КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

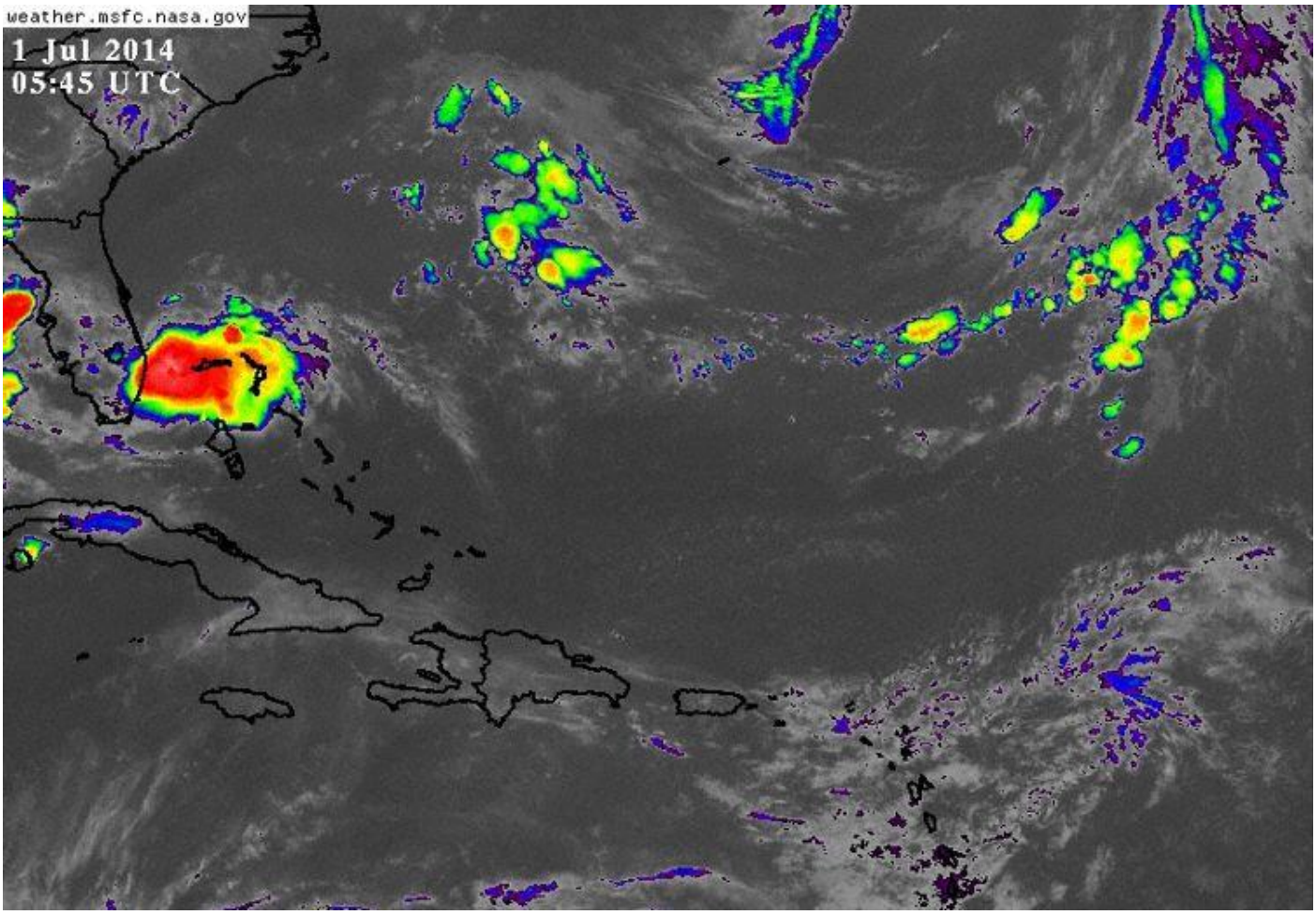
ВСЕ АВИАЦИОННЫЕ СОБЫТИЯ В МИРЕ
С КОММЕРЧЕСКИМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ,
ЭКИПАЖАМИ И ПАССАЖИРАМИ

Июль 2014 г.

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

Травмирование бортпроводника при болтанке

1 июля экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании Vision Airlines, 1982 года выпуска, регистрационные знаки N769VA, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Georgetown (Гайана). Следуя над Атлантическим океаном на эшелоне полета 370 между Бермудскими островами и Пуэрто-Рико, воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности. Экипаж продолжил полет и произвел благополучную посадку в Джорджтауне. По сообщению Федерального управления авиации США, примерно в 06.40 (в это время самолет находился на траверзе Бермудских островов) в результате сильной турбулентности в районе San Juan (Пуэрто-Рико) был травмирован 1 бортпроводник.



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

Столкновение с птицами

1 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BZR, выполнял рейс из Томска в Шереметьево/Москва. На борту находились 134 пассажира. В процессе разбега в аэропорту Томск курс взлета пересекла стая птиц. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре были обнаружены погнутость 3 лопаток вентилятора и следы бурого цвета на акустической панели воздухозаборника. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Неуборка шасси

1 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2005 выпуска, регистрационные знаки VP-BHV, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Челябинск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 060 экипаж доложил о неуборке шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Отказ управления закрылками

1 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2014 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BTW, выполнял рейс из Внуково/Москва в Калининград. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 260 экипаж сообщил о неисправности компьютера управления закрылками и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Отказ 2 генераторов

1 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Expressjet, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N856AS, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Albany в Detroit (США). На борту находились 54 человека. В процессе набора высоты после взлета из Олбани экипаж прекратил набор на эшелоне полета 260. Через 20 минут, в 40 м.м. западнее Buffalo (США) экипаж принял решение произвести вынужденную посадку, сообщив об отказе 2 из 3 генераторов. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Буффало. Оставшаяся часть рейса была отменена.

Столкновение с птицей

1 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Tunisair, 2000 года выпуска, регистрационные знаки TS-IMN, выполнял рейс из Tunis (Тунис) в London/Heathrow (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета из Туниса экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов из-за столкновения с птицей и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Тунис. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Лондон с задержкой 1 час 30 минут.

Неисправность туалетов

1 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Egypt Air, 2009 года выпуска, регистрационные знаки SU-GDA, выполнял рейс из Cairo (Египет) в Barcelona (Испания). Через 45 минут после взлета, следуя над Средиземным морем, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за отказа системы смыва в туалетах. Через 1 час 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Каир. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Барселону с

задержкой 3,5 часа. После замены реле и регулировки сливных клапанов SU-GDA был допущен к эксплуатации.

Потеря высоты после взлета

2 июля экипаж грузового самолета Fokker 50 авиакомпании Skyward International Aviation, 1992 года выпуска, регистрационные знаки 5Y-CET, выполнял рейс из Nairobi/Jomo Kenyatta (Кения) в Mogadishu (Сомали). На борту находились 4 человека и груз ката. Около 04.00 (01.00 UTC) в процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 06 аэропорта Найроби самолет начал терять высоту, отклонился влево и, столкнувшись со столбом освещения, упал на небольшое коммерческое здание в 1,1 м.м. от торца ВПП в 0,15 м.м. левее продолженной осевой линии. Все находившиеся на борту погибли. 2 женщины на земле были тяжело травмированы. Они были доставлены в госпиталь в критическом состоянии.

Сводка METAP по аэродрому Найроби:

```
HKJK 020300Z 23004KT 9999 BKN018 15/12 Q1025
HKJK 020200Z 22005KT 9999 BKN018 15/13 Q1025
HKJK 020100Z 31003KT 9999 BKN018 15/13 Q1024
HKJK 020000Z 35005KT 9999 BKN018 15/13 Q1024
```



Фото: DPA



Фото: DPA



5Y-CET (фото: Reuters/Thomas Mukoya)



Справа – груз ката (фото: APA)

Отказ бортового радиолокатора

2 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRR, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Сочи. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 140 экипаж сообщил об отказе бортового радиолокатора и принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за прогнозируемых гроз по маршруту. После выработки топлива до посадочной массы воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Самопроизвольный крен

2 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQD, выполнял рейс из Toronto City в Montreal (Канада). На борту находились 37 человек. В процессе снижения в автоматическом режиме для захода на посадку в аэропорту Монреаль при пересечении эшелона полета 200 возник резкий самопроизвольный правый крен до 20° с последующим отключением автопилота. Через 2 с после возникновения крена произошло срабатывание индикации двери. Положение двери было проверено бортпроводником. Герметизация самолета и органы управления находились в нормальном состоянии. Экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о возможной проблеме с дверью и травмировании бортпроводника. Дальнейшее снижение происходило в ручном режиме на пониженной скорости. Через 15 минут воздушное

судно благополучно приземлилось на ВПП 24 правую аэропорта Монреаль. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, происшествие произошло при ясной погоде, особые явления отсутствовали. При послеполетной проверке самолета никаких отклонений обнаружено не было. Самолет был допущен к эксплуатации. Бортовые регистраторы были сняты для расследования.

Утечка воды

2 июля экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Qantas, 2008 года выпуска, регистрационные знаки VH-OQD, выполнял рейс (отправление – 1 июля) из Los Angeles (США) в Melbourne (Австралия). Следуя над Тихим океаном на эшелоне полета 320, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за разрыва трубопровода на верхней палубе, приведшего к утечке и протеканию воды в салон экономического класса на нижней палубе, около 80 пассажиров которого оказались облиты водой. Через 1 час 15 минут после разворота воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лос-Анджелес. По словам пассажиров, «дождь в салоне» начался через 30 минут после взлета. Проход оказался залит водой. Туалеты и развлекательные системы были выключены. Спустя 45 минут экипаж принял решение о возврате в Лос-Анджелес. По сообщению представителя авиакомпании, пассажиры были пересажены в сухие зоны и обеспечены пледами. Все остальные системы самолета работали штатно.



Залитый водой проход (фото: Tom Steinfort)



VH-OQD в ангаре для просушки

Выключение двигателя

2 июля экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании Calm Air, 1993 года выпуска, регистрационные знаки C-FAFS, выполнял рейс из Churchill в Winnipeg (Канада). На борту находились 6 человек. В процессе набора высоты после взлета из Черчилла произошло падение крутящего момента левого двигателя (PW120) до нуля, рычаг управления двигателем перестал реагировать на воздействие. Экипаж выполнил необходимые процедуры, выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Черчилл. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж не объявлял аварийную ситуацию. Инженерно-техническим составом было обнаружено отсоединение топливопровода высокого давления от топливного коллектора.

Запах дыма

2 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHZ, выполнял рейс из Внуково/Москва во Владикавказ. На борту находились 132 пассажира и 11 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Владикавказ в кабине экипажа и задней кухне периодически появлялся запах дыма. После выполнения действий согласно QRH запах дыма прекратился. Кислородное и дымозащитное оборудование не

использовалось. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Владикавказ.

Отказ генератора

2 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Ямал», 2005 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHZ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Салехард. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 310, произошел отказ генератора. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Отказ гидросистемы

3 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Air Baltic, 2010 года выпуска, регистрационные знаки YL-BAJ, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Riga (Латвия). В процессе захода на посадку в аэропорту Рига экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив об отказе гидросистемы и невозможности освобождения ВПП. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 аэропорта Рига и было остановлено на полосе. ВПП была закрыта в течение 15 минут на время буксировки самолета на перрон. Самолет возобновил полеты на следующее утро через 11 часов после посадки.

Столкновение с птицей

3 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2011 года выпуска, регистрационные знаки EI-DVM, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Berlin/Schoenefeld (Германия). На борту находились 134 человека. В процессе взлета с ВПП 28 аэропорта Дублин произошло попадание птицы в левый двигатель (CFM56), приведшее к возникновению ощутимой вибрации и громкого шума двигателя. Экипаж продолжил взлет и прекратил набор на высоте 5000 футов. После изменения режима работы двигателя экипаж возвратился на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно на 2 двигателях благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Дублин. Реверс тяги после посадки не использовался. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Берлин с задержкой 3 часа.

Нарушение безопасного интервала

3 июля экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Singapore Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки 9V-SWH, выполнял рейс из Houston/Intercontinental (США) в Домодедово/Москва. В процессе набора заданной высоты 5000 футов после взлета с ВПП 15 левой аэропорта Хьюстон самолет пересек высоту 5000 футов и продолжил дальнейший набор. Экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Delta Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N347NB, выполнявшего рейс из Salt Lake City в Houston/Intercontinental (США), производил заход на посадку на ВПП 27. Экипаж выполнял снижение до заданной высоты 6000 футов, когда от органа ОВД поступила информация о самолете, продолжившем набор высоты без разрешения. Экипаж Airbus A319 запросил разрешение на отворот, затем сообщил о

выполнении снижения. Экипаж Boeing 777 прекратил набор на высоте 5800 футов, после чего приступил к снижению до высоты 5000 футов, получив информацию от органа ОВД о несанкционированном занятии высоты. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, воздушные суда разошлись с вертикальным интервалом 200 футов при боковом интервале 0,5 м.м. Оба самолета продолжили полет и благополучно приземлилось в аэропортах назначения.

Прерванный взлет

3 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air New Zealand, 2003 года выпуска, регистрационные знаки ZK-OJA, выполнял рейс из Auckland (Новая Зеландия) в Nuku'alofa (Тонга). В процессе разбега с ВПП 25 левой в аэропорту Окленд экипаж на низкой скорости прекратил взлет после столкновения воздушного судна с птицей и зарулил на перрон. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Нукуалофу с задержкой 5 часов.

Столкновение с птицей

3 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet Switzerland, 2006 года выпуска, регистрационные знаки HB-JZV, выполнял рейс из Basel/Mulhouse (Швейцария/Франция) в Copenhagen (Дания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 аэропорта Базель-Мюлуз произошло столкновение воздушного судна со стаей аистов. По меньшей мере одна из птиц попала в левый двигатель (CFM56), что привело к сильному хлопку и последующей серьезной вибрации двигателя. Экипаж прекратил набор на высоте 3000 футов и объявил аварийную ситуацию. Все операции на ВПП 17 аэропорта Базель-Мюлуз были прекращены. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Базель. Рейс был отменен.

Столкновение с птицей

3 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTG, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево произошло столкновение воздушного судна с птицей. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение обтекателя радиолокатора. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Выключение системы кондиционирования

3 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N358AA, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 187 человек. В процессе набора высоты после взлета из Манчестера экипаж прекратил набор на эшелоне полета 260, сообщив о проблеме с клапаном отбора воздуха и вынужденному выключению одной из систем кондиционирования. Экипаж принял решение произвести посадку в Dublin (Ирландия), где спустя 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28. В ожидании посадки с превышением веса в

аэропорту Дублин были приведены в готовность аварийные службы. После устранения неисправности самолет вылетел повторно спустя 4,5 часа после посадки. Однако на эшелоне полета 210 экипаж был снова вынужден прекратить набор высоты. Через некоторое время экипаж сообщил о повторении отказа и вынужденном выключении 1 из 2 систем кондиционирования. Экипаж запросил привести в готовность аварийные службы из-за посадки с превышением максимального веса. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Дублин.

Сильный запах в кабине

3 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N9627R, выполнял рейс из Jacksonville в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 115 пассажиров и 5 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 50 м.м. севернее Pensacola (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку, сообщив о сильном запахе в кабине. Через 12 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пенсакола. Резервный McDonnell Douglas MD-82 прибыл в Даллас с задержкой 3,5 часа.

Несопровождаемая ручная кладь

3 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Air Algerie, 2000 года выпуска, регистрационные знаки 7T-VJM, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Algiers (Алжир). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 140 м.м. северо-западнее Lyon (Франция), на борту был обнаружен несопровождаемый багаж. Экипаж объявил аварийную ситуацию, приступил к ускоренному снижению и принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лион. Самолет продолжил рейс на следующий день и прибыл в Алжир с задержкой 22 часа.

Неполный выпуск закрылков

3 июля экипаж грузового самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Якутия», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPY, выполнял рейс из Tallinn (Эстония) во Внуково/Москва. На борту находились 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково при установке рукоятки управления закрылками в положение «1» на EICAS появилось сообщение об асимметричном положении закрылков. Экипаж выполнил проход на высоте круга. После выполнения предписанных действий согласно QRH воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково. При послеполетном осмотре воздушного судна было обнаружено промежуточное положение закрылков.

Прерванный взлет

3 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGX, выполнял рейс из Тюмени во Внуково/Москва. В процессе разбега с ВПП в тюменском аэропорту Рощино

произошло срабатывание общей звуковой сигнализация и сигнализации конфигурации спойлеров. На скорости 80 узлов экипаж прекратил взлет, благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку.

Столкновение с птицей

3 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2005 года выпуска, регистрационные знаки EI-DES, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Santiago de Compostela (Испания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 28 аэропорта Дублин после выхода на частоте «Вылета» экипаж доложил о проблеме с двигателем (CFM56) из-за возможного попадания птицы сразу после взлета. Спустя несколько минут экипаж объявил срочную ситуацию, сообщил о повреждении двигателя и вибрации. Все операции в аэропорту Дублин были немедленно прекращены для осмотра ВПП. При осмотре посторонних предметов обнаружено не было. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Дублин. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Сантьяго-де-Компостелу с задержкой 2,5 часа.

Запах гари в кабине

3 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании British Airways, 1994 года выпуска, регистрационные знаки G-BNWX, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Istanbul (Турция). На борту находились 185 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Лондона экипаж прекратил набор на эшелоне полета 230, сообщил о запахе гари в кабине и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 правую лондонского аэропорта Хитроу. После осмотра аварийными службами самолет зарулил на перрон. По сообщению представителя авиакомпании, возникла небольшая техническая проблема, после устранения которой полет должен был продолжиться.

Удар хвостовой частью о ВПП

4 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Via, 2007 года выпуска, регистрационные знаки LZ-MDB, выполнял рейс из Varna (Болгария) в Leipzig (Германия). В 12.57 (10.57 UTC) в процессе захода на ВПП 08 правую аэропорта Лейпциг самолет грубо приземлился до ВПП и после отрыва произвел посадку на ИВПП в самом ее начале. При повторном приземлении произошел удар хвостовой частью об искусственное покрытие ВПП. Воздушное судно благополучно завершило пробег, получив значительные повреждения хвостовой части. Фото приземления – по ссылке.

Сводка METAP по аэродрому Лейпциг:

```
EDDP 04I350Z I30IIKT CAVOK 30/08 QI0I2 NOSIG
EDDP 04I320Z I60IIKT CAVOK 30/07 QI0I2 NOSIG
EDDP 04I250Z I30I0KT CAVOK 30/08 QI0I2 NOSIG
EDDP 04I220Z I30I0KT CAVOK 30/09 QI0I3 NOSIG
```

Столкновение с птицей

4 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Egypt Air, 2003 года выпуска, регистрационные знаки SU-GCB, выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Cairo (Египет). На борту находились 132 пассажира. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 правой аэропорта Брюссель экипаж прекратил набор на высоте 2000 футов, сообщив о попадании птицы в правый двигатель (V2527) и решении возвратиться на аэродром вылета. Аварийная ситуация не объявлялась. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую аэропорта Брюссель. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на рейс следующего дня. Одна из лопаток вентилятора двигателя оказалась полностью разрушенной.

Отказ управления передней опорой шасси

4 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Tunisair, 1999 года выпуска, регистрационные знаки TS-IML, выполнял рейс из Tunis (Тунис) в Brussels (Бельгия). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 25 левую аэропорта Брюссель экипаж ушел на второй круг с высоты 1000 футов, сообщив об индикации проблемы с шасси. При повторном заходе на ВПП 25 левую экипаж сообщил об отказе управления передней опорой шасси. Через 15 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую аэропорта Брюссель. ВПП была закрыта около 30 минут на время буксировки самолета с ВПП.

Проблема с герметизацией

4 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Jet2.com, 1986 года выпуска, регистрационные знаки G-CELH, выполнял рейс из Newcastle (Великобритания) в Faro (Португалия). Из-за проблем с давлением в гермокабине экипаж прекратил набор высоты после взлета и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 50 минут после вылета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 аэропорта Ньюкасл. Самолет оставался на земле в течение 9 часов. Резервный Boeing 737-300 прибыл в Фару с задержкой 4,5 часа.

Проблемы с электросистемой

5 июля экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FMZU, выполнял рейс из Calgary (Канада) в Newark (США). На борту находились 92 человека. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 390, незадолго до расчетного времени начала снижения в аэропорт Ньюарк на EICAS появились сообщения об отказах электрошины № 1 постоянного тока, электрошины № 1 переменного тока и сообщения об отказах связанных систем. Экипаж объявил срочную ситуацию и продолжил полет. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ньюарк. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были заменены блок управления генератором № 1 и генератор № 1.

5 июля экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Lufthansa, 2002 года выпуска, регистрационные знаки D-ACPJ, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Katowice (Польша). На борту находились 51 пассажир и 4 члена экипажа. Получив разрешение на посадку на ВПП 27 аэропорта Катовице, экипаж произвел посадку на параллельную строящуюся ВПП (будущую ВПП 27 правую). Воздушное судно благополучно завершило пробег. Никто не пострадал. Материальная часть не получила повреждений. Расследование проводит Государственная комиссия по расследованию авиационных происшествий Польши (SCAAI). Обратный рейс был отменен. Строительство покрытия новой ВПП еще не закончено, покрытие отсутствует по краям ВПП по всей длине. Так как ВПП не имеет РД, самолет сможет покинуть ее, только выполнив взлет. 7 августа самолету был разрешен взлет со строящейся ВПП. Воздушное судно благополучно вылетело во Франкфурт-на-Майне. 7 августа Государственная комиссия по расследованию авиационных происшествий Польши (SCAAI) представила предварительный доклад об инциденте. Из-за проводимых работ ИЛС категории I не работала. При выходе на связь с «Подходом» экипаж получил запрос о готовности к визуальному заходу, и подтвердил её. Заход на посадку производился в условиях ограниченной дождем видимости. Огни PAPI были включены на максимальную яркость. Экипаж получил информацию о состоянии ВПП и подтвердил её. После обнаружения органом ОВД посадки на строящуюся ВПП, экипажу была передана информация о наличии препятствий на ВПП и необходимости максимально быстрой остановки. Воздушное судно приземлилось на правой стороне ВПП (на левой работы не были закончены), благополучно завершило пробег и остановилось. Пассажиры высадились на травянистый грунт между действующей и строящейся ВПП и автобусом были доставлены к терминалу. По итогам расследования оператору аэропорта было рекомендовано:

- улучшить и поддерживать состояние маркировки закрытия ВПП. Была установлена новая разметка закрытия красного цвета в торце и середине новой ВПП;
- использовать предупредительные огни на закрытой ВПП;
- информировать всех эксплуатантов о строящейся ВПП и ее месторасположении.

