КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Июнь 2013 г.

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

Выключение двигателя

1 июня экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Emirates Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки A6-EMR, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Munich (Германия). На борту находились 360 пассажиров и 17 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 200 м.м. юго-восточнее Trabzon (Турция), экипаж доложил о выключении двигателя (Trent 895) и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Трабзон. Резервный Boeing 777-300 был направлен из Дубая в Трабзон для продолжения рейса. Пассажиры прибыли в Мюнхен с задержкой 18 часов. По состоянию на 14.30 UTC 3 июня, через 46 часов после вынужденной посадки A6-EMR находился на земле в Трабзоне.

Приземление перед ВПП

1 июня экипаж самолета Dornier Do-228 авиакомпании Sita Air, регистрационные знаки 9N-AHB, выполнял чартерный рейс из Nepalgunj в Simikot (Непал). На борту находились 5 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 28 аэропорта Симикот воздушное судно приземлилось перед ВПП. Произошло разрушение носовой и левой основной опор шасси. Левое полукрыло разрушилось примерно посередине между двигателем и законцовкой. Самолет остановился перпендикулярно осевой линии ВПП носовой частью на искусственном покрытии и хвостовой – за пределами правого края ВПП сразу после маркировки зоны приземления ВПП 28. Никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения. По сообщению представителя аэропорта, в момент происшествия наблюдался приземный туман. Экипаж трижды выполнял заход на посадку. Четвертая попытка завершилась грубым приземлением, приведшим к разрушению конструкции.







Карта: Google maps

Неуборка шасси

1 июня экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89004, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Днепропетровск (Украина). На борту находились 85 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево при уборке шасси на EICAS появились сообщения: [L/G GEAR NOT UPLOCKED], [L/G DOOR NOT CLOSED]. После выполнения проверок согласно QRH экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива до максимально допустимого посадочного веса воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Растрескивание лобового стекла

1 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании FlyGeorgia, 2001 года выпуска, регистрационные знаки 4L-FGC, выполнял рейс из Tbilisi (Грузия) в Dubai (ОАЭ). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Дубай в системе обогрева ветрового стекла командира воздушного судна произошло короткое замыкание, приведшее к растрескиванию внешнего слоя. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 30 левую аэропорта Дубай. Обратный рейс был отменен. По состоянию на 20.30 UTC 4 июня самолет оставался на земле в Дубае.

Ослепление лазером

1 июня экипаж самолета Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1995 года выпуска, регистрационные знаки RA-96015, выполнял рейс из Сочи в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку на ВПП 07 левую аэропорта Шереметьево на удалении 14 км от ВПП экипаж был ослеплен лучом лазера зеленого цвета. Через 3 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

Попадание птицы в двигатель

2 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании US Airways, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N193UW, выполнял рейс (отправление – 1 июня) из Seattle в Philadelphia (США). В 08.58 (09.58 UTC) в процессе выравнивания перед посадкой на ВПП 27 правую аэропорта Филадельфия произошло попадание птицы в правый двигатель. После освобождения ВПП экипаж сообщил о столкновении со стаей птиц. О прохождении через стаю птиц также сообщил экипаж следующего приземлившегося самолета. Воздушное судно возобновило полеты спустя 12 часов после посадки.

Выключение двигателя

2 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N361AA, выполнял рейс из New York/JFK в Orlando (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 400 в 130 м.м. восточнее Raleigh/Durham (США), произошло срабатывание сигнализации маслофильтра правой силовой установки (CF6). Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Роли. При послеполетной проверке на магнитном детекторе были обнаружены металлические частицы. Произведена замена двигателя.

Столкновение с птицей

2 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWP, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе захода на посадку на ВПП 10 левую аэропорта Пулково произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту назначения.



