

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Июль 2013 г.

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

Прерванный взлет

1 июля экипаж самолета Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-96007, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Шереметьево/Москва. На борту находились 282 пассажира. В процессе разбега в аэропорту Анталья при переводе РУД в положение 0,7 номинала обороты двигателя № 2 (ПС-90) остались в положении малого газа. Экипаж на высокой скорости (170 км/час) прекратил взлет с использованием реверса всех двигателей. При включении реверса силовой установки № 3 произошел кратковременный помпаж двигателя. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку. Самолет был отстранен от полета.

Выкатывание за пределы ВПП

1 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2001 года выпуска, регистрационные знаки PR-MAC, выполнял рейс из Sao Paulo/Viracopos в Rio de Janeiro (Бразилия). На борту находились 153 человека. В 20.50 (23.50 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 28 аэропорта Рио-де-Жанейро воздушное судно отклонилось от оси ВПП влево и вышло за ее пределы, остановившись левой основной опорой шасси на мягком грунте. Никто не пострадал. Через 20 минут после посадки пассажиры покинули самолет через заднюю дверь по мобильному трапу на ВПП.

Сводка METAP по аэродрому Рио-де-Жанейро:

```
SBGL 020I00Z 22004KT 8000 SCTOIO BKN040 2I/I9 QIOI9
SBGL 020000Z 20006KT 8000 SCTOIO BKN040 20/I9 QIOI9 RERA
SBGL 0I2300Z 26005KT 7000 -RA SCT030 BKN070 2I/I9 QIOI9
SBGL 0I2200Z 2I006KT 8000 -TSRA SCTOIO FEWOI5CB BKN070 22/2I QIOI8
```

Неисправность двигателя

1 июля экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Псковавиа», 1974 года выпуска, регистрационные знаки RA-46667, выполнял рейс из Архангельска в Мурманск. На борту находились 39 пассажиров и 4 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошло срабатывание сигнализации неисправности правой силовой установки. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Архангельск.

Задымление шасси

1 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKC, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Berlin (Германия). После заруливания на стоянку в аэропорту Берлин техническим персоналом был обнаружено дым в районе правой основной опоры шасси. Задымление было ликвидировано пожарным расчетом. При осмотре воздушного судна был обнаружен резиновый уплотнитель ВПП длиной около 2 м, намотанный вокруг тормозного барабана внешнего колеса правой основной опоры шасси. На опоре имелись следы мастики. Была произведена замена колеса и деактивация тормоза № 4,

после чего самолет был допущен к полету согласно MEL. По имеющейся информации, в условиях высокой температуры в аэропорту Шереметьево произошло плавление мастики в стыках бетонного покрытия, в результате чего 28 июня были зафиксированы 4 случая наматывания уплотнительного жгута на колеса самолетов Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот»: регистрационные знаки VQ-BMV, VQ-BEK (дважды) и VQ-BQZ. Повреждений элементов конструкции обнаружено не было. При осмотре ВПП 07 левой были обнаружены фрагменты уплотнительных жгутов, выдавленные из швов бетонного покрытия.

Разрушение пневматика

1 июля экипаж самолета Let L-410 UVP-E20 Петропавловск-Камчатского авиапредприятия, регистрационные знаки RA-67008, выполнял рейс из Озерной в Петропавловск-Камчатский. На борту находились 17 пассажиров и 5 членов экипажа. После посадки в аэропорту Петропавловск-Камчатский произошло разрушение пневматика левой основной опоры шасси.

Индикация перегрева и дыма

1 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Transasia Airways, регистрационные знаки B-22806, выполнял рейс из Taipei/Sung Shan в Makung (Тайвань). На борту находились 80 человек. В процессе набора высоты после взлета из тайбэйского аэропорта Суншань произошло срабатывание индикации перегрева воздуха. При выполнении экипажем проверок возникла индикация дыма в электрике. Экипаж объявил срочную ситуацию и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 13 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Суншань. По сообщению Совета по авиационной безопасности Тайваня, бортовые регистраторы были сняты с самолета для проведения расследования события, классифицированного как серьезный инцидент.

Выключение двигателя

1 июля экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании KLM, 2001 года выпуска, регистрационные знаки PH-BXS, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Istanbul (Турция). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 90 м.м. юго-западнее Bucharest (Румыния), произошел отказ одного из двигателей (CFM56), после чего силовая установка была выключена. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 правую бухарестского аэропорта Отопени. Оставшаяся часть рейса была отменена. На ночь пассажиры были размещены в отелях. Самолет оставался на земле до 5 июля.

Утечка воды

2 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N188AN, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 163 человека. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 60 м.м. юго-западнее St. John's (Канада), экипаж обнаружил утечку неустановленной жидкости на фюзеляже. Объявив аварийную ситуацию, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в нью-йоркском аэропорту имени Кеннеди. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, жидкость оказалось питьевой водой, вытекавшей через не полностью закрытый клапан водяного бака. После восполнения запаса воды и закрытия клапана самолет был допущен к полету. Рейс прибыл в Париж с задержкой 4 часа 45 минут.

Отказ гидросистемы

2 июля экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки OY-KFD, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Copenhagen (Дания). На борту находились 66 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно, предположительно, с убранной механизацией на повышенной скорости благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево, где была объявлена тревога.

Вибрация двигателя

2 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2010 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHM, выполнял рейс из Еревана (Армения) в Шереметьево/Москва. На борту находились 147 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево произошло увеличение вибрации силовой установки № 1 до 6,2 ед., сопровождаемое появлением на ECAM сообщения [EDV]. Экипаж продолжил заход без выключения двигателя и произвел благополучную посадку. При послеполетном осмотре повреждений и утечки масла из двигателя обнаружено не было.

Выключение двигателя

2 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-200 авиакомпании SATA Air Acores, регистрационные знаки CS-TRC, выполнял рейс из Ponta Delgada в Lajes/Terceira (Португалия). На борту находились 35 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Понта-Делгады экипаж был вынужден выключить двигатель (PW123), после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Понта-Делгада. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на ближайший рейс.

Отказ бортового радиолокатора

2 июля экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Lufthansa, 1990 года выпуска, регистрационные знаки D-ABVF, выполнял рейс (отправление – 1 июля) из Los Angeles (США) в Frankfurt/Main (Германия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 над озером Гурон в 150 м.м. севернее Detroit (США), экипаж доложил об отказе бортового радиолокатора и принял решение следовать на запасной аэродром New York/JFK (США). Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 правую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди. Рейс был продолжен через 3 часа после посадки и прибыл во Франкфурт-на-Майне с задержкой 4 часа.

Проблема с системой кондиционирования

2 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTA, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Краснодар. Следуя по маршруту на удалении около 150 км юго-восточнее аэропорта Домодедово, экипаж сообщил о проблеме с системой кондиционирования воздуха и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Грубое приземление, удар хвостовой частью о ВПП

2 июля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Srilankan, 1994 года выпуска, регистрационные знаки 4R-ADA, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Colombo (Шри-Ланка). На борту находились 330 человек. В 07.45 (02.15 UTC) при посадке на ВПП 22 аэропорта Коломбо произошло грубое приземление с последующим ударом хвостовой частью о ВПП. Экипаж благополучно завершил пробег. Никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения. По состоянию на 23 июля самолет находился на земле. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) от 23 июля грубое приземление и последующий контакт фюзеляжа с ВПП произошли в результате большой вертикальной скорости, которая не была парирована в процессе выравнивания. Инцидент классифицирован как серьезный. Расследование проводят авиационные власти Шри-Ланки.

Сводка METAP по аэродрому Коломбо:

```
VCBI 0204IOZ 23OIOKT 9999 FEWOI8 SCTO8O 29/24 QIOIO NOSIG
VCBI 0203IOZ 24008KT 2IOV270 9999 SCTOI8 28/24 QIOO9 NOSIG
VCBI 0202IOZ 24007KT 2IOV270 9000 -SHRA BKNOI6 28/24 QIOO9 NOSIG
VCBI 020IIOZ 22008KT 9999 BKNOI6 27/23 QIOO8 NOSIG
```

Отказ двигателя

2 июля экипаж самолета Boeing 777-300ER авиакомпании Korean Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки HL8275, выполнял рейс (отправление – 1 августа) из Chicago/O'Hare (США) в Seoul (Южная Корея). На борту находились 273 пассажира и 17 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 300 м.м. южнее Анадыря, экипаж доложил об отказе левой силовой установки (GE90) и решении

произвести вынужденную посадку. Со снижением до эшелона полета 270 экипаж развернулся на север и произвел слив топлива по маршруту. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 аэропорта Анадырь. Для продолжения рейса в Анадырь был направлен резервный Boeing 747-400, на борту которого находилась ремонтная бригада. При послеполетном осмотре на капотах левого двигателя были обнаружены следы масла. Пассажиры прибыли в Сеул с задержкой 15 часов. HL8275 выполнил перелет на базу в Сеул 6 июля.







Все фото: Alex_Anadyr

Столкновение с птицей

2 июля экипаж самолета Dassault Falcon 900EX оператора Airlink (Ирландия), 2004 года выпуска, регистрационные знаки EI-ZMA, выполнял рейс из Киева (Украина) во Внуково/Москва. На борту находились 12 пассажиров и 3 члена экипажа. При послеполетном осмотре в аэропорту Внуково на передней кромке левого полукрыла в 68 см от фюзеляжа были обнаружены следы от столкновения с птицей и деформация размерами 180x100x15 мм. По информации от командира воздушного судна, столкновение воздушного судна с птицей произошло через 2 минуты после взлета из Киева.

Разрушение пневматика

2 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 1994 года выпуска, регистрационные знаки EI-DZR, выполнял рейс из Сочи в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 114 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе подъема передней опоры шасси при взлете с ВПП 24 аэропорта Сочи экипаж услышал и почувствовал вибрацию воздушного судна, продолжавшуюся около 5 секунд. После уборки шасси вибрация прекратилась. Параметры систем и двигателей на всех этапах полета оставались штатными. Через 2 часа 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково. При послеполетном осмотре самолета было обнаружено отслоение внешнего слоя резины по всей окружности колеса № 3 правой основной опоры шасси, повреждение двух трубопроводов резервной системы торможения, вмятина на правом внутреннем закрылке, повреждение внутренней поверхности правого полукрыла в плоскости вращения колеса № 3. По состоянию на 6 июля самолет оставался на земле.

Выключение двигателя

2 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Finnair, 2004 года выпуска, регистрационные знаки OH-LZF, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Helsinki (Финляндия). На борту находились 182 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Хельсинки экипаж был вынужден выключить один из двигателей (CFM56) после его отказа. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 левую аэропорта Хельсинки. Самолет оставался на земле до 6 июля.

Столкновение с птицей

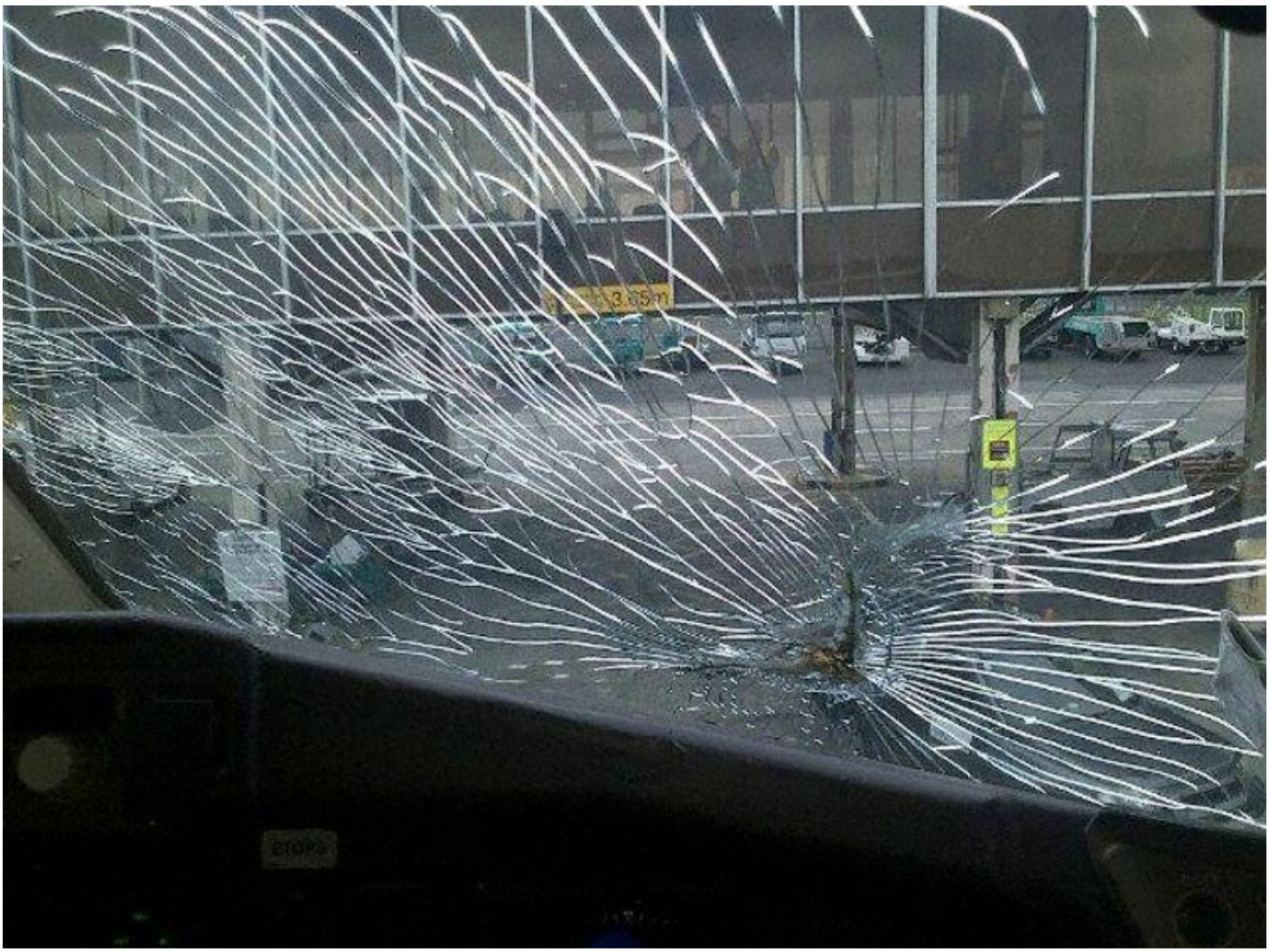
3 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPK, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в London/Heathrow (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 на высоте около 300 м произошло попадание небольшой птицы в правое лобовое стекло. На стекле осталось пятно без повреждений. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения.

Потеря работоспособности членом экипажа

3 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Jazz, 2004 года выпуска, регистрационные знаки C-GNJA, выполнял рейс из Halifax в Goose Bay (Канада). На борту находились 46 пассажиров. Когда воздушное судно следовало по маршруту, из-за возникших болей в спине второй пилот не смог продолжить исполнение своих обязанностей. Командир воздушного судна принял решение продолжить полет до аэродрома назначения, не объявляя аварийной ситуации. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гуз-Бэй. Второй пилот был госпитализирован. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, вылет обратного рейса был задержан в ожидании резервного пилота.

Растрескивание лобового стекла

4 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании US Airways, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N936UW, выполнял рейс из Shannon (Ирландия) в Philadelphia (США). На борту находились 172 пассажира и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Шеннона при пересечении эшелона полета 300 произошло растрескивание лобового стекла кабины. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 аэропорта Шеннон. Рейс был отменен.



Ослепление лазером

5 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAZ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Екатеринбург. На борту самолета находились 145 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Екатеринбург на удалении 12 км экипаж доложил об ослеплении лазером зеленого цвета, предположительно, со стороны жилых домов в юго-западной части города. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

Столкновение со стаей птиц

5 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки TC-JGN, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Athens (Греция). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 35 правой аэропорта Стамбул на высоте 7000 футов самолет столкнулся со стаей птиц. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 аэропорта Стамбул. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение одного из двигателей (CFM56). Резервный Boeing 737-800 прибыл в Афины с задержкой 2 часа.