Действующие НОТАМ:

```
E0462/I4 NOTAMN
Q) EPWW/QICAS/I /NBO/A /000/999/5028N0I905E005
A) EPKT B) I40402I93I C) I4083I2359 EST
E) ILS AND DME RWY 27 U/S.

E0505/I4 NOTAMN
Q) EPWW/QFAHW/IV/NBO/A /000/999/5028N0I905E005
A) EPKT B) I40407I500 C) I4083I2359 EST
E) CONSTRUCTION OF NEW RWY IN A DISTANCE I50M NORTH PARALLEL TO RWY
09/27. DO NOT USE NEW PAVEMENTS FOR OPERATIONAL PURPOSES.
```

Сводка METAP по аэродрому Катовице:

```
EPKT 05I630Z 22006KT I80V250 9999 FEW050CB 2I/I6 QIOI2
EPKT 05I600Z 2IOIOKT 9999 -SHRA FEW050CB 20/I6 QIOII
EPKT 05I530Z 230I2G24KT 9999 FEW050CB 24/I4 QIOII
EPKT 05I500Z 23007KT I80V260 CAVOK 25/I3 QIOII
```



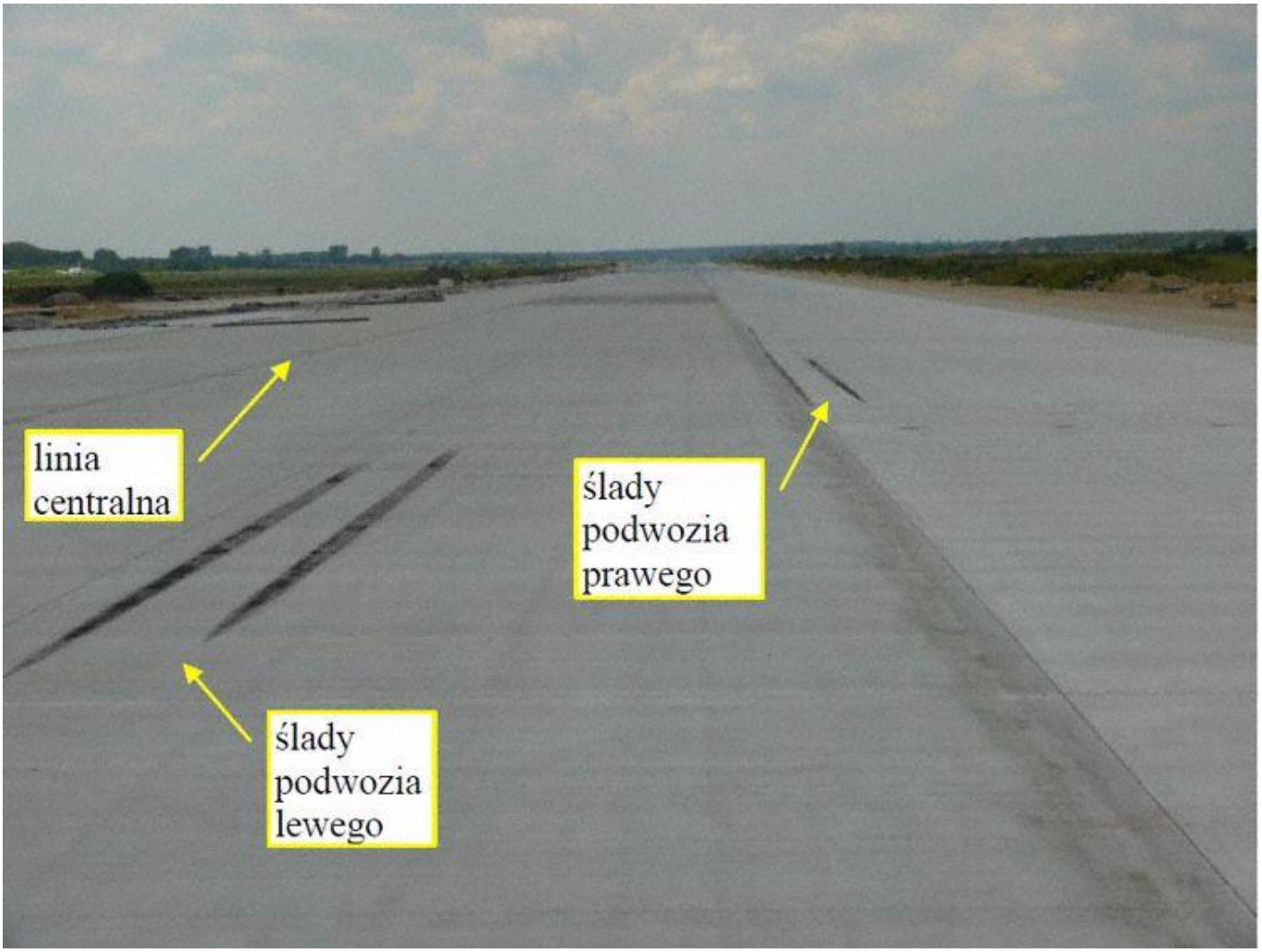
Вид на действующую (слева) и строящуюся (справа) ВПП



Маркировка закрытия в день инцидента (фото: SCAAI)



D-ACPJ на строящейся ВПП



Следы приземления в 870 метрах от начала ВП (фото: SCAAI)



Недостроенная половина ВПП, возвышение – 30 см (фото: SCAAI)

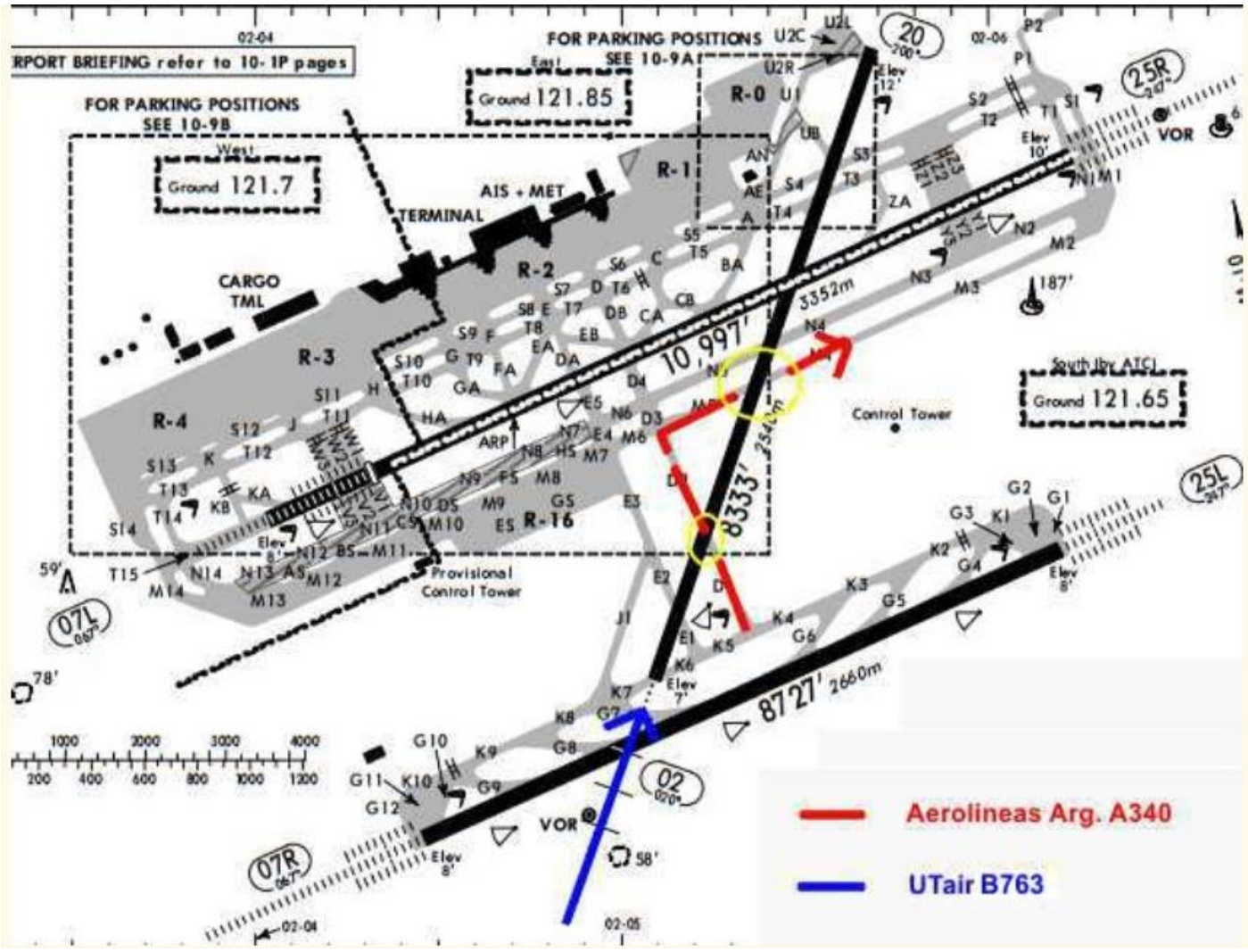


Новая маркировка закрытия ВПП (фото: SCAAI)

5 июля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Aerolineas Argentinas, 1997 года выпуска, регистрационные знаки LV-FPV, выполнял рейс из Barcelona (Испания) в Buenos Aires (Аргентина). После пересечения ВПП 02 по РД B экипаж выполнял руление по РД M для взлета с ВПП 25 правой. Не снижая скорости, экипаж повторно пересек рабочую ВПП 02. В это время экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BSX, выполнявший рейс из Домодедово/Москва в Barcelona (Испания), находился на конечном этапе захода на посадку на ВПП 02 и пересекал в снижении высоту 200 футов. Обнаружив Airbus A340-300, пересекающий ВПП примерно в середине, экипаж Boeing 767-300 прекратил заход и ушел на второй круг. Через 15 минут, выполнив повторный заход, Boeing 767 благополучно приземлился на ВПП 02. Через 20 минут Airbus A340 произвел взлет с ВПП 25 правой. ВПП 02 обычно не используется. По этой причине РД K,E,D,M,N,T и S зачастую используются без остановки на предварительном старте. Из-за сложившейся практики ранее произошли несколько инцидентов, связанных с несанкционированным занятием ВПП. Как было установлено, после получения разрешения на посадку Boeing 767 «ЮТэйр» экипаж Aerolineas Argentinas получил от диспетчера «Руления» разрешение на пересечение ВПП, которое могло быть выдано только диспетчером «Вышки». Согласно записи радиолокационных данных, самолет Boeing 767 начал уход на второй круг, когда пересекал высоту 200 футов и находился на удалении 1,7 м.м. (менее 20 с) от Airbus A340. По заявлению компании Aena, оператора и провайдера аэронавигационного обслуживания аэропорта Барселона, экипаж «ЮТэйр» мог продолжить заход, так как между воздушными судами обеспечивался безопасный интервал. 7 июля Aena сообщила о начале расследования несанкционированного занятия ВПП. В этот же день авиакомпания Aerolineas Argentinas сообщила о том, что экипаж выполнял указания органа ОВД.



По информации от 11 июля, первоначально экипажу A340 для взлета была назначена ВПП 07 левая. Когда самолет находился между РД D1 и РД D2, было изменено рабочее направление ВПП. Экипаж Aerolineas Argentinas получил новое разрешение на занятие предварительного старта ВПП 25 правой. Экипаж занял РД M для пересечения ВПП 02 в третий раз и получил разрешение на пересечение. После обнаружения включенных огней остановки перед ВПП экипаж запросил «Руление», после чего огни были выключены. Экипаж начал руление в сторону ВПП. в этот момент второй пилот обнаружил проблесковые огни заходящего на посадку самолета. Командир воздушного судна увеличил скорость руления. Второй пилот сообщил об уходе заходившего самолета на второй круг. По информации Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) от 16 июля, Комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Испании классифицировала событие как серьезный инцидент и начала расследование. Видео занятия ВПП и ухода на второй круг (Barcelona-El Prat In'tl).



Столкновение с птицей

6 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2014 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BSE, выполнял рейс из Сургута в Шереметьево/Москва. При выполнении взлета из аэропорта Сургут в момент отрыва экипаж заметил стаю птиц по курсу взлета. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей и систем экипаж продолжил полет до аэропорта назначения. При

послеполетном осмотре в аэропорту Шереметьево были обнаружены следы попадания птицы и загибы 3 лопаток вентилятора двигателя № 1.

Превышение эксплуатационных ограничений

6 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аврора», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BUN, выполнял рейс из Южно-Сахалинска во Владивосток. На борту находились 124 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Южно-Сахалинска уборка шасси была произведена на скорости, превышающей летно-эксплуатационные ограничения. После уборки шасси экипаж продолжил полет до аэропорта назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Владивосток.

Негерметизация

6 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании LAN Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки CC-BDC, выполнял рейс из Santiago (Чили) в Bogota (Колумбия). В процессе набора высоты после взлета из Сантьяго экипаж прекратил набор на эшелоне полета 240 из-за недостаточной герметизации кабины и приступил к ускоренному снижению до эшелона полета 100, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 45 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сантьяго. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Боготу с задержкой 12,5 часов.

Негерметизация

6 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании JAL Japan Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки JA620J, выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Dalian (Китай). На борту находились 172 человека. В процессе набора высоты после взлета из Токио экипаж прекратил набор на эшелоне полета 110 из-за недостаточной герметизации кабины и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После полета в зоне ожидания на эшелоне полета 060 воздушное судно благополучно приземлилось в токийском аэропорту Нарита спустя 1 час 10 минут после взлета. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Далянь с задержкой 4 часа 45 минут.

Отказ противообледенительной системы двигателя

6 июля экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании All Nippon Airways, 2012 года выпуска, регистрационные знаки JA808A, выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Shanghai/ Pudong (Китай). На борту находились 196 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 180 м.м. западнее Токио, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за отказа противообледенительной системы двигателя. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в токийском аэропорту Нарита. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Шанхай с задержкой 5 часов.

Посадка без шасси

7 июля экипаж самолета British Aerospace BAe 125-800B авиакомпании «Сириус-Аэро», 1987 года выпуска, регистрационные знаки RA-02806, выполнял рейс из Внуково/Москва в Махачкалу. На борту находились 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Махачкала экипаж ушел на второй круг из-за невыпуска левой основной опоры шасси. Экипаж принял решение о посадке в аэропорту Махачкала после выработки топлива и подготовки ВПП для посадки без шасси. После нескольких попыток выпуска шасси экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Волгоград, откуда по метеоусловиям (боковой ветер 11 м/с, порывы до 14 м/с) возвратился на аэродром вылета. Экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Внуково на покрытую пеной ВПП со всеми убранными опорами шасси. Воздушное судно приземлилось с перелетом 676 м, длина пробега на фюзеляже составила 760 м. Самолет остановился на 5 м левее осевой линии. Никто не пострадал.

Отказ генератора и ВСУ

7 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Трансаэро», 1992 года выпуска, регистрационные знаки EI-CXK, выполнял рейс из Varna (Болгария) в Пулково/Санкт-Петербург. После занятия эшелона полета 330 произошел отказ генератора. Экипаж произвел попытку запуска вспомогательной силовой установки. Из-за невозможности запуска ВСУ экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Варна.

Падение давления в гермокабине

7 июля экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Avianca, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N973AV, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Bogota (Колумбия). На борту находились 238 пассажиров и 13 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 130 м.м. юго-западнее Caracas (Венесуэла), экипаж приступил к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Каракас. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщению авиакомпании, из-за неисправности одного из клапанов регулирования давления в гермокабине экипаж произвел экстренное снижение и посадку на запасном аэродроме.

Вибрация

7 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании «Трансаэро», 1995 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNY, выполнял рейс из Внуково/Москва в New York/JFK (США). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 130 экипаж доложил о возникших после уборки шасси шуме и вибрации, увеличивающейся с ростом скорости. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 37 минут, выполнив слив топлива на эшелоне полета 110, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Внуково.

Столкновение с птицей

7 июля экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании Condor, 1998 года выпуска, регистрационные знаки D-ABOB, выполнял рейс из Stuttgart (Германия) в Antalya (Турция). На борту находились 274 пассажира. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 07 аэропорта Штутгарт произошло попадание птицы в правый двигатель (RB211), что привело к возникновению помпажных явлений, сопровождающихся языками пламени. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов, выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 аэропорта Штутгарт. По сообщению авиакомпании, в результате столкновения с птицей произошло повреждение двигателя. Рейс был выполнен резервным самолетом.

Отказ индикатора масла двигателя

7 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Iberia, 2013 года выпуска, регистрационные знаки EC-LUK, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Miami (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 150 м.м. западнее Porto (Португалия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за отказа индикатора масла левого двигателя (CF6). После полета в зоне ожидания на эшелоне полета 180 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мадрид спустя 1 час 15 минут после разворота. Резервный Airbus A330-300 прибыл в Майами с задержкой 4 часа.

Прерванный взлет

7 июля экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BMA, выполнял рейс из Внуково/Москва в Тамбов. В процессе разбега с ВПП 06 экипаж прекратил взлет из-за невыхода правого двигателя на взлетный режим.

Выкатывание за пределы ВПП

7 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Asia, 2010 года выпуска, регистрационные знаки 9M-AQA, выполнял рейс из Kuala Lumpur (Малайзия) в Bandar Seri Begawan (Бруней). На борту находились 102 пассажира и 7 членов экипажа. В 15.30 (07.30 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 03 международного аэропорта Бруней воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и вышло всеми опорами шасси за пределы искусственного покрытия на грунт. Пассажиры покинули самолет по надувным трапам. Событие было классифицировано как серьезный инцидент.

Сводка METAP по аэродрому Бруней:

```
WBSB 070800Z 20008KT 3000SW -TSRA SCTOI4 FEWOI6CB BKNI40 28/26 QI007 TEMPO 240I5G25KT 2000 TSRA
WBSB 070730Z 2I009KT 3000SW -SHRA SCTOI5 FEWOI6CB BKNI40 30/24 QI007 TEMPO 240I5G25KT 4000
SHRA
WBSB 070700Z 280IIKT 8000 VCSH SCTOI6 FEWOI7CB BKN300 32/245 QI006 NOSIG
```



9M-AQA за пределами ВПП (фото: Nazmi Zikry)

Прерванный взлет

7 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Onur Air, 1998 года выпуска, регистрационные знаки TC-OBY, выполнял рейс из Казани в Antalya (Турция). В процессе разбега экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации стояночного тормоза. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку. Через 1 час 35 минут, после необходимой проверки самолет благополучно вылетел в Анталью.

Падение давления в гидросистеме

8 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQA, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Красноярск. На борту находились 219 пассажиров и 8 членов экипажа. Через 1 час 10 минут после взлета из Антальи произошло срабатывание сигнализации низкого давления и низкого уровня гидрожидкости в левой гидросистеме. После выполнения действий согласно QRH экипаж принял решение продолжить полет до аэропорта назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Красноярск.

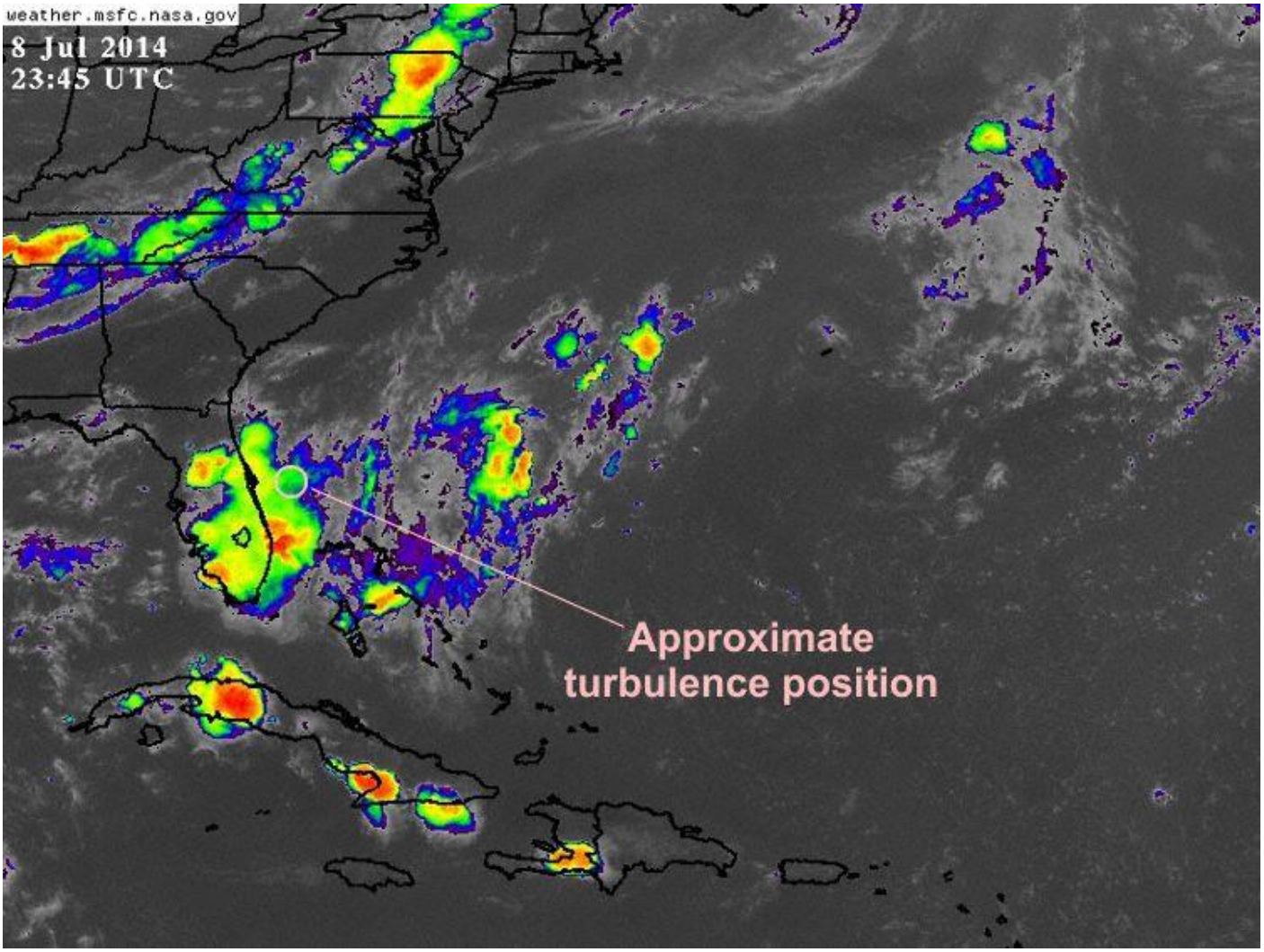
Аварийное снижение

8 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAP Air Portugal, 1999 года выпуска, регистрационные знаки CS-TQD, выполнял рейс из Lisbon (Португалия) в Amsterdam (Нидерланды). На борту находились 66 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 50 м.м. западнее Paris (Франция), экипаж объявил аварийную ситуацию и приступил к аварийному снижению, заняв эшелон полета 100 спустя 6 минут (средняя вертикальная скорость составила 4700 ф/мин, максимальная – 8000 ф/мин). Выпали кислородные маски пассажиров. Экипаж принял

решение произвести посадку в Paris/Orly (Франция). Через 20 минут после начала снижения с эшелона полета 380 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 парижского аэропорта Орли. Без остановки самолет зарулил на перрон. На записи радиообмена присутствует звук пожарной сигнализации. По сообщению авиакомпании, пожара не было. Возникла проблема с кондиционированием воздуха.