2 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Cebu Pacific, 2011 года выпуска, регистрационные знаки RP-C3266, выполнял рейс из Manila в Davao (Филиппины). На борту находились 165 человек и 6 членов экипажа. В 19.05 (11.05 UTC) при посадке на ВПП 23 аэропорта Давао в условиях сильного дождя воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и вышло за пределы искусственного покрытия на мягкий грунт, где остановилось с подломленной носовой опорой шасси и серьезными повреждениями обоих двигателей, полученными в результате их контакта с грунтом. Пассажиры и экипаж покинули самолет по аварийному трапу левой передней двери без серьезных травм. По сообщению источников в авиакомпании, на конечном этапе захода на посадку произошло кратковременное выключение огней ВПП из-за отключения на 1-2 минуты электроснабжения города Давао, что и стало причиной выкатывания. 4 июня представитель авиакомпании сообщил, что эвакуация пассажиров началась через 15 минут после остановки. Для установления причин позднего начала эвакуации летный и кабинный экипажи были отстранены от полетов. При ударе о грунт после подлома шасси оба двигателя получили серьезные повреждения, возможно, не подлежащие восстановлению. Пожара двигателей не было. Из-за наклона самолета на нос экипаж сделал вывод о небезопасности аварийного покидания. После оценки ситуации было принято решение производить эвакуацию по надувному трапу левой передней двери. По сообщению полномочного органа гражданской авиации Филиппин (CAAP) от 4 июня, свидетельств каких-либо неисправностей на борту перед посадкой не было. Отказов оборудования в аэропорту также не происходило. Экипаж наблюдал ВПП, несмотря на сильный дождь. Самолет приземлился штатно, однако в процессе пробега в условиях дождя отклонился вправо и остановился на грунте в 1100 м от начала ВПП между РД А4 и А3. По информации источников внутри CAAP, не все огни ВПП были повреждены при авиационном происшествии с самолетом А-320 Cebu Pacific. По крайней мере, 2 фонаря были повреждены другим воздушным судном, предположительно, турбовинтовым самолетом ATR этой же авиакомпании за 5 минут до выкатывания А-320. Об инциденте не было сообщено, а повреждений пневматиков обнаружено не было. При должном оповещении экипаж А-320 мог быть более осведомленным об условиях посадки. Утром 4 июня самолет все еще оставался на месте выкатывания и был отбуксирован на перрон в полдень после установки носовой опоры на тягач и укладки стальных листов на грунт. Эвакуация производилось при помощи технических специалистов и экспертов авиакомпании Singapore Airlines. Международный аэропорт Давао имеет единственную ВПП длиной 3000 м.

Сводка METAP по аэродрому Давао:

```
02II00Z 02I2/03I2 I2008KT 9999 FEW0I6 SCT090 BKN290 TEMP0 02I2/02I8 I5004KT 8000 -
TSRA FEW0I5CB 0VC090=
```

RPMD 021000Z I4002 9999 TS BKN01 5 CB SCT090 BKN290 29/26 QI008 CB SW-SE AND OVHD DIST PCPN NW LITS N
RPMD 020900Z I8006 9999 FEW01 5 CB SCT090 BKN290 30/26 QI007 CB NE
RPMD 020800Z I8002 9999 SCT01 5 CB SCT090 BKN290 30/26 QI006 CB ALQUADS



RP-C3266 в ходе аварийной эвакуация (фото: Dave Jubz)



Фото: Jeff Sy



Буксировка самолета с грунта (фото: Cebu Pacific)



Самолет возвращен на искусственное покрытие (фото: Cebu Pacific)



Карта: Google maps

Выключение двигателя

2 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании US Airways выполнял рейс из Houston в Charlotte (США). На борту находились 122 пассажира. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Шарлотта левый двигатель произвел значительный посторонний шум, сопровождаемый вибрацией конструкции, после чего экипаж выключил силовую установку, продолжив заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 центральную аэропорта Шарлотта, развернулось на ВПП для руления в обратном направлении и зарулило на стоянку в сопровождении техники аварийных служб.

Неисправность элерона

2 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United, 1993 года выпуска, регистрационные знаки N658UA, выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Chicago/O'Hare (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 40 м.м. северо-западнее Cardiff (Великобритания), экипаж принял решение развернуться и произвести внеплановую посадку в аэропорту London/Heathrow по причине неисправности левого элерона. Через 1 час 15 минут, после слива топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 правую аэропорта Хитроу. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Чикаго с задержкой 4 часа 45 минут.

Невыпуск закрылков

2 июня экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89006, выполнял рейс из Магнитогорска в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево/Москва произошел отказ системы уборки и выпуска закрылков. После выполнения проверок экипаж принял решение о производстве посадки с убранной

механизацией. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево и было отстранено от эксплуатации.

Выключение двигателя

2 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании US Airways выполнял рейс из Houston в Charlotte (США). На борту находились 122 пассажира. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Шарлотта в левом двигателе возник сильный шум, сопровождаемый вибрацией самолета. Экипаж выключил силовую установку и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 центральную аэропорта Шарлотта и зарулило на стоянку в сопровождении техники аварийных служб.

