произошло попадание птицы в носовой обтекатель воздушного судна. В результате удара ниже лобового стекла командира воздушного судна образовались большие вмятина и отверстие. Экипаж сообщил о сильном шуме в передней части фюзеляжа и об отсутствии какой-либо индикации воздушной скорости на приборах командира воздушного судна. Показания воздушной скорости на приборах второго пилота были неустойчивыми. Экипаж запросил помощь аварийных служб на ВПП и доклады о путевой скорости с земли для дополнительного контроля. Через 10 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 26 аэропорта Денвер.

14 августа Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) сообщил, что помимо большого отверстия в обтекателе бортового радиолокатора кусок обшивки обтекателя закрыл левый приемник воздушного давления. Фрагменты большой птицы были также обнаружены в левой силовой установке (CFM56) и на хвостовом оперении воздушного судна. Экипаж сообщил о том, что «показания пилотажных приборов статического давления были неправильными». Экипаж пилотировал воздушное судно, регулируя тангаж и режим работы двигателей в зависимости от положения механизации, получая информацию о путевой скорости от органа ОВД.



Повреждения носового обтекателя

Подозрительный предмет на борту

31 июля экипаж самолета авиакомпании United, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N654UA, выполнял рейс из Newark (США) в Geneva (Швейцария). На борту находились 157 пассажиров и 11 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 45 м.м. восточнее Halifax (Канада), на пустом кресле был обнаружен подозрительный предмет – фотоаппарат, который не принадлежал никому из находившихся на борту. Экипаж принял решение развернуться и произвести вынужденную посадку в Boston (США), где воздушное судно благополучно приземлилось спустя 1 час 10 минут. Пассажиры были высажены. При досмотре воздушного судна следов взрывчатки обнаружено не было. Обследование фотокамеры также установило ее безопасность. Оставшаяся часть рейса и обратный рейс в Washington/Dulles (США) были отменены. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 10 августа, бесхозная камера была обнаружена в гигиеническом одноразовом пакете.

Пожар и дым в кабине

31 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air France, 2009 года выпуска, регистрационные знаки F-GKXZ, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Paris/ Charles de Gaulle (Франция). В процессе набора высоты

после взлета из аэропорта Пулково экипаж доложил о дыме и пожаре в кабине. После прекращения набора на эшелоне полета 110, экипаж возвратился на аэродром вылета и спустя 14 минут произвел благополучную посадку на ВПП 28 левую. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня не обнаружили. Рейс был отменен.

Неуборка шасси

31 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании Aer Arann, 1990 года выпуска, регистрационные знаки EI-CBK, по соглашению с Aer Lingus выполнял рейс из Southend (Великобритания) в Dublin (Ирландия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Саутенд экипажу не удалось полностью убрать шасси. Для проверки положения шасси экипаж запросил проход над ВПП на малой высоте, но позднее отменил свое решение, сообщив о загорании всех трех зеленых табло. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Саутенд. Позднее самолет был отбуксирован в технический ангар. Резервный ATR-42-300 прибыл в Дублин с задержкой 4 часа 40 минут. Борт EI-CBK возобновил полеты на следующий день. Спустя 1 день, 2 августа, у самолета произошел отказ двигателя (см. информацию в выпуске «ТОЛЬКО ФАКТЫ» от 3 августа).

Проблема с закрылками

31 июля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Cathay Pacific Airways, 1997 года выпуска, регистрационные знаки B-HXF, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на высоте 900 м экипаж сообщил о проблемах с закрылками. Через 28 минут, после выполнения проверок экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения.