

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Июнь 2012 г.

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



1 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Sriwijaya, 1990 года выпуска, регистрационные знаки PK-CJV, выполнял рейс из Jakarta в Pontianak (Индонезия). На борту находились 163 человека. В 12.10 (05.10 UTC) при посадке на ВПП 15 в Понтианаке воздушное судно отклонилось от оси ВПП влево и полностью вышло за ее пределы, увязнув всеми опорами шасси в мягком грунте с опорой на фюзеляж и двигатели. При этом были повреждены закрылки правой полуплоскости крыла. Никто не пострадал. Самолет получил значительные повреждения. По словам пассажиров, непосредственно перед посадкой воздушное судно попало в турбулентный слой. После приземления самолет начал скользить влево. После остановки за пределами ВПП была начата эвакуация пассажиров. Аэропорт оставался закрытым в течение 30 с лишним часов - до 18.00 (11.00 UTC) 2 июня, когда летная полоса была освобождена от застрявшего самолета и очищена. Закрытие привело к отмене ряда рейсов. Для эвакуации воздушного судна с грунта на искусственное покрытие потребовались экскаватор и краны грузоподъемностью до 150 тонн (посадочный вес самолета составлял 34 тонны). В 15.00 самолет, наконец, оказался на ВПП, после чего потребовалось еще 3 часа для очистки полосы. При выкатывании за пределы ВПП произошел подлом носовой опоры шасси, обе основные опоры полностью увязли в мягком грунте. Во время происшествия наблюдался ветер с порывами до 16 узлов и слой воды на ВПП в результате ливневого дождя. По сообщению представителя авиакомпании, самолет пилотировал опытнейший командир с налетом более 25 000 часов. Перед рейсом он имел перерыв в полетах в две недели. Национальный комитет по безопасности на транспорте Индонезии (NTSC) проводит расследование. Фото вверху сделано пассажиром Mutadi Abdullah.



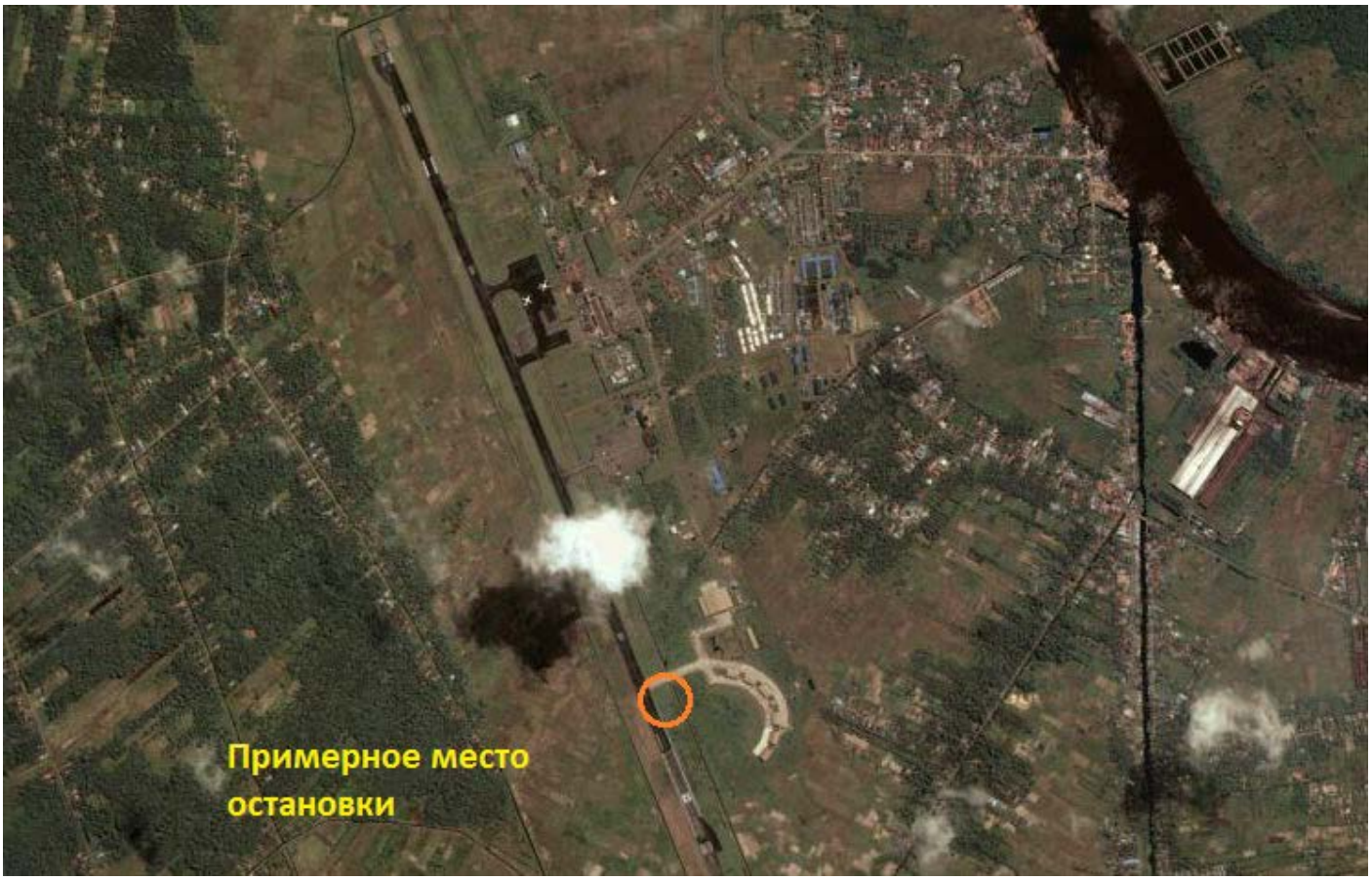
PK-CJV за пределами ВПП (фото: AFP)

Сводка METAP по аэродрому Понтианак:

```
WIOO OIO600Z 3000 TSRA FEWOIOCB BKN008 24/24 QI007 RMK CB TO NE
WIOO OI0530Z 23022KT 0600 FEW009CB BKN007 29/25 QI008 RMK CB OVER THE FIELD
WIOO OI0500Z 00000KT 9999 BKN009 FEWOIICB 32/25 QI008 RMK CB TOW TEMPO FM0600
TL0800 6000 RA
WIOO OI0430Z 36004KT 9999 BKNOII 32/25 QI008 NOSIG
```

Выпущенный после происшествия НОТАМ:

```
B0735/I2 - RWY I5/33 CLSD DUE TO BLOCKED BY ACFT. OI JUN IO:54 20I2 UNTIL OI JUN I7:00
20I2. CREATED: OI JUN IO:50 20I2
```



Карта: Google maps



Выключение двигателя

1 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки AP-BHI, выполнял рейс из Lahore в Multan (Пакистан). На борту находились 49 человек. В процессе захода на посадку в аэропорту Мултан экипаж был вынужден выключить один из двигателей (PW121A), после чего продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения. По сообщению полномочного органа гражданской авиации Пакистана, силовая установка была выключена из-за срабатывания сигнализации пожара. По сообщению представителя авиакомпании, фактически пожара двигателя не было.

Прерванный взлет

1 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air Canada, 1997 года выпуска, регистрационные знаки C-GAQZ, выполнял рейс из Montreal в Toronto (Канада). На борту находились 113 человек. В процессе разбега с ВПП 06 правой аэропорта Монреаль экипаж прекратил взлет из-за срабатывания индикации неисправности правой силовой установки (CFM56). Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП, после чего возвратилось на перрон.

Проблемы с наддувом

1 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Finnair, 2006 года выпуска, регистрационные знаки OH-LKE, выполнял рейс из Екатеринбурга в Helsinki (Финляндия). На борту находились 86 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Кольцово из-за возникшей вибрации фюзеляжа. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Екатеринбурге через 35 минут после взлета. Рейс был отменен.

Неисправность противообледенительной системы двигателя

1 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N19130, выполнял рейс из Newark (США) в Belfast/International (Великобритания). Следуя на эшелоне полета 350 в 10 м.м. южнее Halifax (Канада), экипаж доложил о проблемах с противо-обледенительной системой двигателя (RB211) и принял решение произвести вынужденную посадку в Галифаксе. Снизившись до высоты 10 000 футов, экипаж занял зону ожидания для подготовки к посадке, после чего приступил к заходу и благополучно приземлился на ВПП 05 через 30 минут после оставления эшелона полета 350. Рейс был продолжен через 19 часов и прибыл в Белфаст с задержкой 19,5 часов.

Отказ гидронасоса

1 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N632JB, выполнял рейс из Fort Lauderdale (США) в Bogota (Колумбия). На борту находился 141 человек. В процессе набора высоты после

взлета из аэропорта Форт-Лодердейл на высоте 16000 футов экипаж перешел в горизонтальный полет и объявил аварийную ситуацию, сообщив о затруднении прослушивания сообщений органа ОВД из-за сильного дождя. Посредством векторения экипаж обошел зону осадков и сообщил об отказе гидронасоса левой силовой установки (V2527). По метеоусловиям экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Orlando. Через 1 час 20 минут после вылета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую аэропорта Орландо. По сообщению представителя авиакомпании, аварийной ситуации на борту не было - возникла индикация механического отказа. После продолжения рейса самолет прибыл в Боготу с задержкой 6 часов.

Сводка METAP по аэродрому Форт-Лодердейл:

KFLL 0II453Z I3005KT IOSM -RA SCT048 BKN060 OVC085 25/23 A2999 RMK AO2 SLPI56 P0000 6//// T02500233 500II
KFLL 0II353Z I5004KT IOSM -RA BKNII0 24/23 A3000 RMK AO2 SLPI57 P0000 T02390228
KFLL 0II253Z I3005KT 4SM RA BR SCT080 OVCI00 23/23 A2998 RMK AO2 RAB0I SLPI53 T02330228 $
KFLL 0III53Z I4003KT IOSM FEW0I0 SCT070 BKNII0 23/22 A2996 RMK AO2 RAE52 SLPI46 P0000 60I79 70I79 T02330222 I026I 20222 50008
KFLL 0II053Z 0I004KT 6SM -RA BR FEW0I0 SCT065 BKN095 23/22 A2997 RMK AO2 SLPI46 P00I7 T02280222

Сводка METAP по аэродрому Орландо:

KMCO 0II453Z 23006KT IOSM SCT0I7 OVCI00 26/22 A2997 RMK AO2 RAE09B28E39 SLPI46 P0000 60000 T026I0222 52007
KMCO 0II353Z 20004KT IOSM -RA FEW0I5 SCT065 OVC090 25/22 A2996 RMK AO2 RAB05 SLPI44 P0000 T02500222
KMCO 0II253Z 20006KT IOSM FEW0I5 BKN090 OVC250 26/22 A2995 RMK AO2 SLPI4I T02560222
KMCO 0III53Z I7003KT IOSM FEW070 BKNI00 BKN250 24/23 A2995 RMK AO2 SLPI39 70006 T02440228 I0244 20233 530I3

Столкновение с птицами

1 июня экипаж самолета Airbus Boeing 737-700 авиакомпании Air Berlin, 1998 года выпуска, регистрационные знаки D-AGEN, выполнял рейс из Berlin (Германия) в Пулково-2/Санкт-Петербург. После посадки на ВПП 10 левую аэропорта Пулково экипаж сообщил о столкновении с птицами на высоте 200 м. По сообщению экипажа, воздушное судно не получило повреждений.

Утечка из гидросистемы

1 июня экипаж самолета Cessna 680 Citation Sovereign оператора Global Aviation Handling, 2007 года выпуска, регистрационные знаки OK-UNI, выполнял рейс из Львова (Украина) во Внуково/Москва. На борту находились только 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Львов при выпуске шасси сработала сигнализация [HYDRAULIC VOLUM LOW]. После благополучной посадки и заруливания на стоянку было обнаружено подтекание гидравлической жидкости в районе отсека передней опоры шасси.

Столкновение с птицей

1 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Southwest Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N638SW, выполнял рейс из San Diego в San Jose (США). После посадки на ВПП 30 левую аэропорта Сан-Хосе и завершении пробега экипаж зарулил на перрон, не сообщив о каких-либо отклонениях. После посадки следующего рейса его экипаж сообщил при выходе на связь с диспетчером Руления о большом скоплении морских чаек над ВПП. По сообщению Федерального управления авиации США, произошло попадание птицы в левый двигатель (CFM56) самолета N638SW. Силовая установка получила повреждения.

Столкновение с птицами

1 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Lufthansa, 1993 года выпуска, регистрационные знаки D-AIQS, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Пулково-2/Санкт-Петербург. В процессе пробега после посадки в экипаж сообщил о столкновении с птицами на удалении 10 и 5 км от ВПП.

Объявление аварийной ситуации из-за возможного минимального остатка топлива

1 июня экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Emirates Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки A6-EDD, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Toronto (Канада). На борту находились 530 человек. В процессе захода на посадку в аэропорту Торонто экипаж был направлен в зону ожидания из-за образовавшегося по метеоусловиям скопления воздушных судов. После ожидания в течение 25 минут экипаж было выведен векторением в точку начала конечного этапа захода на посадку ВПП 15 правой. После получения разрешения на посадку экипаж был вынужден уйти на второй круг с высоты 600 футов из-за получения предупреждения о сдвиге ветра. Из-за ухода на второй круг разрешение на взлет с ВПП 15 левой другому экипажу было отменено. Затем было отменено разрешение на посадку экипажу самолета, заходившего на посадку на ВПП 15 левую. Экипаж А-380 принял решение следовать на запасной аэродром Ottawa и объявил аварийную ситуацию из-за возможного остатка топлива менее 30-минутного резерва в случае новых задержек. Полет в направлении Оттавы был выполнен на эшелоне полета 230. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о наличии на борту 6,3 тонн топлива и, получив разрешение следовать прямо в точку начала захода по RNAV ВПП 14, отменил аварийную ситуацию. Через 50 минут после прекращения захода в Торонто экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 14 в аэропорту Оттава с остатком топлива более минимального резерва. Для освобождения ВПП после завершения пробега экипажу потребовалось выполнить руление в обратном направлении в начало ВПП, что привело к задержке одного прилетающего рейса. 1 июня в аэропорту Торонто наблюдались сложные метеоусловия с ветром направлением 110° при скорости 30 узлов с порывами до 40. В этот день выдавались многочисленные предупреждения о сдвиге ветра, что привело к уходам на второй круг ряда рейсов. В сложившейся обстановке многие экипажи внутренних и международных рейсов были вынуждены декларировать минимальные остатки топлива. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 6 июня, в

соответствии с установленными в авиакомпании правилами экипаж объявил аварийную ситуацию из-за возможного остатка топлива менее минимального. После получения разрешения на заход по кратчайшему расстоянию экипаж изменил состояние бедствия на состояние срочности.

Сводка METAP по аэродрому Торонто:

```
CYYZ 0I2I00Z I0023G30KT I5SM 0VC004 I3/I2 A296I RERA RMK SF8 SLP028
CYYZ 0I2053Z 090I8G30KT I5SM 0VC004 I3/ RERA RMK SF8
CYYZ 0I2022Z I00I7G26KT 6SM +SHRA 0VC005 I3/ RMK SF8
CYYZ 0I2000Z 090I7G25KT I2SM VCSH 0VC007 I3/I2 A2964 RMK SF8 SLP040
```

Сводка METAP по аэродрому Оттава:

```
CYOW 0I2300Z 08007KT IOSM -RA 0VC058 I3/IO A2990 RMK SC8 SLPI27
CYOW 0I2200Z 06008KT I5SM -RA SCT050 0VC095 I3/IO A2992 RMK SC3AS5 SLPI33
CYOW 0I2I00Z 070IIKT I5SM -RA FEW060 0VC090 I3/09 A2993 RMK SC2AS6 SLPI37
CYOW 0I2000Z 06009KT I2SM -RA SCT065 0VC080 I3/IO A2996 RMK SC3AS5 SLPI49
```

Выкатывание за пределы аэродрома

2 июня экипаж самолета Boeing 727-200 авиакомпании Allied Air Cargo, 1982 года выпуска, регистрационные знаки 5N-BJN, по соглашению с DHL Aviation Africa выполнял рейс из Lagos (Нигерия) в Accra (Гана). На борту находились 4 члена экипажа. В 19.10 (19.10 UTC) после посадки на ВПП 21 в международном аэропорту Аккры Котока воздушное судно выкатилось за пределы ВПП и полностью остановилось недалеко от стадиона «Эль Вак». Никто из четырех членов экипажа не пострадал, однако они были доставлены в госпиталь. На земле погибли 12 человек: все 11 человек, находившихся в микроавтобусе «Бенц 207», следовавшем по шоссе непосредственно южнее ограждения аэропорта, а также ехавший на велосипеде солдат. Еще несколько человек с травмами были доставлены в госпиталь. Воздушное судно восстановлению не подлежит: произошел подлом всех опор шасси, правая полуплоскость крыла была повреждена при столкновении с автобусом, хвостовая часть оперения, включая вертикальный стабилизатор, оторвана. По сообщению очевидца, самолет пробил оградительный периметр аэропорта, пересек шоссе и столкнулся с микроавтобусом с людьми. В момент происшествия над городом наблюдалась гроза. По сообщению представителя аэропорта, экипаж произвел посадку со значительным перелетом – примерно на середине ВПП 21. Авиакомпания Allied Air Cargo базируется в аэропорту Лагос и имеет в парке 5 самолетов Boeing 727-200. Несмотря на происшествие, аэропорт не прекратил работу. Все рейсы выполнялись по расписанию. Международный аэропорт Котока в Аккре имеет единственную ВПП 03/21 длиной 3400 м.

Сводка предшествующих METAP по аэродрому Котока/Аккра:

```
DGAA 02I800Z I7005KT 9999 FEWOI6 SCTO3I FEW030CB 27/24 QIOI3 TEMPO 5000 -TSRA BKNOIO
DGAA 02I700Z I9009KT 9999 FEWOI6 FEW030CB 28/24 QIOII TEMPO 5000 -TSRA BKNOIO
DGAA 02I600Z I90IIKT 9999 FEWOI2 FEW030CB 28/24 QIOII TEMPO TS
DGAA 02I500Z I90I4KT 9999 SCTOI6 FEW030CB 30/24 QIOIO TEMPO TS
```



Оторванная хвостовая часть





Карта: Google maps

Столкновение с птицей

2 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWN, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Split (Хорватия). В процессе набора высоты после взлета произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. При осмотре ВПП 07 правой посторонних предметов обнаружено не было.

Освещение лазером

2 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLI, выполнял рейс из Внуково/Москва в Нижний Новгород. В процессе захода на посадку на удалении 27 км от аэродрома Нижний Новгород экипаж сообщил об освещении лазером зеленого цвета. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Стригино.

Разрушение пневматика

2 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Lufthansa, 2011 года выпуска, регистрационные знаки D-AEBG, выполнял рейс из Munich (Германия) в Gdansk (Польша). В процессе первоначального набора высоты после взлета из аэропорта Мюнхен экипаж сообщил о разрушении пневматика левой основной опоры шасси и прекратил набор на высоте 5000 футов. После выработки топлива в зоне ожидания на эшелоне полета 070 экипаж выполнил контрольный проход над ВПП 26

правой на малой высоте. После визуальной оценки состояния шасси с земли воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 правую мюнхенского аэропорта спустя 40 минут после взлета. Рейс был отменен, пассажиры были перерегистрированы на ближайшие рейсы в Гданьск.

Отказ гидросистемы

2 июня экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании Biman Bangladesh Airlines выполнял рейс из Dhaka (Бангладеш) в Kathmandu (Непал). На борту находились 67 пассажиров. Экипаж возвратился на аэродром вылета из-за отказа гидросистемы. После 6-часовой стоянки в аэропорту Дака рейс вылетел повторно и прибыл в Катманду с общей задержкой 11,5 часов.

Невыпуск механизации и отказ тормозов

2 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-FMDW, выполнял рейс из Vancouver в Nanaimo (Канада). На борту находились 52 человека. Сразу после взлета в 10-минутный рейс над проливом Джорджия до острова Ванкувер экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблемах с гидросистемой и возврате на аэродром вылета. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 26 левую аэропорта Ванкувер без выпуска механизации и с неработающими тормозами, сумев остановить воздушное судно в пределах ВПП. ВПП оставалась закрытой в течение 8 минут. Резервный Dash 8-300 прибыл в Нанаимо с задержкой 2,5 часа. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, давление в гидросистеме №1 упало до нуля. Инженерно-техническим составом была обнаружена разрушенная прокладка трубопровода высокого давления. Прокладка, гидронасос и сливной фильтр были заменены. После долива гидрожидкости была проведена гонка двигателя на земле с положительными результатами.

Освещение лазером

2 июня экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании «Трансаэро», 1999 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNR, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Hurghada (Египет). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в зоне ответственности СКЦ АУВД «Стрела», экипаж доложил об ослеплении лазером на эшелоне 370 в течение 20 секунд.