Травмирование пассажира при болтанке

8 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Delta Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N340NB, выполнял рейс из New York/La Guardia в West Palm Beach (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 80 м.м. северо-восточнее Melbourne (США) и в 130 м.м. севернее Уэст-Палм-Бич, воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности. Экипаж продолжил полет и через 35 минут произвел благополучную посадку в аэропорту Уэст-Палм-Бич. По сообщению Федерального управления авиации США, 1 пассажир был легко травмирован в результате сильной болтанки.



Инфракрасный снимок со спутника GOES-E за 23.45 UTC 8 июля (графика: AVH/NASA)

Повреждение пневматика

8 июля экипаж самолета Ту-154М авиакомпании «Алроса», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-85757, выполнял рейс из Краснодара в Новосибирск. На борту находились 84 пассажира и 10 членов экипажа. При осмотре ВПП в аэропорту

вылета Краснодар правее осевой линии ВПП были обнаружены фрагменты пневматика. Информация была передана экипажу, который принял решение продолжить полет до аэропорта назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Новосибирск. При послеполетном осмотре было обнаружено частичное разрушение пневматика внешнего колеса на третьей оси правой основной опоры шасси.

Выключение двигателя

8 июля экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании North Cariboo Flying Service, регистрационные знаки C-GSUI, выполнял рейс из Fort MacKay в Calgary (Канада). На борту находились 47 человек. В процессе набора высоты после взлета из Форта Маккай при пересечении высоты 9500 футов возникла недопустимая вибрация двигателя № 3 (LF507). Экипаж выключил двигатель и принял решение произвести посадку в Fort McMurray (Канада). Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Форт Мак-Мюррей.

Дым в кабине

9 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N949DL, выполнял рейс из Orlando в Cincinnati (США). На борту находились 52 пассажира и 5 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 25 м.м. юго-восточнее Knoxville (США), экипаж применил кислородные маски и объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме в кабине и решении произвести посадку в ближайшем аэропорту. В процессе захода на посадку на ВПП 23 правую аэропорта Ноксвилл экипаж, остававшийся в кислородных масках, сообщил о рассеивании дыма после отключения части оборудования. После благополучной посадки самолет был остановлен на ВПП по запросу экипажа для внешнего осмотра. Аварийные службы не обнаружили следов огня, дыма или перегрева, разрешив экипажу заруливание на перрон. Воздушное судно зарулило на стоянку в сопровождении аварийных служб. Резервный MD-88 прибыл в Цинциннати с задержкой 2 часа 45 минут.

Столкновение с птицей

9 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2014 года выпуска, регистрационные знаки VP-BOM, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Иркутск. На борту находились 161 пассажир и 6 членов экипажа. При послеполетном осмотре воздушного судна на правой половине стабилизатора была обнаружена вмятина размерами 150х100 мм и глубиной 20 мм со следами от столкновения с птицей.

Невыпуск передней опоры шасси, выкатывание за пределы ВПП

9 июля экипаж грузового самолета Ан-26 авиакомпании Aer Caribe, 1979 года выпуска, регистрационные знаки HK4728, выполнял чартерный рейс в Otu (Колумбия). Самолет перевозил 4 т взрывчатки под вооруженный охраной. В

процессе захода на посадку не произошел выпуск передней опоры шасси. Все попытки экипажа выпустить носовую стойку не принесли результата, после чего было принято решение о посадке без передней опоры шасси. В процессе пробега после посадки воздушное судно отклонилось от оси ВПП длиной 950 м влево и вышло левой основной опорой шасси на грунт. Информация о метеоусловиях отсутствует.



HK4728 за пределами ВПП (фото: GRIAA)

Самопроизвольное выключение двигателя

9 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Нордавиа», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRN, выполнял рейс из Сыктывкара в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 69 пассажиров и 5 членов экипажа. Следуя по маршруту в районе Белозерска на эшелоне полета 360, экипаж доложил о самопроизвольном выключении левого двигателя и принял решение следовать в аэропорт назначения на эшелоне полета 200. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Срабатывание TCAS

9 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Ямал», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNR, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Tivat (Черногория). В процессе захода на посадку в аэропорту Тиват на высоте 900 – 1000 футов экипаж по рекомендации TCAS уменьшил вертикальную скорость, а затем прекратил заход и ушел на второй круг. После повторного захода воздушное судно

благополучно приземлилось в аэропорту Тиват. Авиационным властям Черногории было направлено донесение об опасном сближении.

Самопроизвольное флюгирование

10 июля экипаж самолета Ан-12БК авиакомпании «Московия», 1970 года выпуска, регистрационные знаки RA-12195, выполнял рейс в Нижневартовск. На борту находились 8 членов экипажа и груз вестом 7180 кг. В процессе набора высоты при смене эшелона полета произошло самопроизвольное флюгирование воздушного винта двигателя № 2. Экипаж принял решение следовать до аэропорта назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нижневартовск.

Прерванный взлет

10 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N596AA, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Raleigh/Durham (США). В процессе разбега в аэропорту Даллас экипаж прекратил взлет из-за попадания птицы в двигатель (JT8D). Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон. Резервный MD-82 прибыл в Роли с задержкой 2 часа. По сообщению Федерального управления авиации США, самолет получил незначительное повреждение.

Уход на второй круг из-за несанкционированного занятия ВПП

10 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BET, выполнял рейс в Петропавловск-Камчатский. На борту находились 159 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Петропавловск-Камчатский экипаж по указанию органа ОВД ушел на второй круг из-за несанкционированного занятия ВПП тягачом. Через 20 минут, выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Елизово.

Отказ регулирования температуры в салоне

11 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Jet2.com, 1986 года выпуска, регистрационные знаки G-CELK, выполнял рейс из Leeds (Великобритания) в Prague (Чехия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 25 м.м. северо-восточнее Norwich (Великобритания), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив о невозможности регулирования температуры в салоне. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лидс. Резервный Boeing 737-300 прибыл в Прагу с задержкой 3 часа.

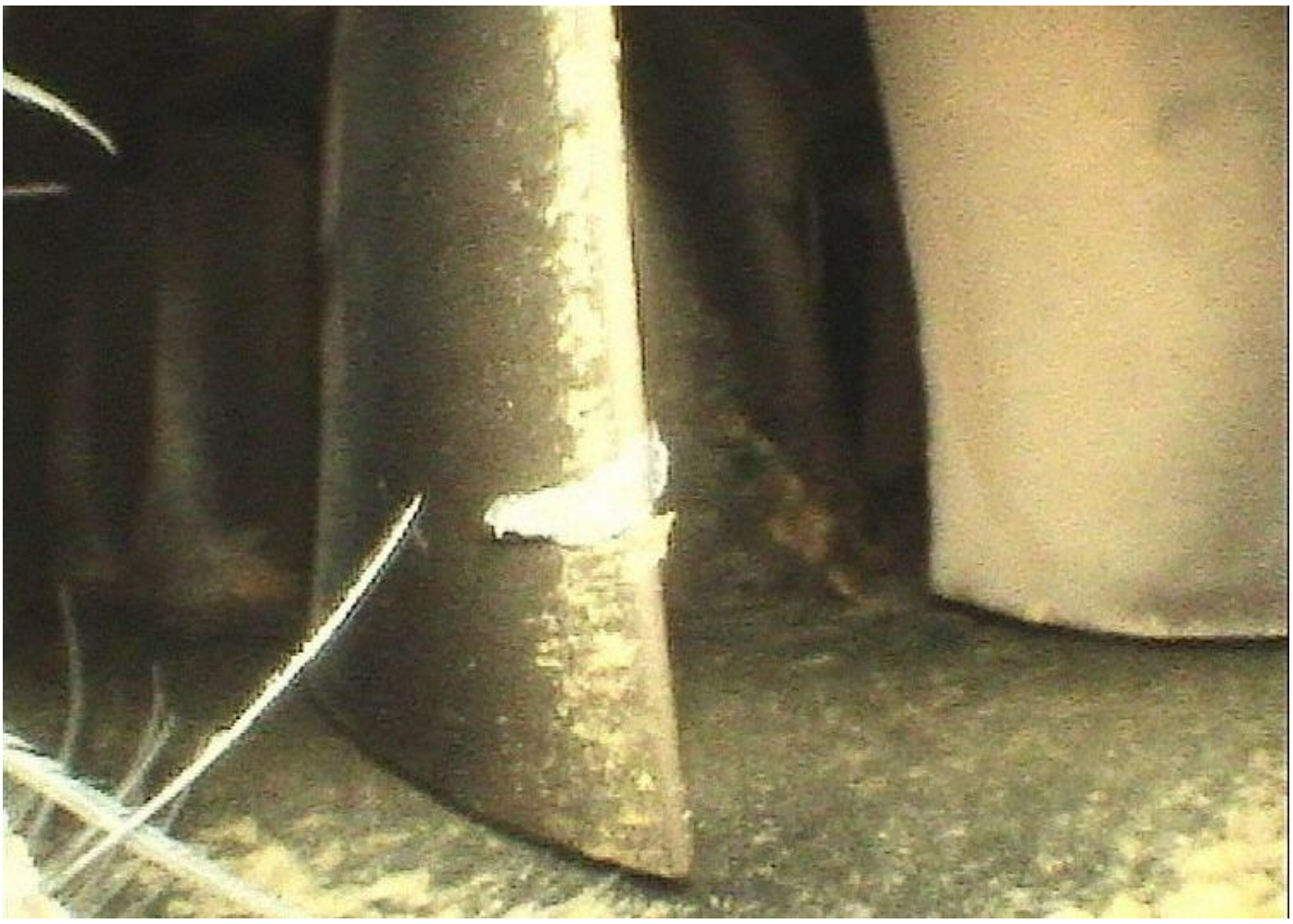
Столкновение со стаей птиц

11 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Transavia, 2004 года выпуска, регистрационные знаки PH-HZN, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Girona (Испания). В процессе захода на посадку на ВПП 20 аэропорта Жирона произошло столкновение воздушного судна со стаей морских чаек.

Несколько птиц попали в носовую часть и правое полукрыло самолета. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 20. Никто не пострадал. Спустя 3 дня после посадки самолет находился в Жироне.



Бороскопическая инспекция правого двигателя





Повреждения (фото: Arjan van de Leur)

Выключение двигателя

11 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки AP-BGL, выполнял рейс из Karachi (Pakistan) в London/Heathrow (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 левой аэропорта Карачи экипаж прекратил набор на эшелоне полета 250, сообщив о выключении левой силовой установки (GE90) из-за падения уровня и давления масла, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую аэропорта Карачи. Резервный Boeing 777-300 прибыл в Лондон с задержкой 3,5 часа.

Утечка из гидросистемы

11 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Air Canada, 2002 года выпуска, регистрационные знаки C-GJWD, выполнял рейс из Calgary в Toronto (Канада). На борту находились 176 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 270 м.м. восточнее Калгари, произошло срабатывание индикации низкого уровня в желтой гидросистеме. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 2 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена утечка в трубопроводе гидросистемы в пилоне. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Торонто с задержкой 4 часа 15 минут.

Поражение разрядом атмосферного электричества

11 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Frontier Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N203FR, выполнял рейс из Denver в Seattle (США). На борту находились 168 человек. В процессе набора высоты после взлета из Денвера произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества, приведшее к отказу бортового радиолокатора. Экипаж принял решение следовать в Salt Lake City (США) с набором эшелона полета 360. Через 2 часа после вылета из Денвера воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Солт-Лейк-Сити. После устранения неисправности через 4 часа после посадки рейс был продолжен и прибыл в Сиэтл с задержкой 6 часов.

Сводка METAP по аэродрому Денвер:

```
DEN I20I53Z 27006KT IOSM SCTIIO SCTI40 BKNI80 2I/I7 A3OI8 RMK AO2 SLPI44 TO2IIOI72
KDEN I20053Z I60IIKT IOSM SCTIIO SCTI40 BKNI80 2I/I7 A3OI7 RMK AO2 RAE32 SLPI45
P0000 T02060I72
KDEN II2353Z 28007KT IOSM -RA FEWO8O SCTIOO BKNI2O I9/I6 A3OI7 RMK AO2 TSE4O
SLPI49 OCNL LTGICCG DSNT NE AND S CB DSNT NE AND S MOV NE P0004 6OOI2 TOI94OI56
I0333 2OI89 5I020
KDEN II234IZ 27OIIG2OKT IOSM -RA FEWO8O SCTIOO BKNI2O I9/I6 A3OI8 RMK AO2 TSE4OOCNL
LTGICCG DSNT NE AND S AND W CB DSNT NE AND S AND W MOV NE P0003 TOI89OI56
```

Запах дыма

11 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N210UA, выполнял рейс (отправление – 10 июля) из Honolulu в Guam (США). На борту находились 335 пассажиров и 13 членов экипажа. Следуя над Тихим океаном на эшелоне полета 350 в 300 м.м. юго-западнее островов Мидуэй и в 850 м.м. западнее Гонолулу, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за запаха дыма на борту, выполнив снижение до эшелона полета 300. Примерно через 10 минут в салоне было обнаружен видимое задымление, после чего экипаж развернулся на север в направлении островов Мидуэй. После слива топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мидуэй спустя 1 час после разворота. По сообщениям пассажиров, горелый запах в салоне появился еще до вылета. В полете он возник повторно и начал усиливаться. После срабатывания датчиков дыма в заднем салоне командир воздушного судна сообщил о проблемах с электросистемой и отказе метеолокатора. Для вывоза пассажиров обратно в Гонолулу без багажа, который оказалось невозможным разгрузить, в Мидуэй был направлен резервный Boeing 777-200. Пассажиры возвратились в Гонолулу спустя 14 часов после вылета. Федеральное управление авиации США сообщило об электрическом запахе на борту.

Выключение двигателя

11 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании American Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N762AN, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Dallas/Ft. Worth (США). На борту

находились 230 пассажиров и 14 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 90 м.м. восточнее Tulsa (США), экипаж был вынужден выключить левый двигатель (Trent 892) и произвести посадку на запасном аэродроме. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 400 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 левую аэропорта Талса. Резервный Boeing 777-200 прибыл в Даллас с задержкой 4,5 часа.

Едкий запах

11 июля экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании Condor, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-ABOK, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Munich (Германия). Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую аэропорта Мюнхен. Впоследствии экипаж обратился в госпиталь для медицинского обследования из-за наличия посторонних запахов на борту в полете. По сообщению авиакомпании, бортпроводники заметили запах, похожий на запах хлора перед вылетом. Незадолго до посадки запах возник повторно, что привело к возникновению раздражения глаз у бортпроводников. Пилоты запаха не ощущали. Пассажиры также не обращались с жалобами. Согласно процедурам, принятым в авиакомпании, весь экипаж прошел медицинское обследование. На следующий день после проверки самолет был допущен к эксплуатации. Позднее было установлено, что на воздушном судне производились работы по очистке туалетов с их демонтажем. Содержащие хлор моющие средства привели к появлению едкого запаха.

Сигнализация дыма в багажном отсеке

11 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Jetblue, 2013 года выпуска, регистрационные знаки N907JB, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Santo Domingo (Доминиканская Республика). На борту находились 173 пассажира и 6 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 330 в 240 м.м. западнее Bermuda (Бермудские Острова), произошло срабатывание сигнализации дыма в заднем багажном отсеке. Запах дыма и задымление отсутствовали. Экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 12 аэропорта Бермуда и было остановлено на прилегающей РД для проверки аварийными службами, которые не обнаружили следов огня, перегрева или дыма. Самолет зарулил на перрон в сопровождении аварийных служб. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Санто-Доминго с задержкой 10 часов.

Выключение двигателя

12 июля экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании TAP Air Portugal, 2008 года выпуска, регистрационные знаки CS-TOO, выполнял рейс из Lisbon (Португалия) в Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия). На борту находились 268 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 03 аэропорта Лиссабон экипаж объявил аварийную ситуацию и прекратил набор на высоте 3000 футов, сообщив об отказе двигателя (CF6). После слива топлива в зоне ожидания на высоте 5000 футов экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 03 в аэропорту вылета Лиссабон

спустя 1 час после взлета. По сообщению лиссабонской полиции, упавшие с самолета обломки повредили несколько автомобилей севернее выходного торца ВПП. Резервный Airbus A330-200 вылетел из Лиссабона с задержкой 12,5 часов. По сообщению главы авиакомпании от 16 июля, произошло отсоединение лопатки турбины высокого давления, расположенной у выхода из камеры сгорания и подвергающейся воздействию наибольших температур. Проблема возникла в процессе производства двигателя.

Неуборка шасси

12 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Донавиа», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIS, выполнял технический рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Ростов-на-Дону. На борту находились 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково при уборке шасси экипаж не смог перевести рукоятку управления уборкой-выпуском шасси в положение «Уборка». Экипаж доложил органу ОВД о неуборке всех опор шасси. После выполнения предписанных процедур экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Прерванный взлет

12 июля экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2009 года выпуска, регистрационные знаки RA-61702, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Казань. На борту находились 71 пассажир и 4 члена экипажа. В процессе разбега в аэропорту Пулково на скорости 210 км/ч произошло срабатывание сигнализации неисправности системы электроснабжения, отсутствия давления масла в гидроприводе № 2 и отказа генератора № 2. Экипаж на высокой скорости прекратил взлет, благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку.

Прерванный взлет

13 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIV, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Vienna (Австрия). На борту находились 136 пассажиров. В процессе разбега в аэропорту Шереметьево при выводе двигателей на взлетный режим обороты силовой установки № 1 вышли на расчетные 89 %, обороты силовой установки № 2 остановились на 83 %. Экипаж на скорости 60 – 80 узлов прекратил взлет. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Выключение двигателя

13 июля экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Brussels Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки OO-DWI, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Brussels (Бельгия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Брюссель экипаж сообщил о выключении двигателя (LF507) и принял решение произвести посадку в Oostende (Бельгия) после докладов нескольких

экипажей о невозможности полета через грозовой фронт в районе Брюсселя. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Остенде.

Сводка METAP по аэродрому Брюссель:

```
ROI/0650VP2000U SCTO24CB SCTO25TCU I7/I4 QI008 RETS NOSIG
EBBR I3I720Z 3I009KT 280V340 I600 + TSRA BKN020CB I8/I5 QI007 NOSIG RESHRA
EBBR I3I650Z 26008KT 9999 230V290 FEW0I6CB SCTO2ITCU 2I/I7 QI007 TEMPO 4000 SHRA
EBBR I3I620Z 24006KT 9999 FEW0I6CB SCTOI8TCU BKN035 20/I8 QI007 TEMPO 4000 SHRA
```

Сводка METAP по аэродрому Остенде:

```
EBOS I3I750Z 24009KT 200V260 9999 FEW0I8 I9/I4 QI007 NOSIG
EBOS I3I720Z 260I4KT 9999 FEW0I8 I9/I4 QI008 NOSIG
EBOS I3I650Z 260I4KT 9999 FEW0I8 20/I5 QI007 NOSIG
```

Падение давления в гермокабине

13 июля экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании LAN Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки CC-BBA, выполнял рейс из Santiago (Чили) в New York/JFK (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 380 в 650 м.м. севернее Santiago (Чили), произошло срабатывание сигнализации неисправности в системе кондиционирования воздуха. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 100, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 3 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сантьяго. Резервный Boeing 787-800 прибыл в Нью-Йорк с задержкой 18 часов.

Нарушение безопасного интервала при ОВД

13 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании JetairFly, 2007 года выпуска, регистрационные знаки OO-JLO, выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Palma Mallorca (Испания). Воздушное судно находилось на конечном этапе захода на посадку на ВПП 24 левую аэропорта Пальма. Экипажу самолета Boeing 737-800 авиакомпании TuiFly, 1999 года выпуска, регистрационные знаки D-AHFH, выполнявшему рейс из Palma Mallorca в Dusseldorf (Германия) было разрешено занятие исполнительного старта ВПП 24 левой с указанием ожидать на ВПП. Впоследствии диспетчер ОВД, оценив интервал между заходящим на посадку и вылетающим самолетами как недостаточный, отменил разрешение на занятие ВПП для взлета. К этому моменту самолет TuiFly уже пересек линию предварительного старта. Экипаж остановил воздушное судно перед ВПП. По сообщению Комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации Испании (CIAIAC), диспетчер ОВД информировал экипаж заходящего самолет авиакомпании JetairFly о вероятности ухода на второй круг из-за наличия самолета в пределах критической зоны РМС. Экипаж JetairFly запросил в этой связи визуальный заход. После подтверждения экипажа о наличии визуального контакта с самолетом на земле, ему были разрешены визуальный заход и посадка. OO-JLO благополучно приземлился на ВПП 24 левую. Вскоре после этого D-AHFH произвел взлет и благополучно прибыл в Дюссельдорф. CIAIAC проводит расследование.