Приземление перед ВПП

6 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Asiana, 2006 года выпуска, регистрационные знаки HL7742, выполнял рейс из Seoul (Южная Корея) в San Francisco (США). На борту находились 291 пассажир и 16 членов экипажа. В 11.27 (18.27 UTC) воздушное судно столкнулось с дамбой, отделяющей ВПП от бухты Сан-Франциско, в 115 м от торца ВПП 28 левой. При ударе произошло отделение хвостовой части, шасси и двигателей. Самолет, развернувшись почти на 360°, остановился левее ВПП примерно в 490 м от входного торца. Возник сильный пожар. 305 человекам удалось эвакуироваться. 2 человека, 16-летние школьницы из Китая, погибли. Еще одна школьница скончалась в госпитале 12 июля. 82 человека были легко травмированы, 48 человек были госпитализированы серьезно, 10 из них – в критическом состоянии. Большинство из находившихся на борту (175 человек) не пострадали. Первоначально аварийные службы сообщили о спасении всех находившиеся на борту людей. Позднее, на пресс-конференции 6 июля начальник пожарной службы Сан-Франциско назвал уточненные цифры пострадавших и погибших. Аэропорт был полностью закрыт в течение 5 часов, после чего для полетов были открыты ВПП 01 левая/19 правая и 01 правая/19 левая. Обе ВПП 10/28 оставались закрытыми. Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) направил на место происшествия трех сотрудников с Западного побережья и группу реагирования из Вашингтона. К участию в расследовании приглашен Совет по расследованию происшествий на железнодорожном и воздушном транспорте Южной Кореи. В соответствии с записями радиообмена, экипажу был разрешен заход на ВПП 28 левую, аварийные службы не вызывались, полеты производились в обычном режиме. На фоне записи радиообмена «Вышки» (LiveATC.net) прослушивается

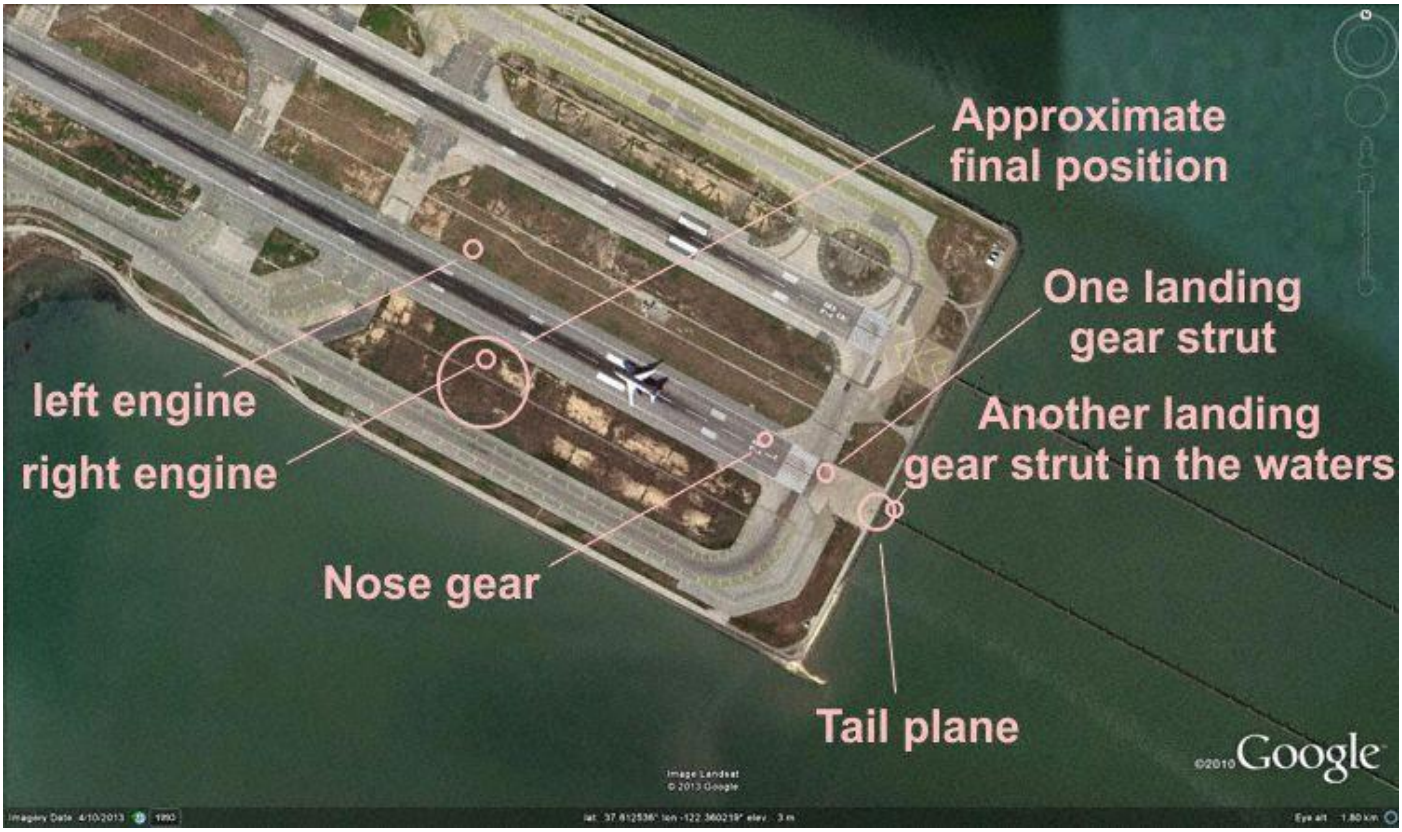
объявление тревоги и выдвижение аварийных служб. Экипажи всех воздушных судов, заходивших на посадку, получили указания об уходе на второй круг по причине закрытия аэропорта. Экипаж авиакомпании United, ожидавший разрешения на взлет на предварительном старте, сообщил о наблюдаемом перемещении людей вдоль обоих ВПП. Часть людей, очевидно, спасшихся при катастрофе, находилась вблизи зоны приземления ВПП 28 правой. По сообщению очевидца, первоначально заход выглядел штатно. Примерно за 5 секунд до столкновения самолет оказался ниже обычного, после чего столкнулся с дамбой перед ВПП. Видео (YouTube).

Выпущенные после происшествия НОТАМ:

```
07/048 - RWY IOL/28R CLSD. 06 JUL 23:IO 20I3 UNTIL UFN. CREATED: 06 JUL 23:IO 20I3
07/047 - RWY IOR/28L CLSD. 06 JUL 23:09 20I3 UNTIL UFN. CREATED: 06 JUL 23:09 20I3
07/046 (AI326/I3) - RWY 28L PAPI U/S. 06 JUL 22:I9 20I3 UNTIL UFN. CREATED: 06 JUL
22:I9 20I3
07/045 (AI324/I3) - AD AIRPORT CLSD. 06 JUL 20:IO 20I3 UNTIL UFN. CREATED: 06 JUL
20:IO 20I3 (cancelled at 23:09Z)
06/005 (AIO56/I3) - NAV ILS RWY 28L GP U/S. OI JUN I4:00 20I3 UNTIL 22 AUG 23:59 20I3.
CREATED: OI JUN I3:40 20I3
```

Сводка METAP по аэродрому Сан-Франциско:

```
KSFO 06I956Z 23004KT IOSM FEWOI6 I9/IO A298I RMK AO2 SLPO95 TOI89OIOO
KSFO 06I856Z 2IOO7KT I7OV240 IOSM FEWOI6 I8/IO A2982 RMK AO2 SLPO98 TOI83OIOO
KSFO 06I756Z 2IOO6KT IOSM FEWOI6 I8/IO A2982 RMK AO2 SLPO97 TOI78OIOO IOI83 20I28
5IOO5
KSFO 06I656Z VRBO6KT IOSM FEWOI3 SCTOI8 I7/IO A2982 RMK AO2 SLPO96 TOI67OIOO
```



Графика: AVH/Google Earth



Фото пассажира David Eun



Левый двигатель (фото: Reuters)

7 июля Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) сообщил на пресс-конференции, что экипажу был разрешен визуальный заход на ВПП 28 левую. Разрешение было подтверждено экипажем. Шасси было выпущено, закрылки - в положении «30°». Расчетная скорость захода составляла 137 узлов. Заход осуществлялся в обычном режиме, какой-либо обеспокоенности в кабине не наблюдалось. Согласно записи бортового магнитофона, за 7 секунд до столкновения один из членов летного экипажа обратил внимание на скорость, за 4 секунды - активировалась система предупредительной тряски на штурвале, за 1,5 секунды до удара прозвучала команда об уходе на второй круг. Согласно данным регистратора полетных данных, рычаги управления двигателями были установлены на режим малого газа. После обнаружения падения скорости значительно ниже расчетной (точное значение устанавливается) режим работы двигателей был увеличен. На изменение режима двигатели отреагировали штатно. NTSB подтвердил, что светотехническая система PAPI ВПП 28 левой до происшествия функционировала нормально. В результате происшествия система была повреждена. Курсовой радиомаяк ILS функционировал, однако глиссадный маяк был выключен (соответствующие НОТАМ были опубликованы). Докладов о сдвиге ветра и других опасных метеоявлениях не поступало. Диспетчер, осуществлявший УВД данного рейса, работал в обычном режиме. После столкновения самолета с дамбой была объявлена тревога. Представители Совета по расследованию происшествий на железнодорожном и воздушном транспорте Южной Кореи и авиакомпании Asiana прибыли на место и присоединились к расследованию. По сообщению мэра Сан-Франциско, ВПП 10 левая/28 правая была открыта для полетов.

8 июля NTSB сообщил, что летные портфели пилотов и навигационные карты были обнаружены, необходимые схемы захода находились в кабине в нужном месте. Всего на борту находилось 4 пилота. Они были опрошены 8 июля. Состояние кабины и положение переключателей было задокументировано. В соответствии с данными регистратора, в момент столкновения оба двигателя производили тягу. Выход на предпосадочную прямую был выполнен на удалении 17 м.м. Экипаж доложил о визуальном контакте с ВПП и получил указание о переходе на связь с «Вышкой». На высоте 1600 футов, за 82 секунды до столкновения автопилот был отключен. За 73 с до удара о дамбу воздушное судно пересекало в снижении высоту 1400 футов на скорости 170 узлов, за 54 с – 1000 футов на скорости 149 узлов, за 34 с – 500 футов на скорости 134 узла, за 16 с – 200 футов на скорости 118 узлов. На высоте 125 футов и скорости 112 узлов режим работы двигателей был увеличен: реакция двигателей последовала за 8 с до удара. За 3 с до столкновения была зафиксирована минимальная скорость – 103 узла. В этот момент двигатели производили более 50% тяги, скорость увеличилась до 106 узлов. Обломки от столкновения с дамбой были отброшены на ВПП на несколько сотен футов, хвостовая часть упала на месте столкновения с дамбой, значительная часть обломков упала в море перед дамбой.

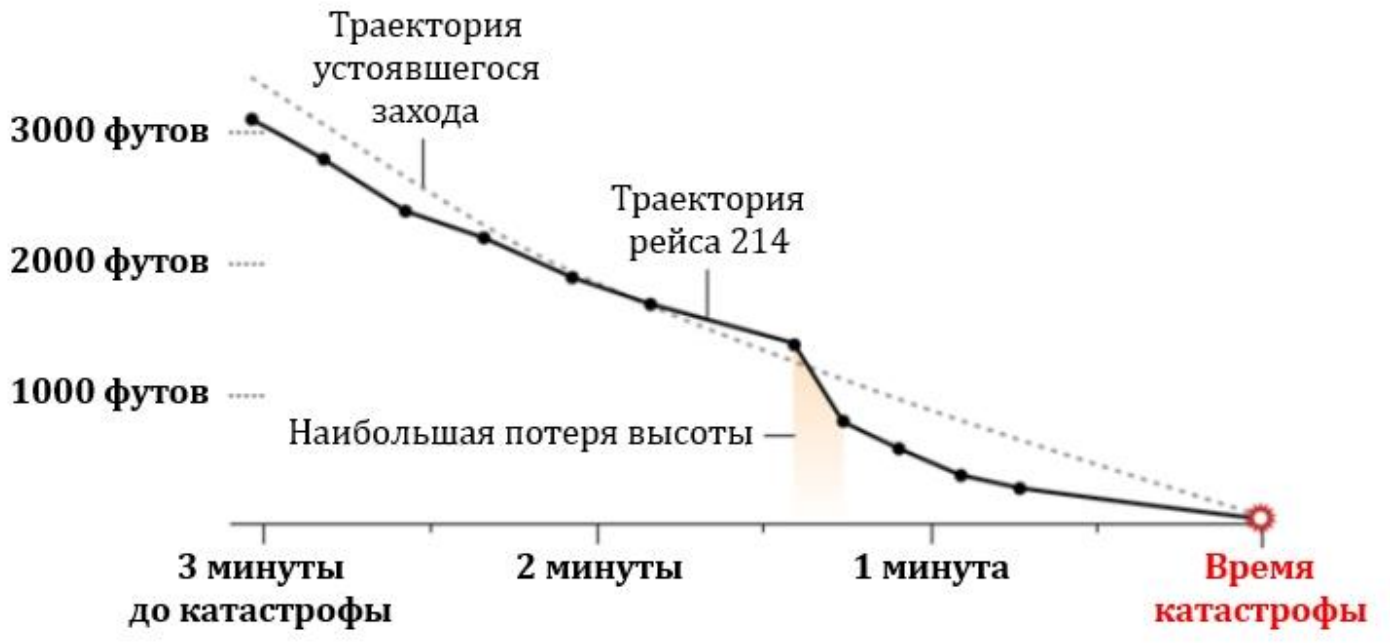


Схема: The New York Times

9 июля 2013 года NTSB сообщил на пресс-конференции, что согласно данным опроса пилотов, экипажу была задана скорость 180 узлов до удаления 5 м.м. После этого был произведен выпуск закрылков в посадочное положение «30°» (V_{max} – 160 узлов). Находясь выше глиссады на высоте 4000 футов, экипаж установил вертикальную скорость снижения 1500 футов/мин. На высоте 500 футов пилотирующий пилот, наблюдая 3 красных и 1 белый огонь системы PAPI, начал брать штурвал на себя для уменьшения вертикальной скорости, предполагая, что автомат тяги будет поддерживать заданную скорость 137 узлов. Возникшее боковое смещение отвлекло внимание экипажа. На высоте 200 футов все 4 огня PAPI наблюдались красными, указатель скорости перешел в красно-черный сектор. После этого командир воздушного судна-инструктор осознал, что автомат тяги не выдерживает заданную скорость. В это время пилотирующий пилот уже начал перевод РУД вперед. В кабине находились 3 пилота: командир воздушного судна-стажер был пилотирующим пилотом и находился в левом кресле, командир воздушного судна-инструктор был контролирующим пилотом и сидел в правом кресле. Резервный второй пилот находился на дополнительном кресле в кабине. Резервный командир воздушного судна в момент посадки находился в салоне. Командир воздушного судна-стажер имеет общий налет 9700 часов, из них 5000 часов – в должности КВС, имеет допуски к полетам на самолетах B737, B747 and A320, с 2005 по 2013 гг. является инструктором по наземной подготовке и на тренажере, и одновременно - командиром воздушного судна A320, выполнил 10 рейсов общей продолжительностью 35 часов на самолете Boeing 777-200 и находился в середине программы стажировки. Командир воздушного судна-инструктор имеет налет 3000 часов на самолете B777 и около 10 000 часов – в должности КВС. Данный полет был для него первым в должности инструктора, он являлся командиром экипажа. Оба пилота никогда не летали совместно. Общий налет резервного второго пилота составляет 4600 часов, из них около 900 – на самолете Boeing 777-200. В качестве контролирующего пилота он осуществлял посадку в Сан-Франциско 5-6 раз.

После происшествия выключатели автомата тяги были обнаружены во включенном положении. Пока не ясно, в каком режиме работал автомат тяги и был ли он включен. 2 бортпроводника, находившиеся в хвостовой части в момент столкновения, были выброшены из самолета и позднее обнаружены стоящими вблизи ВПП с травмами. По меньшей мере, один из надувных трапов открылся внутрь салона. После столкновения во внутренней секции двигателя № 2 возник пожар по причине разлива масла из разрушенного маслобака. Створки реверса и интерцепторы находились в убранном положении. Пожарные краны обоих двигателей были активированы, огнетушители были разряжены. В аналогичном положении и состоянии находились органы управления и огнетушитель противопожарной системы ВСУ. По следам от столкновения с дамбой было установлено, что первыми с землей столкнулись основные опоры шасси, затем – хвостовая часть самолета.

На своей четвертой пресс-конференции 10 июля NTSB сообщил, что пилот-стажер и пилот-инструктор выполнили взлет из Сеула и имели около 5 часов отдыха во время полета по маршруту. За 1 час 30 минут до посадки они снова заняли свои места в кабине. В течение последних 2,5 минут полета происходило неоднократное изменение режимов работы автопилота и автомата тяги. Происходило ли это из-за управляющих действий пилота или являлось результатом связанных системных реакций, предстоит установить. Разрешение на посадку было получено на удалении 1,5 м.м. 6 из 12 бортпроводников находятся в госпитале, ввиду чего пока не были опрошены.



Фото: NTSB

Бортпроводники у дверей 1R и 2R были зажаты развернувшимися внутрь кабины надувными трапами. Три из четырех бортпроводников в хвостовой части были выброшены из салона вместе со своими креслами. Ни одно из пассажирских кресел не было выброшено наружу. Согласно данным опроса шести не пострадавших бортпроводников, после остановки самолета один из бортпроводников у двери 1L вошел в кабину для уточнения возможности аварийной эвакуации. От летного экипажа было получено указание ее не начинать. Бортпроводники у двери 2L, наблюдая внешний пожар в районе ряда 10 (в месте, соответствующем положению лежащей возле фюзеляжа правой силовой установки) начали аварийную эвакуацию. Через 90 с после остановки двери 2L и 1L были открыты для аварийного покидания. Через 120 с после остановки на место прибыли первые машины аварийных служб. Спустя 150 с после остановки на правую часть самолета был подан противопожарный реагент. Пожарные вошли внутрь самолета с брандспойтом для тушения пожара изнутри и оказания помощи пассажирам в эвакуации. Пытаясь высвободить зажатых бортпроводников, пожарные обнаружили огонь, распространяющийся внутрь через окна. В интервью корейским властям, пилотирующий пилот сообщил об имевшей место на высоте 500 футов вспышке света, приведшей к временному ослеплению. Данная информация отражена также в материалах опроса NTSB.