Выход за пределы ВПП

2 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки EI-XLD, выполнял рейс из Sharm el Sheikh (Египет) в Шереметьево/Москва. В процессе пробега после посадки на ВПП 07 левую в аэропорту Шереметьево воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и на удалении 2800 м от начала ВПП носовой опорой вышло за пределы искусственного покрытия на 23 метра. Воздушное судно не получило видимых повреждений. Метеоусловия в момент происшествия: ветер 140°/5, видимость 10 км, слабый дождь.

Невыпуск закрылков

2 июня экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89001, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Казань. В процессе захода на посадку в аэропорту Казань при выпуске механизации в положение «1» на EICAS появились сообщения [F/CTL STATS LOCKED] [F/CTL FAULT] [NAV ADS DATA DEGRADED]. Экипаж произвел благополучную посадку с закрылками в положении «1». Для устранения неисправности в Казань была направлена техническая бригада авиакомпании «Аэрофлот» с привлечением специалистов ОАО «Гражданские самолеты Сухого».

Столкновение с птицей

2 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKT, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Warsaw (Польша). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 07 левой на высоте 700 м произошло попадание птицы в обтекатель бортового радиолокатора. Экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. При осмотре ВПП 07 левой посторонних предметов обнаружено не было. При послеполетном осмотре в аэропорту Варшава следов попадания птицы обнаружено не было.

Неисправность наддува гермокабины

2 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXO, выполнял рейс из Сургута в Домодедово/Москва. На борту находились 115 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета на удалении 80 км юго-западнее аэропорта Сургут экипаж доложил о проблеме с наддувом гермокабины и принял решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива в течение 2 часов в зоне ожидания над аэродромом воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Сургут.

Выключение двигателя

2 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Delta Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N315NB, выполнял рейс из Santa Ana в Minneapolis (США). На борту находились 121 пассажир и 5 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 19 правой аэропорта Санта-Ана экипаж доложил о выключении двигателя и, прекратив набор на высоте 5000 футов, запросил векторение в международный аэропорт Los Angeles. Для обеспечения внеочередного захода одно заходящее на ВПП 25 левую в Лос-Анджелес воздушное судно было направлено на второй круг. Через 15 минут после взлета экипаж А-319 произвел благополучную посадку на ВПП 25 левую в Лос-Анджелесе, освободил полосу и остановился для проверки аварийными службами, после чего продолжил руление на перрон. По сообщению Федерального управления авиации США, после взлета произошел помпаж компрессора. По словам наблюдателя на земле, двигатель произвел два громких хлопка, сопровождаемые языками пламени.

Неуправляемая пассажирка

2 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Jetconnect, 2011 года выпуска, регистрационные знаки ZK-ZQG, выполнял рейс из Melbourne (Австралия) в Wellington (Новая Зеландия). Через 1 час после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370 в 300 м.м. юго-восточнее Мельбурна экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета из-за агрессивного поведения пьяной пассажирки 58 лет. После употребления алкоголя из магазина беспошлинной торговли она начала выкрикивать ругательства и бить в спинки кресел, а затем ударила кулаком одного из пассажиров, причинив серьезное кровотечение из полученной раны длиной 6 см на правой стороне лица. Пассажирку ограничили в движении до момента посадки в аэропорту Мельбурна, где она была взята под стражу полицией. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Веллингтон с задержкой 5 часов. Женщина, гражданка Новой Зеландии, проживающая в Австралии и следовавшая в Новую Зеландию к своим детям, была приговорена к 4 месяцам тюремного заключения с заменой штрафом в размере 3500 австралийских долларов и к выплате компенсации авиакомпании стоимости вынужденного возврата в размере 18000 австралийских долларов. Суд постановил, что при повторении подобного поведения в будущем она будет приговорена к заключению. Авиакомпания Qantas, владеющая авиакомпанией Jetconnect, запретила женщине полеты на своих рейсах в течение 10 лет.

Падение давления в гермокабине

2 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1992 года выпуска, регистрационные знаки C-FPDN, выполнял рейс из Cayo Coco (Куба) в Toronto (Канада). На борту находился 151 человек. Когда воздушное судно находилось точно над международным аэропортом Grand Bahama, следуя по маршруту на эшелоне полета 310, экипаж приступил к аварийному снижению до высоты 10 000 футов и через 30 минут благополучно произвел вынужденную посадку в Miami (США). По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, воздушное судно выполняло рейс согласно MEL с неисправной системой наддува №2. В полете на эшелоне 310 на ECAM появилось сообщение [AIR ENG 1 BLEED ABNORMAL PR]. Экипаж объявил срочную ситуацию и аварийно снизился до высоты 10 000 футов. В течение всего времени снижения давление в гермокабине не опускалось ниже предела для автоматического срабатывания кислородных масок пассажиров. Инженерно-техническим составом были заменены термостат предельной температуры №2 и клапан избыточного давления №2. После успешной гонки двигателя воздушное судно было допущено к эксплуатации.

Столкновение с линией электропередач при заходе на посадку

3 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Dana Air, 1990 года выпуска, регистрационные знаки 5N-RAM, выполнял рейс из Abuja в Lagos (Нигерия). На борту находились 147 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 18 левую столичного аэропорта Лагос на удалении 11 м.м. от VOR LAG экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблемах с двигателем. Около 15.00 (14.00UTC) воздушное

судно столкнулось с линией электропередач и, упав в застроенном районе на пересечении улиц Toyin Street и Olowu Street на удалении около 1 м.м. от входного торца ВПП, загорелось. Пострадавшие здания также загорелись. Над городом возникло большое облако черного дыма. Все находившиеся на борту погибли. Информация о пострадавших на земле отсутствует. В парке нигерийской авиакомпании Dana Air зарегистрированы пять самолетов McDonnell Douglas MD-83. Средний возраст самолетов – 21,4 года.



Пылающий самолет на улицах Лагоса

Сводка METAP по международному аэродрому Лагос:

```
DNMM 03I600Z I9006KT I50V240 9999 BKNOI3 29/24 QIOI2 NOSIG
DNMM 03I500Z I9007KT I40V230 9999 SCTOI4 30/23 QIOI3 NOSIG
DNMM 03I400Z 20006KT I50V250 9999 SCTOI4 3I/23 QIOI3 NOSIG
DNMM 03I300Z I9004KT I50V260 9999 SCTOI4 3I/22 QIOI4 NOSIG
DNMM 03I200Z I7005KT I30V220 9999 SCTOI3 3I/23 QIOI5 NOSIG
```







Sunday Alamba / AP



Emmanuel Arewa / AFP/Getty Images



Jon Gambrell / AP



Reuters

Дисбаланс топлива

3 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N907AN, выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Reno (США). На борту находились 120 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 155 м.м. западнее Чикаго, экипаж обнаружил дисбаланс топлива и принял решение возвратиться на аэродром вылета. В аэропорту О'Хара была объявлена тревога. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на ближайший рейс. По сообщению представителя авиакомпании, в полете возникла индикация неисправности подачи топлива.

Столкновение с птицей

3 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Iberia, 1999 года выпуска, регистрационные знаки EC-HUI, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 левой в Мадриде произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 30 минут после взлета, выработав топливо в зоне ожидания на высоте 9000 футов, воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 левую мадридского аэропорта. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на ближайший рейс и прибыли в Амстердам с задержкой 3 часа.



Левый двигатель EC-HUI после возвращения на стоянку

Падение давления в гидросистеме

3 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Татарстан», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNF, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Домодедово/Москва. В процессе набора заданного эшелона полета 240 после взлета из аэропорта Анталья произошло падение уровня гидрожидкости с последующим падением давления в зеленой гидросистеме. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Через 2 часа 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Помпаж двигателя

3 мая экипаж самолета Ту-204-300 авиакомпании «Владивосток Авиа», 2008 года выпуска, регистрационные знаки RA-64044, выполнял рейс из Хабаровска в Петропавловск-Камчатский. На борту находились 78 пассажиров и 8 членов экипажа. При занятии крейсерского эшелона полета 350 через 21 минуту после взлета произошло самопроизвольное выключение силовой установки №2 (ПС-90А) с одновременным срабатыванием сигнализации «Помпаж» на приборной панели. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 правую аэропорта Хабаровск. При послеполетном осмотре правого двигателя было обнаружено разрушение корпуса коробки приводов с выпадением фрагментов корпуса коробки и разрушенных шестерен в подкапотное пространство, а также замасливание подкапотного пространства с налетом металлической стружки. Событие было квалифицировано как серьезный авиационный инцидент. Проводится расследование. Резервный А-320 прибыл в Петропавловск с задержкой 10 часов.

Отказ системы кондиционирования

3 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании British Airways, 1990 года выпуска, регистрационные знаки G-BNLF, выполнял рейс из Delhi (Индия) в London/Heathrow (Великобритания). Через 30 минут после взлета экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. После слива топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дели. По словам одного из пассажиров, капитан сделал объявление о необходимости возврата из-за неисправности кондиционирования. После посадки в Дели пассажиры оставались на борту в условиях жаркой температуры. Поднее инженерно-техническим составом был вынесен вердикт о невозможности ремонта. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на многочисленные последующие рейсы. 5 июня Boeing 747 G-BNLF возвратился на базу в Хитроу.

Уход на второй круг из-за занятости ВПП животными

3 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPN, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Уфу. В процессе захода на посадку в аэропорту Уфа экипаж ушел на второй круг из-за занятости ВПП животными (3 лисы). Через 15 минут, выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения Уфа.

Индикация низкого уровня масла

3 июня экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Asiana, 2005 года выпуска, регистрационные знаки HL7739, выполнял рейс из San Francisco (США) в Seoul (Южная Корея). На борту находились 285 человек. Когда воздушное судно следовало над Тихим океаном на эшелоне полета 320 в 680 м.м. северо-западнее Seattle (США), возникла индикация низкого уровня масла в левой силовой установке (PW4090). Экипаж уменьшил режим работы двигателя до малого газа, и, снизившись до

эшелона полета 200, направился для вынужденной посадки в Сиэтл. Через 1 час 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 центральную аэропорта Сиэтл. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 25 июня, инженерно-техническим составом было обнаружено загрязнение маслофильтра и маслобака. Двигатель был заменен.

Мгла в кабине и салоне

3 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании ANA Wings, 2003 года выпуска, регистрационные знаки JA841A, по соглашению с All Nippon Airways выполнял рейс из Osaka/Itami в Kumamoto (Япония). На борту находились 59 человек. Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета в кабине и салоне образовалась мгла. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Matsuyama, расположенном в 145 м.м. юго-западнее Осаки. Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось. Аварийные службы не обнаружили следов огня или перегрева.

Потеря радиосвязи

4 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BMY, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту под управлением «Красноярск-Контроль», экипаж не доложил о выходе из зоны ответственности. На неоднократные запросы органа ОВД на основной и аварийной частотах экипаж не отвечал. Связь удалось восстановить через 15 минут. По объяснению экипажа, произошел сбой частоты. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Шереметьево.

Прекращение руления

4 мая экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании Lionair, 2007 года выпуска, регистрационные знаки PK-LFH, выполнял рейс из Medan в Jakarta (Индонезия). В процессе выруливания для взлета на ВПП 23 по РД А экипаж остановил воздушное судно и запросил буксировку обратно на перрон, сообщив о невозможности самостоятельного руления. ВПП оставалась закрытой около 40 минут, из-за чего 8 прибывающих рейсов были направлены в зону ожидания. Самолет вылетел 2 часа спустя и прибыл в Джакарту с задержкой более 2 часов.

Сигнализация пожара в отсеке шасси

4 июня экипаж грузового самолета Boeing 747-400 авиакомпании Cargolux, 2007 года выпуска, регистрационные знаки LX-WCV, по соглашению с Cargolux Italy выполнял рейс из Milan/Malpensa (Италия) в Sao Paulo/Viracopos (Бразилия). На борту находились только 3 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту над территорией Мавритании в 300 м.м. юго-восточнее Las Palmas (Испания), сработала сигнализация пожара в отсеке шасси. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Gran Canaria Лас-Пальмаса. Спустя 1 час воздушное

судно благополучно приземлилось на ВПП 03 правую аэропорта Гран-Канария. Поднятые по тревоге аварийные службы не обнаружили следов огня или перегрева. После проверки экипаж зарулил на перрон в сопровождении спецтехники. Рейс был продолжен через 4,5 часа и прибыл в Сан-Паулу с задержкой 6 часов.

Проблемы с закрылками

4 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Alitalia, 1995 года выпуска, регистрационные знаки I-BIXF, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Madrid (Испания). На борту находились 156 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Мадрид экипаж доложил о проблемах с закрылками и занял зону ожидания для выполнения проверок. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 правую аэропорта Мадрид в штатном режиме. Самолет был допущен к обратному рейсу и прибыл в Рим с задержкой 1 час 20 минут.

Неуправляемый пассажир

4 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Jet Airways, 2007 года выпуска, регистрационные знаки VT-JWJ, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Brussels (Бельгия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 140 м.м. восточнее Gander (Канада), пассажир 39 лет, которому было отказано в дальнейшем употреблении алкоголя, начал кричать и оскорблять бортпроводников. Когда мужчина попытался пройти в направлении кабины, бортпроводники преградили проход. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Гандере, где самолет благополучно приземлился спустя 40 минут. Пассажир был взят под стражу полицией. Рейс прибыл в Брюссель с задержкой 4 часа. По сообщению полиции, пассажиру предъявлено обвинение во вмешательстве в работу летного экипажа.

Болезнь пассажиров

4 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот» 2004 года выпуска регистрационные знаки VP-BWL выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Омск. На удалении 150 км от Омска экипаж доложил о двух больных пассажирах и запросил скорую медицинскую помощь. Воздушному судну был обеспечен внеочередной заход на посадку.

Утечка из гидросистемы

5 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N565AA, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth (США) в Calgary (Канада). На борту находились 96 человек. В процессе начального этапа захода на посадку в аэропорту Калгари произошло падение до нуля уровня жидкости в левой гидросистеме. Экипаж объявил аварийную ситуацию и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось спустя 20 минут. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были заменены гидронасос левого двигателя (JT8D) и левый гидробак.

Прерванный взлет

5 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQG, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Сочи. В процессе разбега с ВПП 32 левой аэропорта Домодедово на скорости 20 узлов экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации невзлетной конфигурации. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

Утечка из гидросистемы

5 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXR, выполнял рейс из Внуково/Москва в Нижневартовск. На борту находился 61 пассажир. В процессе заруливания на стоянку после посадки в аэропорту Нижневартовск была обнаружена течь гидрожидкости в районе отсека основных опор шасси.

Прерванный взлет

5 июня экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61705, выполнял рейс из Краснодара в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе разбега в аэропорту Краснодар экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации открытия двери. Воздушное судно благополучно завершило пробег и самостоятельно возвратилось на стоянку.

Столкновение с птицей

5 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании KLM, 2000 года выпуска, регистрационные знаки PH-BXH, по соглашению с Transavia выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Valencia (Испания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 левой экипаж доложил о возможном столкновении воздушного судна с птицей. Сообщив об отсутствии отклонений в работе систем, экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. При осмотре ВПП были обнаружены останки крупной хищной птицы. Информация была передана экипажу, который, прекратив набор на эшелоне полета 240, принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 амстердамского аэропорта через 35 минут после взлета. После стоянки в течение 1 часа 20 минут самолет был допущен к выполнению рейса и прибыл в Валенсию с задержкой 2 часа.

Сигнализация пожара двигателя

5 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании «Таймыр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKQ, выполнял рейс из Емельяново/Красноярск в Туруханск. На борту находились 46 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Емельяново при пересечении высоты 5000 футов экипаж доложил о срабатывании сигнализации пожара второй силовой установки. Экипаж выключил двигатель (PW127) и, активировав обе очереди пожаротушения, возвратился на аэродром вылета. Через 15

минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета. Никто не пострадал. Расследование проводится Росавиацией совместно с производителем воздушного судна, а также Западно-Сибирской транспортной прокуратурой.

Столкновение с птицей

5 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQS, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 28 правой аэропорта Пулково экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей. В отсутствие отклонений в работе систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При осмотре ВПП 28 правой посторонних предметов обнаружено не было.

Выход за пределы ВПП

5 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Flybe, 2004 года выпуска, регистрационные знаки G-JEDR, выполнял рейс из Waterford (Ирландия) в Birmingham (Великобритания). В процессе разворота на месте исполнительного старта после руления по ВПП в обратном направлении одно из колес воздушного судна вышло за пределы искусственного покрытия. Самолет был остановлен на ВПП в ожидании тягача, что привело к закрытию аэродрома. Пассажиры были автобусами доставлены в Дублин, откуда вылетели в Бирмингем, прибыв туда с задержкой 4 часа 20 минут.

Сводка METAP по аэродрому Уотерфорд:

```
EIWF 051600Z VRB02KT 9000 -DZ OVC002 I3/I2 QI003 R2I/2/////=
EIWF 051530Z 09005KT 060VI20 4200 -DZ OVC002 I3/I2 QI003 R2I/2/////=
```

Катастрофа самолета Swearingen SA227-C Metro

6 июня экипаж самолета Swearingen SA227-C Metro авиакомпании Air Class Lineas Aereas по соглашению с DHL выполнял грузовой рейс из Montevideo (Уругвай) в Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина). На борту находились 2 члена экипажа. Около 20.00 (23.00 UTC) через 5 минут после взлета из Монтевидео в процессе набора заданного эшелона полета 080 в условиях обледенения в 2 м.м. южнее Flores Island (Уругвай) и в 10 м.м. южнее аэропорта Montevideo/Carrasco на высоте около 4500 футов был потерян радио- и радиолокационный контакт с воздушным с судном. Самолет не произвел посадку ни в одном из аэропортов. Располагаемый запас топлива к моменту публикации был выработан. Военно-воздушными силами Уругвая начата поисковая операция. Авиакомпания Air Class имеет в парке 4 самолета Metro: регистрационные знаки CX-LAS, CX-CLA, CX-CSS и CX-CLS. Пропавшим самолетом могло быть воздушное судно с номером CX-LAS или CX-CLA. В соответствии с данными записи радиолокационной информации и радиообмена рейс выполнял самолет с бортовым номером CX-LAS (позывной CXLAS).

Сводка METAP по аэродрому Монтевидео:

```
SUMU 070I00Z 240I5G25KT 9999 SCT030 BKN060 07/03 QI025 NOSIG
SUMU 070000Z 260I5G25KT 8000 -RA SCT030 BKN060 07/03 QI023 NOSIG
SUMU 062300Z 250I5G25KT 9999 BKN030 BKN060 06/0I QI023 NOSIG
SUMU 062200Z 260I5G25KT 9999 BKN030 BKN060 06/0I QI022 NOSIG
SUMU 062I00Z 270I8G28KT 9999 BKN030 BKN060 06/0I QI022 NOSIG
SUMU 062000Z 260I8G28KT 9999 BKN026 BKN060 06/0I QI02I NOSIG
```



Графика: AVH/Google Earth

Прерванный взлет

6 июня экипаж самолета De Havilland Canada DHC-8-200 авиакомпании «Сахалинские авиатрассы», 1996 года выпуска, регистрационные знаки RA-67259, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Ноглики. На борту находились 9 пассажиров и 4 члена экипаж. В начале разбега в аэропорту Южно-Сахалинск произошло кратковременное срабатывание звуковой сигнализации неготовности к взлету. Экипаж прекратил взлет и возвратился на стоянку.

Неуборка шасси

6 июня экипаж грузового самолета Boeing 747-800 авиакомпании Cargolux, 2011 года выпуска, регистрационные знаки LX-VCB, выполнял рейс из Толмачево/Новосибирск в Luxembourg (Люксембург). На борту находилось 2 члена экипажа и более 132 тонн груза. В процессе первоначального набора высоты после взлета из аэропорта Толмачево не сработала индикация убранного положения шасси. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. После слива 82 тонн топлива в специальной зоне экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту вылета Толмачево.

6 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Egyptair, 1992 года выпуска, регистрационные знаки SU-GBG, выполнял рейс из Cairo (Египет) в Nairobi (Кения). На борту находились 123 пассажира. В 03.36 (00.36 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 06 в аэропорту Найроби воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и, полностью выйдя за пределы искусственного покрытия, окончательно остановилось всеми опорами шасси в мягком грунте примерно на траверзе середины участка между местом приземления и концом ВПП. Никто не пострадал. Пассажиры были высажены по мобильным трапам и автобусами доставлены к аэровокзалу. Аэропорт оставался закрытым примерно до 12.00, когда самолет был отбуксирован на ВПП и далее на перрон. Прибывающие рейсы были направлены на запасные аэродромы Mombasa (Кения) и Entebbe (Уганда). По словам очевидца, самолет приземлился на повышенной скорости. Выравнивание оказалось затянуто, затем воздушное судно приземлилось с глухим ударом в конце зоны приземления. Аэропорт Найроби имеет единственную ВПП 06/24 длиной 4115 м/13500 футов, расположенную на высоте 1625 м/5330 футов.

Сводка METAP по аэродрому Найроби:

```
HKJK 060I40Z 00000KT 9999 FEW0I6 SCT090 I3/II QI022 NOSIG
HKJK 060I00Z 00000KT 9999 FEW0I6 SCT090 I4/I2 QI022 NOSIG
HKJK 060030Z 00000KT 9999 FEW0I6 I3/I2 QI022 NOSIG
HKJK 060000Z 00000KT 9999 FEW007 SCT090 I4/I2 QI022 NOSIG
```







Все фото: Sam Buggz



Карта: Google maps

Вибрация двигателя

6 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании IndiGo, 2008 года выпуска, регистрационные знаки VT-INS, выполнял рейс из Hyderabad в Delhi (Индия). На борту находились 114 пассажиров. Следуя по маршруту в районе Nagpur (Индия), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за вибрации двигателя (V2527). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нагпур. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Дели с задержкой 6,5 часов.

Падение уровня жидкости в гидросистеме

6 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQY, выполнял рейс из Минеральных Вод в Екатеринбург. На борту находились 17 пассажиров и 7 членов экипажа. В полете по произошло срабатывание сигнализации низкого уровня рабочей жидкости в желтой гидросистеме. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку в аэропорту Кольцово.

Неисправность детектора дыма

7 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании KLM, 1992 года выпуска, регистрационные знаки PH-BFO, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в New York/JFK (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 в 60 м.м. севернее Knock (Ирландия), экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета из-за неисправности одного из индикаторов дыма в туалете. В процессе захода на посадку в амстердамском аэропорту Схипхол экипаж сообщил о нормализации обстановки на борту и произвел благополучную посадку на ВПП 18 правую через 1 час 15 минут после разворота. Воздушное судно вылетело повторно спустя 1 час 30 минут после посадки и прибыло в Нью-Йорк с задержкой 4 часа.

Несанкционированное занятие ВПП

7 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N991AN, выполнял рейс AA-349 из Boston в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 144 пассажира и 5 членов экипажа. Выполнявшему руление для взлета экипажу диспетчером Вышки было разрешено выруливание к ВПП 04 правой по ВПП 14. В дальнейшем экипаж получил информацию об удалении заходящего воздушного судна 2 м.м. и указание остановиться перед ВПП 04 правой. Данное указание было подтверждено экипажем, и он был переведен на частоту другой Вышки, где повторно получил указание ожидать перед ВПП 04 правой. Данное указание было также подтверждено экипажем с сообщением о готовности к взлету через 1 минуту.

Экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Delta Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N339NB, выполнявший рейс DL-1386 из New York/La Guardia в Boston, находился на предпосадочной прямой к ВПП 04 правой и пересекал в снижении высоту 400 футов. На середине слова «По-нял» в ответ на информацию экипажа American о готовности к взлету через минуту, диспетчер выкрикнул: «Уходите на второй круг!», а затем: «Delta 1386, уходите на второй круг!». Экипаж Delta подтвердил: «Уходим» - и перешел в набор высоты.

Диспетчер Вышки дал указание экипажу развернуться на 180 градусов и ждать перед ВПП 04 правой. Позднее экипажу было разрешено занятие исполнительного старта и взлет. Рейс авиакомпании Delta выполнил повторный заход и через 12 минут после ухода на второй круг благополучно приземлился.

По сообщению Федерального управления авиации США, диспетчер дал указание экипажу А-319 об уходе на второй круг, обнаружив, что В-737 American без разрешения пересек линию предварительного старта и вырулил на ВПП.

Запись радиообмена (© LiveATC.net)



Карта: Google maps

Столкновение с птицей

7 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BUM, выполнял рейс из Нижневартовска в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Нижневартовск экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и благополучно приземлился в аэропорту Шереметьево.

Неуборка шасси

7 июня экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Austrian Arrows, 1991 года выпуска, регистрационные знаки OE-LVN, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Sofia (Болгария). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 аэропорта Вена после уборки шасси появилась индикация не полностью убранного положения носовой опоры. Экипаж перешел в горизонтальный полет на высоте 6000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось наВПП 11 аэропорта Вена через 20 минут после взлета. Резервный Fokker 100 прибыл в Софию с задержкой 2 часа.

Травмирование бортпроводника при болтанке

7 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании US Airways, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N936UW, выполнял рейс из San Juan (Пуэрто-Рико) в Philadelphia (США). В процессе снижения для захода на посадку в Филадельфии при пересечении высоты 10 000 футов в районе Atlantic City, примерно в 40 м.м. юго-восточнее Филадельфии, воздушное судно вошло в слой турбулентности. В горизонтальном полете на высоте 9000 футов экипаж доложил о травмировании члена экипажа и запросил медицинскую помощь на стоянке. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 правую аэропорта Филадельфия и зарулило на стоянку.

Сводка METAP по аэродрому Филадельфия:

KPHL 07I854Z 260IOGI7KT IOSM SCTO55 BKNO9O 26/IO A2993 RMK AO2 SLPI34 CB DSNT N MOV SE T026IOIOO
KPHL 07I754Z 33008KT IOSM BKNO5O BKNO9O 26/IO A2995 RMK AO2 SLPI4O TO256OIOO IO256 2OI78 58OIO
KPHL 07I654Z 33003KT IOSM BKNO5O BKNO9O 24/II A2996 RMK AO2 SLPI46 TO244OI06
KPHL 07I554Z 20008KT IOSM SCTO5O 24/II A2997 RMK AO2 SLPI49 TO244OIII
KPHL 07I454Z 20006KT IOSM FEWO45 23/I2 A2998 RMK AO2 SLPI5O TO228OI22 58007
KPHL 07I354Z 24008KT IOSM FEWIIO 2I/I3 A2999 RMK AO2 SLPI54 TO2IIOI28

Сводка METAP по аэродрому Атлантик-Сити:

KACY 07I754Z 25008GI8KT IOSM FEWO5O SCTO7O BKNO9O 24/I2 A2994 RMK AO2 SLPI38 TO244OII7 IO26I 2OI83 58OI3
KACY 07I654Z 25009KT IOSM FEWO6O SCTO85 SCTIIO 24/O9 A2996 RMK AO2 SLPI44 TO2444O94
KACY 07I554Z 29005KT IOSM FEWO55 SCTO75 25/II A2997 RMK AO2 SLPI48 TO25OOIII
KACY 07I454Z 25006KT IOSM CLR 23/I2 A2998 RMK AO2 SLPI5I TO233OI22 58006
KACY 07I354Z 29005KT IOSM CLR 22/I3 A2999 RMK AO2 SLPI54 TO222OI33
KACY 07I254Z 26007KT IOSM CLR 2I/I3 A3OOO RMK AO2 SLPI57 TO2O6OI33

Отказ навигационных систем

7 июня экипаж самолета Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1994 года выпуска, регистрационные знаки RA-96010, выполнял рейс из Larnaca (Кипр) в Шереметьево/Москва. На борту находились 98 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Ларнака произошел отказ навигационных систем. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ларнака.

Неисправность системы кондиционирования

7 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAD, выполнял рейс из Баку (Азербайджан) в Тюмень. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Баку экипаж доложил о проблемах с наддувом гермокабины и системой кондиционирования, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в бакинском аэропорту Бина.

Выключение двигателя

7 июня экипаж самолета Ан-26Б авиакомпании «ЮТэйр-Карго», 1980 года выпуска, регистрационные знаки RA-26010, выполнял рейс из Нижневартовска в Тюмень. На борту находились 4 члена экипажа. На исполнительном старте произошло срабатывание сигнализации отказа правой силовой установки с увеличением температуры выходящих газов. Экипаж выключил двигатель с последующим автоматическим срабатыванием флюгирования. При визуальном осмотре воздушного судна была обнаружена течь масла из-под капота правого двигателя.

Индикация невыпущенного положения шасси

7 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTN, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Минеральные Воды. На борту находились 152 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Минеральные Воды при выпуске шасси не загорелась сигнальная лампа выпущенного положения правой основной опоры.

Освещение лазером

7 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ираэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIY, выполнял рейс из Иркутска в Омск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Иркутск экипаж доложил о попытке ослепления лазером зеленого цвета при пересечении эшелона полета 080.

Ослепление лазером

7 июня экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании «Авиалинии Кубани», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BOU, выполнял рейс из Внуково/Москва в Istanbul (Турция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково экипаж доложил об ослеплении лазером зеленого цвета на эшелоне полета 080.

Прерванный взлет

8 июня экипаж самолета Bombardier Challenger 300 авиакомпании «Татарстан», 2008 года выпуска, регистрационные знаки RA-67221, выполнял рейс из Домодедово/Москва. В процессе разбега с ВПП 14 левой в аэропорту Домодедово на скорости 60 узлов экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации неисправности закрылков. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

Неуправляемый пассажир

8 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании AirTran, 2006 года выпуска, регистрационные знаки N299AT, выполнял рейс из Atlanta в Orlando (США). На борту находились 138 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 в 130 м.м. северо-западнее Jacksonville (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Джексонвиле из-за высказавшего угрозы пассажира, который

затем заперся в туалете, отказываясь выйти. В процессе захода на посадку пассажир вышел из туалета и выполнил указания бортпроводников. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 390 экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 08 в аэропорту Джексонвиль. Пассажир был взят под стражу полицией. При последующем досмотре самолета следов взрывчатки не обнаружено. После продолжения рейса самолет прибыл в Орландо с задержкой 3 часа.

Прерванный взлет

8 июня экипаж самолета Boeing 747-300 авиакомпании Mahan Air, 1986 года выпуска, регистрационные знаки EP-MND, выполнял рейс по перевозке паломников из Tehran/Mehrabad (Иран) в Jeddah (Саудовская Аравия). В процессе разбега в аэропорту Мехрабад экипаж на высокой скорости прекратил взлет из-за отказа силовой установки №4 (CF6). Воздушное судно завершило пробег в пределах ВПП и самостоятельно освободило полосу. Из-за возникшего перегрева тормозов произошло разрушение 11 пневматиков основных опор шасси. Самолет был остановлен на РД. Потребовалась замена тормозов, покрышек и двигателя №4.

Прерванный взлет

8 июня экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании Nolinor Aviation, 1983 года выпуска, регистрационные знаки C-GNLN, выполнял рейс из Rouyn в Donaldson (Канада). На борту находились 4 человека. В процессе разбега в аэропорту Роюн экипаж обнаружил проблемы с левой силовой установкой и прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и возвратилось на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при разбеге возникли параметры двигателя, напоминающие помпаж. Инженерно-техническим составом был заменен клапан отбора воздуха.

Столкновение с птицей

8 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIQ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. При посадке в аэропорту Пулково произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж благополучно завершил пробег и самостоятельно зарулил на стоянку. При осмотре ВПП были найдены останки птицы. При послеполетном осмотре воздушного судна повреждений не обнаружено.

Срабатывание системы пожаротушения

8 июня экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании Federal Express, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N620FE, выполнял рейс из Алма-Аты (Казахстан) в Köln/Bonn (Германия). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340 в 100 км северо-восточнее Тамбова, произошло автоматическое срабатывание системы пожаротушения в грузовом отсеке. Экипаж принял решение произвести вынужденную в аэропорту Домодедово/Москва, где воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 правую спустя 30 минут.

Аварийными службами был обнаружен перегрев части груза. Самолет оставался на земле на время выгрузки, инспекции груза и его повторной погрузки. Экипаж продолжил рейс в Кёльн 10 июня, прибыв туда с задержкой 53 часа. Представитель авиакомпании подтвердил факт срабатывания системы пожаротушения. При этом пожара не было.

Растрескивание лобового стекла

8 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Uni Airways, регистрационные знаки B-15231, выполнял рейс из Taipei Sung Shan в Taitung (Тайвань). На борту находились 56 пассажиров и 4 члена экипажа. Через 20 минут после вылета в 50-минутный рейс, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 160, произошло растрескивание левого лобового стекла с образованием сетки по всей поверхности панели. Экипаж произвел быстрое снижение до высоты 5000 футов и с уменьшенной скоростью продолжил полет до аэродрома назначения. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тайтунг. По словам пассажиров, громкий треск из кабины был слышен в салоне.

Неуправляемый пассажир

8 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании US Airways, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N539UW, выполнял рейс из Charlotte в Los Angeles (США). В полете пассажир 29 лет встал с кресла и побежал в сторону кабины пилотов с зажигалкой. Пассажир был остановлен бортпроводниками, после чего на него были надеты наручники до конца полета. Воздушное судно, вылетевшее из Шарлотты с часовым опозданием, прибыло в Лос-Анджелес с задержкой 40 минут. По сообщению представителя ФБР, пассажир находился под воздействием алкоголя.

Неисправность гидросистемы

8 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Expressjet по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Fort Wayne в Atlanta (США). На борту находились 44 человека. В процессе набора высоты после взлета из Форт-Уэйна экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 270, сообщив о проблемах с гидросистемой, и принял решение произвести вынужденную посадку в Louisville. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Луисвилле на ВПП 35 левую.

Запах горения на борту

9 июня экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании Condor, 1998 года выпуска, регистрационные знаки D-ABOC, выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Antalya (Турция). На борту находились 234 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 45 м.м. северо-западнее Nuremberg (Германия), экипаж доложил о запахе гари на борту и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Нюрнберг. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили следов огня или дыма,

однако подтвердили наличие запаха дыма в кабине и источника перегрева. Резервный Boeing 757-300 прибыл в Анталью с задержкой 6 часов.

Растрескивание лобового стекла

9 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Miami Air International, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N739MA, выполнял рейс из Des Moines в Tuscaloosa (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370 в 270 м.м. северо-западнее Тускалусы, произошло растрескивание левого лобового стекла. Экипаж произвел снижение и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тускалуса.



Лобовое стекло после посадки (фото: Matt de Lancey)

Дисбаланс топлива

9 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXQ, выполнял рейс из Баку (Азербайджан) во Внуково/Москва. На борту находились 54 пассажира. Следуя по маршруту в районе Астрахани в 360 м.м. севернее Баку, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за развивающегося дисбаланса топлива. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Астрахань. Самолет прибыл в Москву 11 июня с задержкой 42 часа.

Неуборка шасси

9 июня экипаж самолета Ту-154М Мирнинского авиапредприятия авиакомпании «Алроса», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-85757, выполнял рейс из Мирного в Домодедово/Москва. На борту находились 138 пассажиров и 9 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Мирный не убралась передняя опора шасси. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мирный через 2 часа 50 минут после взлета.

Возврат с исполнительного старта

9 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFZ, выполнял рейс из Новокузнецка в Домодедово/Москва. На борту находились 152 пассажира и 7 членов экипажа. На исполнительном старте через 3 минуты после получения разрешения на взлет экипаж запросил возврат на стоянку по техпричине. По сообщению экипажа, при выводе двигателей на взлетный режим сработала сигнализация неисправности.

Неисправность электроники

9 июня экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки AP-BEC, выполнял рейс из Islamabad (Пакистан) в Dubai (ОАЭ). В процессе набора высоты после взлета из Исламабада был обнаружен запах дыма из-за отказа электроники. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета и через 50 минут произвел благополучную посадку в аэропорту Исламабад. Резервный Airbus A310-300 прибыл в Дубай с задержкой 9 часов.

Прерванный взлет

9 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «ЮТэйр», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJF, выполнял рейс из Внуково/Москва в Сочи. При разбеге с ВПП 20 в аэропорту Внуково произошло срабатывание сигнализации неисправности системы кондиционирования воздуха. Экипаж прекратил взлет. В процессе торможения произошло разрушение внутреннего пневматика правой основной опоры шасси.

Столкновение с птицей

9 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAS, выполнял рейс из Сочи в Пулково/Санкт-Петербург. После посадки экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей на высоте выравнивания. При осмотре ВПП 28 правой посторонних предметов обнаружено не было.

Неуборка шасси

10 июня экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2009 года выпуска, регистрационные знаки RA-61702, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Краснодар. На борту находились 70 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково не убралась правая основная опора шасси. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Дисбаланс топлива

10 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRS, выполнял рейс из Тюмени в Домодедово/Москва. На борту находились 69 пассажиров и 7 членов экипажа. Следуя по маршруту, экипаж обнаружил дисбаланс топлива между левой и правой группами крыльевых баков и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Казань. Воздушное судно благополучно приземлилось в Казани.

Растрескивание лобового стекла

10 июня экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании MJet, 1992 года выпуска, регистрационные знаки OE-IIB, выполнял рейс из Внуково/Москва в Екатеринбург. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 на удалении 200 км севернее Уфы, экипаж доложил о растрескивании лобового стекла. Снизившись до эшелона 310, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

Неуборка шасси

10 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Таймыр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDZ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Норильск. На борту находились 122 пассажира и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово экипаж доложил о срабатывании сигнализации неубранного положения передней опоры шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива, через 2 часа 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Проблемы с наддувом гермокабины

10 июня экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61705, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. Следуя по маршруту на эшелоне полета 300, экипаж доложил о проблемах с наддувом. Снизившись до эшелона полета 240, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Неисправность двигателя

10 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Euro Atlantic Airways, 1991 года выпуска, регистрационные знаки CS-TFS, по соглашению с TAP Air Portugal выполнял рейс из Budapest (Венгрия) в Lisbon (Португалия). На борту находились 293 человека. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 13 правой в аэропорту Будапешт экипаж доложил о проблемах с левой силовой установкой (PW4060) и, прекратив набор на эшелоне полета 260, принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 правую аэропорта Будапешт через 30 минут после взлета. Пассажиры были размещены в отелях. Инженерно-техническим составом было установлено ложное срабатывание индикации неисправности двигателя. Воздушное судно было допущено к полету и вылетело из Будапешта на следующий день с задержкой 21,5 часа.

Неуборка предкрылков

10 июня экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Eurowings, 2011 года выпуска, регистрационные знаки D-ACNV, по соглашению с Lufthansa выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Basel (Швейцария). В процессе набора высоты после взлета из Дюссельдорфа экипажу не удалось полностью убрать предкрылки, и он принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дюссельдорф.

Возврат по техпричине

10 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2005 года выпуска, регистрационные знаки EI-DHF, выполнял рейс из Frankfurt/Hahn (Германия) в Tampere (Финляндия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Франкфурт/Ханн экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 140, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в зоне ожидания экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту вылета спустя 1 час 10 минут после взлета. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Тампере с задержкой 4 часа 45 минут. По словам одного из пассажиров, экипаж сделал объявление о технических проблемах, не уточняя деталей.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

10 июня экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Emirates Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки A6-EBX, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Jakarta (Индонезия). На борту находились 247 пассажиров. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Chennai, пассажир 40 лет, следовавший с женой и двумя детьми, пожаловался на боль в груди, что вызвало опасения возможного сердечного приступа. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Ченнай. Воздушное судно произвело благополучную посадку. Пассажир и его семья были доставлены в местный госпиталь. Рейс прибыл в Джакарту с задержкой 2,5 часа. У пассажира были диагностированы проблемы с желудком, после чего он был

выписан и зарегистрирован на ближайший рейс авиакомпании Emirates из Ченная в Дубай, откуда семья повторно вылетела в Джакарту.

Выключение двигателя

10 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Нордвинд», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBT, выполнял рейс из Phuket (Таиланд) в Новосибирск. На борту находились 222 пассажира и 9 членов экипажа. Следуя по маршруту в районе Lanzhou (Китай), экипаж был вынужден выключить правый двигатель (PW2040), после чего принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ланчьжоу. Резервный Boeing 767-300 доставил пассажиров в Новосибирск с задержкой 27 часов.

Отделение носового колеса после взлета

10 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании Air India Regional, 1995 года выпуска, регистрационные знаки VT-ABO, по соглашению с Air India выполнял рейс из Silchar в Guwahati (Индия). На борту находились 48 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Силчар диспетчер Вышки заметил упавший с самолета объект. При осмотре ВПП было обнаружено колесо носовой опоры. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. В аэропорту Гувахати был выполнен контрольный проход над ВПП, при котором с земли визуально было подтверждено отсутствие колеса носовой опоры шасси. После выработки топлива экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения. Генеральный директорат гражданской авиации Индии проводит расследование.

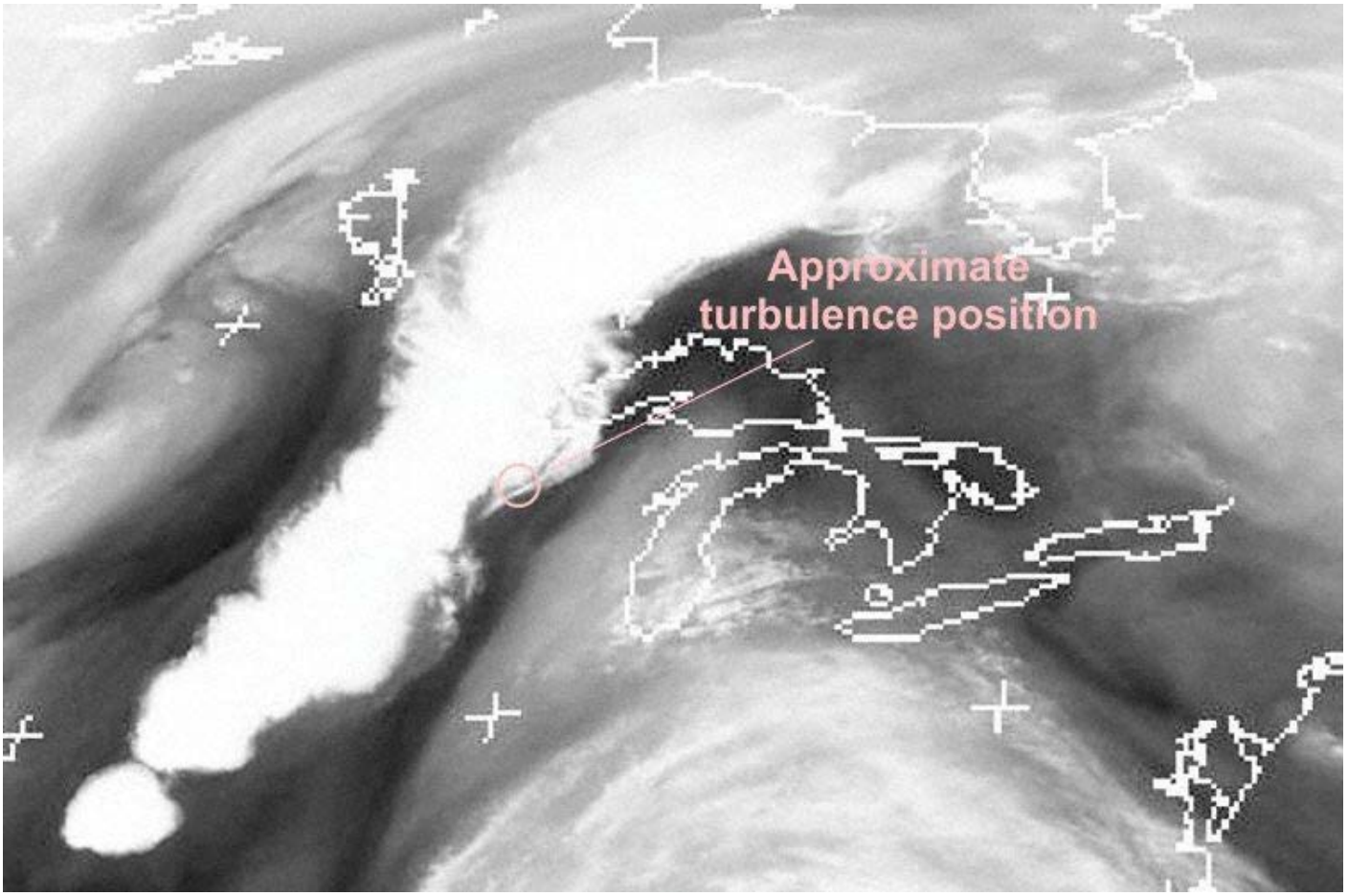
Травмирование бортпроводника при болтанке

10 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Delta Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N352NW, выполнял рейс из Atlanta в Minneapolis (США). В 20.58 (01.58 UTC 11 июня) в процессе захода на посадку в аэропорту Миннеаполис воздушное судно попало под воздействие сильного грозового очага. Орган ОВД сообщил примерную протяженность грозовой отметки более 25 м.м. с расчетным временем прохода над аэродромом не ранее, чем через 30 минут, и информировал, что ни один самолет не произвел посадку в Миннеаполисе в последние 5 минут, при этом много рейсов ушло на запасные аэродромы. Экипаж N352NW занял зону ожидания на эшелоне полета 210. Впоследствии экипаж сообщил о болтанке, в которой был серьезно травмирован бортпроводник. Экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Madison, где произвел благополучную посадку спустя 25 минут. Пострадавшая была доставлена в госпиталь. Рейс прибыл в Миннеаполис с задержкой около 3 часов.

Сводка METAP по аэродрому Миннеаполис:

```
A2967 RMK AO2 PK WND 25045/OI55 WSHFT OI45 VIS IV5 RABOI56 CONS LTGICCCCG
KMSP II0205Z 24024G4IKT 6SM -TSRA FEWOI5 SCTO32 OVC065CB 23/20 A2966 RMK AO2 PKWND
25045/OI55 WSHFT OI45 RABOI56 PRESRR CONS LTGICCCCG SW-W TS SW-S MOV NE P000
```

KMSP II0I56Z 25032G45KT I0SM -TSRA FEW0I5 BKN070CB 29/I7 A296I RMK A02 PK WND 25045/0I55 RAB56 PRESRR CONS LTGICCCCG SW-W TS SW-S MOV NE P0000
KMSP II0I53Z 20020G34KT I0SM TS FEW0I5 BKN070CB 3I/I5 A2959 RMK A02 PK WND 22034/0I53 TSBI3 SLP0I2 CONS LTGICCCCG SW-W TS SW-W MOV NE T03060I50



Инфракрасный спутниковый снимок GOES-E за 03.00 UTC 11 июня 2012 года (фото: NASA)

Столкновение с птицей

11 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Alitalia, 2009 года выпуска, регистрационные знаки EI-DTC, выполнял рейс из Rome (Италия) в Пулково/Санкт-Петербург. После посадки на ВПП 10 левую в аэропорту Пулково экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей в процессе конечного этапа захода на посадку. При осмотре ВПП 10 левой посторонних предметов и птиц обнаружено не было. При послеполетном осмотре воздушного судна следов столкновения с птицей не обнаружено.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

11 июня экипаж самолета Embraer ERJ-195 авиакомпании Lufthansa Cityline, 2011 года выпуска, регистрационные знаки D-AEBH, выполнял рейс из Munich (Германия) в Bucharest/Otopeni (Румыния). В процессе набора высоты после взлета при пересечении эшелона полета 280 в 13 м.м. севернее Salzburg (Австрия) экипаж сообщил о болезни пассажира, которому силами бригады бортпроводников, среди которых находилась квалифицированная медсестра, оказывается первая помощь, включая дачу кислорода, однако улучшения состояния больного не наблюдается. Экипаж запросил помощь медицинской службы на стоянке в аэропорту

Зальцбург. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 аэропорта Зальцбург. После 40-минутной стоянки рейс был продолжен и прибыл в Бухарест с задержкой 1 час 10 минут.

Сигнализация пожара в туалете

11 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2007 года выпуска, регистрационные знаки PR-MHN, выполнял рейс из Rio de Janeiro/Galeao в Belem (Бразилия). На борту находились 126 пассажиров. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 200 м.м. юго-восточнее Brasilia (Бразилия), сработала сигнализация пожара в туалете. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 11 левую аэропорта Бразилиа. По сообщению представителя авиакомпании, первоначальное предположение о пожаре, как выяснилось, оказалось фактическим возгоранием в туалете. В мусорной корзине была обнаружена сгоревшая бумага. Для проведения расследования была вызвана полиция. Через 4 часа после вынужденной посадки самолет вылетел в Sao Paulo/Guarulhos.

Столкновение с птицей

11 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании El Al, 1999 года выпуска, регистрационные знаки 4X-EKA, выполнял рейс из Tel Aviv (Израиль) в Пулково/Санкт-Петербург. После заруливания на стоянку экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей в процессе захода на посадку. При осмотре ВПП 10 левой посторонних предметов обнаружено не было.

Столкновение с птицей

11 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEG, выполнял рейс из Омска в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Омск произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Нарушение безопасного интервала

11 июня экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Lufthansa Cityline, 2006 года выпуска, регистрационные знаки D-ACKC, выполнял рейс из Timisoara (Румыния) в Munich (Германия). Восточным сектором центра ОВД Будапешта экипажу был разрешен набор эшелона полета 330. Экипаж правильно подтвердил диспетчерское указание, после чего был переведен на связь к диспетчеру западного сектора (на удалении 56 м.м. южнее Будапешта). При выходе на связь экипаж D-ACKC доложил о том, что пересекает эшелон полета 335 в наборе эшелона 360.

Экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Niki, 2006 года выпуска регистрационные знаки OE-LEU, выполнял рейс из Thira (Греция) в Vienna (Австрия), следуя на крейсерском эшелоне полета 340 в 56 м.м. южнее Будапешта.

По сообщению Совета по безопасности на транспорте Венгрии (KBSZ), произошло опасное сближение: при отсутствии вертикального интервала между воздушными судами горизонтальный интервал составил 1,2 м.м с последующим уменьшением до 0,7 м.м. В дальнейшем безопасный вертикальный интервал 1000 футов был восстановлен. Оба самолета продолжили полет до аэродромов назначения, где благополучно приземлились. Никто не пострадал. Hobby проводит расследование авиационного происшествия.

Отказ компьютеров

12 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Ямал», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNR, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Tivat (Черногория). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово экипаж прекратил набор на эшелоне полета 240 из-за отказа бортовых компьютеров и принял решение о возврате на аэродром вылета. Не запрашивая дополнительной помощи и не объявляя аварийной ситуации, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Домодедово.

Неисправность туалетов

12 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N665AA, выполнял рейс из Anchorage в Dallas/Ft. Worth (США). Следуя по маршруту в воздушном пространстве Канады на эшелоне полета 370 в 300 м.м. севернее Seattle (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за прекращения работы всех туалетов. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 центральную в Сиэтле спустя 1 час 20 минут. Рейс был продолжен через 1 час 10 минут и прибыл в Даллас с задержкой 2 часа. По сообщению представителя авиакомпании, пассажиры оставались на борту во время ремонта туалетов.

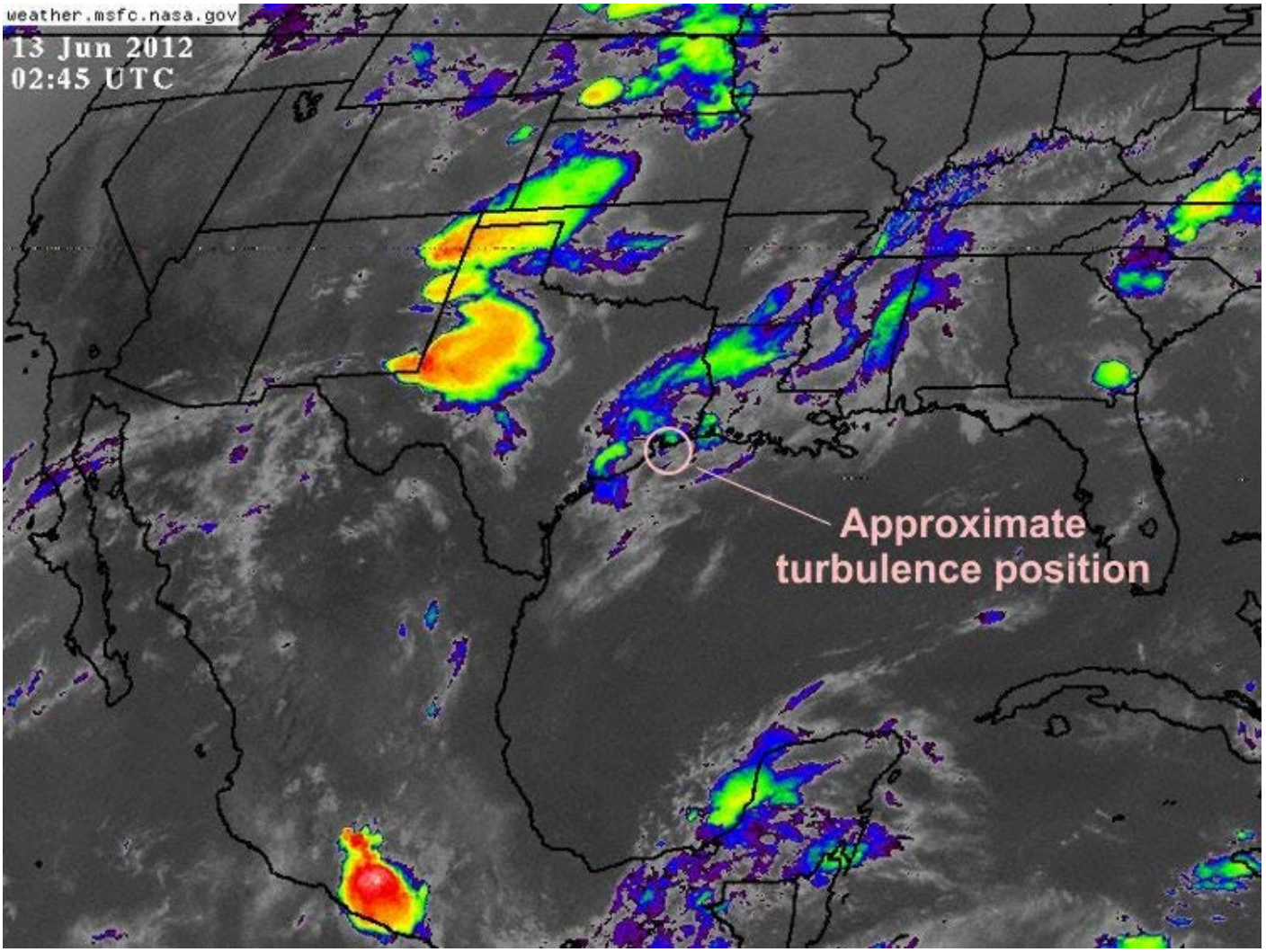
Электрический запах

12 июня экипаж самолета Embraer ERJ-140 авиакомпании American Eagle, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N844AE, выполнял рейс из Jackson в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 44 пассажира и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 280 в 40 м.м. юго-восточнее Shreveport (США), экипаж доложил об электрическом запахе на борту и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шревепорт. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Травмирование бортпроводников при болтанке

12 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании United Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N16709, выполнял рейс из Houston/Intercontinental в New York/La Guardia (США). На борту находились 73 пассажира. В 20.21 (01.21 UTC 13 июня) в процессе набора высоты после взлета в 50 м.м.

юго-западнее Lake Charles при пересечении эшелона полета 280 воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности. В возникшей болтанке один бортпроводник был серьезно травмирован, еще два бортпроводника получили легкие травмы. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Лэйк Чарльз. Через 16 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33. Три бортпроводника были доставлены в госпиталь. Двое были выписаны в день поступления. По словам пассажиров, когда в салоне готовились подавать напитки, возникла сильная болтанка. Все не пристегнутые ремнями были подброшены вверх и, ударившись о потолок, упали на пол.



Инфракрасный спутниковый снимок GOES-E за 02.45 UTC 13 июня (графика: NASA)

Разрушение пневматиков

12 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании Aer Arann, 1990 года выпуска, регистрационные знаки EI-CBK, по соглашению с Aer Lingus выполнял рейс из Isle of Man (Великобритания) в Dublin (Ирландия). На борту находились 29 пассажиров. После посадки на ВПП 10 аэропорта Дублин в 10.34 (09.34 UTC) наблюдатель на земле сообщил на частоте Руления о замеченном дыме из шасси приземлившегося ATR. После остановки на ВПП экипаж сообщил на частоте Вышки о разрушении покрышки и запросил осмотр самолета аварийной службой. Внешним осмотром было подтверждено отсутствие давления во внешнем пневматике левой основной опоры шасси и признаки падения давления во

внутреннем пневматике. Пассажиры были высажены обычным способом на ВПП. ВПП 10/28 дублинского аэропорта оставалась закрытой в течение 4 часов до буксировки воздушного судна на перрон. Для полетов использовалась ВПП 16.

Сводка METAP по аэродрому Дублин:

EIDW I2I030Z I2008KT 080VI50 9999 FEW0I6 SCT025 BKN040 I3/08 QI0II NOSIG
EIDW I2I000Z I4007KT I00VI60 9999 FEW0I6 SCT025 BKN040 I3/08 QI0II NOSIG
EIDW I209300Z I2008KT 090VI60 9999 FEW0I6 SCT025 BKN050 I3/09 QI0II NOSIG
EIDW I209000Z I2008KT 9999 FEW0I6 SCT025 BKN050 I3/09 QI0II NOSIG

Испарения в кабине

12 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N713SW, выполнял рейс из Oakland в Burbank (США). На борту находились 137 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 29 аэропорта Окленд при пересечении высоты 8000 футов экипаж доложил об испарениях в кабине и в качестве предосторожности объявил аварийную ситуацию, приняв решение о возврате на аэродром вылета. Через 13 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Окленд. По сообщению представителя авиакомпании, сильный запах на борту вынудил экипаж возвратиться.

Неуправляемый пассажир

12 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Sunexpress Deutschland, 2004 года выпуска, регистрационные знаки D-ASXS, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Ankara (Турция). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370 в 100 м.м. северо-западнее Bucharest (Румыния), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в бухарестском аэропорту Otopeni из-за драки на борту, в ходе которой два пассажира напали и ранили бортпроводника. Через 20 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 26 левую аэропорта Отопени. Оба неуправляемых пассажира были взяты полицией под стражу. Бортпроводнице была оказана помощь ожидавшим медицинским персоналом. По сообщению представителя аэропорта, после оказания помощи она смогла продолжить исполнение обязанностей. Рейс, вылетевший из Франкфурта с часовой задержкой, после 3-часовой стоянки в Бухаресте прибыл в Анкару с задержкой 4 часа 45 минут.

Столкновение с птицей

13 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Swiss, 1995 года выпуска, регистрационные знаки HB-IOC, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Zurich (Швейцария). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на высоте 600 метров произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Цюрих.

Индикация незакрытого положения грузовой двери

13 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки N660UA, выполнял рейс из Washington/Dulles (США) в Frankfurt/Main (Германия). Следуя на эшелоне полета 330 в 155 м.м. юго-западнее Halifax (Канада) и в 220 м.м. восточнее Boston (США), экипаж доложил о технической проблеме и принял решение произвести вынужденную посадку в Бостоне. Через некоторое время экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об индикации незакрытого положения передней грузовой двери. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 правую аэропорта Бостон через 45 минут после разворота. Оставшаяся часть рейса была отменена, пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Самолет был допущен к эксплуатации спустя 20,5 часов после посадки. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 22 июня, в полете на EICAS появилось сообщение [FWD CARGO DOOR] при отсутствии индикации падения давления в гермокабине. При выполнении экипажем необходимых действий согласно QRH индикация не прекратилась, после чего была объявлена аварийная ситуация. Экипаж произвел благополучную посадку с превышением посадочного веса. В ходе послеполетного осмотра техсоставом было обнаружено штатное положение передней грузовой двери. Причиной срабатывания индикации послужили обрыв провода в передней грузовой двери и отказ датчика приближения. После замены датчика и восстановления электрического контакта был проведен успешный тест-контроль работы грузовой двери и ее индикации.

Проблемы с закрылками

13 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTA, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе захода на посадку в аэропорту Пулково экипаж ушел на второй круг, сообщив о проблемах с закрылками. В аэропорту была объявлена тревога. Через 33 минуты, выполнив необходимые проверки, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 28 правую аэропорта Пулково, самостоятельно освободил полосу и зарулил на стоянку.

Столкновение с птицей

13 июня экипаж самолета de Havilland DHC-6-300 Twin Otter авиакомпании Tara Air, регистрационные знаки 9N-AEV, выполнял рейс из Jumla в Nepalgunj (Непал). На борту находились 19 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Джумла произошло попадание птицы в ветровое стекло воздушного судна, в результате чего был травмирован второй пилот. Командир воздушного судна принял решение произвести вынужденную посадку в Surkhet (Непал), расположенный в 50 км юго-западнее Джумлы на менее сложном рельефе. Воздушное судно благополучно приземлилось. Второй пилот получил незначительные травмы. Самолет получил незначительные повреждения. Расследование проводит полномочный орган гражданской авиации Непала.

Утечка из противопожарной системы

13 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании IndiGo выполнял рейс из Srinagar в Jammu (Индия). На борту находились 166 пассажиров. После посадки в аэропорту Джамму был замечен дым, идущий ниже фюзеляжа, что вызвало предположение о пожаре тормозов или двигателя. Воздушное судно освободило полосу и было остановлено для аварийной эвакуации пассажиров. При аварийном покидании самолета никто не пострадал. Прибывшие по тревоге аварийные службы обнаружили утечку из противопожарной системы в грузовом отсеке, ставшую причиной задымления. Для проверки воздушного судна из Дели была направлена техническая бригада.