Сводка METAP по аэродрому Паальма-де-Мальоорка:

```
LEPA I308002 22004KT I90V270 CAVOK 26/I7 QIOI8 NOSIG=
LEPA I307302 2I003KT I70V250 CAVOK 25/I7 QIOI8 NOSIG=
LEPA I307002 VRBOIKT CAVOK 25/I2 QIOI8 NOSIG=
LEPA I306302 OOOOOKT CAVOK 23/II QIOI8 NOSIG=
```

Столкновение с птицей

13 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Pegasus Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки TC-AAN, выполнял рейс из Trabzon в Istanbul/Sabiha Gokcen (Турция). На борту находились 140 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 11 аэропорта Трабзон произошло столкновение воздушного судна с птицей, приведшее к растрескиванию лобового стекла. Экипаж прекратил набор высоты и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Трабзон. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Стамбул с задержкой 1 час 30 минут.

Столкновение с птицей

13 июля экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Air India, 2009 года выпуска, регистрационные знаки VT-ALR, выполнял рейс из Newark (США) в Mumbai (Индия). На борту находились 292 пассажира и 21 член экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 22 правой аэропорта Ньюарк экипаж другого самолета сообщил о наблюдаемом пламени и дыме из левого двигателя (GE90). Экипаж прекратил набор на высоте 2000 футов, сообщив о выключении левого двигателя и решении возвратиться на аэродром вылета. Через 22 минуты после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 правую аэропорта Ньюарк. Самолет был остановлен на прилегающей РД из-за потери давления в пневматиках. По сообщению авиакомпании, экипаж выключил двигатель после попадания в него птицы. Пассажиры были размещены в отелях и перерегистрированы на другие рейсы.

Неуборка закрылков



13 июля экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N668US, выполнял рейс из Tel Aviv (Израиль) в New York/JFK (США). На борту находились 370 пассажиров и 17 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 08 аэропорта Тель-Авив не произошла полная уборка закрылков. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 120, произвел снижение до эшелона полета 100 и занял зону ожидания над Средиземным морем. После слива топлива экипаж возвратился на аэродром вылета. Через 2 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 аэропорта имени Бен-Гуриона.



Выключение двигателя

13 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Egypt Air, 2009 года выпуска, регистрационные знаки SU-GCZ, выполнял рейс из Cairo (Египет) в Lagos (Нигерия). На борту находился 81 пассажир. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Kano (Нигерия), произошло быстрое падение уровня масла в левом двигателе (CFM56). Экипаж уменьшил режим работы двигателя до полетного малого газа и произвел благополучную посадку в ближайшем аэропорту Кано. Инженерно-техническим составом была обнаружена утечка масла через выпускной канал стартера. на следующий день, после устранения неисправности самолет продолжил рейс.

Неуборка шасси

14 июля экипаж самолета Avro RJ-85 авиакомпании CityJet, 1998 года выпуска, регистрационные знаки EI-RJZ, по соглашению с Air France выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 85 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 28 аэропорта Дублин экипаж прекратил набор на эшелоне полета 070, сообщив о проблеме с шасси и максимально возможной скорости 190 узлов. Экипаж запросил привести в готовность аварийные службы, сообщив об индикации неубранного положения правой основной опоры шасси. После визуальной проверки шасси из салона экипаж сообщил об индикации выпущенного положения всех опор и ожидаемой штатной посадке. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Дублин. Резервный RJ-85 прибыл в Париж с задержкой 2 часа.

Неуборка шасси

14 июля экипаж самолета Boeing 737-600 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки LN-RPS, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Oslo (Норвегия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 24 аэропорта Амстердам экипаж доложил о сигнализации неубранного положения передней опоры шасси. Прекратив набор на эшелоне полета 190, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 амстердамского аэропорта Схипхол.

Проблема с гидросистемой

14 июля экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании KLM Cityhopper, 2010 года выпуска, регистрационные знаки PH-EZS, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Newcastle (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 45 м.м. севернее Norwich (Великобритания), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив об индикации низкого уровня в гидросистеме. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую аэропорта Амстердам. Резервный Embraer ERJ-190 прибыл в Ньюкасл с задержкой 2,5 часа.

Неуборка шасси

14 июля экипаж самолета Boeing 737-600 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки LN-RPS, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Oslo (Норвегия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 24 аэропорта Амстердам экипаж доложил о сигнализации неубранного положения передней опоры шасси. Прекратив набор на эшелоне полета 190, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 амстердамского аэропорта Схипхол.

Запах гари

14 июля экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании US Airways, 2013 года выпуска, регистрационные знаки N287AY, выполнял рейс из Philadelphia (США) в Tel Aviv (Израиль). В процессе набора высоты после взлета из Филадельфии экипаж сообщил о запахе горелого пластика в кабине и принял решение продолжить полет. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 90 м.м. северо-западнее Gander (Канада), экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщил об ухудшении самочувствия нескольких бортпроводников и принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гандер с превышением посадочного веса. По сообщению Федерального управления авиации США, после взлета из Филадельфии экипаж сообщил о запахе горелого пластика, однако принял решение продолжить полет. Примерно через 1,5 часа полета несколько бортпроводников пожаловались на головокружение. По сообщению Совета

по безопасности на транспорте Канады от 6 августа, 1 бортпроводник был доставлен в медицинское учреждение, откуда вскоре был выписан. Инженерно-техническому составу не удалось обнаружить какие-либо отклонения. Самолет выполнил перелет обратно в Филадельфию, где был допущен к эксплуатации.

Выкатывание за пределы ВПП

15 июля экипаж самолета Douglas DC-3 авиакомпании Bush Air Cargo, 1944 года выпуска, регистрационные знаки N777YA, выполнял рейс из Deadhorse в Talkeetna (США). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе пробега после посадки в 15.55 (23.55 UTC) самолет выкатился за пределы выходного торца ВПП. 1 пилот был травмирован. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, самолет не получил повреждений. Аэродром Талкитна имеет ВПП 18/36 длиной 3500 футов. ВПП 36 оборудована для заходов по системам зональной навигации, ВОР/ДМЕ и ОПРС. Инструментальные заходы на ВПП 18 не опубликованы.

Выпущенные после происшествия НОТАМ:

```
07/0II - AD RWY I8 DISABLED AIRCRAFT IN THE RUN OFF AREA. I6 JUL 02:I5 20I4 UNTIL I6
JUL I8:00 20I4 ESTIMATED. CREATED: I6 JUL 02:I6 20I4
07/008 - RWY I8/36 S 200FT CLSD. I6 JUL 0I:33 20I4 UNTIL I6 JUL I8:00 20I4 ESTIMATED.
CREATED: I6 JUL 0I:34 20I4
```

Сводка METAP по аэродрому Талкитна:

```
PATK I60053Z 35003KT IOSM OVC060 I7/I0 A302I RMK AO2 SLP232 TOI670I00
PATK I52353Z VRB03KT IOSM OVC060 I7/09 A302I RMK AO2 SLP233 TOI720094 I0I78 20I33
56004
PATK I52253Z AUTO 00000KT IOSM FEW046 OVC070 I7/09 A3022 RMK AO2 SLP234 TOI720094 TSNO
```



Карта: Google Earth

Несанкционированное занятие ВПП

15 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N366AA, выполнял рейс из Miami (США) в Milan/Malpensa (Италия). После посадки в 09.36 (07.36 UTC) на ВПП 35 правую миланского аэропорт Мальпенса экипаж выполнял руление на перрон. Самолет Airbus A320-200 авиакомпании Easyjet, 2009 года выпуска, регистрационные знаки G-EZTC, выполнял рейс в Милан из London/Gatwick (Великобритания). В 09.40 (07.40 UTC) экипаж находился в процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 35 левую аэропорта Мальпенса. По сообщению Национального агентства Италии по безопасности полетов (ANSV), самолет Boeing 767-300 пересек линию критической зоны РМС и продолжил движение в сторону ВПП 35 левой. По указанию «Вышки» экипаж Airbus A320-200 ушел на второй круг. Из-за возражений экипажа уход был начат с задержкой с высоты менее 400 футов. Через 15 минут, выполнив повторный заход, экипаж Easyjet произвел благополучную посадку на ВПП 35 левую. ANSV классифицировало инцидент как серьезный и начало расследование причин несанкционированного занятия ВПП.

Помпаж компрессора

15 июля экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании Vision Airlines, 1982 года выпуска, регистрационные знаки N769VA, по соглашению с Travelspan выполнял рейс из New York/JFK (США) в Georgetown (Гайана). На борту находились 210 человек. В процессе набора высоты после взлета из Нью-Йорка экипаж прекратил набор на эшелоне полета 250, сообщив о помпаже компрессора одного из двигателей (JT9D). Через несколько минут экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщил о помпаже компрессора левого и двигателя и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в нью-йоркском аэропорту имени Кеннеди. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Джорджтаун с задержкой 23,5 часа.

Отказ гидросистемы

15 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQA, выполнял рейс из Agadir (Марокко) в Домодедово/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 120 экипаж доложил об отказе основной гидросистемы, необходимости выдерживания пониженной скорости захода и остановки на ВПП после посадки. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 правую аэропорта Домодедово.

Прерванный взлет

16 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Lufthansa, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-AIQT, выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) во Внуково/Москва. На борту находились 146 пассажиров. В процессе разбега с ВПП 23 правой в аэропорту Дюссельдорф произошло столкновение

воздушного судна со стаей птиц. Экипаж принял решение прекратить взлет на высокой скорости. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось примерно на середине ВПП напротив пожарной части. Прибывшие по тревоге аварийные службы произвели охлаждение тормозов. Самолет впоследствии был отбуксирован на перрон и через 6 часов, после необходимой проверки благополучно вылетел в Москву.

Несанкционированное занятие ВПП, выкатываниеза пределы ВПП

16 июля экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Republic Airlines по соглашению с US Airways выполнял рейс из Kansas City в Washington/National (США). За 1 час 20 минут до расчетного времени вылета по расписанию экипаж производил тестовую скоростную рулежку. После занятия ВПП 19 левой аэропорта Канзас-Сити экипаж получил разрешение на скоростное руление с указанием остановиться перед пересекаемой ВПП 09/27 (в 1980 м от начала ВПП 19 левой) из-за заходящего на ВПП 27 самолета. В процессе руления по ВПП 19 левой экипаж пересек ВПП 09/27 и, отвернув влево, вышел за пределы ВПП, остановившись на траверзе выходного порога ВПП 19 левой почти перпендикулярно осевой линии в 150 м от искусственного покрытия перед рвом. Экипаж заходившего на ВПП 27 самолета MD10 авиакомпании Fedex, 1972 года выпуска, регистрационные знаки N370FE, выполнявшего рейс из Memphis (США), получил указание об уходе на второй круг.





Примерное место остановки (графика: AVH/Google Earth)

Контакт крыла с ВПП

16 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Expressjet, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N845AS, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Charlottesville в Atlanta (США). При посадке на ВПП 27 левую аэропорта Атланта произошел контакт законцовки крыла с ИВПП. Воздушное судно благополучно завершило пробег. Никто не пострадал, самолет получил повреждение.

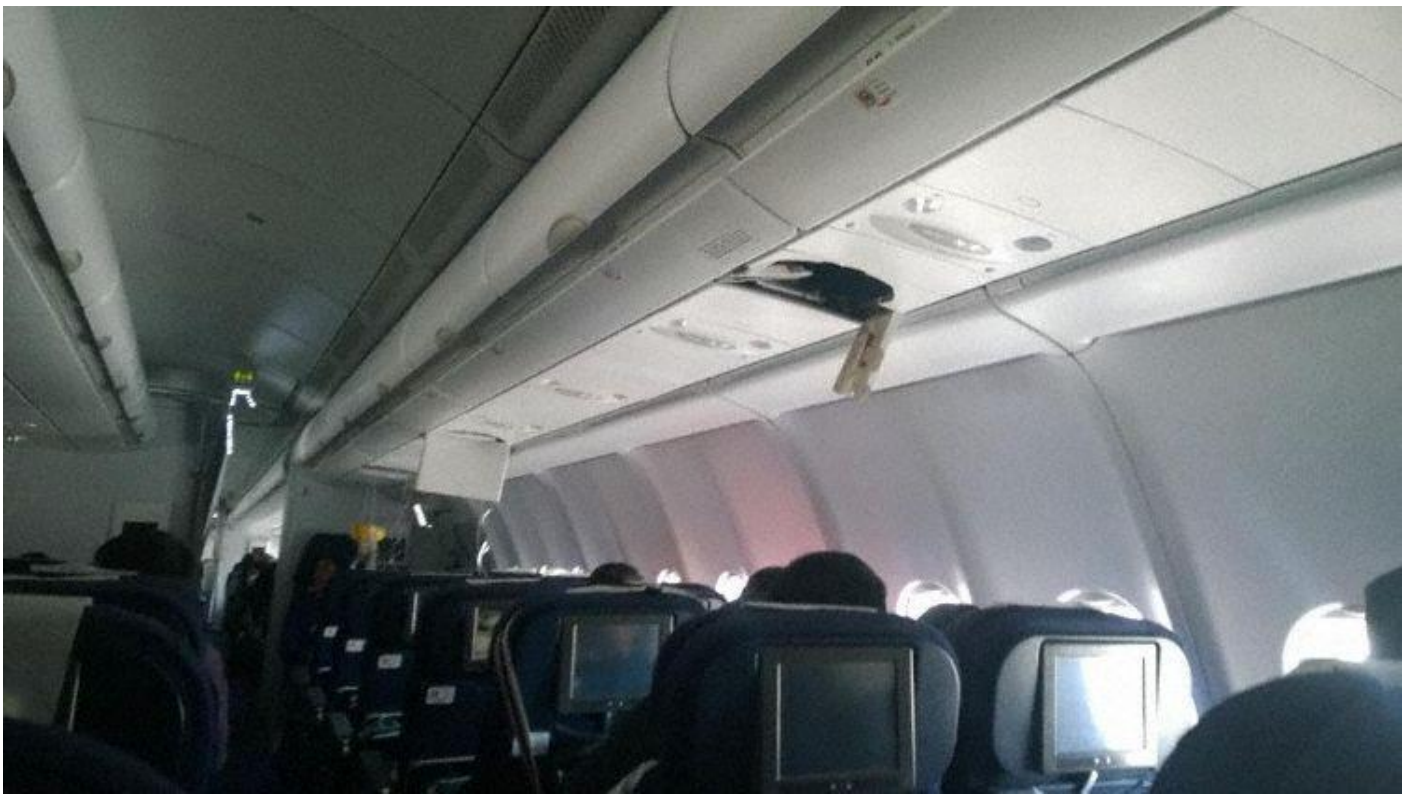
Сводка METAP по аэродрому Атланта:

```
KATL I6I852Z 33009GI8KT IOSM FEW060 SCT250 27/I2 A2993 RMK AO2 SLPI25 T02720II7
KATL I6I752Z 320IOGI5KT IOSM FEW055 SCT250 27/I3 A2994 RMK AO2 SLPI29 T02670I28
I0267 20I83 58004
KATL I6I652Z 29009KT IOSM FEW050 SCTI80 SCT250 26/I3 A2995 RMK AO2 SLPI33
T02560I33
KATL I6I552Z OIOIOKT IOSM FEW045 SCTI80 SCT250 25/I2 A2996 RMK AO2 SLPI37 T02500II7
```

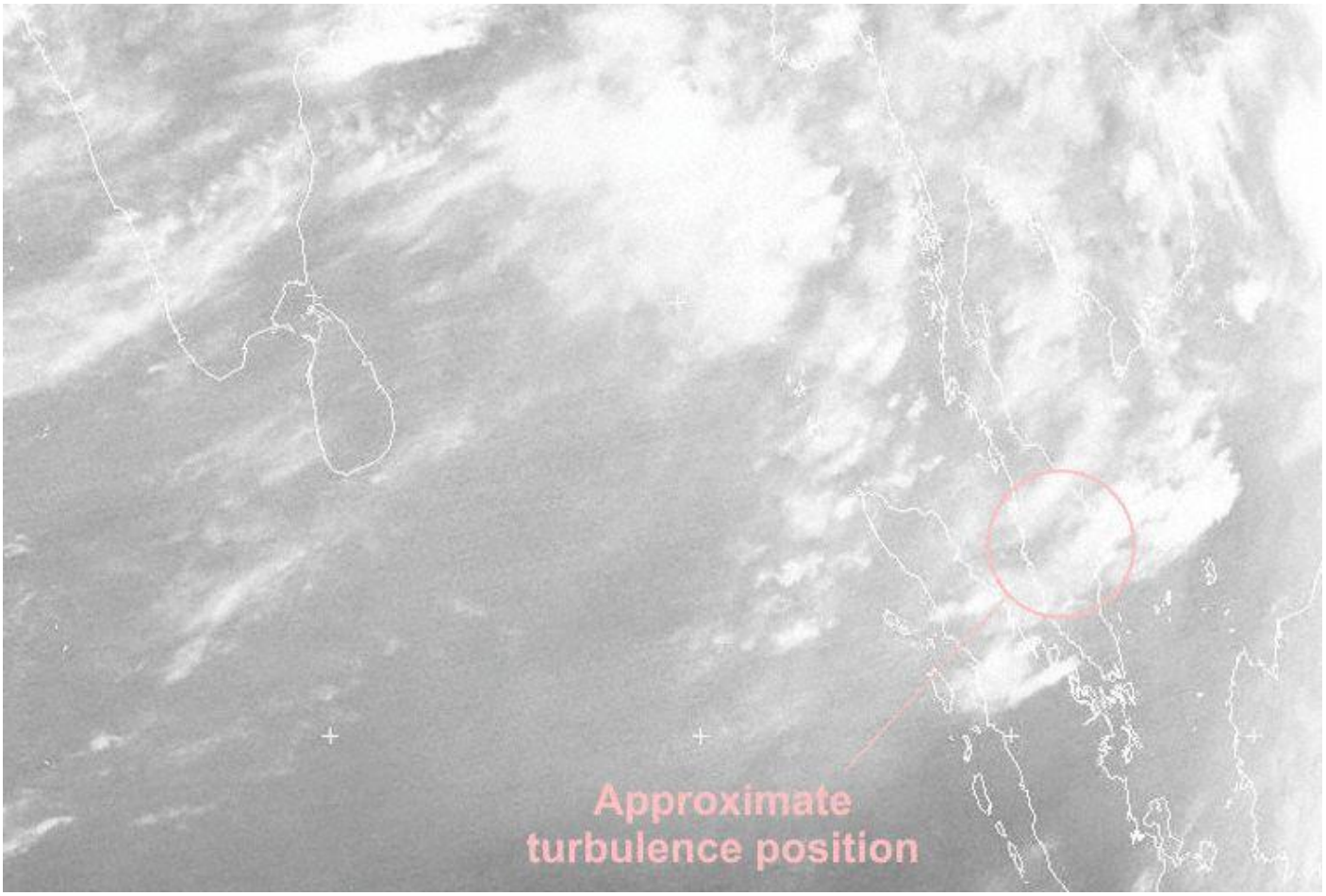
Травмирование 28 человек при болтанке

16 июля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании SAA South African Airways, 2003 года выпуска, регистрационные знаки ZS-SXA, выполнял рейс (отправление – 15 июля) из Johannesburg (ЮАР) в Hong Kong (Китай). На борту находились 165 пассажиров. Следуя в воздушном пространстве Малайзии на эшелоне полета 370, воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности. При возникшей болтанке были травмированы 25 пассажиров и 3 члена экипажа. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения и спустя 4 часа произвел благополучную посадку в Гонконге. 2 человека (1 – с травмой шеи) были серьезно травмированы, 26 –

незначительно. Все пострадавшие были доставлены в больницы. По сообщению авиакомпании, турбулентность возникла в районе Kuala Lumpur (Малайзия).



После болтанки (фото: Asanda Ntshiqa)



Инфракрасный снимок со спутника VISSR за 00.00 UTC 16 июля 2014 г. (графика: AVH/ Meteosat)

Проблема с бортовым компьютером

16 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Gulf Air, 2011 года выпуска, регистрационные знаки A9C-AO, выполнял рейс из Bahrain (Бахрейн) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 90 м.м. восточнее Budapest (Венгрия), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за проблем с органами управления. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 правую аэропорта Будапешт. После замены компьютера управления рулем высоты и элеронами самолет продолжил полет спустя 4,5 часа после посадки.

Потеря работоспособности членом летного экипажа

16 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании First Air, 1994 года выпуска, регистрационные знаки C-FFNC, выполнял рейс из Edmonton в Yellowknife (Канада). На борту находились 54 человека. Следуя по маршруту в 110 м.м. южнее Йеллоунайфа, незадолго до расчетного времени начала снижения управляющий пилот почувствовал себя плохо и передал управление контролирующему пилоту. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Йеллоунайф. Совет по безопасности на транспорте Канады классифицировал событие как «невозможность исполнения летных обязанностей».

Столкновение с человеком на ВПП

17 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Eastern Sky Jets, 1991 года выпуска, регистрационные знаки A6-ESR, по соглашению с Senegal Airlines выполнял рейс из Cotonou (Бенин) в Libreville (Габон). На борту находились 130 пассажиров и 7 членов экипажа. В 02.16 (01.16 UTC) при посадке в аэропорту Либревиль произошло столкновение воздушного судна с человеком, переходившим ВПП, который погиб на месте. ВПП была закрыта на 5 часов. Самолет был отстранен от эксплуатации для расследования, которое проводит Национальное агентство гражданской авиации Габона. Сводка METAP отсутствует. В 01.00 местная метеостанция зарегистрировала следующие метеоусловия: температура +23° C, точка росы +20° C, видимость 10 км, облачно, юго-западный ветер 8 узлов. В 04.00: температура +23° C, точка росы +19° C, видимость 10 км, сплошная облачность, юго-западный ветер 6 узлов.

Сигнализация открытия дверей

17 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании PSA Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N246PS, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Chattanooga в Charlotte (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 02 аэропорта Чаттануга экипаж запросил прекращение набора на высоте 4000 футов и сохранение курса взлета. Через несколько минут экипаж сообщил о сигнализации открытия 3 дверей (предположительно, ложном) после взлета и решении возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 02 аэропорта Чаттануга.

Утечка топлива

17 июля экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Полярные авиалинии», 1976 года выпуска, регистрационные знаки RA-47352, выполнял рейс из Якутска в Усть-Неру. На борту находились 34 пассажира и 4 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на удалении 170 км от Якутска, произошел фиксированный слив топлива из правого двигателя с потерей мощности. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 33 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Якутск.