На своей заключительной пресс-конференции 11 июля NTSB сообщил, что пилотирующий пилот описал яркую вспышку света на высоте 500 футов как возможное отражение прямого солнечного света, источник которого находился прямо впереди самолета, но не на ВПП. Согласно данным бортового магнитофона, в кабине зафиксированы замечания о нахождении выше вертикального профиля подхода, затем были озвучены положения на глиссаде и ниже ее. За 35 секунд до столкновения прозвучал автоматический отсчет высоты 500 футов, вскоре после этого была выполнена карта контрольных проверок перед посадкой. За 18 с до столкновения прозвучал автоматический отсчет высоты 200 футов, за 9 с – 100 футов.

Сразу после этого прозвучал комментарий о скорости. В период снижения с 500 до 100 футов скорость не упоминается. Примерно за 3 секунды до столкновения был озвучен уход на второй круг. За 1,5 с до удара это был повторено другим членом экипажа. Органы управления и управляющие поверхности, автопилот и автомат тяги, по имеющимся данным бортового регистратора, функционировали штатно. ВПП была отдана в распоряжение аэропорта 10 июля, после чего началась ее очистка. Все пассажирские сиденья находились внутри салона. В процессе эвакуации аварийное освещение было включено, система громкоговорящей связи была работоспособна. Все находившиеся на борту покинули самолет до проникновения огня в салон. Пол от кабины до места крепления крыла включительно не был поврежден. Дальше начинаются повреждения по правому борту. Между дверями 3 и 4 степень повреждений постепенно усиливается. После двери № 4 пол отсутствует.

8 июля министерство транспорта Южной Кореи сообщило, что командир воздушного судна (43 года, ATPL, 9793 часа общего налета) находился в процессе стажировки и выполнял свою первую посадку в Сан-Франциско на самолете Boeing 777, однако до этого он произвел 29 посадок в Сан-Франциско на других типах. Его инструктором, несшим всю полноту ответственности, являлся командир воздушного судна с налетом 3220 часов на самолете Boeing 777.



Фото: NTSB



Фото: Jed Jacobsohn/Reuters

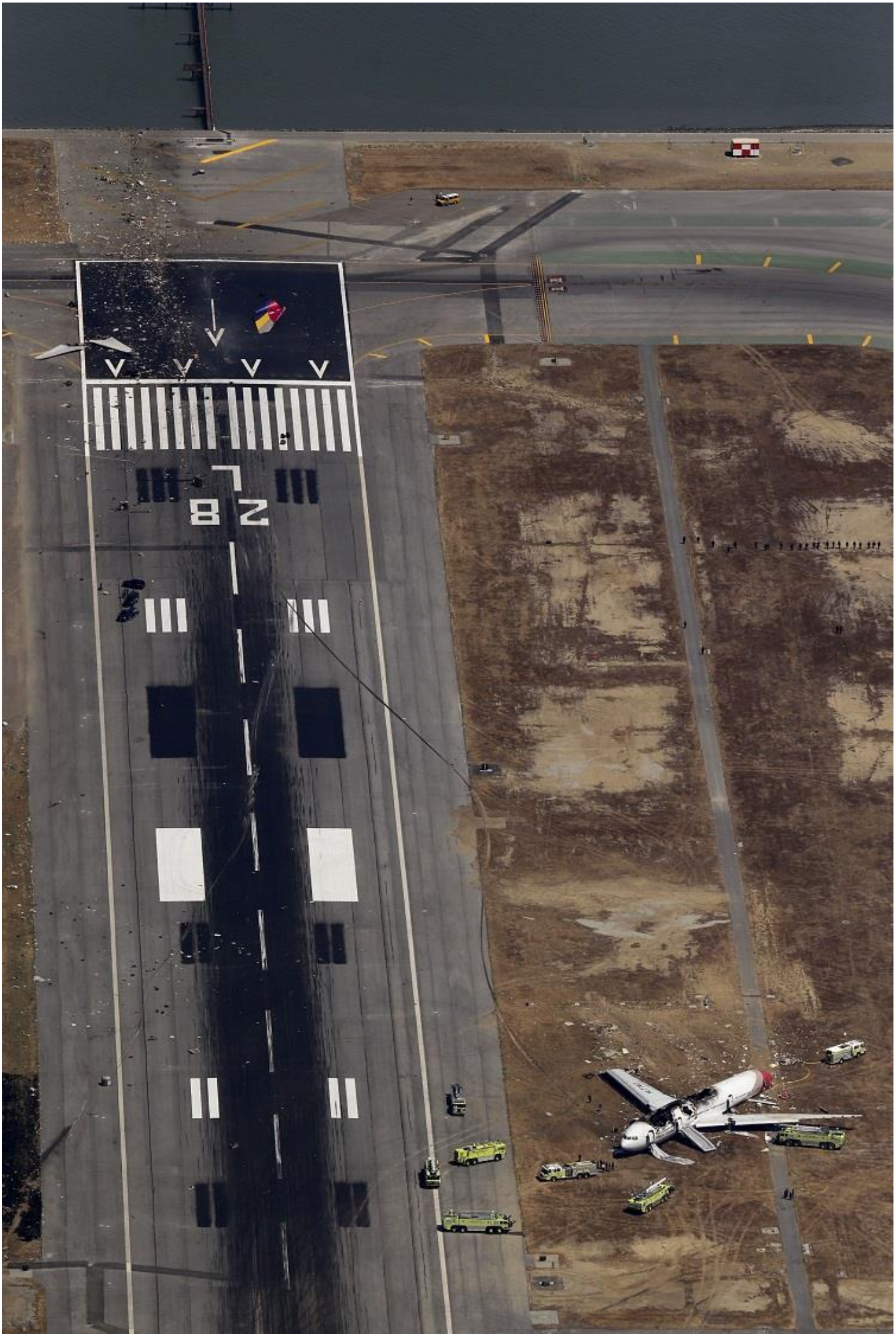


Фото: Reuters

Падение давления в гермокабине

6 июля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Lufthansa, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-AIGY, выполнял рейс из Khartoum (Судан) в Addis Ababa (Эфиопия). Через 35 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту, экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 100. Были активированы кислородные маски пассажиров. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 36 аэропорта Хартум. На ночь пассажиры были размещены в отелях. Через 19 часов после возврата, в ответ на жалобы пассажиров в интернете, представитель авиакомпании Lufthansa ответил, что их перерегистрируют на рейс авиакомпании Ethiopian Airlines до Аддис-Абебы. 8 июля D-AIGY выполнил перелет во Франкфурт-на-Майне на эшелоне полета 140.

Минимальный остаток топлива

6 июля экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании Canadian North, 1981 года выпуска, регистрационные знаки C-GSPW, выполнял рейс из Ottawa в Iqaluit (Канада). На борту находились 44 человека. В процессе захода на посадку в аэропорту Икалуит экипаж прекратил заход и принял решение следовать на запасной аэродром Kuujjuaq (Канада), расположенный на удалении 340 м.м. южнее Икалуита. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, самолет приземлился с остатком топлива 2500 футов, что на 700 фунтов меньше разрешенного минимального. Авиакомпания проводит расследование.

Сводка METAP по аэродрому Икалуит:

```
CYFB 06I740Z I5007KT 4SM BR OVC004 RMK FG3SF5 CIG RAG
CYFB 06I700Z I50I2KT 3SM BR OVC003 02/02 A2952 RMK ST8 SLP000
CYFB 06I600Z I4008GI5KT 2SM BR OVC002 02/0I A2953 RMK ST8 SLP00I
CYFB 06I500Z I50I2GI7KT 3SM BR OVC004 02/02 A2954 RMK ST8 CIG RAG VERT VIS 7 SLP006
```

Попадание птицы в двигатель

6 июля экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», 1972 года выпуска, регистрационные знаки RA-46468, выполнял рейс из Белоярского в Березово. На борту находились 23 пассажира и 5 членов экипажа. В процессе взлета из аэропорта Белоярский после отрыва от ВПП произошло попадание птицы в правый двигатель (АИ-24). Экипаж выключил силовую установку и произвел флюгирование воздушного винта. После набора высоты 200 м был выполнен разворот для возврата на аэродром вылета. Через 4 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Белоярский с курсом, обратным посадочному.

Поражение разрядом атмосферного электричества

6 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRY, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Екатеринбург. На борту находились 111 пассажиров и 7 членов экипажа. На

эшелоне полета 210 произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества, сопровождавшееся хлопком и вспышкой. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение обтекателя пилона правой силовой установки и законцовки левого полукрыла с выгоранием заклепки.

Освещение лазером

6 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJM, выполнял рейс из Внуково/Москва в Самару. В процессе захода на посадку в аэропорту Самара на удалении 46 км западнее аэродрома экипаж доложил о попытке ослепления лучом лазера. Через 12 минут воздушное судно благополучно приземлилось в самарском аэропорту Курумоч.

Разгерметизация

7 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BGP, выполнял рейс из Орска в Домодедово/Москва. На борту находились 122 пассажира и 7 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на крейсерском эшелоне полета, произошло падение давления в гермокабине. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Позднее было принято решение следовать на запасной аэродром Оренбург. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Оренбург.

Прерванный взлет

7 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ИрАэро», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAO, выполнял рейс из Улан-Удэ. В процессе разбега в аэропорту Улан-Удэ экипаж прекратил взлет по причине срабатывания сигнализации неисправности элеронов. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон.

Отказ двигателя

7 июля экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Саратовские Авиалинии», 1982 года выпуска, регистрационные знаки RA-42316, выполнял рейс из Саратова в Домодедово/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 150 произошел отказ левой силовой установки. Экипаж продолжил заход и через 12 минут произвел благополучную посадку в аэропорту Домодедово.

Выкатывание за пределы ВПП

7 июля экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании Iran Air, 1993 года выпуска, регистрационные знаки EP-IBK, выполнял рейс из Tehran/Imam Khomeini (Иран) в Hamburg (Германия). В 11.44 (09.44 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 23 аэропорта Гамбург с уменьшенной длиной (см. НОТАМ) воздушное судно выкатилось за пределы открытой для полетов части ИВПП и, разрушив ограждение

строительной зоны, остановилось на её закрытой части. Ранее западная часть ВПП 23/05 была закрыта для полетов из-за обнаружения в бетонном покрытии нестабильных участков. По этой причине располагаемая длина ВПП была уменьшена на 800 м. Никто не пострадал. Самолет не получил повреждений, проехав между двух стоп-огней. Пассажиры были высажены на ВПП по мобильным трапам. Позднее воздушное судно было отбуксировано на перрон. Через 5 часов 45 минут после инцидента самолет вылетел в обратный рейс в Тегеран с промежуточной посадкой в Ljubljana (Словения).

Сводка METAP по аэродрому Гамбург:

```
EDDH 07I020Z VRB03KT 9999 FEW040 22/I3 QI032 NOSIG
EDDH 070950Z 08005KT 330VI30 9999 FEW038 2I/I3 QI032 NOSIG
EDDH 070920Z 05005KT 360VI60 9999 FEW038 2I/I3 QI032 NOSIG
EDDH 070850Z I0005KT 070VI80 9999 FEW035 2I/I3 QI032 NOSIG
```

НОТАМ:

```
A35I0/I3 - RWY 05 CLOSED FOR LANDING.
DEPARTURES RWY 05 MAX OUT OF TWY M. 03 JUL 09:II 20I3 UNTIL 07 JUL 22:00 20I3.
CREATED: 03 JUL 09:I2 20I3

A3509/I3 - NEW DISTANCES RWY 23 AS FOLLOWS:
LDA: 2302M
TORA / ASDA TWY A-EAST: 2458M
TORA / ASDA TWY A-WEST: 2426M
TORA / ASDA TWY B-EAST: 2258M
TORA / ASDA TWY G: I858M
TORA / ASDA TWY U: I468M
TWY O CLSD FOR INT TAKE-OFF.
TODA UNCHANGED. 03 JUL 09:07 20I3 UNTIL 07 JUL 22:00 20I3. CREATED: 03 JUL 09:07 20I3
```

Прерванный взлет

7 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки TC-JGN, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Istanbul (Турция). В процессе разбега с ВПП 10 в аэропорту Стамбул экипаж на низкой скорости прекратил взлет из-за проблем с двигателем (CFM56). Воздушное судно освободило ВПП по РД F в 1100 м от начала и возвратилось на стоянку. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Стамбул с задержкой 4 часа. TC-JGN вылетел из Цюриха на следующее утро и по состоянию на 15.55 UTC 8 июля оставался на земле.

Индикация невыпущенного положения шасси

7 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Privilege Style, 1999 года выпуска, регистрационные знаки EC-HDS, по соглашению с Thomas Cook Belgium выполнял рейс из Marrakesh (Марокко) в Brussels (Бельгия). На борту находились 146 человек. В процессе захода на посадку на ВПП 02 аэропорта Брюссель после выпуска шасси произошло срабатывание индикации невыпущенного положения правой основной опоры. Экипаж запросил проход над ВПП на малой высоте для

контроля с земли. С вышки был подтвержден полный выпуск шасси. Для выполнения проверок экипаж занял зону ожидания на высоте 4500 футов, после чего выполнил повторный заход на ВПП 02, при котором было снова подтверждено полностью выпущенное положение шасси. Экипаж принял решение произвести заход для посадки. Кабинный экипаж был предупрежден о возможном подломе шасси при посадке. Пассажиры были проинструктированы на случай возможной аварийной посадки. Через 50 минут после прекращения первого захода воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 02 аэропорта Брюссель, безопасно завершило пробег и, освободив полосу, зарулило на стоянку. Через 33 часа после посадки самолет находился в Брюсселе.

Потеря радиосвязи

7 июля экипаж самолета Ту-134АК авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», 1980 года выпуска, регистрационные знаки RA-65977, выполнял рейс из Усинска во Внуково/Москва. На борту находились 53 пассажира. Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошла потеря радиосвязи с экипажем. Связь была восстановлена спустя 40 минут в зоне ответственности районного центра ЕС ОрВД Котлас.

Проблема с топливным насосом

7 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N652UA, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Houston (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 160 м.м. юго-западнее Gander (Канада), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку по технической причине. Развернувшись в обратном направлении, спустя 40 минут экипаж благополучно приземлился в аэропорту Гандер. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произошел отказ заднего левого подкачивающего насоса. После замены сигнализатора давления насоса воздушное судно было допущено к эксплуатации.

Поражение разрядом атмосферного электричества

8 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAZ, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Шереметьево/Москва. На борту находились 160 пассажиров. При послеполетном осмотре в аэропорту Шереметьево были обнаружены следы поражения воздушного судна разрядом статического электричества: вход разряда снизу на передней створке вентилятора, выход – на внешней створке реверса силовой установки № 2.

Проблемы с системами кондиционирования и наддува

8 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Transavia, 2003 года выпуска, регистрационные знаки PH-XRC, выполнял рейс из Kalamata (Греция) в Amsterdam (Нидерланды). На борту находились 120 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета и пересечения эшелона полета 120 экипаж

приступил к снижению до эшелона полета 100 из-за проблем с системами кондиционирования воздуха и наддува. Через 2 часа после взлета, выработав топливо в зоне ожидания для возврата на аэродром вылета, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 03 правую аэропорта Афины. Два бортпроводника были осмотрены медицинскими работниками аэропорта. Госпитализация не потребовалась. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Амстердам с задержкой 10 часов. Через 10 часов после возврата PH-XRC выполнил перелет в Амстердам на максимальном эшелоне полета 240.

Выкатывание за пределы ВПП

8 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-600 авиакомпании Skywest Airlines (Австралия), 2013 года выпуска, регистрационные знаки VH-FVY, по соглашению с Virgin Australia выполнял рейс из Brisbane в Moranbah (Австралия). В процессе пробега после посадки на ВПП 34 аэропорта Моранба воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и вышло правой основной опорой шасси за пределы искусственного покрытия. Никто не пострадал. Самолет не получил повреждений. Совет по безопасности на транспорте Австралии начал расследование инцидента, классифицированного как серьезный. Воздушное судно возобновило полеты 10 июля. Информация о метеоусловиях отсутствует.

Утечка из гидросистемы

9 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании JAL Japan Airlines, 2005 года выпуска, регистрационные знаки JA711J, выполнял рейс из Tokyo/Haneda (Япония) в San Francisco (США). На борту находились 236 пассажиров. Следуя по маршруту над Тихим океаном на эшелоне полета 350 в 800 м.м. северо-восточнее Токио, экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета из-за утечки в гидросистеме, оказывающей влияние на управление закрылками. После выпуска механизации резервным способом воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Ханэда спустя 4 часа после взлета. Резервный Boeing 777-200 прибыл в Сан-Франциско с задержкой 8 часов.

Выход за пределы ВПП

9 июля экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «ИрАэро», 1973 года выпуска, регистрационные знаки RA-46640, выполнял рейс из Тюмени в Омск. На борту находились 24 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе руления на предварительный старт ВПП 21 по ВПП 30/12 произошел выход воздушного судна на 10 м влево на грунт. Экипаж и пассажиры не пострадали. Самолет не получил повреждений.

Проблемы с двигателями

9 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Эйр Астана», 2007 года выпуска, регистрационные знаки P4-VAS, выполнял перегоночный рейс из Актюбинска (Казахстан) в Southend (Великобритания). На борту находились 3 члена экипажа. Следуя по маршруту в зоне ответственности Самарского центра ЕС

ОрВД, экипаж доложил об ухудшении параметров работы обоих двигателей и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Актюбинск.