Индикация невыпущенного положения шасси

13 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz выполнял рейс из Wabush в Sept Iles (Канада). На борту находились 11 человек. В процессе снижения для захода на посадку в Септ-Ильз экипаж доложил об индикации невыпущенного положения шасси и запросил векторение на время выполнения проверок. Впоследствии экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Септ-Ильз. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в полете сработала сигнализация неисправности отсечного переключателя гидросистемы №2, сопровождаемая индикацией низкого уровня жидкости в гидросистеме, после чего экипаж объявил аварийную ситуацию.

Падение давления в гермокабине

13 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz выполнял рейс из Montreal в Sept Iles (Канада). На борту находились 19 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 250 в 20 м.м. юго-западнее Quebec City, экипаж применил кислородные маски и приступил к аварийному снижению, доложив о падении давления в гермокабине. Через 18 минут экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Quebec City. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в полете начался рост высоты в гермокабине со скоростью 1200 фут/мин. Произошло срабатывание общей сигнализации и сигнализации высоты в кабине.

Экипаж в роли TCAS

13 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Perimeter Aviation, регистрационные знаки C-FOFR, выполнял рейс из St. Theresa Point в Winnipeg (Канада). Воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 160 под процедурным контролем органа ОВД.

Экипаж самолета Swearingen SA-226-TC Metro II авиакомпании Perimeter Aviation, 1978 года выпуска, регистрационные знаки C-GYRD, выполнявшего рейс из Winnipeg в Gods Lake Narrows (Канада), следовал на эшелоне полета 190 под процедурным контролем органа ОВД по расчетному маршруту, проходившему над Theresa Point. После запроса удаления Dash 8 C-FOFR от Theresa Point и Metro C-GYRD – от Gods Lake Narrows диспетчер разрешил экипажу Dash 8 набор эшелона 190. Однако оба экипажа, имевшие

отметку другого воздушного судна на экранах TCAS, определили, что расхождение еще не произошло. Экипаж C-FOFR не приступил к набору высоты до момента расхождения самолетов. Оба воздушных судна благополучно приземлились на аэродромах назначения. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при определении местонахождения C-FOFR диспетчер ошибочно использовал точку Gods River вместо Gods Lake Narrows.

Неисправность топливной системы

13 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Hong Kong Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки B-LNC, выполнял рейс из Beijing в Hong Kong (Китай). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пекин экипаж прекратил набор из-за проблем с топливной системой. После выполнения проверок согласно QRH экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось через 40 минут после взлета. Пассажиры были размещены в отелях и прибыли в Гонконг на резервном самолете с задержкой 21 час. Аэробус B-LNC выполнил перелет на базу в Гонконг с задержкой 12 часов от времени прибытия рейса по расписанию.

Проблемы с выпуском закрылков

14 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTA, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе захода на посадку в аэропорту Пулково экипаж доложил о проблемах с выпуском закрылков. После выполнения проверок воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

Проблемы с наддувом гермокабины

14 июня экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89007, выполнял рейс из Перми в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 240, экипаж доложил о возможной неисправности воздушной системы и произвел снижение до эшелона полета 160. Не объявляя аварийной ситуации, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения с последующим набором заданного эшелона. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Проблемы с наддувом гермокабины

14 июня экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89004, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Самару. Следуя по маршруту на эшелоне полета 290, экипаж доложил о проблемах с наддувом и произвел снижение до эшелона 250, продолжив полет до аэродрома назначения. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Самара.

Проблемы с герметизацией

14 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGH, выполнял рейс из Внуково/Москва в Bratislava (Словакия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково при пересечении эшелона полета 170 экипаж доложил о проблемах с герметизацией. Снизившись до эшелона полета 100, экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива в течение 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Неисправность гидросистемы

14 июня экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Singapore Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки 9V-SKE, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Singapore (Сингапур). Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 70 м.м. восточнее Prague (Чехия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с гидросистемой. На обратном пути был произведен слив топлива и выполнен ручной выпуск шасси. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 центральную аэропорта Франкфурт-на-Майне, самостоятельно освободило ВПП и было остановлено сразу за линией критической зоны РМС, где в готовности ожидали аварийные службы. Рейс запланирован к вылету из Франкфурта на 11.00 15 июня – с задержкой 22,5 часа.

Попадание птицы в двигатель

14 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLL, выполнял рейс из Йошкар-Олы во Внуково/Москва. На борту находились 30 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе послеполетного осмотра после посадки в аэропорту Внуково в воздухозаборнике силовой установки №1 были обнаружены фрагменты птицы. Докладов от экипажа о столкновении с птицами во время и после полета не поступало.

Возврат по техпричине

15 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Anadolujet, 2005 года выпуска, регистрационные знаки TC-SAI, по соглашению с THY Turkish Airlines выполнял рейс из Trabzon в Ankara (Турция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Трабзон воздушное судно испытало многочисленные толчки, после которых экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Самолет благополучно приземлился в аэропорту Трабзон через 20 минут после взлета. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По словам пассажиров, самолет испытал толчки, похожие на сильную болтанку. Один из пассажиров заметил языки пламени из двигателя. Вскоре после этого экипаж объявил о технической проблеме, требующей возврата в Трабзон. Самолет выполнил очередной рейс 16 июня.

Выключение двигателя

15 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Aerolineas Argentinas, 2000 года выпуска, регистрационные знаки LV-CBG, выполнял рейс из Buenos Aires/Newbery в Corrientes (Аргентина). Следуя на крейсерском эшелоне полета, экипаж был вынужден выключить один из двигателей (CFM56) из-за вибрации, после чего принял решение произвести посадку в аэропорту Jorge Newbery Aeroparque, где через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13. При послеполетном осмотре были обнаружены повреждения входного устройства и лопаток вентилятора. Несколько лопаток были заменены. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Корриентес с задержкой 2 часа.

Потеря работоспособности членом летного экипажа

15 июня экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Air New Zealand, 2010 года выпуска, регистрационные знаки ZK-OKM, выполнял рейс из Los Angeles (США) в Auckland (Новая Зеландия). На борту находились 316 пассажиров. Примерно через 2 часа после взлета, когда воздушное судно следовало над Тихим океаном в 860 м.м. юго-западнее Лос-Анджелеса на эшелоне полета 290, экипаж доложил о болезни члена летного экипажа и вынужденном возврате на аэродром вылета, сообщив, что для оказания помощи пилоту в кабине находится врач. Через 3 часа 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 левую аэропорта Лос-Анджелес. Рейс был перенесен на следующий день. Расчетная задержка прибытия в Окленд составила около 22 часов. По сообщению представителя авиакомпании, один из трех находившихся в экипаже пилотов, почувствовал себя плохо (по информации пассажиров, у него возникли симптомы сердечного приступа).

Выключение двигателя

15 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air France, 2000 года выпуска, регистрационные знаки F-GRHP, выполнял рейс из Toulouse в Paris/Orly (Франция). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 14 левой аэропорта Тулуза экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 080, сообщив о выключении двигателя и решении возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 правую аэропорта Тулуза через 18 минут после взлета. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Аварийное состояние из-за малого остатка топлива

15 июня экипаж самолета Ту-214 авиакомпании «Трансаэро», 2006 года выпуска, регистрационные знаки RA-64509, выполнял рейс из Dubrovnik (Хорватия) в Домодедово/Москва. В процессе ожидания на эшелоне полета 060 в районе аэродрома Домодедово из-за скопления воздушных судов в условиях грозовой деятельности экипаж объявил аварийное состояние по причине малого остатка топлива. Воздушному судну был обеспечен внеочередной заход. Через 11 минут экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Домодедово.

Невыпуск закрылков

15 июня экипаж самолета Canadair CRJ-705 авиакомпании Jazz, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-GPJZ, выполнял рейс из Atlanta (США) в Toronto (Канада). На борту находился 51 пассажир. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 390, произошло срабатывание сигнализации неисправности закрылков. Экипаж запросил привести в готовность аварийные службы аэропорта Торонто и продолжил полет до аэродрома назначения, где благополучно произвел посадку на ВПП 23 без выпуска механизации. Воздушное судно было остановлено на ВПП для проверки тормозов. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен датчик перекоса левого внутреннего закрылка.

Угроза взрыва

15 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании THY Turkish Airlines, регистрационные знаки TC-JUA, выполнял рейс из Kahramanmaras в Istanbul (Турция). На борту находились 120 пассажиров. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 300 в 160 м.м. юго-восточнее Ankara (Турция), в туалете на зеркале было обнаружено написанное синим маркером слово «ВОММММ». В качестве меры предосторожности экипаж принял решение произвести посадку в аэропорту Анкара. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 21 правую, после чего зарулило на отдаленную стоянку. Пассажиры покинули самолет обычным способом. При досмотре воздушного судна, пассажиров и багажа следов взрывчатки обнаружено не было. После взятия образцов почерка у всех пассажиров рейс был продолжен до Стамбула спустя 2 часа 45 минут после посадки. Воздушное судно прибыло в Стамбул с задержкой 3 часа 20 минут. По состоянию на 28 июня полицейское расследование еще не было завершено.

Разрушение пневматика при взлете



16 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N1201P, выполнял рейс из Salt Lake City (США) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 198 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 34 правой аэропорта Солт-Лейк-Сити диспетчер Вышки сообщил о дымном следе от левой основной опоры шасси. Экипаж самолета, выполнявшего руление по близлежащей РД, сообщил о падении с взлетевшего воздушного судна куска резины от покрышки. Экипаж N1201P прекратил набор на высоте 12000 футов и приступил к выработке топлива. Через 1 час 20 минут после взлета экипаж выполнил контрольный проход над ВПП 34 правой для уточнения количества поврежденных пневматиков. С земли было сообщено о повреждении задней внутренней покрышки левой основной

опоры шасси. Экипаж повторно занял высоту 12000 футов для продолжения выработки топлива. Через 2 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 правую аэропорта Солт-Лейк-Сити с продолжавшим поступать от левой опоры шасси дымом. ВПП 34 правая оставалась закрытой в течение нескольких часов. После замены колеса воздушное судно было отбуксировано на перрон. Пассажиры покинули воздушное судно обычным способом на ВПП и автобусами были доставлены к аэровокзалу. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.







Все фото: ksl.com

Отсутствие показаний воздушной скорости

16 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании British Airways, 2007 года выпуска, регистрационные знаки G-EUXM, выполнял рейс из Edinburgh в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 185 человек. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Эдинбург показания воздушной скорости упали до нуля, что привело к отключению автопилота. После выбора правого источника воздушных данных показания воздушной скорости кратковременно восстановились, но затем вновь упали до 0. Экипаж объявил срочную ситуацию и прекратил набор на эшелоне полета 270, после чего взял курс на лондонский аэропорт Stansted. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Стэнстед на ВПП 23. Бюро по расследованию авиационных происшествий Великобритании (AAIB), проводящее расследование, квалифицировало инцидент как серьезный.

Выключение двигателя

16 июня экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании Kelowna Flightcraft, 1976 года выпуска, регистрационные знаки C-GQKF, выполнял рейс из Montreal в Hamilton (Канада). На борту находились 3 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 240 в районе Гамильтона, сработала сигнализация низкого давления масла/обхода фильтра в силовой установке №3 при фактической индикации нормального давления. В ходе выполнения проверок согласно QRH экипаж выключил двигатель и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 23 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гамильтон. При проверке масляного фильтра осадка обнаружено не было. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были заменены сигнализаторы низкого давления масла и перепада давления на фильтре.

Ослепление лазером

16 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTV, выполнял рейс из Genoa (Италия) в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 060 экипаж доложил об ослеплении лазером зеленого цвета. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Проблемы с герметизацией

16 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHW, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Pathos (Греция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 070 экипаж доложил о проблеме с герметизацией и принял решение о возврате на аэродром вылета, запросив выработку топлива в течение 30 минут. Через 38 минут экипаж сообщил об устранении неисправности и решении следовать до аэродрома назначения на подписанном

эшелоне. Спустя 3 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дубровник.

Невыпуск предкрылков

16 июня экипаж самолета Canadair CRJ-705 авиакомпании Jazz, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FNJZ, выполнял рейс из Toronto в Winnipeg (Канада). На борту находились 65 человек. В процессе захода на посадку в аэропорту Виннипег при выпуске закрылков в первоначальное положение появилась индикация отказа предкрылков. В аэропорту была объявлена тревога. После выполнения предписанных проверок экипаж благополучно произвел посадку с предкрылками в положении «0». По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено отсоединение кабеля заземления на одном конце. После протирки всех цилиндрических разъемов блока силового привода и перезагрузки был проведен тест-контроль системы с положительными результатами работы предкрылков.

Предполагаемая утечка топлива, выключение двигателя

16 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FEWJ, выполнял рейс из Vancouver в Edmonton (Канада). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 60 м.м. северо-западнее Kelowna, у экипажа возникло предположение о возможной утечке топлива из правой силовой установки. Экипаж выключил двигатель и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 38 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Келоуна. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-технический состав не обнаружил топливной утечки. Причина возникновения индикации дисбаланса топлива расследуется инженерами авиакомпании.

Повреждение гидросистемы

16 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N645AA, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Saint Thomas (Виргинские острова). В процессе набора высоты после взлета из нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди возникла индикация падения количества жидкости в центральной гидросистеме. После занятия эшелона полета 350 экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. В процессе снижения началось быстрое падение давления в центральной гидросистеме. В аэропорту была объявлена тревога. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 левую аэропорта имени Кеннеди с превышением максимального посадочного веса. Экипаж самостоятельно освободил ВПП и остановился на прилегающей РД для осмотра аварийной командой на наличие утечек из гидросистемы и возможного попадания гидрожидкости на тормоза. После осмотра воздушное судно зарулило на стоянку. При послеполетной проверке было обнаружено отсутствие панели управления гидросистемой, расположенной в нижней части фюзеляжа сразу за отсеком левой

основной опоры шасси. Также было обнаружено повреждение гидросистемы. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Сент-Томас с задержкой около 6,5 часов.

Выход за пределы ВПП

16 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании British Airways, 1998 года выпуска, регистрационные знаки G-CIVY, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Abuja (Нигерия). В 05.01 (04.01 UTC) в процессе разворота на ВПП 04 для руления в обратном направлении после посадки в аэропорту Абуджа воздушное судно вышло за пределы ВПП. Никто не пострадал. Самолет не получил повреждений. Позднее воздушное судно самостоятельно возвратилось на стоянку. В обратный рейс самолет вылетел по расписанию через 3,5 часа. По сообщению полномочного органа гражданской авиации Нигерии, воздушное судно вышло за пределы смещенного порога ВПП 04. Последние 609 м ВПП 04, включая обе крайние РД А1 и А2 были закрыты согласно НОТАМ для работ по замене неисправных огней светосистемы ВПП 22 и огней подхода, в связи с чем располагаемая посадочная дистанция составляла 3000 м. При невозможности освобождения ВПП по скоростной РД А3 (2286 м от начала ВПП) воздушные суда должны разворачиваться на ВПП для руления в обратном направлении. Ширина ВПП составляет 60 м.

Сводка METAP по аэродрому Абуджа:

```
DNAA I6I200Z 20006KT 9999 SCTOI2 27/20 QIOI3 NOSIG
DNAA I6I000Z I7004KT 9999 FEWOIO 25/I9 QIOI4 NOSIG
DNAA I606OOZ VRB02KT 9999 FEW008 2I/I8 QIOI4 NOSIG
DNAA I52IOOZ I8005KT I40V200 9999 TS SCTOIO FEW020CB 27/2I QIOI4 TEMPO 060I5G30KT 5000
TSRA BKN009 RMK CB N-E
DNAA I52IOOZ I8005KT I40V200 9999 TS SCTOIO FEW020CB 27/2I QIOI4 TEMPO 060I5G30KT 5000
TSRA BKN009 RMK CB(N-E)
```

Действующие НОТАМ:

```
A0I37/I2 - INTERFERANCE ON THE SIGNAL OF LOCALIZER RWY22 FREQ.I09.30MHZ X PILOTS TO
EXERCISE CAUTION WHILE IN USE X. II MAY I0:00 20I2 UNTIL II AUG I0:00 20I2 ESTIMATED.
CREATED: II MAY II:20 20I2
A0I36/I2 - INSTALLATION WORK ON APPROACH LIGHTING SYSTEM AT THE END OF RWY 22 X PILOTS
TO ADHERE STRICTLY TO ATC INSTRUCTIONS X. II MAY I0:00 20I2 UNTIL II AUG I0:00 20I2
ESTIMATED. CREATED: II MAY II:I9 20I2
A0097/I2 - RUNWAY 04/22 CLOSED. I0TH APRIL -30TH JUNE , 20I2 BTW 2200-0400 UTC DAILY,
I0 APR 22:00 20I2 UNTIL 30 JUN 04:00 20I2. CREATED: I0 APR I3:58 20I2

A0092/I2 - APPROACH RWY 22 CLOSED X. I0 APR 00:0I 20I2 UNTIL 30 JUN 23:59 20I2.
CREATED: 30 MAR I9:22 20I2

A009I/I2 - RWY 04 AVAILABLE DISTANCES: TODA 3000M, TORA 3000M, ASDA 3000M, LDA 3000M,
AND RESA 300M X
CAUTION:
I. DISTANCE FROM THRESHOLD RWY 04 TO THE HIGH SPEED EXIT LINK (LINK 3) IS 2,286M X
BEYOND THIS POINT I80 DEG BACK TRACK WILL BE NECESSITATE X
2. MEN AND EQUIPMENT ON THE RWY X CLOSED RWY PORTION AND APPROACH LIGHTING RWY 22
UNLIT X PILOTS TO EXERCISE CAUTION WHILE LANDING AND TAKING OFF X. I0 APR 00:0I 20I2
UNTIL 30 JUN 23:59 20I2 ESTIMATED.
CREATED: 30 MAR I9:2I 20I2
```



Карта: Google maps

Подлом шасси

16 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании Blue Islands, 1986 года выпуска, регистрационные знаки G-DRFC, выполнял рейс из Guernsey в Jersey (Великобритания). На борту находились 43 человека. В процессе руления после благополучной посадки на ВПП 27 в аэропорту Джерси перед освобождением ВПП по РД D произошел подлом левой основной опоры шасси. В 08.23 (07.23 UTC) воздушное судно остановилось на ВПП без возможности дальнейшего передвижения. Никто не пострадал. Степень повреждения самолета устанавливается. Аэродром был закрыт для полетов на 6,5 часов до момента эвакуации воздушного судна с ВПП на РД D. По сообщению французского бюро расследований и анализа от 27 июня, при рулении на малой скорости произошел подлом левой основной опоры шасси. Воздушное судно получило значительные повреждения шасси, законцовки крыла, фюзеляжа и лопастей воздушного винта.





Подломленная левая опора (фото: Emma Atkinson)



Карта: Google maps

Сводка METAP по аэродрому Джерси:

```
EGJJ I60820Z 220IIG22KT 9999 FEW022 I5/I2 QIOI2 NOSIG
EGJJ I60750Z 200I4KT 9999 FEW022 I5/II QIOI2 NOSIG
EGJJ I60720Z 200I3KT 9999 FEW022 I4/II QIOI2 NOSIG
EGJJ I60650Z 2IOI5KT 9999 FEW022 I4/II QIOII NOSIG
EGJJ I60620Z 220I5KT 9999 FEW020 I3/II QIOII NOSIG
```

Выпущенный после происшествия НОТАМ:

C29I8/I2 - TWY LINK DELTA CLSD DUE OBST. I6 JUN I4:45 20I2 UNTIL I7 JUN 06:00 20I2. CREATED: I6 JUN I5:04 20I2

C29I5/I2 - AD CLOSED DUE DISABLED ACFT ON RUNWAY. I6 JUN I0:53 20I2 UNTIL I6 JUN I4:30 20I2 ESTIMATED. CREATED: I6 JUN I0:57 20I2



Работы по эвакуации G-DRFC (фото: John Fitzpatrick)

Сигнализация пожара двигателя

17 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Arkia Israel Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки 4X-AVX, выполнял рейс из Tel Aviv в Eilat (Израиль). На борту находились 73 человека. В процессе захода на посадку в аэропорту Эйлат сработала сигнализация пожара правой силовой установки. Экипаж выключил двигатель и активировал систему пожаротушения, после чего сигнализация пожара прекратилась. Через 10 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 03 аэропорта Эйлат. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева и дыма не обнаружили. Проводится проверка воздушного судна. По сообщению представителя аэропорта, внешние признаки пожара отсутствовали.

Неуборка шасси

17 июня экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Avia Traffic Company (Кыргызстан), регистрационные знаки EX-37008, по соглашению с авиакомпанией «Кыргызстан» выполнял рейс из Бишкека (Кыргызстан) в

Домодедово/Москва. На борту находились 152 человека. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Бишкек экипажу не удалось убрать шасси, после чего он принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бишкек. Расследование проводит Транспортная прокуратура Кыргызстана.