Падение давления в гермокабине

17 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Virgin America, 2006 года выпуска, регистрационные знаки N628VA, выполнял рейс из Los Angeles в New York/JFK (США). На борту находились 145 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 100 м.м. юго-восточнее Denver (США), экипаж приступил к аварийному снижению, сообщив о невозможности регулирования давления в гермокабине. Заняв эшелон полета 100 спустя 8 минут (средняя вертикальная скорость составила 3400 ф/мин), экипаж развернулся для следования на запасной аэродром. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 17 правую аэропорта Денвер. Спустя 2 часа 45 минут после посадки самолет вылетел и благополучно прибыл в Нью-Йорк с задержкой 4 часа.

Выключение двигателя

17 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Swiftair, 1993 года выпуска, регистрационные знаки EC-LEY, по соглашению с Vueling выполнял рейс из Venice (Италия) в Barcelona (Испания). В процессе набора высоты после взлета из Венеции левый двигатель (JT8D) произвел громкий хлопок. Экипаж прекратил набор высоты и возвратился на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Венеция. Пассажиры были доставлены в Барселону резервным самолетом с задержкой 6 часов.

Огневое поражение

18 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Malaysia Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки 9M-MRD, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Kuala Lumpur (Малайзия). На борту находились 283 пассажира и 15 членов экипажа: 154 гражданина Нидерландов, 43 – Малайзии, 27 – Австралии, 12 – Индонезии, 9 – Великобритании, 4 – Германии, 4 – Бельгии, 3 – Филиппин, 1 – Канады. Гражданство 41 человека пока не установлено. В 13.18 UTC, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 330 в 20 м.м. северо-восточнее Донецка (Украина), в точке с координатами 48.28 с. ш. 38.08 в. д. показания бортового ответчика стали неустойчивыми и в 13.20 UTC полностью пропали на эшелоне полета 330. Обломки самолета были обнаружены в районах деревни Грабово и города Шахтёрск (Донецкая область, Украина) примерно в 20 м.м. от места пропадания сигнала ответчика и в 20 м.м. от украинско-российской границы. По сообщению МЧС

Украины, обломки разбросаны в диаметре 15 км. По сообщению аэронавигационной службы Украины, аварийных сообщений с борта не поступало. Связь с экипажем пропала в 14.15 UTC в 30 км от ПОД ТАМАК. Через 1 час 30 минут после пропадания отметки от самолета была закрыто воздушное пространство в районе Донецка. По предварительным данным, самолет был сбит ракетой зенитного ракетного комплекса. По сообщению авиакомпании Malaysia Airlines от 18 июля, самолет Boeing 777-200, регистрационные знаки 9M-MRD, 1997 года выпуска, прошел техническое обслуживание 11 июля 2014 г. Все системы воздушного судна функционировали штатно. Самолет имел налет 75322 л. ч. в 11434 циклах. Рейс выполнялся по маршруту, ранее объявленному Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) безопасным. По заявлению Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), ограничения на использование воздушного пространства в районе полета отсутствовали. 1 августа большая группа судебных экспертов и расследователей в количестве около 70 человек впервые смогла оказаться на месте крушения. Около 80 тел погибших на тот момент еще не были вывезены.

НОТАМ:

```
AI508/I4 - SEGMENTS OF ATS ROUTES CLOSED:
T242 NALEM MASOL M996 ABUGA GUKOL
G476 MASOL OLGIN W533 TOROS KUBIR
L32 NALEM KW P85I LS NESLO
A83 LS DIMAB L980 GANRA TAMAK
W538 GANRA FASAD W633 LUGAT MAKAK
L69 LAMIV GONED W644 DON GETBO
M70 BULIG TAMAK B493 PODOL FASAD
L984 BULIG FASAD W53I KOVIL PW
MI36 MEBAM DON M995 OLGIN PENAK
LI40 KOVIL FASAD.
FM FL320 UP TO UNL. I7 JUL I5:00 20I4 UNTIL I7 AUG 23:59 20I4 ESTIMATED. CREATED: I7
JUL I5:02 20I4

AI507/I4 - TEMPO RESTRICTED AREA INSTALLED WITHIN FIR DNIPROPETROVSK
BOUNDED BY COORDINATES :
495355N 0380I55E 4852I3N 0372209E 480I22N 0370253E
47I352N 0365856E 4650I8N 0374325E 465900N 0382000E
470642N 038I324E THEN ALONG STATE BOUNDARY
UNTIL POINT 495355N 0380I55E.
RESTRICTION NOT APPLIED FOR FLIGHTS OF STATE ACFT OF UKRAINE. FL320 - UNL, I7 JUL
I5:00 20I4 UNTIL I7 AUG 23:59 20I4 ESTIMATED. CREATED: I7 JUL I4:56 20I4
AI493/I4 - SEGMENTS OF ATS ROUTES CLOSED:
T242 NALEM MASOL M996 ABUGA GUKOL
G476 MASOL OLGIN W533 TOROS KUBIR
L32 NALEM KW P85I LS NESLO
A83 LS DIMAB L980 GANRA TAMAK
W538 GANRA FASAD W633 LUGAT MAKAK
L69 LAMIV GONED W644 DON GETBO
M70 BULIG TAMAK B493 PODOL FASAD
L984 BULIG FASAD W53I KOVIL PW
MI36 MEBAM DON M995 OLGIN PENAK
LI40 KOVIL FASAD.
FM FL260 UP TO FL320. I4 JUL I8:00 20I4 UNTIL I4 AUG 23:59 20I4 ESTIMATED. CREATED: I4
JUL I5:58 20I4
```

AI492/I4 - TEMPO RESTRICTED AREA INSTALLED WITHIN FIR DNIPROPETROVSK
BOUNDED BY COORDINATES :
495355N 0380I55E 4852I3N 0372209E 480I22N 0370253E
47I352N 0365856E 4650I8N 0374325E 465900N 0382000E
470642N 038I324E THEN ALONG STATE BOUNDARY
UNTIL POINT 495355N 0380I55E.
RESTRICTION NOT APPLIED FOR FLIGHTS OF STATE ACFT OF UKRAINE. FL260 - FL320, I4 JUL
I8:00 20I4 UNTIL I4 AUG 23:59 20I4 ESTIMATED. CREATED: I4 JUL I5:48 20I4



Повреждения шрапнелью обшивки кабины (фото: Jeroen Akkermanns/RTL)



Фото: Tom Coghlan



Фото: Tom Coghlan



Фото: Dominique Faget/AFP



Обломки (фото: Максим Змеев/Reuters)



Фото: Максим Змеев/Reuters



Здесь и ниже – обломки в районе г. Шахтёрск





Растрескивание лобового стекла

18 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Spirit Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки N528NK, выполнял рейс из Ft. Lauderdale в Boston (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 180 м.м. южнее Myrtle Beach (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за растрескивания лобового стекла. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мертл-Бич.

Разрушение пневматика

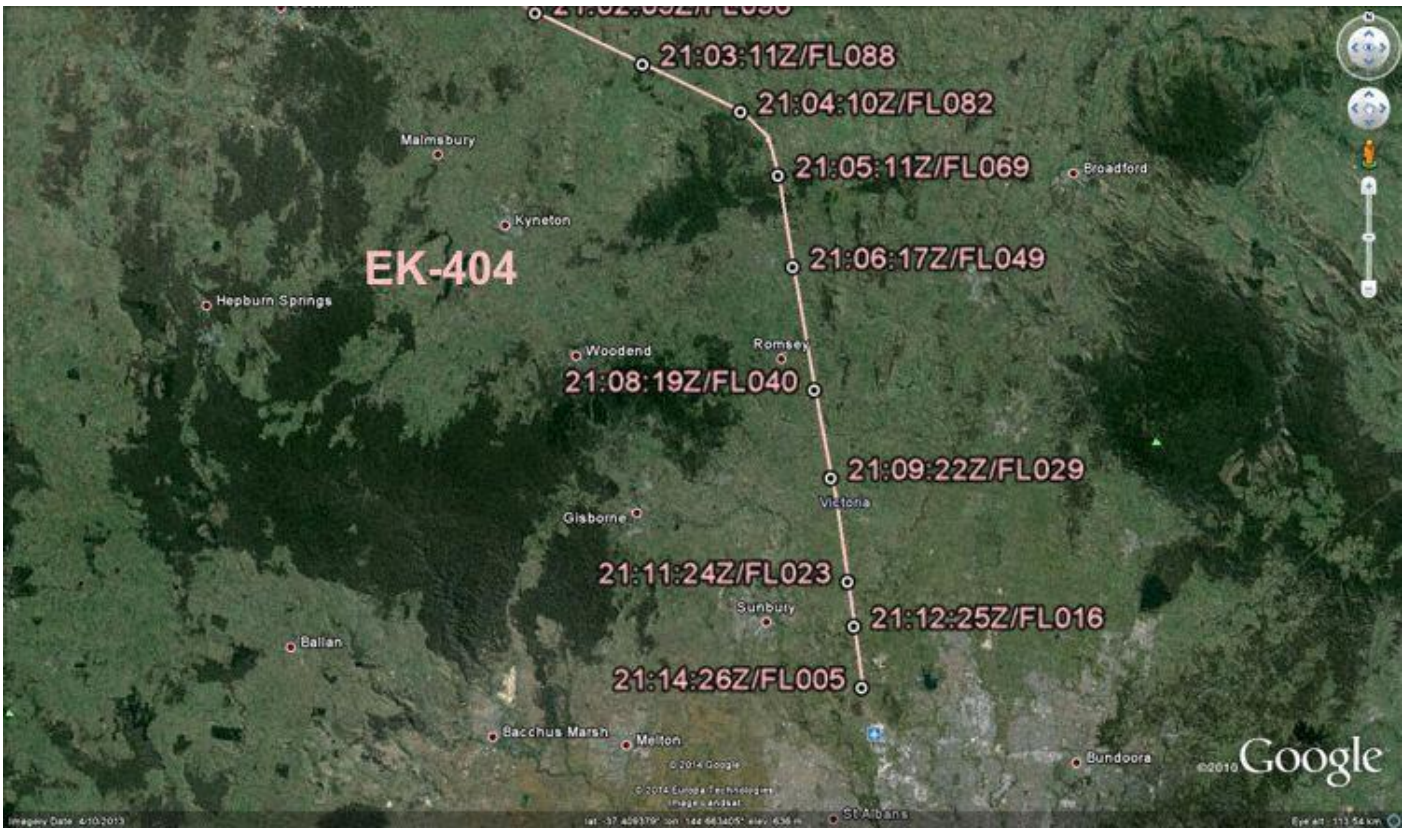
18 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQD, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Новосибирск. На борту находились 170 пассажиров и 8 членов экипажа. После посадки в новосибирском аэропорту Толмачёво было обнаружено разрушение пневматика колеса № 1 и значительная потертость остальных авиашин колес основных опор шасси. Самолет не получил повреждений.

Снижение ниже МБВ

18 июля экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Emirates Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки A6-ECO, выполнял рейс EK-404 (отправление – 17 июля) из Singapore (Сингапур) в Melbourne (Австралия). Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 16 аэропорта Мельбурн, выполнив заход по стандартной схеме прибытия ARBEY. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Австралии, в процессе захода на посадку воздушное судно снизилось ниже минимальной безопасной высоты. Событие было классифицировано как инцидент. Проводится расследование.

Сводка METAP по аэродрому Мельбурн:

```
YMML I72I30Z 230I3KT 9999 SHRA FEW022 BKN033 06/04 QI020 INTER 2I30/2300 5000 SHRA
BKN0I2 FM2I30 MOD TURB BLW 5000FT
YMML I72I00Z 220I5G25KT 9999 -SHRA FEW027 BKN037 07/04 QI0I9 INTER 2I00/2300 5000
SHRA BKN0I2 FM2I00 MOD TURB BLW 5000FT
YMML I72I00Z 220I5G25KT 9999 -SHRA FEW027 BKN037 07/04 QI0I9 INTER 2I00/2300 5000
SHRA BKN0I2 FM2I00 MOD TURB BLW 5000FT
YMML I72030Z 220I7KT 9999 FEW035 BKN055 07/04 QI0I9 INTER 2030/2300 5000 SHRA BKN0I2
FM2030 MOD TURB BLW 5000FT
```



Графика: AVH/Google Earth

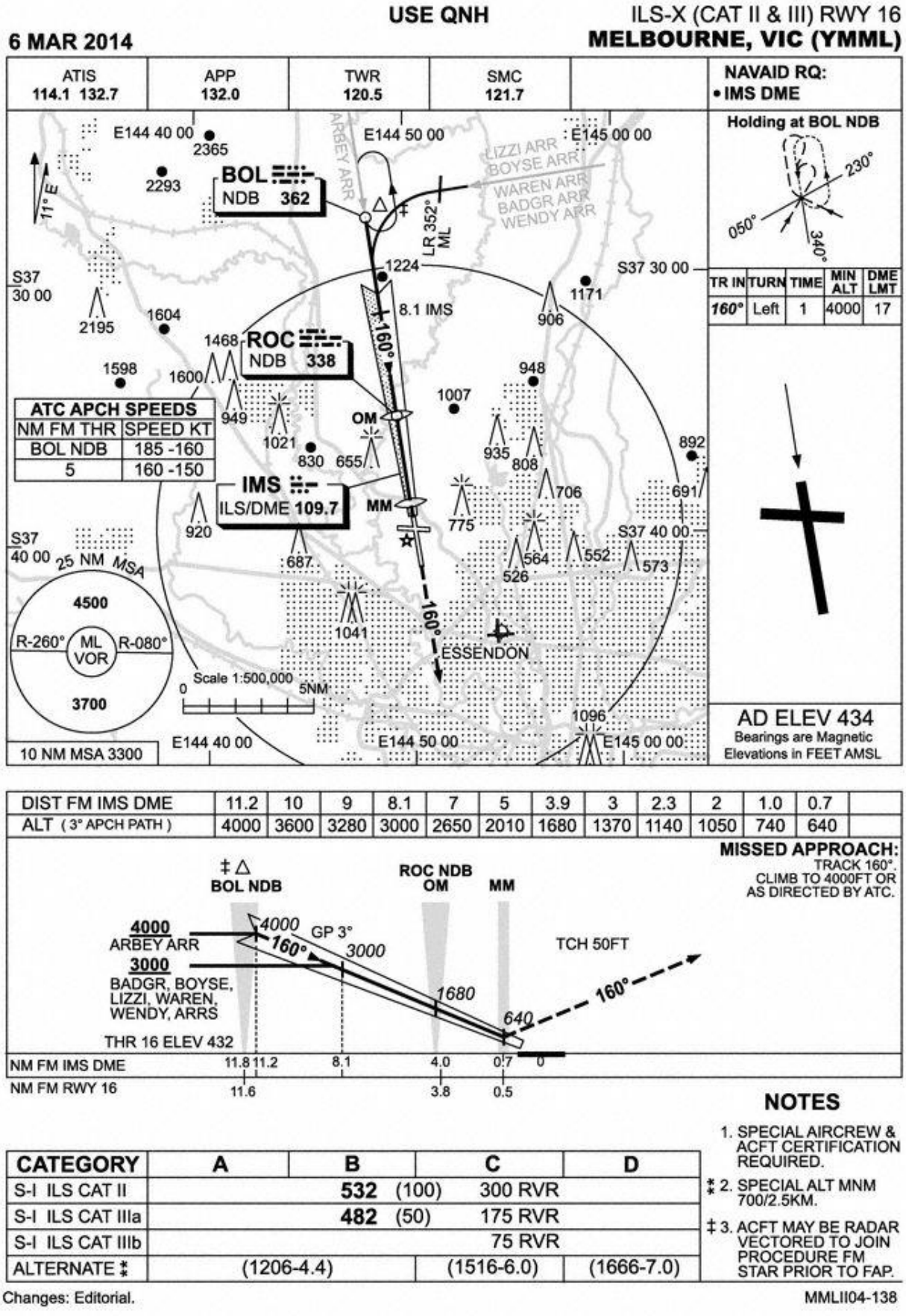


Схема захода по ИЛС категории II/III на ВПП 16 (AIP Australia)

Разрушение пневматика

18 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFB, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Белгород. На борту находились 48 пассажиров и 4 члена экипажа. После заруливания на стоянку встречающим, авиатехником было обнаружено разрушение покрышки колеса № 2 на передней опоре шасси. При осмотре были обнаружены повреждения покрышки колеса № 1 и грязезащитного щитка передней опоры шасси.

Неуборка предкрылков

18 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEK, выполнял рейс из Шереметьево/Москва во Владивосток. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево при уборке механизации не убрались предкрылки, оставшись во взлетном положении. Произошло срабатывание сигнализации [F/CTL SLATS FAULT]. После выполнения необходимых процедур предкрылки не убрались. Экипаж принял решение выработать топливо в течение примерно 5 часов и возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево и было отстранено от эксплуатации.

Проблемы с электросистемой

19 июля экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании British Airways, 1998 года выпуска, регистрационные знаки G-CIVX, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 120 м.м. северо-западнее Lisbon (Португалия), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку, сообщив о проблемах с электросистемой. После слива топлива в зоне ожидания на высоте 3000 футов воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 03 аэропорта Лиссабон спустя 1 час после начала снижения с эшелона полета 310. По запросу экипажа в аэропорту были приведены в готовность аварийные службы. Пассажиры были размещены в отелях. Для продолжения рейса в Лиссабон был направлен резервный Boeing 747-400. Рейс прибыл в Сан-Паулу с задержкой 20 часов. 21 июля G-CIVX выполнил перелет в Лондон, где возобновил полеты.

Прерванный взлет

19 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air Canada, 1998 года выпуска, регистрационные знаки C-GBIJ, выполнял рейс из Vancouver в Montreal (Канада). На борту находились 120 человек. В процессе разбега с ВПП 26 левой в аэропорту Монреаль экипаж прекратил взлет, сообщив о помпаже двигателя (CFM56). Самолет был остановлен на ВПП для оценки ситуации, после чего экипаж, не запрашивая помощи, зарулил на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произошел помпаж компрессора правого двигателя. Произведена замена компрессора.

Травмирование члена летного экипажа на стоянке

19 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Egypt Air, 2009 года выпуска, регистрационные знаки SU-GDC, выполнял рейс из Munich (Германия) в Cairo (Египет). На борту находился 121 пассажир. После благополучной посадки в аэропорту Каир воздушное судно зарулило на стоянку. После высадки пассажиров, при выходе командира воздушного судна произошло его падение с трапа, приведшее к перелому голеностопного сустава. Пилот был госпитализирован.

Неуборка шасси

19 июля экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61703, выполнял рейс из Архангельска в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета из Архангельска на удалении 30 км от аэродрома экипаж доложил о неуборке левой основной опоры шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Архангельск.

Травмирование 3 человек при болтанке

19 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Wizzair, 2010 года выпуска, регистрационные знаки HA-LWE, выполнял рейс из Budapest (Венгрия) в Frankfurt/Hahn (Германия). На борту находились 166 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в районе Ybbs an der Donau (Австрия), воздушное судно вошло в зону турбулентности (при отсутствии облачности табло «Пристегните ремни» было выключено) и отклонилось от заданной высоты, достигнув эшелона полета 346. Через 2 минуты самолет возвратился на эшелон полета 340 и продолжил полет до аэропорта назначения. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Франкфурт-Хан. 2 бортпроводника и 1 пассажир были легко травмированы при болтанке. Бортпроводникам потребовалась дополнительная медицинская помощь помимо оказанной в аэропорту, в связи с чем обратный рейс был выполнен уменьшенным составом кабинного экипажа с ограниченным количеством пассажиров.

Подлом передней опоры шасси

20 июля экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-212 авиакомпании United Airways, 1993 года выпуска, регистрационные знаки S2-AFN, выполнял рейс из Dhaka в Coxs Bazar (Бангладеш). На борту находились 43 пассажира и 5 членов экипажа. В 17.45 (11.45 UTC) в процессе пробега после посадки в аэропорту Кокс-Базар произошел подлом передней опоры шасси. Воздушное судно опустилось носовой частью на ИВПП, остановившись на осевой линии. Никто не пострадал. Самолет получил значительные повреждения. Аэропорт был закрыт в течение 22 часов на время эвакуации воздушного судна с ВПП.

Сводка METAP по аэродрому Кокс-Базар отсутствует. Сводка METAP по аэродрому Читтагонг, расположенному в 50 м.м. севернее Кокс-Базара:

```
VGEG 20I250Z I6008KT 3500 RA SCTOO8 FEWO28CB OVCO8O 27/25 QO995 NOSIG
VGEG 20II5OZ I2OO6KT 5000 SCTOI6 FEWO28CB BKNIOO 27/25 QO995 NOSIG
VGEG 20I050Z I3008KT 5000 RA SCTOI6 FEWO28CB OVCO8O 28/26 QO995 NOSIG
VGEG 200950Z I2OIOKT 5000 RA SCTOIO FEWO28CB OVCO8O 28/26 QO995 NOSIG
```



S2-AFN на ВПП (фото: Hannan Raju/Bangladesh Aviation Hub)

Дым в салоне

20 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Austin в Dallas/Love (США). На борту находились 27 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Остина экипаж прекратил набор на высоте 17000 футов, сообщив о дыме в салоне и решении возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета самолет благополучно приземлился в аэропорту Остин. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Отказ резервного указателя скорости

20 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании British Airways, 1997 года выпуска, регистрационные знаки G-VIIG, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Jeddah (Саудовская Аравия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 южнее Brussels (Бельгия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в лондонском аэропорту Хитроу. Экипаж сообщил пассажирам об отказе резервного указателя скорости. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на рейс следующего дня.

21 июля экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Nova Airways, 2002 года выпуска, регистрационные знаки ST-NVE, выполнял рейс из Heglig в Khartoum (Судан). В процессе разворота для занятия исполнительного старта ВПП 16 в покрытом гравием кармане ВПП колеса передней и основных опор шасси погрузились в грунт и застряли.





Сигнализация дыма в грузовом отсеке

21 июля экипаж самолета Airbus A340-600 авиакомпании Virgin Atlantic, 2006 года выпуска, регистрационные знаки G-VWIN, выполнял рейс из Shanghai/Pudong (Китай) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 286 пассажиров и 15 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало в воздушном пространстве Монголии на эшелоне полета 320 в 230 м.м. юго-западнее Иркутска, произошло срабатывание сигнализации дыма в заднем грузовом отсеке. Экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 12 аэропорта Иркутск. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили.