Столкновение с птицей

9 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBA, выполнял рейс из Одессы (Украина) в Шереметьево/Москва. На борту находились 99 пассажиров. В процессе взлета из аэропорта Одесса экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей и систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре в аэропорту Шереметьево были обнаружены птичьи перья на лопатках входного направляющего аппарата силовой установки № 1 и повреждение внутренней акустической панели. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации.

Поражение разрядом атмосферного электричества

9 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKY, выполнял рейс из Самары в Шереметьево/Москва. На борту находились 116 пассажиров. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Шереметьево произошло сопровождаемое хлопком поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Все системы воздушного судна и двигатели продолжали работать нормально. Экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре был обнаружен вход разряда на люке переднего багажника.

Выключение двигателя

9 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2004 года выпуска, регистрационные знаки C-GWJO, выполнял рейс из Saskatoon в Toronto (Канада). На борту находились 118 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту незадолго до расчетного времени начала снижения, произошло срабатывание сигнализации обхода масляного фильтра левой силовой установки (CFM56). При выполнении предписанных проверок экипаж выключил двигатель. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Торонто. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в датчике стружки коробки приводов было обнаружено значительное количество магнитных частиц. Двигатель был заменен.

Разрушение пневматика

10 июля экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Mesa Airlines по соглашению с US Airways выполнял рейс из Indianapolis в Charlotte (США). На борту находились 78 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе разбега для взлета из международного аэропорта Индианаполис экипаж услышал шум от одной из основных опор шасси. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж продолжил

взлет и после занятия безопасной высоты начал выработку топлива для возврата на аэродром вылета из-за разрушения пневматика. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Индианаполис без пневматика одного из колес. Пассажиры автобусами были доставлены к терминалу. Самолет был отбуксирован на перрон.

Освещение лазером

10 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWO, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Бишкек (Киргизия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 90 экипаж доложил об освещении лазером синего цвета.

Неисправность системы наддува

10 июля экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89010, выполнял рейс из Нижнекамска в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 320, экипаж доложил о неисправности системы наддува и произвел снижение до эшелона полета 240, продолжив полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Несимметричный выпуск закрылков

10 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYO, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Жуляны/Киев (Украина). В процессе захода на посадку в аэропорту Жуляны на высоте 5000 футов при выпуске закрылков в положение «10°» экипаж обнаружил по индикатору рассогласование положения закрылков левой и правой полуплоскостей крыла. В соответствии с рекомендациями QRH экипаж убрал закрылки в положение «5°», при котором рассогласование отсутствовало, и принял решение произвести посадку в киевском аэропорту Борисполь. Через 30 минут воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось в аэропорту Борисполь.

Столкновение с птицей

10 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BZP, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Сочи. В процессе захода на посадку на ВПП 02 аэропорта Сочи из-за сложной орнитологической обстановки экипаж ушел на второй круг. В процессе ухода произошло столкновение воздушного судна с птицами. Параметры работы двигателей оставались штатными. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 06. При послеполетном осмотре воздушного судна были обнаружены следы от столкновения с птицами. Повреждений конструкции и двигателей отсутствовали. При осмотре ВПП были обнаружены останки птиц.

Удар хвостовой частью о ВПП

10 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании US Airways, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N449US, выполнял рейс из Charlotte в Fort Myers (США). При посадке на ВПП 06 аэропорта Форт Майерс произошел удар хвостовой частью воздушного судна о ВПП. Экипаж произвел посадку, благополучно завершил пробег и зарулил на перрон. Никто не пострадал. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, степень повреждения воздушного судна устанавливается.

Сигнализация пожара двигателя

10 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N775AN, выполнял рейс из Beijing (Китай) в Chicago/O'Hare (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета из Пекина возникли нештатные показания температуры выходящих газов (EGT), после чего произошло срабатывание сигнализации пожара левой силовой установки (Trent 892). Экипаж, убедившись, что двигатель работает нормально, оставил его включенным. Воздушное судно возвратилось на аэродром вылета и благополучно приземлилось с превышением посадочного веса на ВПП 01 аэропорта Пекин спустя 18 минут после взлета. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня или дыма из двигателя не обнаружили. Было произведено охлаждение тормозов. Рейс был отменен. По состоянию на 19 июля самолет находился в Пекине. Инженерно-техническим составом было обнаружено повреждение конструкции внутренней части реверсивного устройства левого двигателя, приведшее к повреждению проводки датчика EGT и системы пожарной сигнализации. Произведена замена внутренней и внешней створок реверса.

Столкновение с птицей

10 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Нордвинд», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBU, выполнял рейс по маршруту Sanya (Китай) – Иркутск – Кемерово – Barselona (Испания). После посадки в аэропорту Кемерово экипаж сообщил о попадании птицы в фюзеляж. При осмотре воздушного судна повреждений обнаружено не было. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было.

Проблема с шасси

10 июля экипаж грузового самолета Boeing 747-400F авиакомпании China Airlines, 2005 года выпуска, регистрационные знаки B-18720, выполнял рейс (отправление – 9 июля) из Anchorage в New York/JFK (США). После посадки на ВПП 22 левую в нью-йоркском аэропорту имени Кеннеди экипаж освободил полосу по последней РД и пересек ВПП 31 левую. В процессе руления по РД Z экипаж сообщил о необходимости остановиться из-за проблем с шасси. В результате остановки были заблокированы РД J и Z. Следовавший за самолетом China Airlines экипаж авиакомпании Aeromexico сообщил о наблюдаемом им ненормальном левой основной

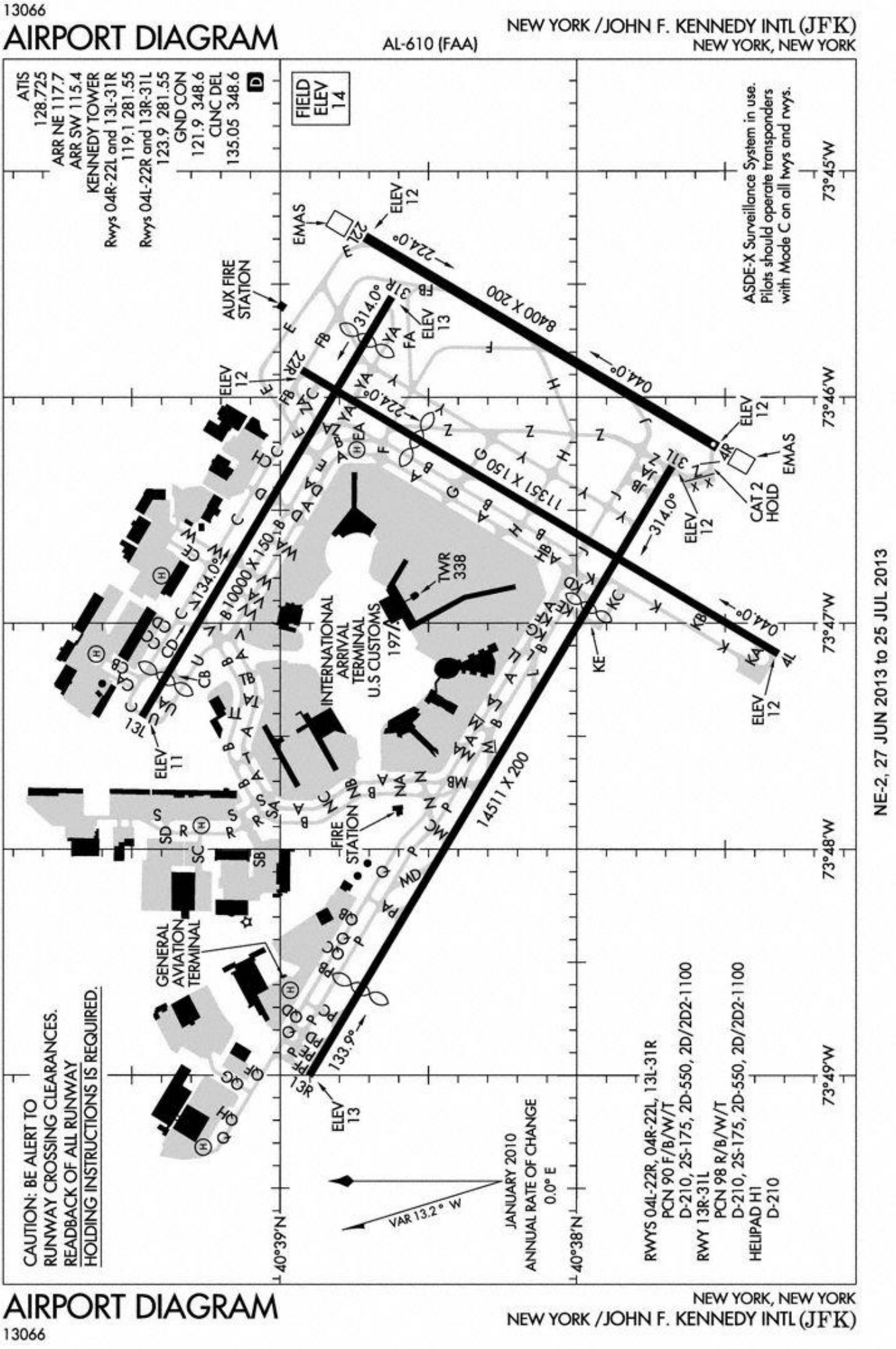


Схема аэродрома (FAA)

опоры шасси. Специалист, прибывший на место остановки, сообщил об утечке жидкости. С «Вышки» экипажу сообщили о том, что левая опора шасси выглядит не полностью выпущенной. После выгрузки груза самолет был отбуксирован на перрон примерно через 2 часа после посадки.

Утечка кислорода

11 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании US Airways, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N278AY, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Philadelphia (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 380 в 350 м.м. юго-восточнее St. John's (Канада), произошло срабатывание сигнализации низкого давления кислорода с дальнейшим его понижением. Экипаж объявил аварийную ситуацию, выполнил процедуры на случай непредвиденных обстоятельств в океаническом пространстве и самостоятельно произвел снижение до высоты 10 000 футов, запросив затем разрешение следовать на ближайший аэродром Сент-Джонс, где воздушное судно благополучно приземлилось спустя 1 час. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена незначительная утечка из кислородной маски командира воздушного судна. Маска была заменена на маску с дополнительного кресла в кабине. После обслуживания баллона с кислородом и проверки на утечку воздушное судно было допущено к продолжению полета. Рейс прибыл в Филадельфию с задержкой 4 часа 15 минут.

Проблемы с топливной системой

11 июля экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Газпромавиа», 2003 года выпуска, регистрационные знаки RA-42452. выполнял рейс в Новый Уренгой. Следуя по маршруту в районе Сыктывкара, экипаж доложил о проблемах с топливной системой (возможная утечка топлива) и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Сыктывкар. Через 15 минут после разворота экипаж сообщил об устранении проблемы и принял решение следовать на аэродром назначения Новый Уренгой.

Сигнализация дыма в отсеке авионики

11 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1992 года выпуска, регистрационные знаки C-FKOJ, выполнял рейс из Montreal в Calgary (Канада). В процессе первоначального набора высоты после взлета из Монреаля произошло срабатывание сигнализации дыма в отсеке авионики. Экипаж прекратил набор на высоте 3000 футов, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе захода на ВПП 24 правую экипаж был вынужден уйти на второй круг из-за слишком большой высоты. Через 10 минут после ухода, выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 24 правую аэропорта Монреаль спустя 20 минут после взлета. После проверки аварийными службами воздушное судно зарулило на перрон. ВПП оставалась закрытой в течение 15 минут.

Прерванный взлет

11 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Allegiant выполнял рейс из Orlando/Sanford в Lexington (США). На борту находились 163 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Санфорд экипаж прекратил взлет из-за отказа левой силовой установки с выбросом обломков через выходное устройство. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон. ВПП оставалась закрытой в течение 30 минут на время уборки от посторонних предметов. Резервный MD-83 прибыл в Лексингтон с задержкой 3 часа.

Столкновение с птицей

11 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCN, выполнял рейс из Симферополя (Украина) в Шереметьево/Москва. На борту находился 121 пассажир. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево на высоте 650 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре был обнаружен след бурого цвета над кабиной экипажа. Повреждений воздушного судна обнаружено не было.

Проблемы с бортовым компьютером

11 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQY, выполнял рейс из Новосибирска в Домодедово/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 120 экипаж сообщил о проблемах с бортовым компьютером. После выполнения проверок экипаж принял решение следовать на аэродром назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Угроза взрыва

11 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCV, выполнял рейс из Шереметьево/Москва во Владивосток. В процессе подготовки к вылету из аэропорта Шереметьево, от главного оператора аэропорта поступила информация о возможном наличии взрывного устройства на борту. Самолет был установлен на отдаленную стоянку, где пассажиры были высажены. После досмотра воздушного судна, багажа и пассажиров ничего подозрительного обнаружено не было. Воздушное судно было допущено к полету и вылетело с задержкой 3 часа.

Сигнализация невыпущенного положения шасси

11 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Донавиа», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAO, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Шереметьево/Москва. На борту находились 144 пассажира. В процессе захода

на посадку в аэропорту Шереметьево после выпуска шасси не появилось подтверждающей индикации выпущенного положения правой основной опоры шасси. После выполнения проверок экипаж принял решение произвести посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево, где была объявлена тревога. При послеполетной проверке была обнаружена неисправность лампы сигнализации выпущенного положения правой основной опоры шасси на приборной доске.

Отказ двигателя

11 июля экипаж самолета Ан-28 авиакомпании «Восток», 1990 года выпуска, регистрационные знаки RA-28933, выполнял рейс по маршруту Чумикан – им. Полины Осипенко - Хабаровск. На борту находились 16 пассажиров и 2 члена экипажа. За 30 минут до расчетного времени посадки в аэропорту имени Полины Осипенко произошло срабатывание сигнализации отказа левого двигателя. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку на одном двигателе. Помощь прибывших по тревоге аварийных служб района (17 человек и 4 автомобилей) не потребовалась.

Запах в салоне

12 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Alaska Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N538AS, выполнял рейс из Boston в San Diego (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 120 м.м. восточнее Chicago (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за постороннего запаха на борту. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 чикагского международного аэропорта О'Хара. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, пострадали 3 бортпроводника.

Сигнализация дыма в отсеке авионики

12 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N583JB, выполнял рейс из New York/La Guardia в Tampa (США). На борту находились 163 человека. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 90 м.м. севернее Raleigh/Durham (США), произошло срабатывание сигнализации дыма в отсеке авионики. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Роли. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Инженерно-техническим составом было установлено ложное срабатывание сигнализации. Рейс был продолжен спустя 3 часа 15 минут после посадки и прибыл в Тампу с задержкой 4,5 часа.

Столкновение с птицей

12 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOI, выполнял рейс из Milan (Италия) в Шереметьево/Москва. На борту находились 125 пассажиров. В процессе захода

на посадку в аэропорту Шереметьево на высоте 100 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При послеполетном осмотре воздушного судна повреждений обнаружено не было.

Столкновение с птицей

12 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQW, выполнял рейс из Оренбурга в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку на ВПП 25 правую аэропорта Шереметьево на высоте 100 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Шереметьево.

Неисправность туалетов

12 июля экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании Thomson Airways, 2013 года выпуска, регистрационные знаки G-TUIC, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Orlando/Sanford (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 в 400 м.м. западнее Shannon (Ирландия), экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета. Выработав топливо в зоне ожидания над Ирландским морем в течение 3 часов, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 23 правую аэропорта Манчестер спустя 5,5 часов после взлета. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж возвратился в качестве предосторожности по технической причине. Пассажиры были отправлены резервным самолетом. По сообщениям пассажиров, все туалеты, кроме двух, оказались неисправны в результате проблем с электрикой.

Освещение лазером

12 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQW, выполнял рейс из Budapest (Венгрия) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево экипаж сообщил об освещении воздушного судна лазером зеленого цвета.

Выключение двигателя, разрушение пневматика

12 июля экипаж самолета Ан-26Б-100 авиакомпании «КрасАвиа», 1980 года выпуска, регистрационные знаки RA-26008, выполнял рейс из Красноярска в Игарку. На борту находились 40 пассажиров и 5 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Подкаменной Тунгуски на крейсерском эшелоне полета, начались колебания давления масла в правой силовой установке. Экипаж принял решение выключить двигатель и произвести вынужденную посадку. Воздушное судно приземлилось в аэропорту Подкаменная Тунгуска. При посадке произошло разрушение пневматика внешнего колеса правой основной опоры шасси.

Несимметричный выпуск закрылков

12 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJS, выполнял рейс из Внуково/Москва в Ростов-на-Дону. На борту находились 91 пассажир и 8 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Ростов-на-Дону при выпуске закрылков в положение «25°» правый закрылок вышел на 25°, левый – на 15°. Кренение воздушного судна при этом не наблюдалось. Экипаж прекратил заход и после выполнения проверок принял решение произвести посадку с закрылками в положении «15°». Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ростова-на-Дону.

Освещение лазером

12 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Таймыр», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDP, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Самару. В процессе захода на посадку в аэропорту Самара на удалении 30 км западнее аэродрома экипаж доложил о попытке ослепления лучом лазера. Воздушное судно благополучно приземлилось в самарском аэропорту Курумоч.