Отказ гидросистемы

17 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Jetconnect/Qantas NZ, 2009 года выпуска, регистрационные знаки ZK-ZQB, выполнял рейс из Melbourne (Австралия) в Wellington (Новая Зеландия). Следуя на эшелоне полета 370 в 160 м.м. юго-восточнее Мельбурна, экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета из-за проблем с гидросистемой. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о дальнейшем ухудшении параметров гидросистем и об отказе гидросистемы В. Через 1 час 20 минут после разворота и через 2 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 аэропорта Мельбурн. Самолет выполнил перелет в Веллингтон 19 июня.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

17 июня экипаж самолета Ту-204-300 авиакомпании «Владивосток Авиа», 2000 года выпуска, регистрационные знаки RA-64026, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Абакан. На борту находились 133 человека. Следуя по маршруту, экипаж сообщил о больном пассажире на борту и принял решение произвести вынужденную посадку в Новосибирске. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Толмачево.

Столкновение со стаей птиц

17 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIR, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Донецк (Украина). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево произошло столкновение воздушного судна со стаей птиц на высоте 600 м. После оценки состояния систем экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения.

Отказ двух гидросистем

17 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N552JB, выполнял рейс из Las Vegas в New York/JFK (США). На борту находились 155 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 правой аэропорта Лас-Вегас экипаж прекратил набор на высоте 13000 футов, доложив о многочисленных проблемах с гидравликой. Через несколько минут экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе двух гидросистем. После 3-часовой выработки топлива на высоте 12000 футов экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Лас-Вегас спустя 3 часа 30 минут после взлета. Самолет был остановлен на ВПП и в дальнейшем отбуксирован на перрон. ВПП

оставалась закрытой в течение 30 минут. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Нью-Йорк с задержкой 8 часов. По сообщению представителя авиакомпании, произошел отказ желтой гидросистемы. По другой информации, произошел отказ зеленой гидросистемы с последующим возникновением индикации перегрева желтой гидросистемы. При выполнении предписанных QRH действий экипажу удалось восстановить работу желтой гидросистемы.

Падение давления в гермокабине

17 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEY, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Новосибирск. На борту находились 213 пассажиров и 8 членов экипажа. После занятия крейсерского эшелона полета произошло падение давления в гермокабине. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Анталья.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

17 июня экипаж самолета 777-300ER авиакомпании PIA Pakistan Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки AP-BHW, выполнял рейс из Islamabad (Пакистан) в Manchester (Великобритания). Следуя по маршруту, экипаж сообщил о больном пассажире на борту и принял решение произвести вынужденную посадку в Баку. Воздушное судно благополучно приземлилось в бакинском аэропорту Бина.

Потеря радиосвязи

17 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJQ, выполнял рейс из Махачкалы во Внуково/Москва. Следуя по маршруту, экипаж не доложил пролет пункта обязательного донесения. Неоднократные попытки установить связь по различным каналам не дали результата. Связь удалось восстановить через 37 минут. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

Предполагаемая утечка топлива

17 июня экипаж самолета Embraer ERJ-140 авиакомпании American Eagle, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N809AE, выполнял рейс из Watertown в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 19 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Уотертаун экипаж прекратил набор на высоте 11000 футов из-за предполагаемой утечки топлива и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 17 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось с превышением максимального посадочного веса на ВПП 10 в аэропорту Syracuse. Рейс был продолжен на следующее утро и прибыл в Чикаго с задержкой 14,5 часов.

Растрескивание лобового стекла

18 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXQ, выполнял рейс из Владикавказа в Москву. На борту находились 48 пассажиров. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Внуково экипаж доложил о растрескивании лобового стекла со стороны второго пилота и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Внуково.

Столкновение с птицами

18 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWM, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Баку (Азербайджан). На борту находились 133 пассажира. В процессе набора высоты после взлета на высоте 400 м экипаж доложил о возможном столкновении воздушного судна с птицами. В отсутствие признаков нештатной работы систем воздушного судна экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в бакинском аэропорту Бина.

Пожар ВСУ

18 июня экипаж самолета Boeing 747-300 авиакомпании Mahan Air, 1986 года выпуска, регистрационные знаки EP-MND, выполнял рейс из Jeddah (Саудовская Аравия) в Tehran/Mehradbad (Иран). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Джидда произошло срабатывание сигнализации пожара вспомогательной силовой установки. Экипаж активировал противопожарную систему, однако сигнализация пожара не прекратилась. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Джидда. После посадки была проведена аварийная эвакуация пассажиров. В процессе аварийного покидания 2 человека были травмированы. Позднее они были доставлены в госпиталь с легкими травмами. Для вывоза паломников авиакомпания Mahan Air направила в Джидду 2 самолета Airbus A300.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

18 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEF, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Ереван (Армения). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330, экипаж сообщил о сердечном приступе у 85-летнего пассажира и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Волгоград. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гумрак. После посадки медицинскими работниками аэропорта у больного был диагностирован острый инфаркт миокарда. После оказания первой помощи он был госпитализирован в местную больницу.

Столкновение с птицей

18 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCP, выполнял рейс из Сургута в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил о возможном столкновении воздушного судна с птицей. При осмотре на обочине ВПП была обнаружена птица. В отсутствие признаков нештатной работы систем воздушного судна экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре самолета повреждений обнаружено не было.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

18 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2011 года выпуска, регистрационные знаки D-AIDD, выполнял рейс из Munich (Германия) в Ankara (Турция). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 330 в 70 м.м. западнее Budapest (Венгрия), пассажир 70 лет потерял сознание. В то время как бригада бортпроводников оказывала пассажиру первую помощь, экипаж выполнял экстренный заход для посадки в аэропорту Будапешт, где через 22 минуты благополучно приземлился на ВПП 13 правую. По прибытии была констатирована смерть пассажира. Через 1 час 20 минут рейс был продолжен и прибыл в Анкару с задержкой 2 часа 10 минут.

Отказ системы кондиционирования

18 июня экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89008, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Copenhagen (Дания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 левой аэропорта Шереметьево экипаж прекратил набор на эшелоне полета 200 из-за отказа левой системы кондиционирования воздуха. Для выполнения проверок и выработки топлива экипаж занял зону ожидания. После часового полета в зоне на эшелоне полета 200 воздушное судно возвратилось на аэродром вылета, благополучно приземлившись на ВПП 25 правую через 1 час 30 минут после взлета. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на рейс следующего дня и прибыли в Копенгаген с задержкой 14 часов.

Столкновение с птицей

18 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEF, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей и принял решение следовать на аэродром назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Столкновение с птицей

18 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEF, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Астрахань. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил о попадании птицы в переднюю часть воздушного судна на высоте около 200-300 м и принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Астрахань.

Индикация невыпущенного положения шасси

19 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAN, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Кемерово. На борту находились 115 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Кемерово при выпуске шасси не появилось подтверждающей индикации выпущенного положения левой основной опоры. Экипаж выполнил контрольный проход над ВПП, при котором визуально было подтверждено выпущенное положение всех опор. При последующем заходе воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кемерово.

Уход на второй круг по указанию диспетчера

19 июня экипаж самолета De Havilland Canada Dash-8-200 авиакомпании «Сахалинские авиатрассы», 1996 года выпуска, регистрационные знаки RA-67259, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Ноглики. На борту находились 7 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Ноглики экипаж по команде диспетчера ушел на второй круг из-за появления собак на летном поле. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ноглики.

Выпадение кислородных масок

19 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Pegasus Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки TC-AAR, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Antalya (Турция). На борту находились 189 человек. Сразу после занятия крейсерского эшелона полета 350 в 135 м.м. восточнее Амстердама произошло автоматическое выпадение кислородных масок пассажиров. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета, не запросив какой-либо помощи или приоритета. Воздушное судно произвело снижение с нормальной вертикальной скоростью, заняв эшелон полета 120 через 17 минут (средняя вертикальная скорость составила 1350 ф/мин), после чего вошло в зону ожидания. Через 47 минут после начала снижения с эшелона 350 экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 06 аэропорта Схипхол. По сообщению представителя авиакомпании, в полете возникла техническая неисправность. Проводится расследование. Воздушное судно было допущено к вылету в Анталью через 10 часов после посадки и прибыло туда с задержкой 12 часов.

Индикация невыпущенного положения предкрылка

19 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXO, выполнял рейс из Внуково/Москва в Минеральные Воды. На борту находились 107 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 30 экипаж доложил об индикации невыпущенного положения левого предкрылка. В аэропорту была объявлена тревога. Через 12 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Минеральные Воды.

Падение давления в гермокабине

19 июня экипаж самолета Boeing 737-600 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки LN-RRY, выполнял рейс из Oslo в Tromso (Норвегия). На борту находились 69 человек. Сразу после занятия крейсерского эшелона полета 410 экипаж приступил к аварийному снижению и возврату на аэродром вылета. Через 40 минут после начала снижения с эшелона 410 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 левую аэропорта Гардермоен/Осло. Резервный Boeing 737-600 прибыл в Тромсё с задержкой 3 часа 10 минут. Причина падения давления в гермокабине расследуется.

Столкновение с птицей

19 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Smartlynx, 1990 года выпуска, регистрационные знаки YL-BBC, по соглашению с Astra Airlines Greece выполнял рейс из Нижнего Новгорода в Thessaloniki (Греция). На борту находились 173 человека. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 36 левой аэропорта Стригино в один из двигателей (CFM56) попала птица. Экипаж перешел в горизонтальный полет на высоте 4000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета, где была объявлена тревога. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Стригино. После проверки во время 2,5-часовой стоянки воздушное судно было допущено к повторному вылету и прибыло в Салоники с задержкой 2,5 часа.

Неуправляемые пассажиры

19 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Thomson, 1993 года выпуска, регистрационные знаки G-OOAN, выполнял рейс из London/Gatwick в Mombasa (Кения). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 200 м.м. юго-восточнее Malta (Мальта), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за неконтролируемого поведения молодой пары. Снизившись до эшелона полета 100 и затем выработав топливо в зоне ожидания до посадочного веса, экипаж произвел благополучную посадку на ВП 31 спустя 2 часа. Пассажиры были взяты под стражу полицией. Рейс был продолжен только через 14 часов 20 минут и прибыл в Момбасу с задержкой 21 час. По сообщению суда Мальты, молодая пара (24 и 23 года) вступила в горячий спор в полете, после чего пассажирка сказала окружающим, что ее спутник перевозит наркотики. Услышавшая эти слова бортпроводница передала информацию капитану, после чего он принял решение приземлиться на Мальте. При обыске

полицией у пассажира было обнаружено 18 грамм марихуаны. Мужчина был признан виновным и приговорен к заключению на 3 года, но был отпущен с испытательным сроком.

Грубая посадка

20 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании ANA All Nippon Airways, 2002 года выпуска, регистрационные знаки JA610A, выполнял рейс из Beijing (Китай) в Tokyo/Narita (Япония). На борту находились 193 пассажира. В 13.30 (04.30 UTC) после посадки на ВПП 16 правую в аэропорту Нарита воздушное судно отделилось от ВПП и приземлилось повторно на носовую опору, после чего завершило пробег и зарулило на перрон. Никто не пострадал. Самолет получил значительные повреждения. При первоначальной проверке был обнаружен значительный гофр обшивки непосредственно перед корневой частью крыла по всей окружности фюзеляжа. Советом по безопасности на транспорте Японии начато расследование авиационного происшествия.
Видео посадки, снятое на камеру наблюдения аэропорта.

Сводка METAP по аэродрому Токио/Нарита:

```
RJAA 200530Z 220I5G25KT I90V260 9999 FEW025 BKN/// 27/2I Q0998 WS RI6R WS RI6L NOSIG
RMK ICU025 A2947 0506Z MOD TURB 500FT ON DEP COURSE RWYI6R B787 AND 05I4Z MOD TURB
400FT ON DEP COURSE RWYI6R B767
RJAA 200500Z 230I5G26KT 9999 FEW025 BKN/// 27/2I Q0998 WS RI6R WS RI6L NOSIG RMK
ICU025 A2947
RJAA 200430Z 230I6G29KT 9999 FEW025 BKN/// 28/2I Q0998 WS RI6L NOSIG RMK
ICU025A2948
RJAA 200400Z 220I4G27KT I70V250 9999 FEW025 BKNI80 28/22 Q0998 WS RI6R NOSIG RMK
ICU025 5ACI80 A2947
RJAA 200333Z 220I7G27KT 9999 FEW025 SCTI80 BKN/// 28/22 Q0997 RMK 2CU025 4ACI80A2947
```



Столкновение с птицей

20 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air New Zealand, 2011 года выпуска, регистрационные знаки ZK-OJQ, выполнял рейс из Wellington в Auckland (Новая Зеландия). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 23 левую аэропорта Окленд при пересечении высоты 1200 футов в правый двигатель (V2527) попала птица. Экипаж перевел силовую установку на режим малого газа и продолжил заход на посадку. Через 2 минуты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 левую аэропорта Окленд. До 21 июня включительно самолет был исключен из эксплуатации.

Неисправность автопилота

20 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Jet2.com, 1999 года выпуска, регистрационные знаки G-GDFF, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Ibiza (Испания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 05 левой аэропорта Манчестер экипаж прекратил набор на эшелоне полета 130 из-за проблем с автопилотом, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 левую аэропорта Манчестер с превышением посадочного веса. После 6-часовой стоянки самолет вылетел повторно и прибыл в Ибицу с общей задержкой 7 часов.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

20 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Delta Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N3738B, выполнял рейс из Detroit в Phoenix (США). На борту находился 151 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 170 м.м. юго-восточнее Colorado Springs, экипаж сообщил о решении произвести внеплановую посадку из-за потери сознания пассажиркой. Бригада бортпроводников приступила к проведению сердечно-легочной реанимации больной. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Колорадо-Спрингс. Ожидавшие работники медицинской службы констатировали смерть пассажирки. Рейс прибыл в Феникс с задержкой 2,5 часа.

Дым в салоне

20 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки SE-REF, выполнял рейс из Newark (США) в Copenhagen (Дания). На борту находились 261 пассажир и 11 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 290 в 20 м.м. юго-западнее Bangor (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за наличия дыма в салоне и запаха дыма в кабине. В процессе маневрирования для захвата сигнала курсового маяка ИЛС ВПП 33 аэропорта Бангор экипаж сообщил о визуальном рассеивании дыма в салоне, получив информацию органа ОВД о неисправности глиссадного маяка ИЛС. Экипаж выполнил заход по курсовому маяку и через 18 минут после начала снижения с эшелона полета 290 произвел благополучную посадку на ВПП 33. После посадки экипаж самостоятельно освободил ВПП, сообщил о нормализации

обстановки на борту, после чего зарулил на перрон. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило повреждений. На время проверки самолета пассажиры были размещены в отелях.

Выход за пределы ВПП

20 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Jin Air выполнял рейс из Jeju (Южная Корея) в Taipei (Тайвань). На борту находились 95 пассажиров и 6 членов экипажа. После благополучной посадки на ВПП 05 левую в условиях тайфуна в 21.13 (13.13 UTC) ожидалось, что воздушное судно освободит полосу по скоростной РД N8, однако экипаж попытался освободить ВПП по скоростной РД N7. При этом воздушное судно вышло носовой опорой шасси за пределы ВПП и остановилось на мягком грунте, заблокировав рабочую ВПП и РД N7. Примерно через 2 часа воздушное судно было отбуксировано на искусственное покрытие и далее на перрон. После осмотра ВПП и РД N7 они были открыты для полетов. Пассажиры были высажены обычным способом через телетрап, оставаясь на борту в течение всего времени эвакуации. Самолет был допущен к обратному рейсу на следующий день после 15-часовой стоянки (время стояки по расписанию - 13 часов) и прибыл Чеджу с задержкой 2 часа.



Карта: Google maps

Сводка METAP по аэродрому Тайбэй:

RCTP 20I400Z 050I4KT 6000 -SHRA FEW007 BKN0I4 OVC040 24/22 QI000 TEMPO 3500 SHRA RMK A2955 QFF I000.7HPA RA AMT 6.00MM

RCTP 20I330Z 050I7KT 6000 -SHRA FEW007 BKN0I4 OVC040 24/22 QI000 TEMPO 3500 SHRA RMK A2953

RCTP 20I300Z 040I9KT 0I0V070 7000 -SHRA FEW006 BKN0I2 OVC035 24/22 Q0999 WS ALL RWY TEMPO 3000 SHRA RMK A295I QFF 999.3HPA RA AMT 7.75MM
RCTP 20I230Z 05028KT 4500 -SHRA FEW004 BKN008 OVC020 24/22 Q0998 RESHRA WS ALL RWY TEMPO 3000 SHRA RMK A2948

Сигнализация пожара

20 июня экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61703, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Шереметьево/Москва. На борту находились 59 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета из аэропорта Пулково произошло срабатывание сигнализации пожара в переднем багажно-грузовом отсеке. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Резервный Ан-148 прибыл в Шереметьево с задержкой 3 часа. Инженерно-техническим составом было установлено ложное срабатывание индикации.

Выключение двигателя

20 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXZ, выполнял рейс из Тюмени в Домодедово/Москва. На борту находились 94 пассажира и 7 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360, значение давления масла в правой силовой установке упало до 0. Экипаж охладил двигатель, после чего выключил и принял решение произвести вынужденную посадку в Екатеринбурге. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

Столкновение со стаей птиц

21 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKX, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж доложил о столкновении воздушного судна со стаей птиц на высоте 600 м и принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре воздушного судна было обнаружено засохшее пятно бурого цвета на обтекателе бортового радиолокатора. Повреждений воздушного судна обнаружено не было.

Неисправность системы кондиционирования

21 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEY, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Челябинск. Экипаж произвел вынужденную посадку в аэропорту вылета Анталья из-за неисправности системы кондиционирования.

Отказ управления разворотом шасси

21 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Air Astana (Казахстан), 1999 года выпуска, регистрационные знаки P4-NAS, выполнял рейс из Алматы (Казахстан) в Шереметьево/Москва. На борту находились 147 пассажиров. В процессе торможения перед освобождением ВПП 25 правой после посадки в аэропорту Шереметьево произошел отказ управления разворотом передней опоры шасси и отказ второго канала дублирующей тормозной системы. Воздушное судно было остановлено на ВПП без возможности самостоятельного передвижения. В результате происшествия ВПП 25 правая оставалась закрытой в течение 30 минут. После буксировки самолета на стоянку пассажиры были высажены обычным способом.

Столкновение с птицей

21 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEK, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Shanghai (Китай). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж доложил о попадании птицы в переднюю опору шасси и принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шанхай. При послеполетном осмотре повреждений воздушного судна обнаружено не было.

Разрушение пневматика

21 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Alaska Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N508AS, выполнял рейс из Seattle в Santa Ana (США). На борту находились 157 пассажиров. После посадки на ВПП 19 правую диспетчер Вышки аэропорта Санта-Ана спросил экипаж, не нуждается ли он в помощи из-за наблюдавшегося дыма от правой опоры шасси на всем протяжении пробега. Экипаж сообщил, что не нуждается в помощи и, самостоятельно освободив ВПП, остановился на прилегающей РД, где воздушное судно было осмотрено пожарной командой. Пассажиры были высажены на РД и автобусами доставлены к пассажирскому терминалу. Впоследствии самолет был отбуксирован на стоянку. По сообщению Федерального управления авиации США, при посадке произошло разрушение пневматика правой основной опоры шасси.

Дым в грузовом отсеке

22 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Astana, 2006 года выпуска, регистрационные знаки P4-TAS, выполнял рейс из Алматы (Казахстан) в Баку (Азербайджан). На борту находились 104 пассажира. Примерно на середине маршрута, когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Шымкент (Казахстан), появилась индикация дыма в заднем грузовом отсеке. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Шымкент, где воздушное судно благополучно приземлилось. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня не обнаружили. По сообщению представителя авиакомпании, после высадки пассажиров был выгружен багаж. В ходе осмотра была обнаружена

сумка, содержавшая лекарство, ставшее причиной срабатывания индикатора. После удаления медикаментов воздушное судно было допущено к продолжению рейса. Рейс прибыл в Баку с задержкой около 7 часов.

Проблемы с двигателем

22 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRU, выполнял рейс из Тюмени в Сочи. На борту находились 84 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 21 аэропорта Рощино экипаж прекратил набор на эшелоне полета 070 из-за индикации превышения температуры выходящих газов. Экипаж уменьшил режим работы двигателя до малого газа и занял зону ожидания для выработки топлива на высоте 2500 футов. Через 50 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 21 аэропорта Рощино. Резервный Boeing 737-500 прибыл в Сочи с задержкой 3,5 часа.