Падение давления в гермокабине

21 июля экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2009 года выпуска, регистрационные знаки RA-61701, выполнял рейс из Перми в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета из Перми при обходе грозы произошел отказ отбора воздуха от обоих двигателей с последующей разгерметизацией салона воздушного судна. Автоматически выпали кислородные маски. Экипаж объявил аварийную ситуацию и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пермь. Пассажиры были размещены в гостинице в ожидании резервного самолета. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Санкт-Петербург с задержкой 6 часов. RA-61701 прибыл в Пулково на следующий день.

Наезд на фонарь ВПП

21 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки VP-BLL, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Калининград. На борту находились 154 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе разворота на 180° на ВПП 24 в калининградском аэропорту Храброво произошел наезд правой тележкой шасси на фонарь ВПП, который был раздавлен.

Падение давления в гермокабине

22 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Anadolujet, 1998 года выпуска, регистрационные знаки TC-SNV, по соглашению с Sunexpress выполнял рейс из Antalya (Турция) в Vienna (Австрия). В процессе набора высоты после взлета при пересечении эшелона полета 318 экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 100 из-за проблем с давлением в гермокабине, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Анталья. Резервный Boeing 737-800 авиакомпании Sunexpress прибыл в Вену с задержкой 4 часа.

Столкновение с телетрапом

22 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYP, выполнял рейс из Екатеринбурга в Домодедово/Москва. В процессе заруливания на место стоянки 19 произошло столкновение левым полукрылом с подвижной лестницей телетрапа. Самолет получил повреждение.

Разрушение пневматика

22 июля экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Chautauqua Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N274SK, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Bangor в New York/La Guardia (США). На борту находились 54 человека. В процессе разбега в аэропорту Бангор произошло разрушение пневматика. Экипаж продолжил взлет и принял решение следовать в аэропорт назначения Нью-Йорк, где произвел посадку в аэропорту имени Кеннеди из-за наличия там более длинных ВПП. Предполагая разрушение до 3 пневматиков, экипаж выполнил контрольный проход над ВПП 13 правой. С земли было обнаружено разрушение авиашины внутреннего колеса левой основной опоры шасси, остальные пневматики повреждены не были. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 правую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди. По сообщению Федерального управления авиации США, самолет получил повреждение при ударе фрагментами авиашины.



Сигнализация дыма в грузовом отсеке

22 июля экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines, 1985 года выпуска, регистрационные знаки N657SW, выполнял рейс из Baltimore в Chicago/Midway (США). На борту находились 49 пассажиров и 5 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 15 м.м. северо-западнее Columbus (США), произошло срабатывание сигнализации дыма в переднем грузовом отсеке. Экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Колумбус. После освобождения ВПП самолет был остановлен на РД, где была произведена эвакуация пассажиров по надувным трапам. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Чикаго с задержкой 3 часа.

Дым в кабине

22 июля экипаж грузового самолета Boeing 767-300 авиакомпании UPS 1998 года выпуска регистрационные знаки N328UP выполнял рейс из Salt Lake City в Louisville (США). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Солт-Лейк-Сити при пересечении высоты 16000 футов экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 18 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 левую аэропорта Солт-Лейк-Сити.

Неуборка шасси

22 июля экипаж самолета Let L-410 UVP-E Камчатского авиапредприятия, 1990 года выпуска, регистрационные знаки RA-67645, выполнял рейс с аэродрома Соболево. На борту находились 11 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета не произошла уборка передней опоры шасси. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Соболево.

Столкновение с зданиями

23 июля экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-212A (500) авиакомпании Transasia Airways, 2000 года выпуска, регистрационные знаки B-22810, выполнял рейс из Kaohsiung в Makung (Китай). На борту находились 54 пассажира и 4 члена экипажа. По сообщению Главного управления гражданской авиации Тайваня (DGCA), в 19.06 (11.06 UTC) в процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 20 аэропорта Магун в условиях сильного порывистого ветра переменного направления экипаж сообщил об уходе на второй круг, 48 человек, включая весь экипаж, погибли. 10 пассажиров и 5 человек на земле с травмами различной степени тяжести были доставлены в госпиталь. 1 человек позднее скончался. 60-летний командир воздушного судна имел налет 22900 ч, 39-летний второй пилот – 2300 ч. Впоследствии DGCA сообщило о том, что экипаж ранее ушел на второй круг (из-за уменьшения видимости в условиях сильного дождя). В процессе

повторного захода был потерян контакт с самолетом. Видимость составляла 1600 м. 2 других самолета благополучно приземлились ранее. Катастрофа произошла в условиях тихоокеанского тайфуна второй категории Матмо, определявшего штормовые условия над Тайванем. Аэропорт Магун имеет ВПП 02/20 длиной 3000 м. ВПП 02 оборудована для захода по ИЛС I категории, обе ВПП оборудованы для неточных заходов по ОПРС, ВОР и РНАВ. Согласно предварительному докладу Совета по безопасности полетов Тайваня от 1 августа, информация с бортовых регистраторов, изъятых 24 июля, была успешно считана 25 июля. Данные были синхронизированы. 31 июля была завершена запись переговоров в кабине. Самолет вылетел с задержкой 1 час 43 минуты и занял высоту полета 7000 м. В 18.11 при подходе к Магуну экипаж запросил зону ожидания из-за ограниченной видимости, рассматривая возможность возврата на аэродром вылета. В 18.28 АТИС Магуна передала метеоусловия на ВПП 02: ветер 210° 5/11 узлов, на ВПП 20: ветер 190° 11/15 узлов, видимость 800 м. В 18.28:50 экипаж запросил заход по ИЛС на ВПП 02 . В 18.42 были переданы метеоусловия: видимость 1600 м, гроза в районе аэродрома. Экипаж самолета авиакомпании UNI Airways запросил заход по ВОР на ВПП 20, получил разрешение и произвел благополучную посадку на ВПП 20. Экипаж Transasia также запросил заход по ВОР на ВПП 20, в 19.00 захватил радиал ВОР и приступил к снижению. В 19.03 было получено разрешение на посадку на ВПП 20 (ветер 250° 19 узлов). В 19.05:44 был отключен автопилот. В 19.05:58 самолет начал уклоняться влево и терять высоту. В 19.06:11 экипаж принял решение уйти на второй круг. В 19.06:13 на записи присутствует неясный звук there (по сообщения СМИ Тайваня, ссылающихся на расследователей, предположительно произошел контакт самолета с деревьями). В 19.06:16 экипаж доложил «Вышке» об уходе на второй круг. Спустя 2 с на магнитофон записал другой неустановленный звук. Запись на обоих самописцах прервалась в 19.06:19.



Сводка METAP по аэродрому Магун:

RCQC 23II3OZ 23OI9G29KT 8OO + TSRA SCTOO2 BKNOO6 FEWOI2CB OVCOI6 24/23 QO998 RMK A2948 NOSIG R2O/O8OON TS OVHD STNRY =

RCQC 23III0Z 25OI8G28KT 8OO + TSRA SCTOO2 BKNOO6 FEWOI2CB OVCOI6 22/22 QO998 RMK A2948 R2O/O8OO TS OVHD STNRY =

RCQC 23II00Z 220IIG2IKT I600 TSRA SCT002 BKN006 FEW0I2CB 0VC0I6 23/22 A2945 RMK
NOSIG Q0997 RERA TS 0VHD STNRY =
RCQC 23I040Z I90I3G24KT I600 TSRA SCT002 BKN006 FEW0I2CB 0VC0I6 22/22 Q0996 RMK A2942
RERA TS 0VHD STNRY =



Фото: Wong Yao-wen/AP Photo



Фото: Wong Yao-wen/AP Photo

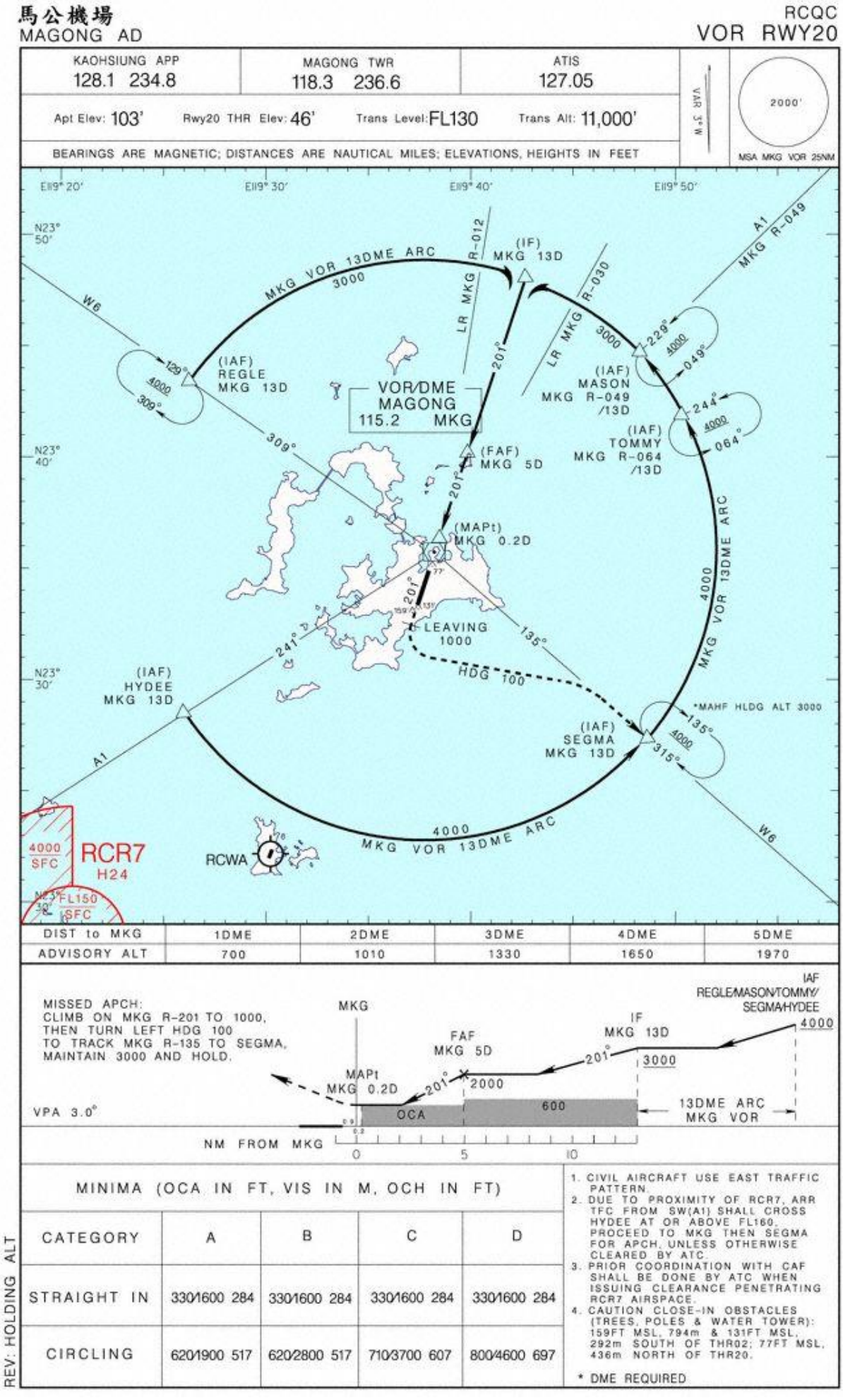
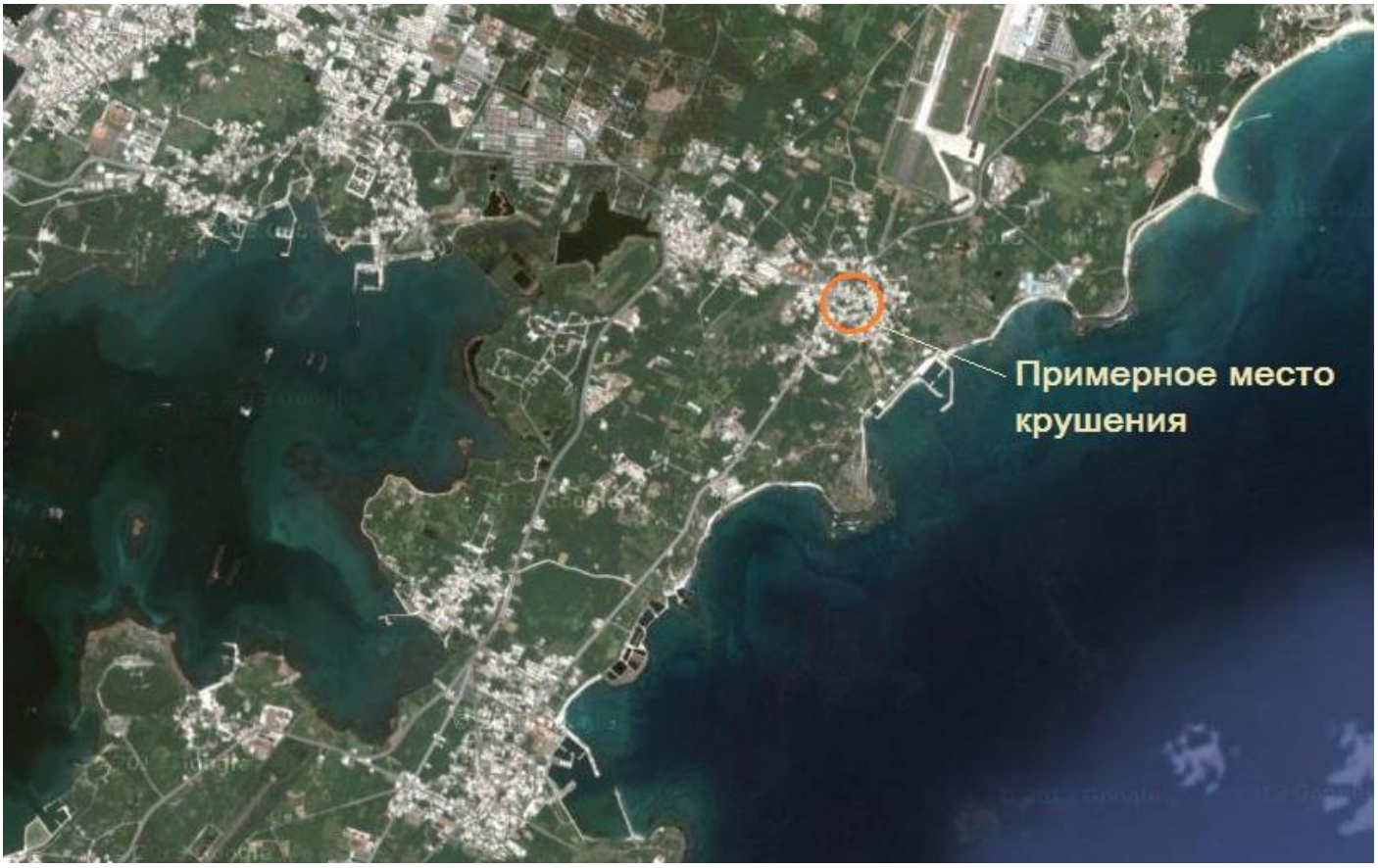


Схема захода по ИЛС на ВПП 20 (AIP Taiwan)



Карта: Google maps

Проблема с шасси

23 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 1997 года выпуска, регистрационные знаки D-AIRU, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Porto (Португалия). Следуя в воздушном пространстве Франции в 180 м.м. юго-западнее Франкфурта-на-Майне на эшелоне полета 330, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за индикации проблемы с шасси. Через 1 час 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Франкфурт-на-Майне. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Порту с задержкой 12,5 часов.

Проблема с закрылками

23 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Royal Air Maroc, 2000 года выпуска, регистрационные знаки CN-ROV, выполнял рейс за 22 июля из Montreal (Канада) в Casablanca (Марокко). В процессе набора высоты после взлета из Монреаля экипаж объявил срочную ситуацию, доложив о проблеме с закрылками. Через несколько минут экипаж сообщил об устранении проблемы, отменил срочную ситуацию и продолжил полет до аэропорта назначения. Через 6,5 часов воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Касабланка.

Предполагаемое столкновение с птицей

23 июля экипаж самолета Embraer ERJ-195 авиакомпании Lufthansa Cityline, 2009 года выпуска, регистрационные знаки D-AEBB, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Munich (Германия). В процессе набора высоты после взлета с

ВПП 36 центральной аэропорта Амстердам экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов из-за проблемы с левым двигателем (CF34). Спустя 10 минут экипаж сообщил пассажиром о предполагаемом попадании птицы в двигатель и решении возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 36 правую аэропорта Амстердам, где была объявлена тревога. Рейс был отменен.

Потеря высоты

24 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Swiftair, 1996 года выпуска, регистрационные знаки EC-LTV, по соглашению с Air Algerie выполнял рейс из Ouagadougou (Буркина-Фасо) в Algiers (Алжир). На борту находились 110 пассажиров и 6 членов экипажа. Примерно в 02.55 (01.55 UTC), через 50 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту в воздушном пространстве Мали в районе Gao, с ним был потерян контакт. В ходе организованной поисково-спасательной операции вечером, спустя 18 часов после потери контакта сосредоточенные на ограниченной площади (около 500 м) между песчаными дюнами обгоревшие обломки самолета были обнаружены с истребителей Mirage 2000 ВВС Франции, базирующихся в Мали, в труднодоступной пустынной местности юго-восточнее Gossi (Мали), примерно в 28 км от границы между Буркина-Фасо и Мали и в 170 км юго-западнее Gao (Мали) в точке с примерными координатами 15.1356° с. ш. 1.0802° з. д. Спасатели, прибывшие на место крушения на вертолете, не обнаружили выживших. Высота облаков в районе Гао достигала эшелона полета 400, максимальная – эшелона 500. На приведенном спутниковом снимке зеленым обозначены слабые восходящие потоки, синим и пурпурным – сильные. У земли наблюдались пыльные бури. Согласно пассажирскому манифесту, на борту находились граждане Франции – 51 человек, Буркина-Фасо – 28, Ливана – 20, Канады – 5, Германии – 4, Люксембурга – 1, Швейцарии – 1 и экипаж в составе 6 граждан Испании. 25 и 26 июля военнослужащими Франции были обнаружены бортовые регистраторы. Они направлены для расшифровки во Францию. 27 июля на место катастрофы прибыли расследователи Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA). Согласно предварительной информации Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) от 7 августа, запись с поврежденного бортового магнитофона удалось успешно восстановить, однако какая-либо информация в период времени, предшествующий катастрофе, отсутствует из-за повреждения бортового магнитофона, полученного ранее. По записи параметрического регистратора была восстановлена траектория полета самолета. Набор крейсерского эшелона производился без каких-либо отклонений. В 01.37 UTC, через 22 минуты после взлета MD-83 занял эшелон полета 310 и следовал с приборной скоростью 280 узлов. Примерно через 2 минуты скорость и высота начали постепенно уменьшаться. После падения скорости до 160 узлов самолет вошел в левый крен и начал быстро терять высоту с изменением углов тангажа и атаки. Последнее местоположение было зафиксировано регистратором в 01.47:15 UTC. Самолет резко снижался, пересекая высоту 1600 футов относительно среднего уровня моря на скорости 380 узлов.