Проблемы с закрылками

13 июля экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Emirates Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки A6EEX, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 60 экипаж доложил о проблемах с закрылками. После выполнения проверок было принято решение следовать на аэродром назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Ослепление лазером

13 июля экипаж грузового самолета Boeing 747-400F авиакомпании «ЭйрБриджКарго», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJB, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку на удалении 45 км западнее аэродрома на эшелоне полета 60 экипаж доложил о периодическом ослеплении лазером зеленого цвета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

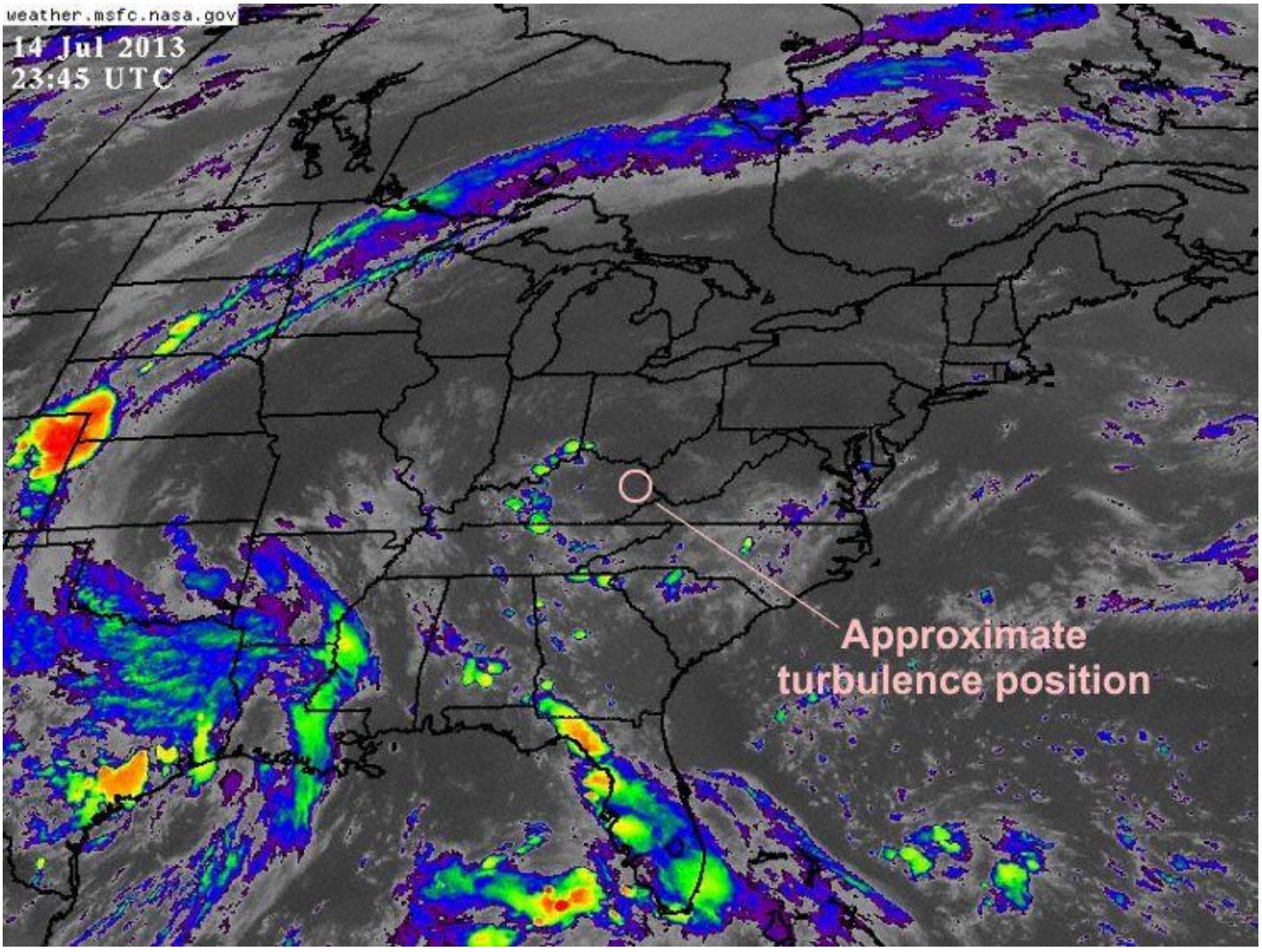
Прерванный взлет

13 июля экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Adria Airways, 2008 года выпуска, регистрационные знаки S5-AAO, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Ljubljana (Словения). В процессе разбега с ВПП 18 в аэропорту Франкфурт-на-Майне экипаж на высокой скорости прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон. Самолет благополучно вылетел позднее и прибыл в Любляну с задержкой 1 час. Сообщается, что в процессе разбега на удалении около 1100 м от начала ВПП в кабине раздалась характерная сигнализация. Экипаж прекратил взлет, применив плавное торможение, после чего

сделал объявление о проблемах с давлением и наддувом, вызвавшими необходимость прекращении взлета в целях безопасности. После заруливания на перрон аварийные службы производили охлаждение тормозов в течение 15-20 минут. После дополнительной проверки тормозов самолет повторно занял ВПП 18 и благополучно вылетел.

Травмирование бортпроводника при болтанке

14 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании United, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N490UA, выполнял рейс из New York/La Guardia в Houston (США). В 22.45 UTC, следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 90 м.м. восточнее Lexington, воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности, приведшей к временному отклонению от заданной высоты. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и спустя 2 часа произвел благополучную посадку в аэропорту Хьюстон. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, в результате возникшей в 22.45 UTC болтанки был травмирован бортпроводник.



Инфракрасный снимок со спутника GOES-E за 23.45 UTC 14 июля (графика: NASA)

Невыпуск закрылков

14 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDI, выполнял рейс из Guangzhou (Китай) в Шереметьево/Москва. На борту находились 157 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево не произошел выпуск закрылков и предкрылков. При выполнении проверок экипаж выпустил механизацию в положение «20°» и после повторного захода произвел благополучную посадку на ВПП 07 левую аэропорта Шереметьево, где была объявлена тревога.

Прерванный взлет

14 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Luxair, 2004 года выпуска, регистрационные знаки LX-LGR, выполнял рейс из Luxembourg (Люксембург) в Heraklion (Греция). В процессе разбега в аэропорту Люксембург экипаж прекратил взлет. Благополучно завершив пробег, воздушное судно возвратилось на перрон. Рейс был перенесен на следующее утро. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Ираклион с задержкой 14 часов. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж прекратил взлет по технической причине. Самолет был отстранен от эксплуатации для проведения проверки. Спустя 24 часа после инцидента воздушное судно оставалось на земле.

Поражение разрядом атмосферного электричества

14 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BND, выполнял рейс из аэропорта Ош (Киргизия) в Домодедово/Москва. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Домодедово на фюзеляже были обнаружены следы поражения разрядом атмосферного электричества.

Проблемы с шасси

14 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Iberia, 2008 года выпуска, регистрационные знаки EC-KOY, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Madrid (Испания). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 60 экипаж сообщил о проблемах с шасси и после выполнения проверок принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Сигнализация невыпущенного положения шасси

15 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAB, выполнял рейс из Тюмени в Анапу. На борту находились 134 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Анапа не произошло срабатывание сигнализации выпущенного положения передней опоры шасси. После выполнения проверок экипаж принял

решение произвести посадку в аэропорту назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Анапа.

Дым

15 июля экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Helvetic, регистрационные знаки HB-JVH, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Bristol (Великобритания). На борту находились 66 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Цюриха при пересечении эшелона полета 210 экипаж обнаружил дым в кабине и, прекратив набор на эшелоне полета 220, принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 аэропорта Цюрих. После проверки был установлен источник задымления – духовая печь на бортовой кухне. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Проводится расследование. По информации из предварительного доклада Совета по расследованию авиационных происшествий Швейцарии от 17 июля, в процессе набора высоты после вылета из Цюриха от духовой печи начал поступать дым, который проник в кабину. Экипаж принял решение возвратиться в Цюрих. После отключения печи дым рассеялся, однако через некоторое время вновь появился в кабине. Экипаж был вынужден применить кислородные маски. Через некоторое время задымление прекратилось. После благополучной посадки пассажиры покинули самолет обычным способом.

Выкатывание за пределы ВПП

15 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJN, выполнял рейс из Внуково/Москва в Жуляны/Киев (Украина). На борту находились 76 пассажиров. В 12.15 (09.15 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 26 (длина ВПП - 2310 м) аэропорта Жуляны воздушное судно вышло за пределы асфальтового покрытия и остановилось всеми опорами шасси на мокром травянистом грунте в 20 м от искусственного покрытия концевой полосы торможения. Никто из находившихся на борту не пострадал. Самолет не получил повреждений. Пассажиры покинули воздушное судно по передвижному трапу и автобусами были доставлены к терминалу. На время буксировки самолета с грунта на ИВПП и далее на перрон аэропорт оставался закрытым в течение 2 часов 40 минут, что привело к уходу на запасной аэродром Борисполь нескольких рейсов. По сообщению очевидца, воздушное судно приземлилось со значительным перелетом. Для выполнения обратного рейса в Киев из Москвы был направлен резервный Boeing 737-500 авиакомпании. Видео (YouTube)

Сводка METAP по аэродрому Жуляны/Киев:

```
UKKK I5I030Z 29006MPS 9999 FEW030CB BKN050 22/I4 QI009 26290256 TEMPO 2I00 -TSRAGR BKNOI5CB
UKKK I5I000Z 29005MPS 250V3I0 9999 FEW030CB BKN050 2I/I4 QI009 26290256 TEMPO 2I00 -TSRAGR
BKNOI5CB
UKKK I50930Z 29005MPS 9999 FEW030CB BKN050 20/I4 QI009 26290256 TEMPO 2I00 -TSRAGR
BKNOI5CB
UKKK I50900Z 29005MPS 240V340 9999 BKN040 2I/I3 QI009 26CLRD70 NOSIG
UKKK I50830Z 3I004MPS 9999 BKN03I 20/I3 QI009 26CLRD70 NOSIG
UKKK I50800Z 28004MPS I80V320 9999 BKN022 I9/I4 QI009 26CLRD70 NOSIG
```



Фото: Natalia Demyanchuk



Фото: Vitaliy Nesenyuk



Карта: Google maps

Неуборка шасси

15 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BID, выполнял рейс из Внуково/Москва в Нижневартовск. На борту находились 135 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 60 экипаж доложил о неуборке передней опоры шасси и проблемах с электропитанием. После выполнения проверок было принято решение возвратиться на аэродром вылета. Выработав топливо в зоне ожидания в течение 2 часов, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Внуково.

Отказ бортового радиолокатора и противообледенительной системы

15 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании «ЮТэйр», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BLN, выполнял перегоночный рейс из Сургута в Тюмень. На борту находились 2 члена экипажа. В полете при обходе грозовых очагов в районе аэропорта Тюмень в условиях обледенения экипаж обнаружил неисправность бортового радиолокатора, отказ противообледенительной системы двигателя № 1 и планера, и принял решение следовать на запасной аэродром Екатеринбург. Проводится расследование.

Возврат по техпричине

16 июля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Finnair, 1997 года выпуска, регистрационные знаки OH-LQF, выполнял рейс из Helsinki (Финляндия) в Hong Kong (Китай). На борту находились 250 пассажиров. В

процессе набора высоты после взлета из Хельсинки на эшелоне 240 экипаж перешел в горизонтальный полет и занял зону ожидания. Через 1 час 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 левую аэродрома вылета Хельсинки. Резервный Airbus A340-300 прибыл в Гонконг с задержкой 11 часов. По сообщению представителя авиакомпании, самолет возвратился по технической причине.

Отказ АС УВД

16 июля произошел отказ Московской аэроузловой автоматизированной системы управления воздушным движением «Теркас». Работоспособность АС УВД «Теркас» была восстановлена путем перезапуска через 20 минут после начала отказа. В период сбоя обслуживание воздушного движения в условиях высокой интенсивности и грозовой деятельности осуществлялось с использованием независимого резервного комплекса «Москва-Резерв».

Проблемы с механизацией

16 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании «Трансаэро», 1997 года выпуска, регистрационные знаки EI-DOH, выполнял рейс из Нового Уренгоя в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на высоте 500 метров экипаж доложил о проблемах с механизацией и прекратил заход. Для выполнения проверок экипаж занял зону ожидания. Спустя 25 минут экипаж принял решение произвести посадку в аэропорту назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Утечка из гидросистемы

16 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Flybe, 2008 года выпуска, регистрационные знаки G-ECOE, выполнял рейс из Birmingham (Великобритания) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Амстердам экипаж доложил об утечке из гидросистемы и запросил буксировку с ВПП после посадки. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Амстердам, после чего было отбуксировано на стоянку. Обратный рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Самолет возобновил полеты спустя 24 часа после посадки.

Столкновение с птицей

16 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEA, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в London/Heathrow (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 аэропорта Шереметьево при пересечении высоты 200 м произошло попадание птицы в фюзеляж. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Запах гари

16 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Westjet, 2013 года выпуска, регистрационные знаки C-GKWA, выполнял рейс из Phoenix в Calgary (США). На борту находились 147 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 180 м.м. восточнее Las Vegas (США), экипаж почувствовал запах горящего пластика в кабине, который, по информации от бортпроводников, ощущался и в салоне. Экипаж объявил срочную ситуацию и принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Лас-Вегас после выполнения предписанных действий по удалению дыма запах дыма рассеялся. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Лас-Вегас. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, аварийные службы не обнаружили каких-либо зон перегрева. Самолет зарулил на стоянку, где пассажиры высадились обычным способом. В ходе детальной проверки при последующем техническом обслуживании, включавшей гонку двигателей, причину появления запаха установить не удалось.

Сигнализация дыма в туалетах

17 июля экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Adria Airways, 2008 года выпуска, регистрационные знаки S5-AAN, выполнял рейс из Ljubljana (Словения) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 39 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Любляны произошло срабатывание сигнализации дыма в обоих бортовых туалетах. Экипаж прекратил набор и возвратился на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Любляна. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Резервный CRJ-900 прибыл в Париж с задержкой 2 часа 45 минут. S5-AAN возобновил полеты через 8 часов после возврата.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

17 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2005 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHL, выполнял рейс из Волгограда в Домодедово/Москва. В процессе набора высоты после взлета из Волгограда на удалении 70 км северо-западнее аэродрома экипаж сообщил о больном пассажире на борту и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Волгоград.

Несанкционированный вход в контролируемое пространство

17 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Нордвинд», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BRM, выполнял рейс в Минеральные Воды. В процессе захода на посадку в аэропорту Минеральные Воды в районе четвертого разворота экипаж доложил о самолете Ан-2, наблюдаемом ниже полета. По данным МДП, заявки на полеты в данном районе не поступали. Через 5 минут экипаж А321 произвел благополучную посадку в аэропорту назначения.

Столкновение с птицей

17 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQP, выполнял рейс из Новокузнецка в Шереметьево/Москва. В процессе разбега в аэропорту Новокузнецк произошло попадание птицы в фюзеляж. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей и систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Нарушение безопасного интервала

17 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGU, по соглашению с ООН выполнял плановый рейс по маршруту Kinshasa – Kisangani (ДР Конго) – Entebbe (Уганда). На борту находились 10 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Энтеббе на удалении 3 км от ВПП экипаж получил разрешение органа УВД на посадку. Конфликтного движения на экранах MFD и TCAS не наблюдалось. На удалении 2 км экипаж обнаружил на высоте 50 м ниже и на удалении около 1 км выполняющий заход на посадку самолет Let L-410. Экипаж прекратил снижение и ушел на второй круг. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения. О случившемся было доложено представителям службы движения и миссии ООН. Расследование проводит комиссия Тюменского МТУ ВТ ФАВТ.

Неполный выпуск закрылков

17 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BVL, выполнял рейс из Внуково/Москва в Пермь. На борту находились 69 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Пермь экипаж обнаружил несоответствие положения ручки управления закрылками (30°) фактическому положению закрылков (15°), в результате чего ушел на второй круг. В процессе повторного захода на посадку закрылки снова выпустились на угол 15°. Экипаж принял решение произвести посадку с закрылками в положении «15°». Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пермь.

Выключение двигателя

17 июля экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании Canadian North, 1980 года выпуска, регистрационные знаки C-GOPW, выполнял рейс из Rankin Inlet в Iqaluit (Канада). На борту находился 41 человек. В процессе набора высоты после взлета из Ранкин-Инлета произошло срабатывание индикации открытия клапана стартера левой силовой установки (JT8D). При выполнении проверок экипаж выключил двигатель и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в зоне ожидания воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ранкин-Инлет спустя 35 минут после выключения двигателя. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено повреждение зажима трубопровода выше клапана стартера. Зажим был

заменен. Произведена проверка после посадки с превышением посадочного веса. При последующей гонке двигатель функционировал без отклонений.

Отказ гидросистемы

17 июля экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании Air Inuit, 1979 года выпуска, регистрационные знаки C-GAIG, выполнял рейс из Montreal в La Grande (Канада). На борту находились 33 человека. В процессе набора высоты после взлета из Монреаля произошло срабатывание сигнализации отказа гидросистемы № 1. На высоте 17000 футов экипаж прекратил набор для возврата на аэродром вылета. Спустя 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Монреаль. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, было обнаружено повреждение нагнетающего трубопровода.