Неуборка шасси

22 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Novair, 2004 года выпуска, регистрационные знаки SE-RDN, выполнял рейс из Gothenburg (Швеция) в Kos (Греция). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 21 гетеборгского аэропорта Landvetter экипаж перешел в горизонтальный полет на высоте 3000 футов из-за индикации неубранного положения носовой опоры шасси, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 21 аэропорта Гетеборг/Ландветтер через 15 минут после взлета. После необходимого ремонта во время 2,5-часовой стоянки самолет был допущен к повторному вылету и прибыл в Кос с задержкой 3 часа.

Невыпуск закрылков

22 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Flybe, 2008 года выпуска, регистрационные знаки G-ECOP, выполнял рейс из Guernsey в Southampton (Великобритания). В процессе захода на посадку в аэропорту Саутгемптон экипаж прекратил снижение из-за индикации невыпущенного положения закрылков. После успешного выполнения проверок согласно QRH в процессе повторного захода экипаж был вынужден снова уйти на второй круг из-за повторно возникшей индикации закрылков. Третий заход был выполнен с минимальным выпуском механизации. На повышенной скорости воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Саутгемптон. Обратный рейс из Саутгемптона в Гуэрнси был отменен. Самолет был допущен к эксплуатации на следующий день.

Утечка топлива

22 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2008 года выпуска, регистрационные знаки EI-DYJ, выполнял рейс из Stockholm/Skavsta (Швеция) в Trapani (Италия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 над Pilsen (Чехия), экипаж принял решение развернуться и произвести вынужденную

посадку в Berlin/Schoenefeld из-за предполагаемой утечки топлива. Заняв эшелон полета 360 в направлении Берлина, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 25 аэропорта Шенефельд через 40 минут после разворота. Инженерно-техническим составом была обнаружена утечка в одной из магистралей подачи топлива в двигатель (CFM56). Резервный Boeing 737-800 вылетел из Берлина через 5 часов после посадки и прибыл в Трапани с задержкой 6 часов 10 минут.

Растрескивание лобового стекла

22 июня экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Flybe Nordic, 2006 года выпуска, регистрационные знаки OH-LEK, по соглашению с Finnair выполнял рейс из Helsinki (Финляндия) в Geneva (Швейцария). На борту находились 70 пассажиров и 4 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в районе Copenhagen (Дания), экипаж доложил о растрескивании лобового стекла и принял решение произвести вынужденную посадку, запросив медицинскую помощь по прибытии для больного пассажира. Воздушное судно произвело снижение с обычной вертикальной скоростью и через 30 минут после оставления крейсерского эшелона благополучно приземлилось на ВПП 04 правую аэропорта Копенгаген, где в готовности находились аварийные службы. Оставшаяся часть рейса была отменена, пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Уход на второй круг из-за занятости ВПП животными

22 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLX, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Иркутск. На борту находились 110 пассажиров и 9 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Иркутск с высоты около 60 м экипаж по указанию диспетчера ушел на второй круг из-за занятости ВПП собаками. Через 16 минут, после повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Иркутск.

Невыпуск шасси

22 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Якутия», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFG, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Магадан. На борту находились 81 пассажир и 7 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в магаданском аэропорту Сокол в районе ТВГ экипаж доложил об индикации невыпущенного положения правой опоры шасси. После ухода на второй круг был выполнен контрольный проход над ВПП, подтвердивший невыпуск правой основной опоры шасси. Экипажу удалось выпустить шасси от резервной системы, при этом створки шасси остались в выпущенном положении. Через 19 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сокол. 23 июня были проведены работы по поиску неисправности. 24 июня воздушное судно выполнило перелет на базу в Якутск с выпущенными шасси, где было допущено к дальнейшей эксплуатации.

Неисправность двигателя

22 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRU, выполнял рейс из Тюмени в Сочи. На борту находились 84 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Тюмени на удалении 20 км северо-восточнее аэропорта экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета из-за роста температуры двигателя. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Рощино.

Столкновение с птицей

22 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEH, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Stockholm (Швеция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж сообщил о попадании птицы в обтекатель бортового радиолокатора на высоте около 1000 метров и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в стокгольмском аэропорту Арланда. При послеполетном осмотре на обтекателе были обнаружены следы птицы при отсутствии повреждений.

Отказ двигателя

23 июня экипаж самолета Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1994 года выпуска, регистрационные знаки RA-96010, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Antalya (Турция). В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил об отказе силовой установки №1 и принял решение о возврате на аэродром вылета. В аэропорту была объявлена тревога. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Столкновение с птицей

23 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Cyprus Airways, 2004 года выпуска, регистрационные знаки 5B-DCM, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Larnaca (Кипр). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково при пересечении высоты 3000 футов экипаж сообщил о попадании птицы в носовую часть воздушного судна после взлета и принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Лишний пассажир

23 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки AP-BHJ, выполнял рейс из Karachi (Пакистан) в Zahedan (Иран) с промежуточной посадкой в Quetta (Пакистан). После благополучной посадки в Захедане один из пассажиров начал возмущаться тем, что самолет прибыл из Карачи прямо в Захедан без промежуточной посадки в Кветте. При пересчете пассажиров их оказалось на одного больше, чем было указано в пассажирском манифесте. Как выяснилось,

пассажир уснул и проспал все время нахождения самолета в аэропорту Кветта, продолжив затем полет до Захедана. Пассажир был направлен в Кветту другим рейсом и прибыл туда на 5 часов позже, чем планировал.

Выключение двигателя

23 июня экипаж самолета Cessna 560 Citation авиакомпании Linxair Business Airlines (Словения), 2006 года выпуска, регистрационные знаки S5-BAV, выполнял рейс из Калининграда в Шереметьево/Москва. Через 5 минут после взлета из калининградского аэропорта Храброво в процессе набора высоты экипаж доложил о решении возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с давлением масла в двигателе. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о выключении правой силовой установки. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Храброво.

Отказ топливного насоса

23 июня экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61706, выполнял рейс из Минеральных Вод в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 56 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора заданного эшелона полета 300 в 220 км юго-восточнее Ростова-на-Дону, экипаж доложил об утечке топлива из левой группы баков и принял решение произвести вынужденную посадку в Ростове. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 аэропорта Ростов-на-Дону. Инженерно-техническим составом было определен отказ топливного насоса. Для вывоза пассажиров внеплановую посадку в Ростове произвел самолет Airbus A320-200 авиакомпании. Пассажиры этого рейса прибыли в Пулково с задержкой 1 час, пассажиры рейса из Минеральных Вод – с задержкой 9,5 часов.

Разрушение пневматика

23 июня экипаж самолета Ан-140-100 авиакомпании «Якутия», 2004 года выпуска, регистрационные знаки RA-41253, выполнял рейс из Якутска в Благовещенск. На борту находились 41 пассажир и 5 членов экипажа. После посадки в аэропорту Благовещенск и разворота на 180° перед освобождением ВПП произошло падение давления в двух пневматиках левой основной опоры шасси без повреждения пневматиков. Пассажиры были высажены на ВПП и автобусом доставлены к аэровокзалу. После замены колес левой опоры шасси самолет был отбуксирован на перрон. При осмотре на стоянке было обнаружено падение давления во внешнем колесе правой опоры шасси. Тормозные устройства первого, второго и четвертого колес, а также сами колеса были заменены. Следующий участок рейса – до конечного аэропорта Harbin (Китай) – был выполнен резервным Ан-140. По сообщению представителя авиакомпании, причиной падения давления в пневматиках явилось интенсивное торможение без применения реверса, приведшее к отделению пневматиков от колесных дисков. Воздушное судно было допущено к эксплуатации 25 июня.

Столкновение с птицей

23 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Cyprus Airways, 2004 года выпуска, регистрационные знаки 5B-DCM, выполнял рейс из Внуково/Москва в Larnaca (Кипр). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково при пересечении высоты 3000 футов экипаж сообщил о попадании после взлета птицы в носовую часть воздушного судна и принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

23 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VP-BNG, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Новосибирск, далее – в Улан-Удэ. На борту находились 128 пассажиров. Следуя по маршруту на удалении 190 км северо-западнее аэропорта Тюмень, экипаж сообщил о симптомах сердечного приступа у пассажира и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось в тюменском аэропорту Рощино.

Столкновение с птицей

23 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании British Airways, 2004 года выпуска, регистрационные знаки G-EUXE, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в London/Heathrow (Великобритания).
В процессе набора высоты после взлета с ВПП 28 правой экипаж доложил о столкновении с птицей при разбеге в районе РД B5. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения.

Столкновение с птицей

24 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBB, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Iraklion (Греция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж доложил о возможном столкновении воздушного судна с птицей в процессе разбега и принял решение следовать на аэродром назначения. При осмотре ВПП взлета в аэропорту Шереметьево посторонних предметов обнаружено не было. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Ираклион следов попадания птицы также не было обнаружено.

Выключение двигателя

24 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ВИМ-Авиа», 1993 года выпуска, регистрационные знаки RA-73018, выполнял рейс из Екатеринбурга в Hanoi (Вьетнам). На борту находились 163 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 460 км западнее Новосибирска, экипаж был вынужден выключить левую силовую установку (PW2040), после чего принял решение

произвести вынужденную посадку в Новосибирске. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 аэропорта Толмачево. Резервный Boeing 757-200 продолжил рейс из Новосибирска в Ханой примерно через 11 часов после посадки.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

24 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N39364, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в New York/JFK (США). На борту находился 201 пассажир. В процессе набора высоты после взлета из аэропорт Цюрих экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 260, сообщив о симптомах сердечного приступа у пассажира в возрасте около 50 лет и приняв решение возвратиться на аэродром вылета. В аэропорту была объявлена тревога. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось с превышением посадочного веса на ВПП 34 цюрихского аэропорта. После освобождения ВПП экипаж остановил самолет на ближайшей площадке противообледенительной обработки, где аварийная команда проверила состояние тормозов, а медицинская бригада поднялась на борт для оказания помощи пассажиру. Позднее он был доставлен в госпиталь. Воздушное судно вылетело повторно после стоянки в течение 2 часов 20 минут и прибыло в Нью-Йорк с задержкой 2,5 часа.

Отделение части капота двигателя

24 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N800NN, выполнял рейс из San Francisco в Los Angeles (США). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Сан-Франциско экипаж запросил разрешение перейти в горизонтальный полет на высоте 11000 футов из-за возникших проблем. Через некоторое время экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблемах со спойлерами, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Уже через 7 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 левую. В это время аварийные службы аэропорта Сан-Франциско находились еще в пути к ВПП. После посадки экипаж запросил специалистов осмотреть левую сторону самолета. По сообщению Федерального управления авиации США, при послеполетном осмотре было обнаружено частичное отделение капота левой силовой установки (CFM56).

Столкновение с птицей

24 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Jetblue, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N192JB, выполнял рейс из West Palm Beach в Westchester/County (США). В процессе набора высоты после задержанного на 1 час взлета с ВПП 10 левой экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей примерно на траверзе РД Н (1600 м от начала ВПП) и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 левую аэропорта Уэст-Палм-Бич через 15 минут после взлета. Самолет был допущен к повторному вылету через 2 часа и прибыл в Вестчестер с общей задержкой 3 часа 45 минут.

Прерванный взлет

24 июня экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Naft Air, 1994 года выпуска, регистрационные знаки EP-MIS, выполнял рейс из Isfahan в Tehran/Mehrabad (Иран). В процессе разбега в аэропорту Исфахан экипаж на малой скорости прекратил взлет, после чего возвратился на стоянку, где были высажены пассажиры. Воздушное судно благополучно вылетело позднее и прибыло в Тегеран с задержкой 1 час 40 минут. По словам одного из пассажиров, при разбеге неожиданно выключился один из двигателей. Несколько пассажиров отказались от продолжения полета на данном самолете.

Столкновение с птицей

24 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEE, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Venice (Италия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на высоте 600 м произошло попадание птицы в переднюю часть воздушного судна. Экипаж принял решение следовать до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Венеция.

Прерванный взлет

24 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGI, выполнял рейс из Внуково/Москва в Архангельск. В процессе разбега с ВПП 19 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации невзлетного положения спойлеров. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и самостоятельно освободило полосу. После остановки на РД для проверки самолет был отбуксирован на перрон из-за перегрева тормозов. Аналогичное событие с самолетом VQ-BGI имело место 22 июня.

Проблемы с наддувом гермокабины

25 июня экипаж самолета Airbus A340-600 авиакомпании Hainan Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки B-6510, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Beijing (Китай). В процессе набора высоты после взлета из Торонто при пересечении эшелона полета 200 экипаж доложил о проблемах с наддувом гермокабины и запросил снижение в зону ожидания для выполнения проверок. После 55-минутного ожидания посредством векторения на высоте 10 000 футов, дальнейшего снижения до 6000 футов и дополнительного ожидания в течение 10 минут экипаж приступил к набору эшелона 200. После горизонтального полета в течение 5 минут на эшелоне 200 экипаж сообщил о разрешении проблемы и продолжил набор эшелона 320 (через 1 час 30 минут после первоначального прекращения набора на эшелоне полета 200). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Пекин с задержкой на 1 час 50 минут.

Наблюдение лазера

25 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VP-BMF, выполнял рейс из Казани в Шереметьево/Москва. На борту находились 72 пассажира. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево экипаж доложил о наблюдении лазера зеленого цвета. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на аэродроме назначения.

Прерванный взлет

25 июня экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Helvetic Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки HB-JVF, по соглашению с Swiss выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Bucharest/Otopeni (Румыния). В процессе выхода двигателей на взлетный режим на ВПП 28 возникли нештатные показания температуры выходящих газов левой силовой установки (МК650). Экипаж прекратил взлет и самостоятельно возвратился на перрон, освободив полосу по РД К (ближайшая РД на удалении 550 м от начала ВПП). Резервный Airbus A320-200 авиакомпании Swiss вылетел из Цюриха с задержкой 2,5 часа и прибыл в бухарестский аэропорт Отопени с задержкой 2 часа 15 минут.

Столкновение с птицей

25 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Etihad, 2007 года выпуска, регистрационные знаки A6-EIG, выполнял рейс из Peshawar (Пакистан) в Abu Dhabi (ОАЭ). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 17 аэропорта Пешавар произошло попадание птицы в правый двигатель (V2527). Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пешавар через 30 минут после взлета. Рейс был отменен, пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Силовая установка получила повреждения лопаток вентилятора.

Прерванный взлет

25 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании «ЮТэйр», 1989 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPK, выполнял рейс из Тюмени в Нижневартовск. На борту находились 44 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе разбега в тюменском аэропорту Рощино левый двигатель не вышел на взлетный режим. Экипаж прекратил взлет и благополучно завершил пробег в пределах ВПП, после чего самостоятельно зарулил на стоянку.

Столкновение с птицей

25 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEE, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Venice (Италия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж доложил о столкновении воздушного судна

с птицей на высоте 600 м, после чего продолжил полет до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре в аэропорту Венеция следов столкновения с птицей обнаружено не было.

Индикация неисправности тормозов

25 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Edelweiss, 1998 года выпуска, регистрационные знаки HB-IHX, выполнял рейс из Skopje (Македония) в Zurich (Швейцария). На борту находились 126 человек. В процессе снижения для захода на посадку в Цюрихе экипаж доложил о проблемах с тормозами и запросил более длинную ВПП 16 вместо ВПП 14. В аэропорту была объявлена тревога. В процессе снижения экипаж сообщил о вероятном решении проблемы, но в качестве предосторожности продолжил заход на ВПП 16. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Цюрих. Экипаж самостоятельно освободил ВПП, сообщив о нормальном торможении, и продолжил руление на перрон.

Проблемы с наддувом гермокабины

25 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPV, выполнял рейс из Челябинска в Домодедово/Москва. На борту находился 91 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360, экипаж запросил снижение из-за проблем с наддувом гермокабины. После занятия эшелона 260 экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Индикация высокой температуры шасси

25 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEF, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Борисполь/Киев (Украина). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340, экипаж доложил об индикации высокой температуры шасси слева, после чего приступил к снижению до эшелона полета 220. В процессе снижения на эшелоне 240 индикация высокой температуры прекратилась. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения.

Столкновение с птицей, беспорядки в аэропорту

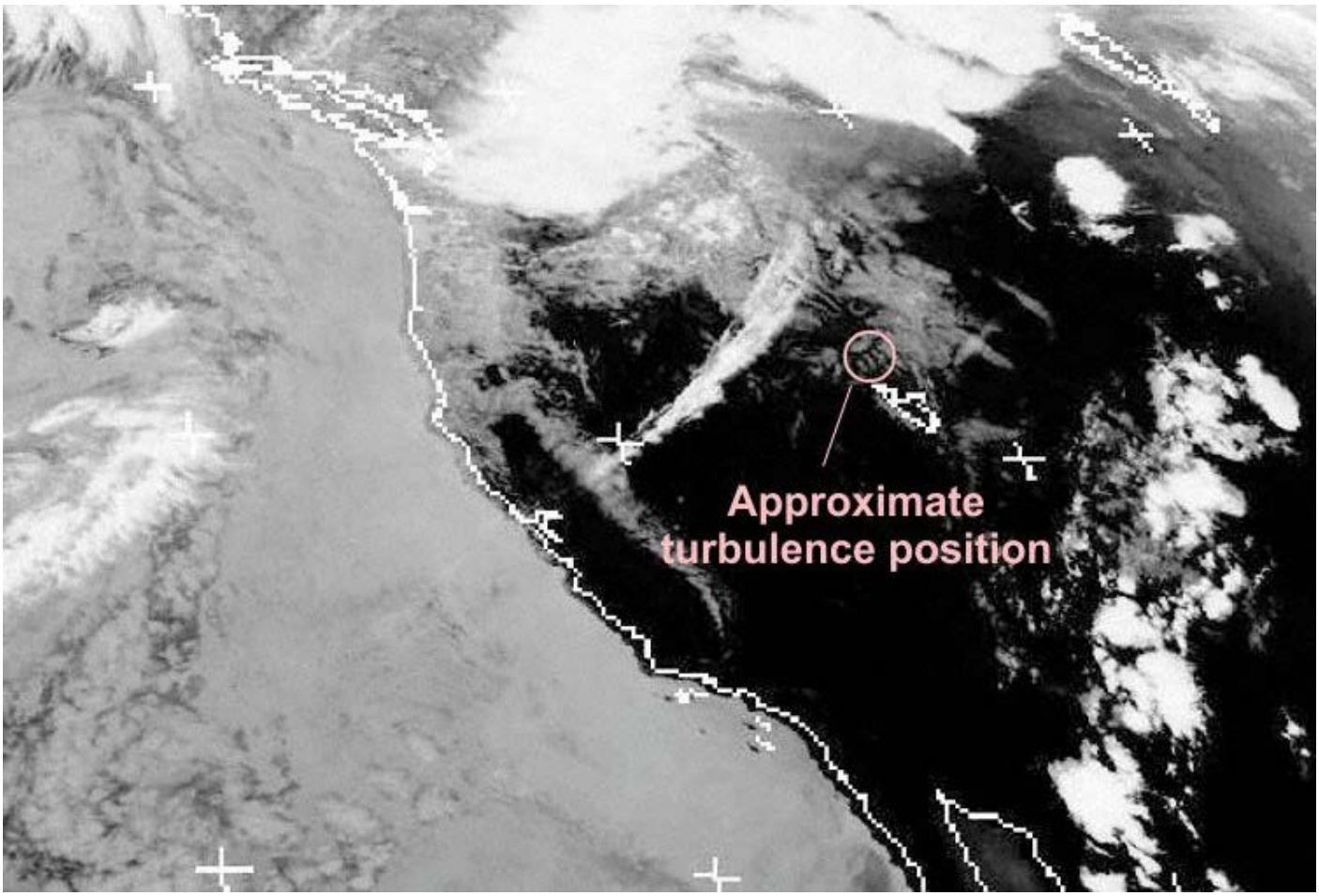
25 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Avianca выполнял рейс из Bogota в Monteria (Колумбия). В процессе захода на посадку в аэропорту Монтерия произошло попадание хищной птицы в один из двигателей. Экипаж продолжил заход на посадку и благополучно приземлился в аэропорту назначения. Обратный рейс был отменен, что вызвало протесты ожидавших отлета пассажиров. Для их усмирения понадобились силы полиции. Один из полицейских получил удары в лицо от двух несовершеннолетних пассажиров, причинившие ему повреждение глаза. Оба пассажира были арестованы.

Отказ генератора и ВСУ

26 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-90 авиакомпании Delta Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N955DN, выполнял рейс из Atlanta в Norfolk (США). На борту находились 32 человека. В процессе захода на посадку в аэропорту Норфолк при пересечении высоты 10 000 футов экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о наличии только одного – левого - рабочего генератора при отказавших правом и ВСУ. При выходе на связь с диспетчером Вышки экипаж доложил о восстановлении работы отказавшего генератора и продолжил заход на посадку. Через 6 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 аэропорта Норфолк. Воздушное судно было допущено к выполнению обратного рейса после 2-часовой стоянки и прибыло в Атланту с задержкой 1 час.