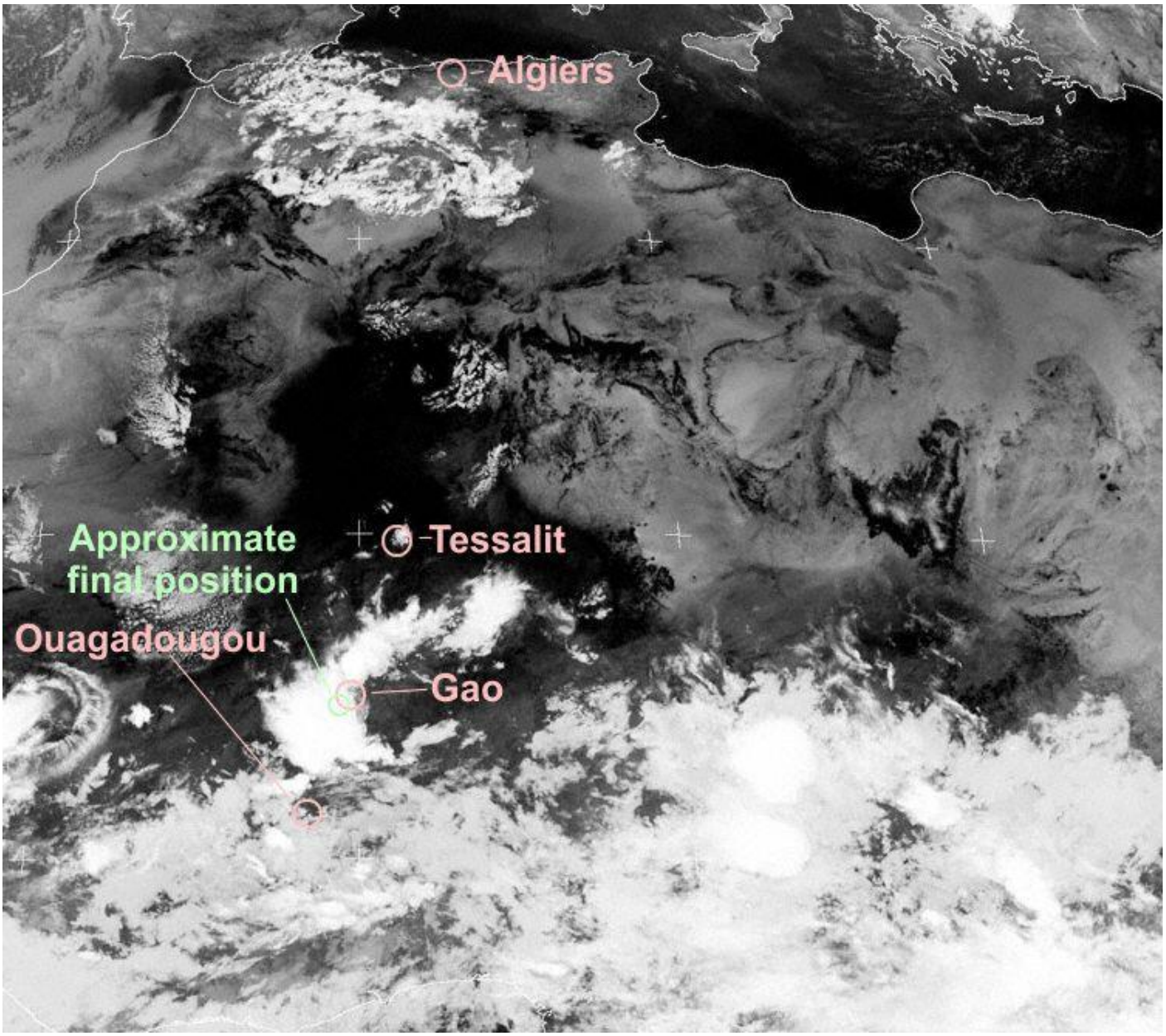


Фото: AFP

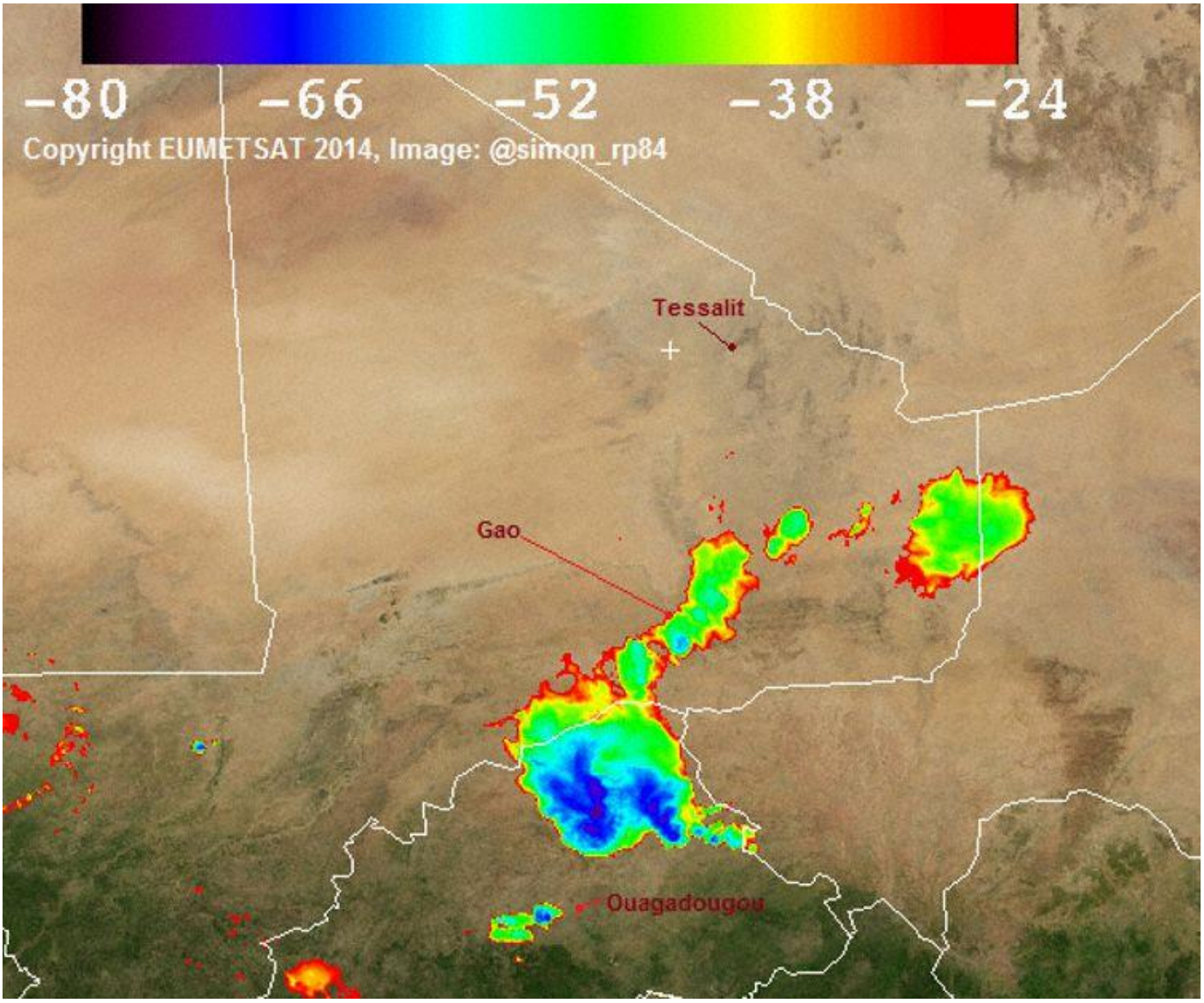


Фото: AFP

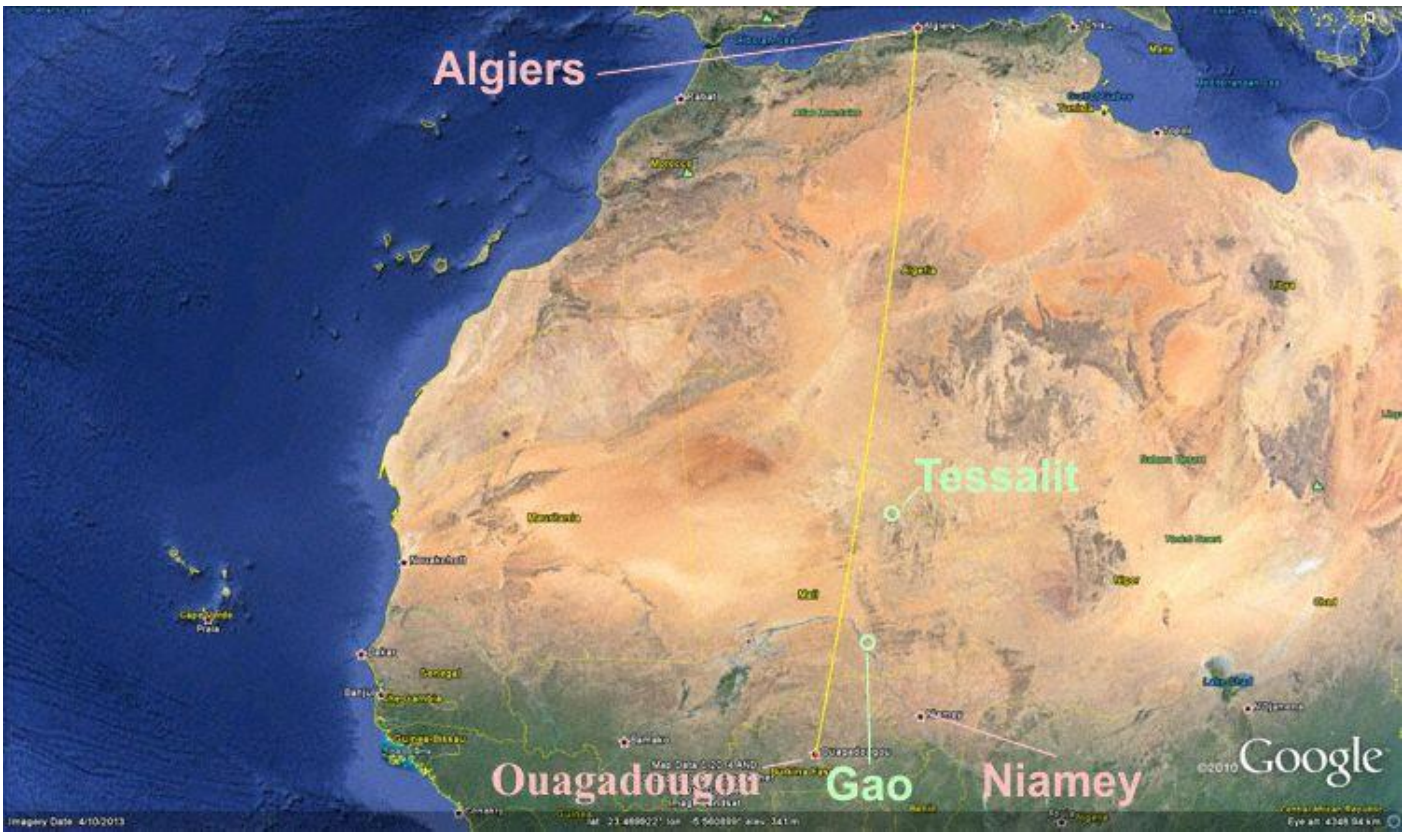




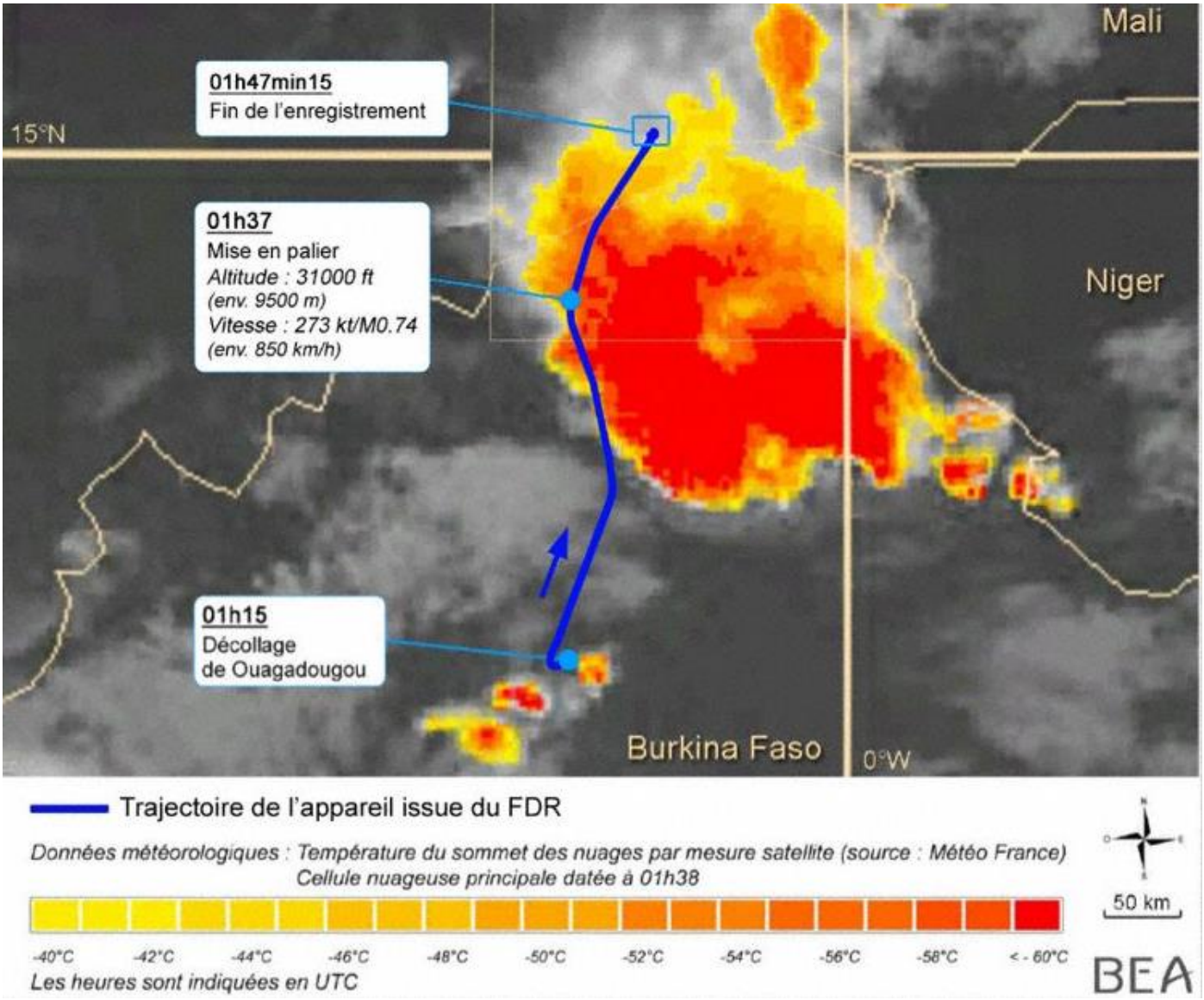
Инфракрасный снимок со спутника SEVIRI за 03.00 UTC 24 июля 2014 г. (графика: AVH/ Meteosat)



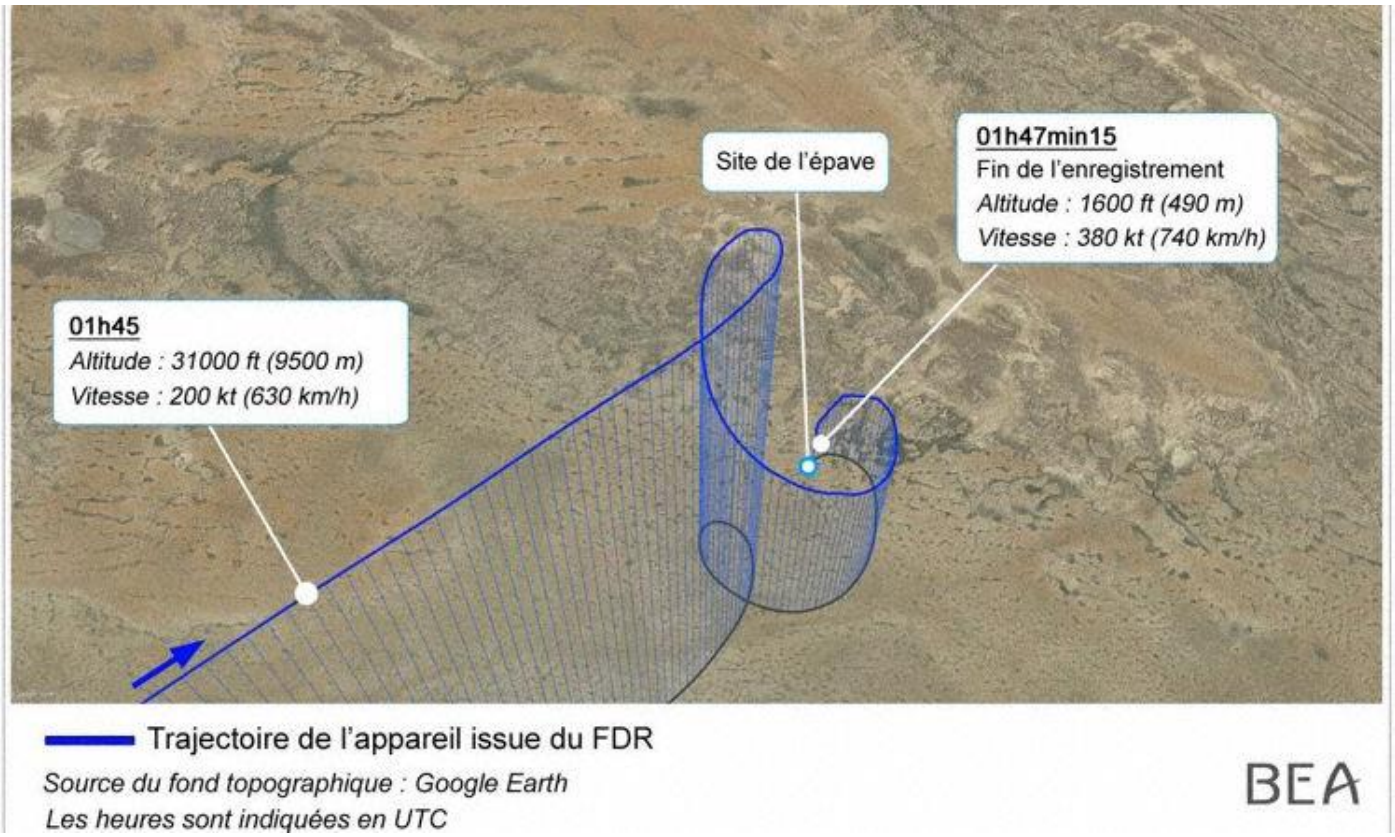
Спутниковый снимок (графика: simon_rp84/Eumetsat)



Графика: AVH/Google Earth



Траектория полета согласно записи бортового регистратора (графика: BEA)



Конечная фаза траектории (графика: BEA)

Выключение двигателя

24 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Westjet, 2013 года выпуска, регистрационные знаки C-GKWA, выполнял рейс из Hamilton в Calgary (Канада). На борту находились 152 человека. В процессе набора высоты после взлета из Гамильтона экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов из-за срабатывания сигнализации перепуска масла правого двигателя (CFM56). После выполнения необходимых проверок экипаж выключил двигатель и принял решение следовать в Toronto (Канада). Через 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 аэропорта Торонто. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Отказ генератора

24 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 2006 года выпуска, регистрационные знаки EI-EYS, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Калининград. На борту находились 173 пассажира и 6 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошло кратковременное отключение 2 генераторов с последующим восстановлением работы генератора № 1. Экипаж произвел запуск генератора вспомогательной силовой установки и продолжил полет до аэропорта назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Калининград.

Неуборка шасси

24 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Ryanair, 1991 года выпуска, регистрационные знаки EI-JRD, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Prague (Чехия). На борту находились 162 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 10 аэропорта Дублин не произошла уборка передней опоры шасси. Экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов, сообщив о небольшой проблеме, и занял зону ожидания для выполнения проверок. Через 55 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 в аэропорту вылета Дублин. Самолет находится в лизинге от авиакомпании Aerocontractors.

Отказ гидросистемы

24 июля экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Delta Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N666US, выполнял рейс из Atlanta (США) в Tokyo/Narita (Япония). Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 70 м.м. северо-западнее Omaha (США), экипаж принял решение произвести посадку в Detroit (США) из-за отказа гидросистемы. Через 1 час 45 минут воздушное судно на повышенной скорости с убранными закрылками (см. на видео) корневой части крыла (приводятся в действие от гидросистемы № 1, управляющей также разворотом передней и основных опор шасси) благополучно приземлилось на ВПП 04 правую аэропорта Детройт. Оставшаяся часть рейса была отменена. Видео посадки (mtrain999).

Прерванный взлет

24 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKF, выполнял рейс из Сургута в Bourgas (Болгария). В процессе разбега в аэропорту Сургут экипаж прекратил взлет из-за столкновения с птицей. Воздушное судно было отбуксировано на стоянку.

Столкновение с птицей

24 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр» 1994 года выпуска регистрационные знаки VP-BFO выполнял рейс из Внуково/Москва в Самару. При выполнении технического обслуживания самолета в аэропорту Самара на обечайке воздухозаборника двигателя были обнаружены вмятины со следами от столкновения с птицей, требующие ремонта.

Отказ гидросистемы

24 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании TACV, 2001 года выпуска, регистрационные знаки D4-CBP, выполнял рейс из Fortaleza (Бразилия) в Praia (Кабо-Верде). На борту находились 155 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Атлантическим океаном, произошло срабатывание сигнализации отказа гидросистемы. Экипаж принял решение произвести посадку в Sal (Кабо-Верде) из-за наличия там более длинной ВПП. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 аэропорта Сал.

Задымление электропечи

25 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Saudi Arabian Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки HZ-AS21, выполнял рейс из Riyadh в Taif (Саудовская Аравия). В процессе набора высоты после взлета из Эр-Рияда с задней кухни начал поступать дым. Бортпроводники использовали огнетушители для ликвидации возгорания. В это время экипаж производил возврат на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Эр-Рияд. Пассажиры покинули самолет по трапу. 2 бортпроводника были доставлены в госпиталь из-за отравления дымом, источником дыма оказалась электропечь. Расследование проводит Совет по расследованию авиационных происшествий Саудовской Аравии.

Электрический запах

25 июля экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N206UA, выполнял рейс из Denver в Honolulu (США). На борту находились 269 пассажиров и 10 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 200 м.м. восточнее Salt Lake City (США), экипаж доложил об электрическом запахе на борту и принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Солт-Лейк-Сити. Оставшаяся часть рейса была отменена.

Поражение разрядом атмосферного электричества

25 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet, 2009 года выпуска, регистрационные знаки G-EZFD, выполнял рейс из Bristol (Великобритания) в Barcelona (Испания). На борту находились 154 пассажира. В процессе захода на посадку в аэропорту Барселона произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Reus (Испания), где произвел благополучную посадку. Через 32 часа после посадки самолет оставался в Реусе.

Сводка METAP по аэродрому Барселона:

```
LEBL 250900Z 07006KT 040V100 9999 FEW025TCU SCT050 26/20 QI0I3 RERA NOSIG
LEBL 250830Z 04006KT 320V080 9999 RA FEW025TCU SCT050 25/I9 QI0I2 NOSIG
LEBL 250800Z 36004KT 260V040 9999 FEW025TCU SCT050 24/I8 QI0I2 NOSIG
LEBL 250730Z 36004KT 9999 FEW025TCU SCT040 23/I7 QI0I2 RERA NOSIG
```

Невыпуск закрылков

25 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании «Якутия», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKD, выполнял рейс из Благовещенска в Хабаровск. На борту находились 63 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Хабаровск не произошел выпуск закрылков. После выполнения действий согласно QRH экипаж принял решение произвести посадку без выпуска механизации. Воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось в Хабаровске.

Проблема с наддувом гермокабины

25 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCZ, выполнял рейс из Bourgas (Болгария) в Челябинск. На борту находились 144 пассажира и 7 членов экипажа. Следуя по маршруту, экипаж принял решение произвести посадку в Сочи из-за проблем с наддувом гермокабины. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сочи.

Разрушение пневматика

25 июля экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании «Якутия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLS, выполнял рейс из Внуково/Москва в Нерюнгри. На борту находились 126 пассажиров и 6 членов экипажа. При посадке на запасном аэродроме Якутск произошло разрушение пневматика внешнего колеса правой основной опоры шасси.

Проблема с гидросистемой

26 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании TACV, 2001 года выпуска, регистрационные знаки D4-CBP, выполнял рейс из Praia (Кабо-Верде) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 115 пассажиров. В процессе набора высоты через 10 минут после взлета из аэропорта Прая из-за проблемы с гидросистемой экипаж принял решение произвести посадку в Sal (Кабо-Верде) ввиду наличия там более длинной ВПП. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 аэропорта Сал.

Масляные испарения

26 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Tiger Airways, 2008 года выпуска, регистрационные знаки VH-VNG, выполнял рейс из Brisbane в Melbourne (Австралия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 150 м.м. северо-западнее Sydney (Австралия), экипаж был вынужден применить кислородные маски из-за устойчивого постороннего запахе в салоне, (предположительно, масла) и принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 аэропорта Сидней. Экипаж оставался в масках до освобождения ВПП. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Запах дыма

26 июля экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N922DL, выполнял рейс из Minneapolis в New York/La Guardia (США). На борту находились 145 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 50 м.м. северо-западнее Milwaukee (США), экипаж доложил о запахе дыма на борту и принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Милуоки экипаж сообщил о прекращении запаха и через 20 минут произвел благополучную посадку на ВПП 25 левую. Резервный MD-88 прибыл в Нью-Йорк с задержкой 5 часов.