Проблемы с шасси

17 июля экипаж самолета Ил-76ТД авиакомпании «Шар Инк», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-76446, выполнял рейс из Malabo (Экваториальная Гвинея) в Paris/Vatry (Франция). На борту находились 9 членов экипажа. Груз и пассажиры отсутствовали. В процессе захода на посадку в аэропорту Париж при выпуске шасси не произошла установка на замок левой задней основной опоры и незакрытие задних основных створок шасси. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. В ходе выполнения проверок уборка и выпуск шасси были произведены аварийным способом. Экипаж выполнил контрольный проход над ВПП, при котором с земли было подтверждено выпущенное положение всех опор и закрытое положение створок. В процессе пробега после посадки в аэропорту Ватри произошло открытие основных створок шасси и их последующий контакт с поверхностью ИВПП, приведший к частичному разрушению створок. По команде органа ОВД самолет был остановлен на ВПП и в дальнейшем отбуксирован на стоянку.

Срабатывние TCAS

18 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIC, выполнял рейс из Уфы во Внуково/Москва. Воздушное судно следовало на крейсерском эшелоне полета 340. Экипажу самолета Airbus A319-100 ВВС Чехии, следовавшего во встречном направлении рейсом из Kbely (Чехия) в Казань на эшелоне полета 390, было разрешено снижение до эшелона полета 290. По рекомендации TCAS экипаж А-319 прекратил снижение на эшелоне полета 350.

Выключение двигателя

18 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N78009, выполнял рейс из Houston (США) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 08 левой аэропорта Хьюстон экипаж доложил об отказе правой силовой установки (GE90). Выключив двигатель, экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов

и после выработки топлива возвратился на аэродром вылета. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 аэропорта Хьюстон. Резервный Boeing 777-200 прибыл в Амстердам с задержкой 4 часа 50 минут.

Проблема с топливным насосом

18 июля экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании JAL Japan Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки JA822J, выполнял рейс из Boston (США) в Tokyo/Narita (Япония). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 над Гудзоновым заливом (Канада), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Спустя 2,5 часа, выработав топливо на высоте 11000 футов, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 15 правую аэропорта Бостон и зарулил на перрон. По сообщению представителя авиакомпании, возникла индикация, связанная с топливным насосом. В целях безопасности экипаж принял решение возвратиться в Бостон.

Ослепление лазером

19 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCX, выполнял рейс из Barselona (Испания) в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 60 экипаж доложил об ослеплении лазером. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Проблемы с герметизацией

19 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFZ, выполнял перегоночный рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 150 экипаж доложил о проблемах с герметизацией и после выполнения проверок принял решение следовать до аэродрома назначения на эшелоне полета 150. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Падение давления в гермокабине

19 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOY, выполнял рейс из Istanbul/Ataturk (Турция) в Краснодар. На борту находились 51 пассажир и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Стамбула на эшелоне полета 150 из-за нештатной работы системы автоматического регулирования давления воздуха в гермокабине произошло выпадение кислородных масок. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 140 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в стамбульском аэропорту имени Ататюрка. Похожий инцидент произошел с этим же самолетом 7 июня 2013 года (см. в июньском выпуске).

Сигнализация пожара в грузовом отсеке

19 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N366AA, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Chicago/O'Hare (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320 в 300 м.м. западнее Shannon (Ирландия), произошло срабатывание сигнализации пожара в переднем грузовом отсеке. Экипаж актировал систему пожаротушения, произвел снижение до эшелона полета 280 и развернулся для следования на запасной аэродром. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 аэропорта Шеннон. Аварийные службы, используя инфракрасные камеры, не обнаружили каких-либо зон перегрева. После подтверждения экипажа о нормализации обстановки на борту самолет зарулил на перрон. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были размещены в отелях.



Пожарный с инфракрасной камерой обследует самолет

Столкновение с птицей

19 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEF, выполнял рейс из Симферополя (Украина) в Шереметьево/Москва. На борту находились 116 пассажиров. По информации от командира воздушного судна, в процессе разбега в аэропорту Симферополь на скорости 140 узлов произошло столкновение самолета с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре в аэропорту Шереметьево на правой стороне обтекателя бортового радиолокатора было обнаружено пятно бурого цвета. Повреждений воздушного судна обнаружено не было.

Освещение лазером

19 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWM, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Нижний Новгород. В процессе захода на посадку в аэропорту Стригино воздушное судно было освещено лучом лазера. Экипаж продолжил заход и через 7 минут произвел благополучную посадку в аэропорту назначения.

Проблемы с наддувом

19 июля экипаж самолета Pilatus PC-12/47 авиакомпании «Уктус», 2006 года выпуска, регистрационные знаки RA-01510, выполнял рейс из Екатеринбурга в Воронеж. На борту находились 2 пассажира и 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Екатеринбурга произошел отказ системы автоматического регулирования давления в гермокабине. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово. Проводится расследование.

Падение давления в гермокабине

19 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N12109, выполнял рейс из Newark (США) в Dublin (Ирландия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 50 м.м. юго-западнее Saint John (Канада) после регулировки экипажем температуры в салоне последовало падение давления в гермокабине. Экипаж приступил к аварийному снижению до высоты 10 000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Спустя 1 час 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ньюарк. Рейс был отменен. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена неисправность предохранительных клапанов положительного давления. После замены обоих клапанов был выполнен испытательный полет.

Столкновение с птицей

19 июля экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании «Трансаэро», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BVR, выполнял рейс из Sharm el Sheikh (Египет) в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 506 пассажиров и 12 членов экипажа. В процессе послеполетного осмотра в аэропорту Пулково были обнаружены следы столкновения с птицей и повреждение обтекателя монорельса закрылка правого полукрыла.

Освещение лазером

19 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2005 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHV, выполнял рейс из Нижнего Новгорода в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 60 произошло освещение воздушного судна лучом

лазера зеленого цвета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Выключение двигателя

19 июля экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Hawaiian Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N389HA, выполнял рейс (отправление – 18 июля) из Sydney (Австралия) в Honolulu (США). На борту находились 306 пассажиров и 13 членов экипажа. Следуя по маршруту над Тихим океаном на эшелоне полета 370 в 800 м.м. северо-восточнее архипелага Фиджи, экипаж обнаружил утечку масла из левой силовой установки (Trent 772), после чего был вынужден выключить двигатель. Через 2 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Nadi (Фиджи). Пассажиры были размещены в отелях. После необходимого ремонта самолет вылетел спустя 14 часов после вынужденной посадки и прибыл в Гонолулу с задержкой 19 часов.

Столкновение с птицей

20 июля экипаж самолета Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1994 года выпуска, регистрационные знаки RA-96011, выполнял рейс из Сочи в Шереметьево/Москва. На борту находились 277 пассажиров и 11 членов экипажа. В процессе взлета из аэропорта Сочи произошло столкновение воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей и систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре в аэропорту Шереметьево были обнаружены погнутости лопатки первой ступени компрессора силовой установки № 1.

Отказ гидросистемы

20 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1992 года выпуска, регистрационные знаки C-FKOJ, выполнял рейс из Denver в Montreal (Канада). На борту находились 92 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Монреаль после выпуска шасси произошло срабатывание сигнализации отказа гидросистемы. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг для выполнения проверок. Спустя 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Монреаль. Самолет было остановлен на ВПП и через 20 минут отбуксирован на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произведена замена гидравлического цилиндра привода створки левой основной опоры шасси и агрегата передачи давления.

Прерванный взлет

20 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGQ, выполнял рейс из Сургута в Бугульму. На борту находились 42 пассажира. В процессе разбега в аэропорту Сургут экипаж прекратил взлет по причине наличия птиц на ВПП. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон.

Сигнализация пожара в грузовом отсеке

20 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Vietnam Airlines, 2005 года выпуска, регистрационные знаки VN-A150, выполнял рейс из Hanoi в Ho Chi Min (Вьетнам). На борту находились 268 пассажиров и 11 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 380 в районе Da Nang (Вьетнам), произошло срабатывание сигнализации пожара в грузовом отсеке. После выполнения предписанных проверок сигнализация не прекратилась. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дананг. Несмотря на тщательную проверку, аварийные службы не смогли обнаружить следов огня, перегрева или дыма. Воздушное судно самостоятельно зарулило на перрон. Инженерно-техническим составом было обнаружено срабатывание предохранителя канала 1 в электроцепи системы пожарной сигнализации в заднем грузовом отсеке. Событие расследуется инженерной компанией Vietnam Airlines совместно с Boeing. Воздушное судно выпускалось в рейс согласно MEL с неработающим датчиком пожара второго канала в заднем грузовом отсеке. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж обнаружил высокую температуру в заднем грузоотсеке и в соответствии с принятыми процедурами произвел посадку в Дананге. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Утечка из гидросистемы

21 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCO, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Тюмень. На борту находился 91 пассажир. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 03 тюменского аэропорта Рощино после пролета БПРМ на ECAM появилось сообщение о падении уровня гидрожидкости в зеленой гидросистеме. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку, применив реверс правого двигателя и альтернативную систему торможения. При послеполетном осмотре были обнаружены подтеки гидрожидкости на обшивке фюзеляжа.

Столкновение с птицей

21 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGP, выполнял рейс из Внуково/Москва в Советский. В процессе пробега после посадки в аэропорту Советский произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж благополучно завершил пробег и самостоятельно зарулил на стоянку. При осмотре воздушного судна на стоянке повреждений обнаружено не было.

Приземление на фюзеляж

21 июля экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», 2010 года выпуска, регистрационные знаки 97005, выполнял испытательные полеты в районе международного аэропорта Reykjavík/Keflavík (Исландия). На борту находились 3 члена экипажа и 2 эксперта сертификационных



центров. В 05.26 (05.26 UTC) в процессе испытаний в рамках сертификации автоматической посадки по категории CAT IIIA ИКАО в условиях бокового ветра с имитацией отказа одного двигателя произошло приземление на ВПП 11 аэропорта Кефлавик с убранным шасси. Воздушное судно вышло за пределы ВПП на грунт и остановилось до антенны курсового радиомаяка. При аварийной посадке никто из находившихся на борту не пострадал. Во время эвакуации из самолета один из экспертов получил травму ноги, после чего был госпитализирован. Воздушное судно получило значительные повреждения двигателей. Совет по расследованию авиационных происшествий Исландии начал расследование.

Сводка METAP по аэродрому Кефлавик:

```
BIKF 2IO600Z I60I9KT 6000 -DZ FEW005 OVC008 IO/IO QIOI5
BIKF 2IO530Z I602IKT 9999 -DZ BKN005 OVC007 IO/IO QIOI5
BIKF 2IO500Z I60I8G24KT 9999 SCT004 OVC008 IO/IO QIOI5
BIKF 2IO430Z I60I8KT 7000 -DZ BR FEW002 OVC005 IO/IO QIOI5
```





Отказ двигателя

21 июля экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки AP-BHV, выполнял рейс из Islamabad (Пакистан) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 132 пассажира. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 550 км юго-восточнее Москвы, произошло самопроизвольное выключение силовой установки № 1 (GE90). Экипаж произвел снижение до эшелона полета 240 и принял решение следовать на запасной аэродром Шереметьево/Москва. Через 55 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Шереметьево. Для вывоза пассажиров авиакомпания приняла решение направить в Шереметьево самолет, выполняющий рейс из Исламабада в Manchester (Великобритания).

Выключение двигателя

22 июля экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N857AE, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Champaign (США). На борту находились 40 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 45 м.м. юго-западнее Springfield (США), экипаж доложил о вынужденном выключении двигателя и решении произвести вынужденную посадку. В процессе снижения для захода на посадку в Спрингфилде экипаж сообщил о дыме в кабине. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 330 экипаж

произвел благополучную посадку и самостоятельно зарулил на стоянку. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Попадание птицы в двигатель, прерванный взлет

22 июля экипаж самолета авиакомпании S7 («Сибирь»), 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDT, выполнял рейс из Анапы в Новосибирск. На борту находились 163 пассажира и 8 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Витязево экипаж прекратил взлет из-за попадания птицы в левую силовую установку. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку. При осмотре на стоянке были обнаружены повреждения 13 рабочих лопаток вентилятора силовой установки № 1. Рейс был выполнен резервным самолетом.

Повреждение градом

22 июля экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании «Руслайн», регистрационные знаки VP-BVC, выполнял рейс из Чебоксар в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 49 пассажиров и 3 члена экипажа. Полет проходил в условиях грозовой деятельности. При послеполетном осмотре в аэропорту Пулково было обнаружено повреждение воздушного судна градом.

Подлом передней опоры шасси

22 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N753SW, выполнял рейс из Nashville в New York/La Guardia (США). На борту находились 145 пассажира и 5 членов экипажа. В 17.44 (21.44 UTC) при посадке на ВПП 04 нью-йоркского аэропорта Ла Гуардия произошел подлом передней опоры шасси. Экипажи заходящих на посадку самолетов получили указания об уходе на второй круг. В аэропорту была объявлена тревога. Воздушное судно остановилось на правой стороне ВПП носовой частью на скоростной РД Q примерно в 1150 м от начала, после чего была произведена аварийная эвакуация пассажиров. При аварийном покидании были травмированы 9 человек. Они госпитализированы. Самолет получил значительные повреждения.

23 июля Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) сообщил о начале расследования авиационного происшествия. Подлом передней опоры произошел в направлении против полета внутрь фюзеляжа, что привело к повреждению отсека электроники. Самолет проскользил на носовой части 663 м и остановился на правой стороне ВПП. Эвакуация пассажиров и экипажа производилась по надувным трапам, которые выпустились штатно. 9 человекам была оказана помощь после аварийного покидания. Данные с магнитофона и регистратора полетных данных были успешно считаны.

26 июля NTSB сообщил о наличии 2-часовой неповрежденной записи кабинного магнитофона, включая полную запись полета из Нэшвилла. Регистратор полетных данных содержит информацию последних 27 часов эксплуатации, включая полет из Нэшвилла. Согласно данным регистратора, за 56 секунд до приземления закрылки были довыпущены из положения «30°» в положение «40°». На выравнивании на высоте 32 фута скорость была уменьшена до 134 узлов, самолет следовал с положительным

тангажом 2°. Затем носовая часть была опущена в положение -3°. Приземление произошло спустя 4 секунды на скорости 133 узла. Через 19 секунд после приземления воздушное судно остановилось. Согласно данным регистратора и видеозаписи, носовая опора шасси произвела контакт с ВПП ранее основных опор.

По сообщению NTSB от 6 августа 2013 года, в процессе захода по ИЛС на ВПП 04 воздушное судно испытало воздействие попутной составляющей ветра со скоростью 11 узлов, при этом у земли ветер был встречным со скоростью 11 узлов. Самолет пилотировал второй пилот (общий налет 5200 часов, 1100 часов - на данном типе). На высоте 400 футов управление взял командир воздушного судна (общий налет 12 000 часов, 7900 часов - на данном типе). В ходе расследования на данный момент не установлено каких-либо технических отказов. При исследовании установлено, что подлом передней опоры шасси произошел под воздействием недопустимой нагрузки. По сообщению экипажа, визуальный контакт с ВПП был установлен на удалении 5-10 м.м., самолет следовал с заданной скоростью и находился на курсе и глиссаде примерно до высоты 400-200 футов. По сообщению NTSB, пилоты впервые выполняли рейс совместно, этот полет был вторым участком маршрута. До происшествия командир воздушного судна произвел 2 посадки в аэропорту Ла Гуардия, второй пилот – 6.

Сводка METAR по аэродрому Нью-Йорк/Ла Гуардия:

```
KLGA 22225IZ I3008KT IOSM SCTO2O BKNO8O OVCI3O 27/23 A2984 RMK AO2 SLPIO5 TO2670228
KLGA 222I58Z 04007KT 8SM SCTO2O BKNO8O OVCI3O 26/22 A2984 RMK AO2
KLGA 222I5IZ 04008KT 7SM FEWO3O SCTO5O BKNO75 OVCI3O 25/22 A2985 RMK AO2 SLPIO6
TO2500222
KLGA 22205IZ 050I2KT 8SM FEWO28 SCTO5O BKNO7O 25/22 A2986 RMK AO2 SLPIII 60000
TO2500222 56OI6
KLGA 22I95IZ 05OIIKT 8SM SCTO3O BKNO7O BKNI5O BKN25O 26/22 A2986 RMK AO2 RAEI855
SLPII3 POOOO TO26IO222
```



Фото: Bobby Abtahi



Фото: 911BUFF



Эвакуация пассажиров (фото: 911BUFF)



Фото: Simrin Player



Передняя опора шасси, проникшая в отсек авионики (фото: NTSB)

Негерметизация

22 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BMB, выполнял рейс из Тюмени в Нижневартовск. На борту находились 25 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Тюмени не произошла герметизация кабины. После того, как переход на ручное управление системой кондиционирования воздуха не дал положительных результатов, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в тюменском аэропорту Рощино.

Неуборка шасси

22 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 2005 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHB, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Cairo (Египет). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж доложил о неуборке всех опор шасси. После выполнения проверок было принято решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 аэропорта Шереметьево, где была объявлена тревога. При осмотре на стоянке были обнаружены неубранные штыри фиксации шасси на земле.

Неуборка шасси

22 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPD, выполнял рейс из Berlin/Tegel (Германия) в Домодедово/Москва. В процессе набора высоты после взлета из Берлина не произошло снятие с механической блокировки рукоятки управления уборкой и выпуском шасси. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в берлинском аэропорту Тигель.

Снижение ниже безопасной высоты

23 июля экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании EVA Airways, 2005 года выпуска, регистрационные знаки B-16701, выполнял рейс из Taipei (Тайвань) в San Francisco (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 28 левую аэропорта Сан-Франциско с полученным разрешением на посадку на удалении 3,8 м.м. от торца ВПП воздушное судно оказалось на высоте 600 футов (примерно на 600 футов ниже глиссады). С «Вышки» поступило указание: «Набирайте немедленно. Сигнализация опасной высоты. Давление 29,97». Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. Спустя 13 минут, выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку.