Травмирование семи человек при болтанке

26 июня экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании Alaska Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N318AS, выполнял рейс из Houston в Seattle (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 60 м.м. восточнее Boise, воздушное судно вошло в зону турбулентности, при которой пострадали 7 человек. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения и через 1 час 15 минут произвел благополучную посадку на ВПП 16 левую аэропорта Сиэтл. По сообщению Федерального управления авиации США, семь из находившихся на борту были легко травмированы в результате болтанки в 01.16 UTC 27 июня.



Инфракрасный снимок со спутника GOES-W за 00.00 UTC 27 июня (графика: AVH/NASA)

26 июня экипаж самолета Airbus A318-100 авиакомпании Frontier, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N805FR, выполнял перегоночный рейс из Goose Bay (Канада) в Shannon (Ирландия). После получения разрешения на заход по ИЛС на ВПП 24 в аэропорту Шеннон воздушное судно пересекло линию курсового радиомаяка. После запроса диспетчера о причине уклонения экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о том, что занимается неисправным двигателем №2 (CFM56) и нуждается в выходе из прибывающего потока для следования в зону ожидания. Оставаясь на высоте 3000 футов и продолжая проверки, экипаж объявил аварийную ситуацию из-за неисправности правой силовой установки. После повторного захода по ИЛС на ВПП 24 через 12 минут после первоначального уклонения от схемы воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорт Шеннон. Экипаж уточнил у диспетчера Вышки наличие дыма от правого двигателя, на что получил отрицательный ответ. Воздушное судно самостоятельно освободило ВПП и было остановлено на РД А для осмотра аварийной командой, после чего зарулило на перрон.



N805FR на стоянке 11

26 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Донавиа», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCS, по соглашению с «Аэрофлот» выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Шереметьево/Москва. На борту находились 123 человека. В процессе набора высоты после взлета из Ростова при пересечении эшелона полета 230 экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета из-за проблем с электросистемой. Воздушное судно благополучно

приземлилось в аэропорту Ростова-на-Дону через 30 минут после взлета. Резервный Boeing 737-400 прибыл в Шереметьево с задержкой 3 часа.

Возврат по техпричине

26 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании Aer Arann, 1989 года выпуска, регистрационные знаки EI-BYO, по соглашению с Aer Lingus выполнял рейс из London/Luton в Waterford (Ирландия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Лутон экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. В аэропорту была объявлена тревога и прекращены все операции на единственной ВПП 08/26. Несколько воздушных судов были направлены на запасные аэродромы. Пассажир одного из этих рейсов сообщил, что капитан сделал объявление о блокировании ВПП в Лутоне из-за выкатывания и пролива на ВПП. Данный рейс выполнил затем перелет в Лутон с 2-часовой задержкой. Экипаж EI-BYO произвел благополучную посадку в аэропорту вылета. Представитель авиакомпании от комментариев отказался.

Выключение двигателя

26 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании Swiftair, 1990 года выпуска, регистрационные знаки EC-KAD, по соглашению с OLT Express выполнял рейс из Gdansk в Poznan (Польша). На борту находились 33 пассажира. В процессе захода на посадку в аэропорту Познань экипаж доложил об индикации низкого уровня и низкого давления масла левой силовой установки (PW127), после чего выключил двигатель. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. Аварийные службы обнаружили замасливание левой стороны воздушного судна.

Выключение двигателя

26 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Iberia Express, 1991 года выпуска, регистрационные знаки EC-FDB, выполнял рейс из Madrid в Malaga (Испания). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Мадрид при пересечении эшелона полета 210 произошло срабатывание индикации открытия замков реверса, после чего экипаж выключил силовую установку (CFM56) и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 левую аэропорта Мадрид через 30 минут после взлета. Самолет был допущен к эксплуатации на следующий день через 16 часов после посадки.

Индикация невыпущенного положения шасси

26 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Трансаэро» выполнял рейс из Домодедово/Москва в Благовещенск. В процессе захода на посадку в аэропорту Благовещенск при выпуске шасси не появилось подтверждающей индикации выпущенного положения. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. Выполнив необходимые действия согласно QRH, экипажу удалось выпустить шасси. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту

Благовещенск. Самолет не был допущен к выполнению обратного рейса. Из Москвы в Благовещенск был направлен резервный Boeing 767-300, выполнивший обратный рейс на следующий день с задержкой 14 часов.

Помпаж двигателя

26 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N957AN, выполнял рейс из Santa Ana в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 160 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 100 м.м. юго-западнее Amarillo (США), экипаж доложил об отказе одного из двигателей (CFM56) и принял решение произвести вынужденную посадку в Амарильо. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о том, что имел место помпаж компрессора. Двигатель остается включенным, но экипаж выполняет процедуры для посадки на одном двигателе. Через 20 минут после начала снижения с эшелона полета 350 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 аэропорта Амарильо. Аварийные службы сообщили об отсутствии видимых признаков неисправности правой силовой установки, после чего самолет зарулил на перрон. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Даллас с задержкой 3 часа 20 минут.

Освещение лазером

26 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYO, выполнял рейс из Магнитогорска в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на удалении 12 км северо-западнее аэродрома экипаж доложил об освещении лазером.

Потеря радиосвязи

26 июня экипаж самолета Ту-204-100 авиакомпании Red Wings, 2008 года выпуска, регистрационные знаки RA-64047, выполнял рейс из Sharm el Sheikh (Египет) во Внуково/Москва. На борту находились 208 пассажиров и 11 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в Московской зоне ЕС ОрВД, произошла временная потеря радиосвязи с экипажем. Связь была восстановлена через 26 минут после установления факта ее отсутствия и через 38 минут после доклада экипажем предыдущего пункта обязательных донесений. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Внуково.

Разрушение пневматиков

26 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEZ, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Калининград. На борту находились 230 пассажиров и 8 членов экипажа. В конце пробега после посадки на ВПП 24 в калининградском аэропорту Храброво перед освобождением ВПП произошло разрушение 4 пневматиков левой основной опоры шасси.

Невыпуск закрылков

26 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQZ, выполнял рейс из Хабаровска в Новосибирск, далее – в Екатеринбург. На борту находились 158 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку в новосибирском аэропорту Толмачево при переводе селектора закрылков в положение «2» закрылки остались в положении «0». При этом предкрылки выпустились штатно. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Толмачево.

Столкновение с птицей

26 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRZ, выполнял рейс из Budapest (Венгрия) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей на высоте около 700 м. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При послеполетном осмотре воздушного судна были обнаружены следы от столкновения и повреждения обтекателя бортового радиолокатора в виде вмятины диаметром 8 см в верхней правой части обтекателя. Воздушное судно было отстранено от полетов.

Индикация отказа генератора и гидронасоса

26 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Трансаэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки EI-RUY, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Благовещенск. На борту находились 253 пассажира. В процессе захода на посадку в аэропорту Благовещенск произошло срабатывание сигнализации отказа левого генератора и гидронасоса №1 центральной гидросистемы. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. В ходе выполнения проверок согласно QRH сигнализация не подтвердилась. После повторного захода экипаж произвел благополучную посадку в штатном режиме. 238 пассажиров обратного рейса были отправлены в Домодедово на резервном самолете на следующий день.

Срабатывание наземной СПОС

26 июня экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNS, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Домодедово/Москва. Когда воздушное судно следовало в районе аэродрома Домодедово, произошло срабатывание наземной системы предупреждения опасных сближений. По данным бортового ответчика Boeing 777 находился на эшелоне полета 067 при заданном эшелоне 060 и наличии пересекающего самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFI, следовавшего на эшелоне полета 070 рейсом из Петрозаводска в Домодедово.

Уход на второй круг из-за занятости ВПП

26 июня экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Нордавиа», 1974 года выпуска, регистрационные знаки RA-46667, выполнял рейс из Архангельска в с. Лешуконское. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Лешуконское экипаж по команде диспетчера ушел на второй круг из-за занятости ВПП человеком. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения через 5 минут после ухода на второй круг.

Столкновение с птицей

27 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWW, выполнял рейс из Хабаровска в Шереметьево/Москва. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 25 правую в аэропорту Шереметьево экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей на высоте 100 м. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При послеполетном осмотре воздушного судна повреждений обнаружено не было.

Столкновение с птицами

27 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFF, выполнял рейс из Махачкалы в Istanbul (Турция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Махачкала экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицами. Параметры работы двигателей и систем воздушного судна оставались штатными, лобовое стекло не получило повреждений. Экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

27 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании United Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N171UA, выполнял рейс из San Francisco (США) в Hong Kong (Китай). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340 в 530 м.м. западнее Anchorage (США), у одного из пассажиров возникли проблемы с сердцем. Экипаж принял решение развернуться и следовать в Анкоридж. Через 1 час 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15. Пассажир был доставлен в госпиталь. Рейс не был завершен: через 2 часа после посадки экипаж произвел взлет в направлении Сан-Франциско. Задержка прибытия в Гонконг составила около 22 часов.

Столкновение с птицей

27 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки N920DE, выполнял рейс из West Palm Beach в New York/La Guardia (США). При послеполетном осмотре в нью-йоркском аэропорту Ла Гуардия было обнаружено повреждение двигателя (JT8D), вызванное попаданием птицы.

Необычные звуки при вылете

27 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании AirTran, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N354AT, выполнял рейс из Atlanta в Seattle (США). На борту находились 137 пассажиров и 5 членов экипажа. При вылете из аэропорта Атланта в кабине и салоне раздались необычные звуки. Экипаж принял решение прекратить набор на высоте 10 000 футов и на 2 часа занял зону ожидания для выработки топлива. Экипаж произвел благополучную посадку на аэродроме вылета Атланта спустя 2 часа 20 минут после взлета. Рейс был отменен. По сообщению представителя авиакомпании, при послеполетном осмотре воздушного судна повреждений пневматиков и шасси обнаружено не было. По словам пассажиров, перед посадкой все приняли положение для аварийного приземления из-за предположения экипажа о возможном разрушении пневматиков с сопутствующими повреждениями фюзеляжа.

Прерванный взлет

27 июня экипаж самолета Embraer ERJ-145BJ Legacy 600 авиакомпании Linxair Business Airlines (Словения), 2007 года выпуска, регистрационные знаки S5-ABL, выполнял рейс из Внуково/Москва в Riga (Латвия). В процессе разбега с ВПП 19 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за появления запаха дыма в кабине. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон.

Травмирование бортпроводника

27 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании US Airways выполнял рейс из Mexico City (Мексика) в Phoenix (США). Экипаж возвратился на аэродром вылета из-за травмирования бортпроводника.

Возврат по техпричине

27 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки EI-ETO, выполнял рейс из Баку (Азербайджан) в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 64 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Баку произошел отказ клапана отсека авионики. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бина.

Попадание птицы в двигатель

27 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTP, выполнял рейс из Барнаула в Домодедово/Москва. В процессе набора высоты после взлета из Барнаула экипаж доложил о возможном попадании птицы в двигатель. Сообщив о штатных параметрах работы систем, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово. При

послеполетном осмотре были обнаружены следы попадания птицы в силовую установку №1, а также погнутость лопатки вентилятора двигателя.

Травмирование бортпроводника

27 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании US Airways выполнял рейс из Mexico City (Мексика) в Phoenix (США). Экипаж возвратился на аэродром вылета из-за травмирования бортпроводника.

Невыпуск закрылков

28 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest выполнял рейс из Houston/Hobby в Nashville (США). На борту находились 137 пассажиров. В процессе захода на посадку на ВПП 20 левую аэропорта Нэшвилл экипаж ушел на второй круг, сообщив о проблемах с закрылками, и запросил векторение для повторного захода. При повторном заходе на ВПП 20 левую (длина ВПП 2440 м) экипаж сообщил, что не нуждается в дополнительном обслуживании, но в дальнейшем (через 13 минут после прекращения первого захода) снова ушел на второй круг, сообщив о вновь возникшей индикации закрылков. Экипаж запросил для посадки ВПП 31 (длина ВПП – 3360 м), а затем объявил аварийную ситуацию, сообщив: «Нам необходима посадка». Через 15 минут после второго захода экипаж произвел благополучную посадку на повышенной скорости на ВПП 31 аэропорта Нэшвилл.

Прерванный взлет

28 июня экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Chautauqua, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N566RP, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Richmond в New York/La Guardia (США). В процессе разбега с ВПП 34 в аэропорту Ричмонд экипаж прекратил взлет из-за растрескивания лобового стекла. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон. Рейс был отменен, пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Неуборка шасси

28 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании «ЮТэйр», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BLN, выполнял рейс из Тюмени в Сургут. На борту находились 26 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил о неуборке левой основной опоры шасси и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Рощино через 20 минут после взлета.

Возможное столкновение с птицей

28 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air France, 2002 года выпуска, регистрационные знаки F-GRXC, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Paris/Charles de Gaulle (Франция). В процессе набора высоты после

взлета экипаж доложил о возможном столкновении воздушного судна с птицей и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту имени Шарля де Голля.

Срабатывание СПОС

28 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQR, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Tel Aviv (Израиль). После вылета из аэропорта Шереметьево самолет находился в наборе заданного эшелона полета 280. Экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании «Трансаэро», 2005 года выпуска, регистрационные знаки EI-ETX, выполнял рейс из Внуково/Москва в Rome/Fiumicino (Италия) и следовал в попутном направлении в наборе заданного эшелона полета 240. Продольный интервал между воздушными судами составлял менее 5 км. В 09.37 (05.37 UTC) из-за разницы скоростей набора вертикальный интервал между воздушными судами составил менее 500 футов. Произошло срабатывание наземной СПОС и TCAS в режиме «RA». Оба рейса благополучно приземлились в аэропортах назначения.

Неуборка шасси

28 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании KLM, 1999 года выпуска, регистрационные знаки PH-BXD, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Birmingham (Великобритания). Через 20 минут после взлета, сразу после занятия эшелона полета 340 на удалении 100 м.м. от Амстердама экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив о неполной уборке шасси. Через 30 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 18 правую амстердамского аэропорта Схипхол. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Бирмингем с задержкой 3 часа 15 минут. По словам одного из пассажиров, через 20 минут после взлета экипаж сделал объявление о необходимости произвести выпуск-уборку шасси из-за отсутствия индикации постановки на замки правой основной опоры. После цикла уборки-выпуска шасси экипаж сообщил, что проблема не разрешилась, и они возвращаются в Амстердам.

Столкновение с птицей

28 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Indigo выполнял рейс из Srinagar в Mumbai (Индия). На борту находились 182 человека. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Сринагар при пересечении высоты 1500 футов экипаж доложил о возможном попадании птицы в один из двигателей и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сринагар. Резервный самолет прибыл в Мумбай с задержкой 5 часов.

Попытка захвата воздушного судна

29 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Tianjin Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки B-3171, выполнял рейс из Hotan в Urumqi (Китай). На борту находились 92 пассажира и 9 членов экипажа. В процессе набора высоты через 6 минут после взлета из аэропорта Хотан шесть пассажиров в служебной форме попытались проникнуть в кабину с целью захвата воздушного судна. Бригада бортпроводников, воздушные маршалы и пассажиры скрутили нападавших, после чего воздушное судно возвратилось на аэродром вылета. Экипаж произвел благополучную посадку в Хотане через 16 минут после взлета. Службы безопасности арестовали нападавших. В борьбе с ними старший бортпроводник, два маршала и 7 пассажиров получили небольшие травмы. Все шестеро нападавших были мусульманами-уйгурами.







Прерванный взлет

29 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N520UA, выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Jackson (США). В процессе разбега с ВПП 32 левой от пересечения с РД T10 экипаж прекратил взлет и освободил полосу по РД T6 примерно в 2500 футах от места старта. Экипаж сообщил об отказе генератора и о том, что не нуждается в какой-либо помощи, после чего возвратился на перрон. По словам пассажиров, капитан информировал их обо всех своих действиях, сообщив, в частности, и об отказе генератора. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Выключение двигателя

29 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N975TW, выполнял рейс из Phoenix в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 140 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 220 м.м. южнее Rapid City, экипаж в качестве предосторожности выключил двигатель, после чего снизился до эшелона полета 200 и

через 45 минут благополучно произвел вынужденную посадку в Рэпид-Сити. Резервный MD-83 вылетел на следующий день и прибыл в Чикаго с задержкой 19,5 часов.

Прерванный взлет

29 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWX, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Петропавловск-Камчатский. В процессе разбега в аэропорту Шереметьево появились признаки нештатной тенденции роста скорости, после чего экипаж прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон, после чего было отстранено от полета.

Возврат по техпричине

29 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки EI-ETO, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Домодедово/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета по техпричине. Аварийную ситуацию экипаж не объявлял. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Попадание птиц в двигатель

29 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHK, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 134 пассажира и 6 членов экипажа. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Пулково были обнаружены следы попадания птиц во второй двигатель с сопутствующими повреждениями в виде погнутости 6 лопаток вентилятора.

Травмирование бортпроводника при болтанке

29 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N25705, выполнял рейс из San Francisco в Washington/National (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 восточнее Indianapolis, воздушное судно вошло в зону турбулентности, в которой был травмирован бортпроводник. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 50 минут произвел благополучную посадку на ВПП 19 аэропорта Вашингтон. После заруливания на стоянку на борт поднялись ожидавшие прибытия медработники. По сообщению Федерального управления авиации США, бортпроводник получил травму колена.

Попадание птицы в двигатель

29 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BZO, выполнял рейс из

Шереметьево/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. После посадки в аэропорту Пулково и заруливания на стоянку экипаж сообщил о попадании птицы в правую силовую установку в процессе конечного этапа захода на посадку на высоте около 600 м. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было.

Уход на второй круг из-за занятости ВПП животными

29 июня экипаж самолета De Havilland Canada Dash-8-200 авиакомпании «Сахалинские авиатрассы», 1996 года выпуска, регистрационные знаки RA-67259, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Ноглики. На борту находились 7 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Ноглики экипаж по команде диспетчера ушел на второй круг из-за появления животных на летном поле. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ноглики.

Выключение двигателя

29 июня экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «ИрАэро», 1971 года выпуска, регистрационные знаки RA-47805, выполнял рейс из Бодайбо в Иркутск. На борту находились 46 человек. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Бодайбо экипаж доложил об отказе левой силовой установки и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Бодайбо.

Индикация незакрытого положения двери

30 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Delta Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N665US, выполнял рейс из New York/JFK в Tokyo/Narita (Япония). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 300 в 190 м.м. севернее Toronto (Канада), сработала сигнализация незакрытого положения двери. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Detroit и произвел слив топлива по маршруту. Через 1 час 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 21 правую аэропорта Детройт. Резервный Boeing 777-200 прибыл в Токио с задержкой 24 часа.

Неуправляемые пассажиры

30 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Lucky Air, 2005 года выпуска, регистрационные знаки B-6212, выполнял рейс из Kunming в Wuhan (Китай). Когда воздушное судно следовало по маршруту, 30-летняя пассажирка опустила спинку сиденья, что не понравилось сидевшей позади 18-летней девушке. Путешествовавшая со своей матерью, тетей и одноклассницей она начала бить ногами по спинке сиденья впереди. Между пятью женщинами развязалась ссора, быстро переросшая в кулачную драку. Пока бригада бортпроводников успокаивала дерущихся, экипаж запросил помощь полиции на стояке, сообщив, что ни одна из женщин не продолжит полет до конечного пункта Shenyang. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Вухан, где все 5 женщин были сняты с рейса.

Авиакомпания отказалась перевозить их в Шеньян. Девушке, признанной виновной за развязывание ссоры, было назначено наказание в виде штрафа в размере 1000 юаней (157 долларов США) для компенсации медицинских расходов.

Растрескивание лобового стекла

30 июня экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании LOT Polish Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки SP-LIF, выполнял рейс из Warsaw (Польша) в Шереметьево/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Шереметьево произошло растрескивание лобового стекла кабины со стороны второго пилота. Экипаж продолжил заход на посадку и благополучно приземлился в аэропорту Шереметьево. Воздушное судно было отстранено от выполнения обратного рейса.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

30 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Finnair, 2010 года выпуска, регистрационные знаки OH-LTT, выполнял рейс из Chongqing/Jiangbei (Китай) в Helsinki (Финляндия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в направлении Перми, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за возникшей аритмии сердца у 60-летней пассажирки. После благополучной посадки в пермском аэропорту Большое Савино пассажирка была доставлена в местную клиническую больницу.

Дым из шасси

30 июня экипаж самолета Ан-38-100 авиакомпании «Восток» 1997 года выпуска регистрационные знаки RA-41901 выполнял чартерный рейс из Комсомольск-на-Амуре в Хабаровск (МВЛ). На борту находились 6 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе пробега после посадки диспетчером был обнаружен дым со стороны левой основной опоры шасси. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило повреждений.