Проблема с генератором

26 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHZ, выполнял рейс из Внуково/Москва в Ставрополь. Следуя по маршруту в районе ОПРС Муравлянка, экипаж доложил о проблеме с генератором правого двигателя и принял решение возвратиться на аэродром вылета.

Отказ двигателя

26 июля экипаж самолета Ан-12БК авиакомпании «Московия», 1970 года выпуска, регистрационные знаки RA-12194, выполнял рейс из Красноярска в Комсомольск-на-Амуре. На борту находились 6 членов экипажа и груз массой 6380 кг. Следуя по маршруту на удалении 325 км юго-восточнее Бодайбо, экипаж

доложил об отказе двигателя № 2 и принял решение следовать до аэродрома назначения. Через 3 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Комсомольск-на-Амуре.

Отказ генератора

26 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании LAN Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки CC-BAG, выполнял рейс из Cancun (Мексика) в Lima (Перу). На борту находились 169 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 90 м.м. северо-западнее San Jose (Коста-Рика), экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив об отказе 1 генератора, невозможности запуска вспомогательной силовой установки, и принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. После выработки топлива на высоте 10 000 футов воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 аэропорта Сан-Хосе спустя 1 час после начала снижения с эшелона полета 330.

Прерванный взлет

26 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании CSA Czech Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки OK-MEI, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Karlovy Vary (Чехия). В процессе разбега с ВПП 25 левой в аэропорту Шереметьево экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации сдвига ветра.

Травмирование 4 человек при болтанке

27 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании British Airways, 2010 года выпуска, регистрационные знаки G-EUYJ, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Budapest (Венгрия). В процессе захода на посадку в аэропорту Будапешт экипаж запросил помощь медицинских работников на стоянку. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 правую. В процессе снижения самолет вошел в зону сильной турбулентности, во время которой пострадали 2 бортпроводника и 2 пассажира (табло «Пристегните ремни» было включено за 2 минутами до происшествия).

Сводка METAP по аэродрому Будапешт:

```
LHBP 27II00Z 0I007GI8KT 4000 -TSRA SCT007 BKN025CB 20/20 QI0I4 RETSRA NOSIG
LHBP 27I030Z I2008KT 080VI60 9999 -TSRA FEW025CB BKN034 26/I9 QI0I3 NOSIG
LHBP 27I000Z I0009KT 9999 SCT028 BKN036 26/I9 QI0I4 NOSIG
LHBP 270930Z I0007KT 060VI40 9999 BKN027 BKN200 25/I9 QI0I4 NOSIG
```

Прерванный взлет

27 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIR, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Warsaw (Польша). В процессе разбега в аэропорту

Шереметьево экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализация отказа системы управления спойлерами. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Столкновение с птицей

27 июля экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Трансаэро», 1989 года выпуска, регистрационные знаки EI-DNM, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Домодедово/Москва. В процессе послеполетного осмотра самолета в аэропорту Домодедово на обечайке входного устройства левого двигателя была обнаружена вмятина со следами от столкновения с птицей. Воздушное судно было заменено резервным.

Предполагаемая утечка топлива

27 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Alaska Air, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N548AS, выполнял рейс из Santa Ana в Seattle (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 90 м.м. южнее Klamath Falls (США), экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту из-за предполагаемой утечки топлива в двигателе (CFM56). Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 аэропорта Кламат-Фолс. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Сиэтл с задержкой 5 часов 15 минут.

Перегрев тормозов

28 июля экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании Biman Bangladesh 1991 года выпуска регистрационные знаки S2-ADK выполнял рейс из Dhaka (Бангладеш) в Kathmandu (Непал). В процессе пробега после посадки возникло задымление в районе тормозов. Воздушное судно благополучно завершило пробег. Прибывшие по тревоге аварийные службы произвели охлаждение тормозов.

Сигнализация дыма в грузовом отсеке

28 июля экипаж самолета Airbus A300-600 авиакомпании Kuwait Airways, 1993 года выпуска, регистрационные знаки 9K-AMD, выполнял рейс из Kuwait (Кувейт) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 219 пассажиров и 14 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 25 м.м. восточнее Brussels (Бельгия), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за срабатывания сигнализации дыма в переднем грузовом отсеке. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Брюссель. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили.

Разрушение пневматика

28 июля экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Полярные авиалинии», 1977 года выпуска, регистрационные знаки RA-47363, выполнял рейс из Момы в Якутск. На борту находились 37 пассажиров и 3 члена экипажа. После посадки в аэропорту Якутск и разворота на 180° экипаж получил информацию от диспетчера СДП

о задымлении правого колеса. Самолет был отбуксирован на стоянку. При осмотре было обнаружено разрушение пневматика внешнего колеса правой основной опоры шасси.

Проблема с двигателем

28 июля экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании US Airways, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N941UW, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Charlotte (США). На борту находились 176 человек. В процессе первоначального высоты после взлета с ВПП 28 аэропорта Дублин экипаж прекратил набор на эшелоне полета 060, сообщив о проблемах с двигателем (RB211), и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дублин. Рейс был отменен.

Дым в кабине

28 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Alitalia, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EI-DSD, выполнял рейс из Cairo (Египет) в Rome/Fiumicino (Италия). На борту находились 118 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Каира экипаж прекратил набор на эшелоне полета 250 и принял решение произвести посадку в Alexandria (Египет), сообщив о дыме в кабине. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 аэропорта Александрия.

Столкновение с птицей

28 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKW, выполнял рейс из Томска в Домодедово/Москва. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Домодедово было обнаружено попадание птицы в силовую установку № 1. 2 лопатки вентилятора получили повреждения.

Столкновение с птицей

28 июля экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки TC-JYB, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Kilimanjaro (Танзания). В процессе набора высоты после взлета из Стамбула воздушное судно столкнулось со стаей птиц. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Стамбул. Резервный Boeing 737-900 прибыл в Килиманджаро с задержкой 2 часа 15 минут.

Отказ гидросистемы

28 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Monarch Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки G-OZBW, выполнял рейс из Birmingham

(Великобритания) в Funchal (Португалия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 100 м.м. западнее Faro (Португалия), экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Фару. На ночь пассажиры были размещены в отелях. После устранения неисправности самолет вылетел спустя 21 час после посадки и прибыл в Фуншал с задержкой 22 часа.

Столкновение с птицей

28 июля экипаж самолета Embraer ERJ-195 авиакомпании «Белавиа», 2014 года выпуска, регистрационные знаки EW-400PO, выполнял рейс из Батуми (Грузия) в Минск (Белоруссия). На борту находились 99 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Батуми произошло попадание птицы в один двигатель (CF34). Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Батуми. Резервный Boeing 737-500 прибыл в Минск с задержкой 12,5 часов. EW-400PO выполнил перелет в Минск через 20 часов после возврата.

Прерванный взлет

28 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFW, выполнял рейс из Нового Уренгоя в Уфу. На борту находились 67 пассажиров. В процессе разбега с ВПП 09 в аэропорту Новый Уренгой произошло смещение кресла командира воздушного судна. Экипаж прекратил взлет, после чего благополучно вылетел.

Неуборка шасси

28 июля экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Chautauqua Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N565RP, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из New York/La Guardia (США) в Dayton (США). На борту находились 41 пассажир и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 04 нью-йоркского аэропорта Ла Гуардия при пересечении высоты 6000 футов экипаж запросил сохранение высоты 10000 или 15000 футов из-за невозможности убрать шасси. Воздушное судно заняло зону ожидания на высоте 12000 футов. Через 5 минут экипаж сообщил о решении следовать на запасной аэродром. Через 1 час полета на высоте 12000 футов экипаж спросил о наличии в аэропорту New York/JFK (США) светового оборудования для визуального контроля шасси с земли. Объявив аварийную ситуацию, экипаж сообщил о выпуске шасси и наличии подтверждающей индикации, и запросил проход над ВПП 31 левой для контроля положения левой основной опоры шасси со стороны «Вышки» с последующим заходом на ВПП 31 левую. Экипажу был разрешен проход над ВПП 31 правой с указанием на отворот в направлении ВОР Canarsie, т. к. в это время на параллельную ВПП 31 левую заходил другой самолет, экипажу которого было дано указание в случае ухода на второй круг следовать за Embraer ERJ-145. После повторного выхода на связь с диспетчером «Вылета» по окончании контрольного прохода экипаж получил информацию о том, что наблюдатели с земли не смогли разглядеть в темноте состояние покрышки на левой

стойке, однако подтвердили выпущенное положение 3 опор. Экипаж запросил заход для посадки на ВПП 31 левую, остановку на ВПП и автобус для доставки пассажиров с ВПП к терминалу. После посадки самолета ВПП 31 левая была закрыта. Экипаж запросил и получил разрешение на немедленную высадку пассажиров на ВПП. Самолет был отбуксирован на перрон.

Выключение двигателя

28 июля экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Canadian North, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-GRGI, выполнял рейс из Pelly Bay в Taloyoak (Канада). На борту находились 17 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на высоте 10 000 футов, возникла индикация падения крутящего момента правой силовой установки (PW121). Экипаж увеличил режим работы двигателя, после чего крутящий момент упал до нуля. Экипаж выключил двигатель, объявил аварийную ситуацию и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Талойоак.

Испарения в кабине

28 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 1994 года выпуска, регистрационные знаки D-AIRE, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Barcelona (Испания). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Барселона на борту возник неприятный запах. На эшелоне полета 180 экипаж был вынужден применить кислородные маски. В условиях высокой интенсивности воздушного движения в районе аэродрома Барселона экипаж не запрашивал внеочередной заход. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 30 левую аэропорта Барселона. Экипаж оставался в кислородных масках до посадки. Обратный рейс был перенесен на следующий день для поиска и устранения неисправности, однако при его выполнении запах возник повторно (см. ниже).

Проблема с управлением передней опорой шасси

29 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Qatar Airways, 2012 года выпуска, регистрационные знаки A7-AHS, выполнял рейс из Doha (Катар) в Домодедово/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360, экипаж сообщил о проблемах с управлением передней опорой шасси и запросил тягач ко времени посадки. Через 34 минуты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 правую аэропорта Домодедово, где была объявлена тревога, и самостоятельно освободило ВПП.

Испарения в кабине

29 июля экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 1994 года выпуска, регистрационные знаки D-AIRE, выполнял рейс из Barcelona (Испания) в Frankfurt/Main (Германия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Франкфурт-на-Майне примерно на эшелоне полета 100 на борту

возник неприятный запах. Экипаж продолжил заход и через 13 минут произвел благополучную посадку на ВПП 07 правую. После посадки все члены экипажа прошли медицинский осмотр. Самолет находился на земле в течение 3 часов, после чего возобновил полеты. Испарения в кабине данного самолета возникли днем ранее (см. выше) при выполнении рейса в Барселону. После ночного технического обслуживания самолет вылетел обратным рейсом во Франкфурт-на-Майне с тем же составом экипажа.

Столкновение с птицей

29 июля экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Chautauqua, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N257JQ, выполнял рейс из Bangor в New York/La Guardia (США). В процессе разбега с ВПП 33 в аэропорту Бангор произошло попадание птицы в правую основную опору шасси. Экипаж продолжил взлет и полет до аэропорта назначения. Через 1 час 15 минут после взлета в процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 22 нью-йоркского аэропорта Ла Гуардия с высоты 800 м экипаж ушел на второй круг. Через 14 минут, выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 22. По сообщению Федерального управления авиации США от 31 июля, правая опора шасси получила незначительные повреждения при столкновении с птицей.

Удар хвостовой частью о ВПП

29 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2009 года выпуска, регистрационные знаки EI-EFB, выполнял рейс из Ostrava (Чехия) в London/Stansted (Великобритания). В 22.42 (21.42 UTC) при посадке на ВПП 04 лондонского аэропорта Станстед произошел удар хвостовой частью самолета о ВПП. Воздушное судно благополучно завершило пробег. Никто не пострадал. Пассажиры высадились обычным способом. Самолет получил значительные повреждения. По сообщению шеф-пилота авиакомпании Ryanair, происшествие данного вида при посадке произошло впервые в авиакомпании за более чем 500 000 полетов. Расследование проводят Департамент по расследованию авиационных происшествий Великобритании (AAIB UK) и департамент безопасности авиакомпании Ryanair. Самолет временно выведен из эксплуатации из-за значительных повреждений задней части фюзеляжа и хвостовой секции.

Сводка METAP по аэродрому Лондон/Станстед:

```
EGSS 292320Z 33007KT CAVOK I7/I4 QI0I6
EGSS 292250Z 33008KT CAVOK I7/I4 QI0I6
EGSS 292220Z 33008KT CAVOK I8/I4 QI0I6
EGSS 292I50Z 33007KT CAVOK I8/I4 QI0I5
```

Перегрев системы кондиционирования

29 июля экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Skywest, 2006 года выпуска, регистрационные знаки N897SK, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Albuquerque в Phoenix (США). На борту находились 64 пассажира. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Финикс возник

перегрев одной из систем кондиционирования воздуха. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. В процессе руления на перрон пассажиры почувствовали запах горелой резины со стороны туалета. После срабатывания датчика дыма в туалете экипаж остановил воздушное судно на РД для высадки пассажиров по самолетному трапу. Самолет был отбуксирован на перрон.

Проблема с наддувом

29 июля экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Austrian Airlines, 1994 года выпуска, регистрационные знаки OE-LVF, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Cologne/Bonn (Германия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Кёльн экипаж запросил внеочередной заход, сообщив о проблемах с давлением в гермокабине. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32. Обратный рейс был отменен. OE-LVF вылетел из Кёльна в Вену без пассажиров через 15 часов после посадки, следуя по маршруту на эшелоне полета 250. На следующее утро, 30 июля, самолет выполнил рейс из Вены в Amsterdam (Нидерланды) на эшелоне полета 240. Обратный рейс был выполнен на эшелоне полета 230. Следующий рейс – в Belgrade (Сербия) – вылетел через 1 час 30 минут после посадки и выполнялся на эшелоне полета 310, обратно – 300.

Отказ вентилятора рециркуляции

29 июля экипаж самолета Embraer ERJ-195 авиакомпании Lufthansa Cityline, 2012 года выпуска, регистрационные знаки D-AEBN, выполнял рейс из Munich (Германия) в Warsaw (Польша). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 35 м.м. восточнее Prague (Чехия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за отказа вентилятора рециркуляции воздуха в отсеке электроники. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мюнхен. Резервный ERJ-195 прибыл в Варшаву с задержкой 2 часа.

Растрескивание лобового стекла

29 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Cebu Pacific, 2012 года выпуска, регистрационные знаки RP-C3238, выполнял рейс из Manila (Филиппины) в Beijing (Китай). Следуя по маршруту на эшелоне полета 11500 м в 380 м.м. северо-западнее Shanghai (Китай), экипаж приступил к снижению до высоты 6900 м и взял курс на аэропорт Шанхай из-за растрескивания лобового стекла командира воздушного судна. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в шанхайском аэропорту Пудун.

Прерванный взлет

29 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Malaysia Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки 9M-MTH, выполнял рейс из Adelaide (Австралия) в Kuala Lumpur (Малайзия). На борту находились 167 человек. В процессе разбега с ВПП 05 в аэропорту Аделаида экипаж получил указание органа ОВД об отмене разрешения на взлет. Экипаж на низкой скорости прекратил взлет и

остановил самолет на ВПП. По сообщению диспетчера «Вышки», заходивший на посадку самолет Airbus A320-200 авиакомпании Tiger Airways ушел на второй круг из-за непосадочного положения. Экипаж A330 возвратился на предварительный старт ВПП 05 и через 25 минут после прекращения взлета благополучно вылетел в Куала-Лумпур.

Недостаточная герметизация

30 июля экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Blue Panorama, 1994 года выпуска, регистрационные знаки EI-FCV, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Havana (Куба). В процессе набора высоты после взлета из Рима экипаж прекратил набор на эшелоне полета 220 из-за недостаточной герметизации гермокабины. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 160, через 30 минут – до эшелона 80. Спустя 1 час 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Рим. По сообщению авиакомпании, пассажиры были размещены в отелях. Повторный вылет рейса был намечен с задержкой около 14 часов.

Дым в кабине

30 июля экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании China Southern Airlines выполнял рейс из Guangzhou (Китай) в Phnom Penh (Камбоджа). В процессе набора высоты после взлета из Гуанчжоу при пересечении высоты 5000 футов экипаж применил кислородные маски и объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме в кабине и решении возвратиться на аэродром вылета. Через 19 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гуанчжоу. По сообщениям пассажиров, возник запах горелой проводки. Резервный самолет прибыл в Пномпень с задержкой 4 часа.

Травмирование бортпроводника при болтанке

30 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Delta Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N314US, выполнял рейс из Cancun (Мексика) в Atlanta (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 50 м.м. северо-западнее Tampa (США), воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности. При возникшей болтанке был травмирован бортпроводник. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения и спустя 1 час произвел благополучную посадку в аэропорту Атланта. По сообщению Федерального управления авиации США, бортпроводник получил незначительные травмы.

Дым в салоне

30 июля экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Envoy, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N837AE, выполнял рейс из New York/La Guardia в Knoxville (США). На борту находились 44 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 31 нью-йоркского аэропорта Ла Гуардия экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме в салоне, и запросил немедленный возврат на аэродром вылета. Экипажу был

разрешен визуальный захода на ВПП 22. Через 4 минуты воздушное судно благополучно приземлилось и было остановлено на ВПП. Пассажиры ускоренно покинули самолет и были доставлены к терминалу автобусом. Самолет был отбуксирован на перрон. Рейс был отменен.

Самопроизвольное выключение двигателя

30 июля экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCQ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Hong Kong (Китай). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Гонконг на высоте ниже 3000 м произошло самопроизвольное выключение двигателя № 1. Экипаж произвел благополучную посадку с 1 работающим двигателем.

Проблема с двигателем

30 июля экипаж грузового самолета Airbus A300-600 авиакомпании UPS, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N165UP, выполнял рейс из Sacramento/Mather в Ontario (США). На борту находились 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 22 левой аэропорта Матер экипаж прекратил набор на высоте 9000 футов после того, как правый двигатель (PW4158) произвел громкий хлопок, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сакраменто. Самолет был остановлен на прилегающей РД для внешнего осмотра аварийными службами, после чего зарулил на перрон.

Прерванный взлет

31 июля экипаж самолета Ан-24 авиакомпании Scat Airlines выполнял рейс из Алма-Аты в Урджар (Казахстан). На борту находились 41 пассажир и 3 члена экипажа. В процессе разбега в аэропорту Алма-Ата произошло столкновение воздушного судна со стаей птиц. Экипаж на высокой скорости прекратил взлет, благополучно завершил пробег и возвратился на перрон. Самолет получил повреждения носовой части, лобового стекла и воздушного винта правого двигателя. Рейс был выполнен резервным самолетом.

Удар хвостовой частью о ВПП

31 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Smartlynx Estonia, 1995 года выпуска, регистрационные знаки ES-SAL, выполнял рейс из Bourgas (Болгария) в Tallinn (Эстония). На борту находились 180 пассажиров и 6 членов экипажа. В 11.47 (08.47 UTC) при посадке на ВПП 08 аэропорта Таллин произошел контакт хвостовой части самолета с ВПП, после чего произошло приземление на основные опоры шасси. Самолет благополучно завершил пробег. Никто не пострадал. Самолет получил повреждения хвостовой секции. По сообщению представителя авиакомпании, командир воздушного судна имеет налет более 6000 часов. Степень повреждения устанавливается.

Сводка METAP по аэродрому Таллин:

```
EETN 310950Z 20014KT 170V230 9999 FEW030 FEW040TCU 29/15 Q1004 TEMPO TSRA BKN030CB
EETN 310920Z 190140KT 150V220 9999 FEW030 FEW040TCU 29/15 Q1004 NOSIG
EETN 310850Z 180130KT 150V220 9999 FEW040TCU 29/16 Q1005 NOSIG
EETN 310820Z 170120KT 140V200 CAVOK 28/17 Q1005 NOSIG
```

Столкновение с птицей

31 июля экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXR, выполнял рейс из Внуково/Москва в Ростов-на-Дону. При послеполетном осмотре на передней кромке воздухозаборника левого двигателя была обнаружена вмятина глубиной 10 мм со следами от столкновения с птицей.

Неуборка шасси

31 июля экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Таймыр», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDO, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Норильск. На борту находились 159 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково не произошла уборка всех опор шасси. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 070 и занял зону ожидания для выработки топлива перед возвратом в аэропорт вылета. Через 2,5 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 правую аэропорта Пулково.

Едкий запах

31 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Lufthansa, 1989 года выпуска, регистрационные знаки D-AIPK, выполнял рейс из Munich (Германия) в Bodrum (Турция). Следуя в воздушном пространстве Сербии на эшелоне полета 350 в 130 м.м. южнее Budapest (Венгрия), экипаж доложил о неустановленном запахе и принял решение произвести посадку в Будапеште. В процессе захода на посадку экипаж сообщил об ожидаемой штатной посадке, однако отказался от захода на рабочую ВПП 13 левую, сообщив о готовности к посадке с обратным курсом на ВПП 31 правую с попутной составляющей ветра 7 узлов. Уже через 17 минут после разворота в направлении Будапешта и начала снижения с эшелона полета 350 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 правую аэропорта Будапешт. Все члены экипажа прошли медицинский осмотр после посадки. По сообщениям пассажиров, на борту возник едкий запах, приведший к раздражению, несмотря на использование одежды и других предметов для прикрытия рта и носа. Бортпроводники использовали защитные маски. Рейс продолжил резервный Airbus A320-200, прибывший в Будапешт регулярным рейсом из Мюнхена. Самолет прибыл в Бодрум с задержкой 5 часов 45 минут. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) от 5 августа, после взлета бортпроводники обнаружили запах в задней кухне и обесточили обе электропечи. Запах продолжался, заполнив половину салона в задней части самолета. В результате

воздействия запаха 2 бортпроводника не смогли продолжить исполнение своих обязанностей. Все члены экипажа были доставлены в госпиталь.



Обстановка на борту (фото: whatiplay)

31 июля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFW, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Геленджик. В процессе разбега с ВПП 32 левой в аэропорту Домодедово экипаж на низкой скорости (40 узлов) прекратил взлет по технической причине.