Запах дыма

23 июля экипаж самолета Boeing 767-400 авиакомпании Delta Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N828MH, выполнял рейс (отправление – 22 июля) из Sao Paulo/ Guarulhos (Бразилия) в New York/JFK (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 125 м.м. северо-восточнее Caracas (Венесуэла), экипаж доложил о дыме в кабине и салоне и развернулся для посадки на ближайшем аэродроме. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Каракас. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж произвел внеплановую посадку в Каракасе по причине запаха дыма в кабине и салоне. Для продолжения рейса в Каракас был направлен резервный Boeing 767-300.

Ухудшение самочувствия второго пилота

23 июля экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBG, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Delhi (Индия). Когда воздушное судно следовало по маршруту, командир воздушного судна доложил об ухудшении состояния здоровья второго пилота и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Актюбинск (Казахстан). Пилот был госпитализирован. Для продолжения рейса в Оренбург из Шереметьева был направлен резервный пилот, который позднее был доставлен в Актюбинск наземным транспортом. В ожидании продолжения рейса пассажиры находились в аэровокзале, где были обеспечены питанием и напитками.

Столкновение с птицей

23 июля экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89007, выполнял рейс из Днепропетровска (Украина) в Шереметьево/Москва. На борту находились 69 пассажиров. В процессе первоначального набора высоты после взлета при пересечении высоты 150 м произошло столкновение воздушного судна с птицей в районе кабины пилотов. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре в аэропорту Шереметьево были обнаружены следы попадания птицы в обтекатель бортового радиолокатора и повреждения, требующие ремонта.

Падение давления в гермокабине

23 июля экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Etihad Airways, 2011 года выпуска, регистрационные знаки A6-ETG, выполнял рейс (отправление – 22 июля) из Chicago (США) в Abu Dhabi (ОАЭ). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 70 м.м. севернее Baghdad (Ирак), экипаж приступил к аварийному снижению (средняя вертикальная скорость составила 4500 ф/мин) до эшелона полета 100 из-за падения давления в гермокабине. Произошло автоматическое выпадение кислородных масок пассажиров. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на запасном аэродроме Kuwait City (Кувейт).

Возможное столкновение с птицей

23 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFZ, выполнял рейс из Иркутска в Домодедово/Москва. В процессе набора высоты после взлета из Иркутска экипаж сообщил о возможном столкновении воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей и систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было.

Растрескивание лобового стекла

23 июля экипаж самолета Airbus A340-600 авиакомпании Lufthansa, 2008 года выпуска, регистрационные знаки D-AIHU, выполнял рейс из Munich (Германия) в Tokyo/Narita (Япония). Следуя по маршруту в районе ответственности Архангельского центра ЕС ОрВД, экипаж доложил о растрескивании лобового стекла кабины и принял решение возвратиться на аэродром вылета Мюнхен. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась.

Неуборка шасси

23 июля экипаж самолета Embraer ERJ-135BJ Legacy 600 оператора Jeswalt International, 2007 года выпуска, регистрационные знаки M-OLEG, выполнял рейс из Внуково/Москва. На борту находился 1 пассажир и 3 члена экипажа. В

процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково не произошла уборка передней опоры шасси. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. При послеполетном осмотре в аэропорту Внуково на передней опоре шасси был обнаружен неснятый штырь фиксации шасси на земле.

Столкновение с птицей

23 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQX, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Самару. На борту находились 148 пассажиров. В процессе взлета с ВПП 07 правой аэропорта Шереметьево произошло попадание птицы в остекление кабины. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре в аэропорту Самара следов попадания птиц и повреждений обнаружено не было. При осмотре ВПП 07 правой в аэропорту Шереметьево посторонних предметов обнаружено не было.

Повышенная температура масла двигателя

23 июля экипаж самолета Bombardier Dash 8-Q400 авиакомпании «Якутия», регистрационные знаки VP-BNU, выполнял рейс из Краснодара в Ереван (Армения). На борту находились 61 пассажир и 5 членов экипажа. В процессе набора заданного эшелона полета 100 после взлета их Краснодара произошел рост температуры масла левой силовой установки до 118°. Экипаж уменьшил обороты двигателя на 20% и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Краснодар.

Отказ гидросистемы

23 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N589AA, выполнял рейс из Tucson в Chicago/O'Hare (США). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Чикаго экипаж сообщил о произошедшем отказе гидросистемы, требующем остановки на ВПП с открытыми створками шасси, и запросил для посадки ВПП 04 правую, на которую ему было обеспечено векторение. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 правую аэропорта О'Хара и было остановлено на полосе. Экипаж неоднократно уточнял у аварийных служб наличие какого-либо дыма и состояние створок шасси. Самолет был отбуксирован с ВПП.

Столкновение с птицей

23 июля экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89008, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Казань. В процессе захода на посадку в аэропорту Казань на высоте 1200 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение лакокрасочного покрытия обтекателя бортового радиолокатора. Воздушное судно было допущено к перелету на

базу. При детальном осмотре повреждения в аэропорту Шереметьево было установлено расслоение композитного материала. Произведена замена обтекателя.

Столкновение с птицей

24 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 2006 года выпуска, регистрационные знаки EI-EYR, выполнял рейс из Калининграда в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Храброво экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей, после чего продолжил полет до аэродрома назначения.

Неуборка шасси

24 июля экипаж самолета Ан-26-100 авиакомпании «Полярные авиалинии», 1979 года выпуска, регистрационные знаки RA-26660, выполнял рейс из Якутска в Депутатский. На борту находились 27 пассажиров. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Якутска при уборке шасси правая опора шасси не встала на замок убранного положения. Экипаж произвел выпуск шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Якутск.

Прерванный взлет по команде органа ОВД

24 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Таймыр», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDO, выполнял рейс из Красноярска в Норильск. На борту находились 98 пассажиров. В процессе разбега в аэропорту Емельяново экипаж по команде органа ОВД прекратил взлет из-за уменьшения безопасного интервала между ВС. Самолет благополучно вылетел спустя 1 час 30 минут. Проводится расследование.

Отказ гидросистемы

24 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQZ, выполнял рейс из Toronto в Sault Ste. Marie (Канада). На борту находились 54 человека. Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 240 примерно на середине маршрута, произошло срабатывание сигнализации [#1 HYD ISO VLV] и [Roll SPLR]. В процессе выполнения предписанных проверок началось убывание рабочей жидкости из гидросистемы. Экипаж выполнил разворот, объявил аварийную ситуацию и возвратился на аэродром вылета. Спустя 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 аэропорта Торонто. Самолет был остановлен на ВПП с использованием аварийной системы торможения. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж произвел остановку при помощи изменения давления движением рукоятки аварийной системы торможения. После осмотра аварийной службой экипажу было разрешено самостоятельное руление на стоянку. Торможение в процессе руления осуществлялось с применением аварийной системы. Инженерно-техническим составом было обнаружено ослабление переходника на нагнетающем коллекторе гидросистемы

№ 1 и повреждение кольцевого уплотнителя между переходником и коллектором. Была произведена замена кольцевого уплотнителя, пополнен уровень гидрожидкости в системе и обслужен гидронасос в соответствии с руководством по обслуживанию насоса после потери гидрожидкости.

Предполагаемая утечка топлива

25 июля экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Air Dolomiti, 2004 года выпуска, регистрационные знаки I-ADLW, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Milan/Orio (Италия). Следуя по маршруту в районе Zurich (Швейцария) на эшелоне полета 190, экипаж доложил о предполагаемой утечке топлива из левой силовой установки (PW127) и принял решение произвести внеплановую посадку. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 аэропорта Цюрих.

Дым на бортовой кухне

25 июля экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании Air India, 2012 года выпуска, регистрационные знаки VT-ANL, выполнял рейс из Delhi в Kolkata (Индия). Когда воздушное судно следовало по маршруту, из духовой печи в хвостовой кухне начал поступать дым. Бортпроводники отключили электропитание и разрядили внутрь печи огнетушитель. Возгорание было потушено. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Калькутта. При проверке самолета был установлено, что пожар возник внутри печи и не распространился наружу. После демонтажа печи воздушное судно было допущено к эксплуатации.

Выход за пределы ВПП

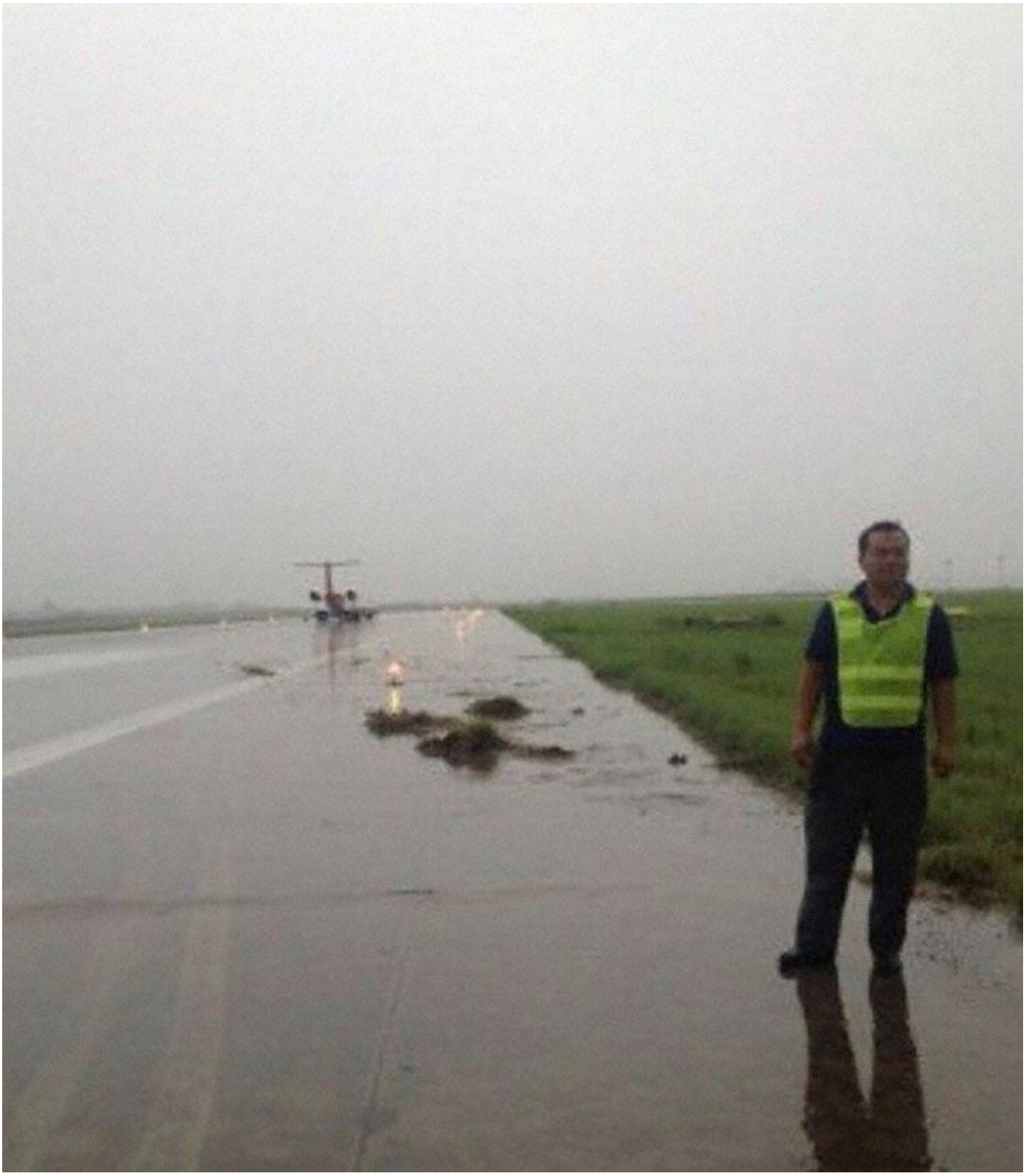
25 июля экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Tianjin Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки B-3088, выполнял рейс из Jinchang в Xian (Китай). На борту находились 47 пассажиров и 3 члена экипажа. В 18.38 (10.38 UTC) в процессе пробега после посадки в аэропорту Сиань в условиях ограниченной дождем видимости воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и вышло всеми опорами шасси за пределы искусственного покрытия на травянистый грунт. Экипажу удалось возвратить самолет на ВПП и остановиться на осевой линии. При наезде на фонарь ВПП произошел сквозной порез пневматика внешнего колеса правой основной опоры шасси. Никто не пострадал. Воздушное судно получило незначительные повреждения правой основной опоры шасси и пневматиков.

Сводка METAP по аэродрому Сиань:

```
ZLXY 25I200Z 03002MPS 0I0V080 5000 -SHRA BR FEW040CB BKN050 25/23 QI00I RESHRA NOSIG
ZLXY 25II00Z 02003MPS 320V060 I000 R05L/I000U R05R/I400V2000D SHRA BR SCT040CB
BKN050 27/26 QI00I BECMG TLII30 -RA
ZLXY 25I000Z 06004MPS I800 HZ NSC 3I/26 QI000 NOSIG
ZLXY 250900Z 05003MPS 0I0V080 I800 HZ NSC 32/26 QI000 NOSIG
```



Повреждения пневматика и правой опоры шасси



Следы на ВПП

Проблемы с управлением элеронами

25 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-FMDW, выполнял рейс из Vancouver в Victoria (Канада). После занятия крейсерской высоты полета 4000 футов на удалении 10 м.м. от аэропорта назначения Виктория экипаж почувствовал затруднение при управлении элеронами. Несмотря на отсутствие полной блокировки управления, экипаж принял решение рассоединить левый и правый штурвалы. После этого штурвал командира воздушного судна начал двигаться свободно, а движение штурвалом второго пилота осталось затрудненным. Экипаж объявил аварийную ситуацию,

запросил привести в готовность аварийные службы и через 11 минут после взлета из Ванкувера произвел благополучную посадку в аэропорту Виктория.

Дым в кабине

25 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Republic Airways, 2010 года выпуска, регистрационные знаки N336NG, по соглашению с United выполнял рейс из Newark в Pittsburgh (США). На борту находились 27 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Ньюарка при пересечении эшелона полета 200 экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение возвратиться на аэродром вылета. При выходе на связь с диспетчером «Вышки» экипаж сообщил о намерении произвести аварийную эвакуацию пассажиров. Через 15 минут после прекращения набора воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 правую аэропорта Ньюарк. После остановки была произведена эвакуация, в процессе которой никто не пострадал. Пассажиры были автобусом доставлены к терминалу. Самолет был отбуксирован на перрон. По сообщению представителя аэропорта, аварийные службы не обнаружили следов дыма.

Запах дыма

25 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1986 года выпуска, регистрационные знаки N521US, выполнял рейс из Detroit в Fort Lauderdale (США). Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 350 экипаж доложил о запахе дыма на борту и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Позднее экипаж решил следовать на аэродром Cincinnati/Northern Kentucky (США), где спустя 35 минут произвел благополучную посадку на ВПП 18 центральную. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Форт-Лодердейл с задержкой 6 часов 15 минут.

Невыпуск механизации

26 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDI, выполнял рейс из Shanghai (Китай) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево не произошел выпуск механизации крыла от основной системы. После выпуска механизации от резервной системы экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Шереметьево.

Проблемы с управлением

26 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки N825NN, выполнял рейс из Miami в Tampa (США). В процессе набора высоты после взлета из Майами произошло временное срабатывание сигнализации отказа триммирования стабилизатора. Затем экипаж заметил несоответствие режима работы двигателей установленному и медленную реакцию автомата тяги. Оба комплекта автопилота включить не удалось. Примерно на середине маршрута экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за возникших проблем и по метеоусловиям Тампы. Через 40 минут после

взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 правую аэропорта Майами. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Тампу с задержкой 3 часа.

Выключение двигателя

26 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N963DL, выполнял рейс из New York/La Guardia в West Palm Beach (США). В процессе набора высоты после взлета при пересечении высоты 8000 футов экипаж доложил об индикации нулевых значений давления и уровня масла левой силовой установки (JT8D). Объявив аварийную ситуацию, экипаж сообщил о том, что двигатель остается включенным, и принял решение произвести посадку в аэропорту New York/JFK. В процессе снижения экипаж доложил об отказе левого двигателя и его выключении. Через 9 минут после объявления аварийной ситуации воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 левую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди. Резервный MD-88 прибыл в Уэст-Палм-Бич с задержкой 3 часа.

Негерметизация

26 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYJ, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Домодедово/Москва. На борту находились 100 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Ростова-на-Дону после пересечения эшелона полета 100 произошло срабатывание сигнализации негерметичности гермокабины. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 12 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ростов-на-Дону. При послеполетном осмотре был обнаружен зазор в задней части проема входной двери. Рейс был выполнен резервным самолетом.

Отказ FMS

26 июля экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании «Руслайн», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BVK, выполнял рейс из Грозного в Домодедово/Москва. Следуя по маршруту на крейсерском эшелоне полета северо-западнее Волгограда, экипаж доложил об отказе бортовой системы управления полетом (FMS) и принял решение продолжить полет до аэродрома назначения Домодедово.

Сигнализация дыма

26 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2010 года выпуска, регистрационные знаки EI-EMJ, выполнял рейс из Milan/Orio (Италия) в Warsaw (Польша). На борту находились 180 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 140 м.м. западнее Budapest (Венгрия) и в 30 м.м. севернее Graz (Австрия), экипаж доложил о срабатывании сигнализации дыма и принял решение произвести вынужденную посадку в Будапеште. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о рассеивании дыма, однако запросил сопровождение аварийными службами

до стоянки. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 левую (при рабочих ВПП 31) аэропорта Будапешт. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Через 3,5 часа рейс был продолжен и прибыл в Варшаву с задержкой 3 часа 45 минут.

Предполагаемое разрушение пневматика

26 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 2013 года выпуска, регистрационные знаки D-AGWX, выполнял рейс из Stuttgart в Hamburg (Германия). На борту находились 149 человек. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Гамбург экипаж получил информацию об обнаружении на ВПП в Штутгарте кусков покрышки, принадлежащих, как было установлено, их самолету. Экипаж объявил аварийную ситуацию и занял зону ожидания на высоте 7000 футов. В аэропорту была объявлена полномасштабная тревога с привлечением дополнительных аварийных сил. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 33 аэропорта Гамбург и остановил самолет на ВПП. После проверки экипаж самостоятельно зарулил на перрон. Повреждений шасси и пневматиков обнаружено не было. Видео (Thomas Nebel).

Столкновение с птицей

26 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N633DL, выполнял рейс из Atlanta в Norfolk (США). На борту находились 173 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Атланты произошло столкновение воздушного судна с птицей. Продолжив набор высоты, экипаж затем перешел в горизонтальный полет на эшелоне 230 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Атланта. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Норфолк с задержкой 5 часов. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж возвратился в Атланту из-за многочисленных предупреждающих сообщений, возникших после столкновения с птицами при взлете.

Выключение двигателя

27 июля экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании Canadian North, 1980 года выпуска, регистрационные знаки C-GDPA, выполнял рейс из Yellowknife в Edmonton (Канада). На борту находились 62 человека. В процессе набора высоты после взлета из Йеллоунайфа экипаж обнаружил высокую температуру масла правой силовой установки (JT8D). В ходе выполнения предписанных проверок экипаж выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Йеллоунайф. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено отсоединение зажима трубопровода 13 ступени системы отбора воздуха, приведшее к поступлению отбираемого воздуха во входное устройство.

Проблемы с управляемостью

27 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Alitalia, 2006 года выпуска, регистрационные знаки EI-DSA, выполнял рейс из Budapest (Венгрия) в Rome/Fiumicino (Италия). На борту находились 130 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 13 левой аэропорта Будапешт экипаж запросил прекращение набора на высоте 6000 футов для следования в зону ожидания. При входе в зону ожидания экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о возникших ранее проблемах с управляемостью. Экипаж запросил наиболее длинную ВПП, 13 левую, и предпосадочную прямую длиной 16 м.м., сообщив, что не ожидает проблем при посадке. Через 45 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 13 левую. Рейс был отменен.

Столкновение с птицей

27 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDM, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Sofia (Болгария). На борту находились 106 пассажиров. По сообщению экипажа, в процессе взлета с ВПП 25 левой аэропорта Шереметьево произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту София следов столкновения с птицей и повреждений обнаружено не было. При осмотре ВПП 25 левой в аэропорту Шереметьево посторонних предметов обнаружено не было.

Отказ гидросистемы

27 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Emirates Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки A6-EMH, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Karachi (Пакистан). В процессе захода на посадку в аэропорту Карачи экипаж доложил об отказе гидросистемы и сообщил о необходимости остановиться на ВПП после посадки. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую аэропорта Карачи. После остановки на ВПП самолет был отбуксирован на перрон. Обратный рейс был отменен.

Несанкционированное занятие высоты

27 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJL, выполнял рейс из Внуково/Москва в Томск. На борту находились 122 пассажира. В процессе захода на посадку в аэропорту Томск экипаж был вынужден уйти на второй круг. После ухода экипаж занял высоту 940 м вместо предусмотренной схемой высоты 600 м. В результате произошло срабатывание наземной системы предупреждения опасных сближений со следовавшим рейсом из Анапы самолетом Boeing 737-700 авиакомпании «Якутия», выполнявшим снижение с эшелона 60 до высоты 600 м. Проводится расследование.

Освещение лазером

27 июля экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании «Международные авиалинии Украины», 2011 года выпуска, регистрационные знаки UR-EMA, выполнял рейс из Киева (Украина) в Ростов-на-Дону. На борту находились 64 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку на эшелоне полета 100 экипаж сообщил об освещении кабины сильным лучом с земли.

Несимметричное положение закрылков

27 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Нордвинд», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHR, выполнял рейс (отправление – 26 июля) из Iraklion (Греция) в Сургут. На борту находились 212 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Сургут в районе четвертого разворота экипаж прекратил заход, сообщив о несимметричном положении закрылков. После выполнения проверок экипаж произвел благополучную посадку на повышенной скорости.

Столкновение с птицей

28 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Трансаэро», 1989 года выпуска, регистрационные знаки EI-DNM, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Pardubice (Чехия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково на высоте 1300 футов произошло столкновение воздушного судна с птицей, попавшей в лобовое стекло. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Отказ двигателя

28 июля экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61704, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Сочи. На борту находились 76 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 10 правой аэропорта Пулково экипаж доложил об отказе правой силовой установки и, прекратив набор на высоте 700 футов, принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 12 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 левую аэропорта Пулково.

Неисправность системы наддува

28 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BGP, выполнял рейс из Оренбурга в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 168 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Оренбурга экипаж обнаружил неисправность системы наддува и после выполнения проверок принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в течение 1 часа 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Оренбург.

Столкновение с птицами

28 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAR, выполнял рейс из Burgas (Болгария) в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе захода на посадку на ВПП 10 правую аэропорта Пулково произошло двойное столкновение воздушного судна с птицами – на высоте 50 и 30 футов. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Паление давления в гидросистеме

28 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BET, выполнял рейс из Омска в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово экипаж доложил о падении давления в голубой гидросистеме. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

Сигнализация пожара в грузовом отсеке

28 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Allegiant Air выполнял рейс из Cedar Rapids в Saint Petersburg (США). На борту находились 155 пассажиров и 6 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 380 в 70 м.м. северо-западнее Albany (США), произошло срабатывание сигнализации пожара в грузовом отсеке. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку и через 16 минут благополучно приземлился в аэропорту Олбани. После остановки воздушного судна на ВПП была начата эвакуация пассажиров. В процессе аварийного покидания никто не пострадал. Аварийные службы не обнаружили следов огня, перегрева или дыма. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были автобусами доставлены в Сент-Питерсберг.

Неисправность системы наддува

28 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BGP, выполнял рейс из Оренбурга в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 175 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Оренбурга экипаж доложил о неисправности системы наддува и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в течение 1 часа 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Оренбург.

Нарушение безопасного интервала

28 июля экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Саратовские авиалинии», 1982 года выпуска, регистрационные знаки RA-42316, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Саратов. В процессе набора высоты после взлета из

аэропорта Домодедово на эшелоне полета 90 экипаж доложил о визуальном контакте с самолетом Aero L-29 в непосредственной близости, производившим полеты в районе аэродрома Большое Грызлово.

Сигнализация пожара в грузовом отсеке

28 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Allegiant Air выполнял рейс из Cedar Rapids в Saint Petersburg (США). На борту находились 155 пассажиров и 6 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 380 в 70 м.м. северо-западнее Albany (США), произошло срабатывание сигнализации пожара в грузовом отсеке. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку и через 16 минут благополучно приземлился в аэропорту Олбани. После остановки воздушного судна на ВПП была начата эвакуация пассажиров. В процессе аварийного покидания никто не пострадал. Аварийные службы не обнаружили следов огня, перегрева или дыма. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были автобусами доставлены в Сент-Питерсберг.

Дым в кабине

29 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Eastern Australia, 2001 года выпуска, регистрационные знаки VH-SBG, по соглашению с Qantas выполнял рейс из Sydney в Wagga Wagga (Австралия). Следуя по маршруту в 35 м.м. северо-восточнее Canberra (Австралия), экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Канберра. После остановки была произведена аварийная эвакуация пассажиров. Никто не пострадал. Аварийные службы не обнаружили следов огня или перегрева. Совет по безопасности на транспорте Австралии начал расследование инцидента.

Контакт хвостовой части с ВПП

29 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Spicejet выполнял рейс из Chennai в Tuticorin (Индия). В 08.30 (03.00 UTC) после приземления на основные опоры шасси в аэропорту Тутикорин хвостовая часть самолета опустилась вниз. Произошел контакт фюзеляжа с ИВПП. Экипаж благополучно завершил пробег и самостоятельно зарулил на перрон. Никто не пострадал. Воздушное судно получило незначительные повреждения хвостовой части. Обратный рейс был отменен. Информация о метеоусловиях отсутствует.

Прерванный взлет

29 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Spirit Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки N521NK, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Fort Lauderdale (США). В процессе разбега с ВПП 17 правой аэропорта Даллас экипаж на высокой скорости прекратил взлет из-за раздавшихся с правой стороны громких хлопков. Воздушное судно остановилось вблизи пересечения с РД EJ, после чего экипаж запросил осмотреть пневматики колес на их целостность. Водитель

аэродромного автомобиля сообщил об отсутствии видимых повреждений. Для осмотра самолета на место были направлены аварийные службы, сообщившие после проверки о признаках помпажа двигателя (V2524). Экипажу было разрешено самостоятельное руление на перрон в сопровождении аварийных служб. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Форт-Лодердейл с задержкой 2 часа.

Столкновение с птицей

29 июля экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89005, выполнял рейс из Шереметьево/ Москва в Krakow (Польша). На борту находился 51 пассажир. В процессе взлета из аэропорта Шереметьево на скорости отрыва произошло попадание птицы в правую часть обтекателя бортового радиолокатора. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре в аэропорту Краков было обнаружено нарушение лакокрасочного покрытия обтекателя. Самолет был допущен к перелету на базу.

Выключение двигателя

29 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air Canada, 1997 года выпуска, регистрационные знаки C-FZUJ, выполнял рейс из Vancouver в Montreal (Канада). На борту находились 126 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 200 м.м. юго-восточнее Calgary (Канада), экипаж выключил правую силовую установку по причине нештатных показаний и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 аэропорта Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были обнаружены значительные повреждения ступеней 5, 6, 7, 8 и 9 компрессора высокого давления.

Отказ гидросистемы

30 июля экипаж самолета Boeing 717-200 авиакомпании Hawaiian Airlines выполнял рейс из Kona в Honolulu (США). На борту находились 98 пассажиров. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Гонолулу экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе гидросистемы, приведшему к отключению всех систем с правой стороны, и предупредил о необходимости остановки на ВПП. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 правую со створками шасси, оставшимися в незакрытом положении. Впоследствии самолет был отбуксирован на перрон.

Возможное столкновение со стаей птиц

30 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWJ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Istanbul (Турция). В процессе набора высоты после

взлета с ВПП 25 аэропорта Шереметьево экипаж доложил о возможном столкновении со стаей птиц на высоте 300 м. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей и систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Запах дыма

30 июля экипаж самолета Embraer ERJ-135 авиакомпании American Eagle, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N738NR, выполнял рейс из New York/La Guardia (США) в Montreal (Канада). На борту находились 36 пассажиров и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 250 в 20 м.м. восточнее Albany (США), экипаж доложил о запахе дыма в кабине и салоне и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 10 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 01 аэропорта Олбани, самостоятельно освободил ВПП и остановился на прилегающей РД. После проверки прибывшими по тревоге аварийными службами, не обнаружившими следов огня, перегрева или дыма, экипаж зарулил на перрон. Резервный Embraer ERJ-135 прибыл в Монреаль с задержкой 3 часа 15 минут.

Выключение двигателя

30 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании JetKonnect выполнял рейс из Mumbai в Bhopal (Индия). На борту находились 114 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Мумбая экипаж был вынужден выключить левый двигатель и возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мумбай. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Выключение двигателя

31 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N372AA, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Miami (США). На борту находились 250 человек. Следуя по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 310, экипаж был вынужден выключить правый двигатель (CF6). Снизившись до эшелона полета 200, экипаж выполнил разворот для следования на запасной аэродром Porto (Португалия). Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 аэропорта Порту. Расчетное время задержки прибытия резервного Boeing 767-300 в Майами составило около 15 часов.

Разрушение двух пневматиков, выход за пределы ВПП

31 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Orient Thai, 1986 года выпуска, регистрационные знаки HS-BRA, выполнял рейс из Guiyang (Китай) в Phuket (Таиланд). На борту находились 130 пассажиров и 9 членов экипажа. Ожидая посадку на Пхукете в 18.00 (11.00 UTC), экипаж был вынужден уйти на запасной аэродром Surat Thani (Таиланд) по метеоусловиям Пхукета. В 19.00 (12.00 UTC) в процессе пробега после благополучной посадки на ВПП 22 аэропорта Суратани произошло разрушение, по крайней мере, одного пневматика левой основной опоры

шасси. В процессе разворота на ВПП для руления в обратном направлении произошел выход обоих колес левой опоры за пределы искусственного покрытия. Воздушное судно остановилось со спущенными пневматиками обоих колес левой опоры. ВПП была закрыта на время буксировки самолета на полосу и далее – на перрон.

Сводка METAP по аэродрому Пхукет:

```
VTSP 3II23OZ 3IOI4G24KT 3000 TSRA SCTOI6CB BKNIOO BKN3OO 24/22 QIOO9 A2979 TS OVER AD
TEMPO FM I3O5 VRBI5G35 3000 SHRA
VTSP 3III3OZ 26009KT 5000 -TSRA FEWOI5CB FEWOI6 SCTIOO BKN3OO 24/23 QIOO7 A2975 TS
N
VTSP 3II03OZ 29008KT 5000 -RA SCTOI6 SCTI2O BKN3OO 25/23 QIOO6 A2972 TEMPO FM IO4O
TL II2O VRBI5G25 3000 SHRA
VTSP 3II000Z 29OIIKT 5000 -RA SCTOI6 SCTI2O BKN3OO 24/23 QIOO7 A2975
```

Сводка METAP по аэродрому Суратани:

```
VTSB 3II4OOZ I8006KT 6000 -RA BKNOI7 OVCI2O 24/24 QIOO8 A2979 INFO P/ RWY 22
VTSB 3II3OOZ I8005KT 7000 BKNOI6 OVCI2O 24/24 QIOO8 A2976 RERA INFO O/ RWY 22
VTSB 3III0OZ I8004KT 7000 -RA OVCOI7 24/24 QIOO6 A2973 INFO M/ RWY 22
VTSB 3II000Z 23005KT 6000 -RA OVCOI7 25/25 QIOO6 A2973 INFO L/ RWY 22
```

Сигнализация пожара ВСУ

31 июля экипаж самолета Saab 2000 авиакомпании Eastern Airways, 1995 года выпуска, регистрационные знаки G-CFLV, по соглашению с FlyBe выполнял рейс из Sumburgh в Aberdeen (Великобритания). На борту находились 32 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Самбурга произошло срабатывание сигнализации пожара вспомогательной силовой установки. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Самбург. Аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Резервный самолет прибыл в Абердин с задержкой 1 час 40 минут. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж возвратился по технической причине, связанной с одной из систем сигнализации.

Столкновение с птицей

31 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 1995 года выпуска, регистрационные знаки EI-DXY, выполнял рейс из Tivat (Черногория) в Пулково/Санкт-Петербург. После посадки на ВПП 28 левую аэропорта Пулково экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей на высоте 100 футов и самостоятельно зарулил на стоянку.

Индикация невыпущенного положения шасси

31 июля экипаж самолета BAe 125-800 оператора Springline, 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-CSP, выполнял рейс в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе захода на посадку в аэропорту Пулково экипаж сообщил о проблемах с индикацией передней опоры шасси и прекратил заход. Выполнив контрольный проход над ВПП для осмотра состояния шасси с земли, экипаж объявил аварийную

ситуацию. В аэропорту была объявлена тревога. Через 1 час после прекращения первого захода воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Пулково.

Столкновение с птицей

31 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWE, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Пермь. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Пермь экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей. Через 3 минуты экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Пермь. При послеполетном осмотре самолета повреждений обнаружено не было.

Поражение разрядом атмосферного электричества

31 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDF, выполнял рейс из Норильска в Домодедово/Москва. В полете произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества.

Выключение двигателя

31 июля экипаж грузового самолета Boeing 747-800 авиакомпании «ЭйрБридж Карго», 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGZ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Hong Kong (Китай). За 1 час 20 минут до расчетного времени посадки в Гонконге, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 410 и вышло из облачности после завершения обхода грозовых очагов, на EICAS появились сообщения о неустойчивой работе и помпажных явлениях двигателей № 1 и № 2. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку в аэропорту Гонконг со всеми работающими двигателями. При расшифровке полетной информации после посадки было установлено самопроизвольное выключение силовой установки № 2 с ее последующим автоматическим запуском без участия экипажа. Также установлено, что неустойчивая работа двигателей № 1 и № 2 была связана со входом в зону резкого перепада температуры наружного воздуха с -53° С до - 33° С. При входе в данную зону произошло автоматическое включение противообледенительной системы двигателей. При послеполетном осмотре были обнаружены повреждения лопаток компрессоров высокого давления двигателей № 1 и № 2. Информация о событии передана в фирмы Boeing и General Electric.