Проблемы с наддувом

3 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «ЮТэйр», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJI, выполнял рейс из Внуково/Москва в Душанбе (Таджикистан). После взлета на эшелоне полета 100 экипаж доложил о проблемах с наддувом гермокабины и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Контакт хвостовой части с ВПП

3 июня экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки TC-JYH, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Lagos (Нигерия). В процессе взлета с ВПП 35 правой аэропорта Стамбул произошло срабатывание индикации возможного удара хвостовой частью о ВПП. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 правую аэропорта имени Ататюрка. После проверки, при которой были обнаружены лишь незначительные абразивные повреждения хвостовой пяты в пределах допуска, самолет вылетел повторно спустя 1 час 10 минут после возврата. Рейс прибыл в Лагос с задержкой 2 часа.

Падение давления в гермокабине

3 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании China Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки B-18317, выполнял рейс из Taipei (Тайвань) в Ho Chi Minh City (Вьетнам). На борту находились 200 человек. В процессе набора высоты после взлета из Тайбэя при пересечении высоты 1500 футов произошло срабатывание сигнализации неисправности правой системы отбора воздуха (двигателя CF6). Экипаж продолжил полет с набором эшелона 400. Попытки восстановить работу системы, однако, не дали результата. После начала снижения для посадки в аэропорту Хо-Ши-Мин при пересечении эшелона полета 380 произошло срабатывание сигнализации отказа левой системы отбора с последующей сигнализацией повышенной высоты в гермокабине. Экипаж перешел в аварийное снижение. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 правую аэропорта Хо-Ши-

Мин. Вьетнамские авиационные власти классифицировали инцидент как серьезный и делегировали расследование тайваньской комиссии (по принадлежности перевозчика). Обратный рейс был отменен. Самолет вылетел в Тайбэй через 13 часов после посадки, занял эшелон полета 410 и прибыл с задержкой 11,5 часов.

Повреждение обтекателя бортового радиолокатора

4 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Air China, 1998 года выпуска, регистрационные знаки B-2856, выполнял рейс из Chengdu в Guangzhou (Китай). В процессе набора высоты после взлета из Чэнду при пересечении эшелона полета 260 в районе носовой части самолета раздался сильный удар, после чего летные качества воздушного судна ухудшились. Экипаж прекратил набор и возвратился на аэродром вылета, благополучно приземлившись в аэропорту Чэнду с поврежденным обтекателем бортового радиолокатора. При послеполетном осмотре было предположено столкновение с посторонним предметом. Столкновение с птицей при этом было исключено ввиду отсутствия следов крови, перьев и других характерных признаков.



B-2856 на стоянке после возврата

Проблемы с наддувом

4 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2006 года выпуска, регистрационные знаки C-FGMF, выполнял рейс из Halifax в Montreal (Канада). На борту находились 80 человек. Воздушное судно выполняло полет согласно MEL с неработающей левой системой отбора воздуха. В процессе набора высоты после взлета из Галифакса при пересечении эшелона полета 245 произошло срабатывание сигнализации неисправности правой системы отбора. В ходе выполнения проверок экипажу не удалось восстановить работоспособность системы, после чего было принято решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Галифакс. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была произведена замена уплотнителя выхлопной трубы предохладителя воздуха.

Столкновение со стаей птиц

5 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWP, выполнял рейс из Баку (Азербайджан) в Шереметьево/Москва. На борту находились 83 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Баку на высоте 500-600 м произошло столкновение воздушного судна со стаей птиц. В отсутствие признаков нештатной работы систем и двигателей экипаж принял решение следовать в аэропорт назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре были обнаружены следы от столкновений с птицами на обтекателе радиолокатора, на зализе фюзеляжа с левой плоскостью крыла, воздухозаборнике левого двигателя, на левой основной опоре шасси, а также сублимированные бурые пятна – на воздухозаборнике правой силовой установки. При детальном осмотре было обнаружено повреждение рабочей лопатки вентилятора двигателя № 2. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации.

Проблемы с электросистемой

5 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYP, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Сочи. Следуя на заданном эшелоне полета 80 после взлета из аэропорта Домодедово, экипаж доложил о проблемах с электросистемой. Через 1 минуту экипаж включил сигнал бедствия. Еще через 2 минуты экипаж отменил состояние бедствия. После выполнения проверок было принято решение о возврате на аэродром вылета. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Невыпуск механизации

5 июня экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот, 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89005, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Набережные Челны. На борту находились 80 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Бегишево экипаж доложил о проблемах с механизацией. После выполнения проверок было принято решение о

производстве посадки с убранной механизацией. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бегишево.

Отказ гидросистемы

5 июня экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании American Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N784AN, выполнял рейс из Los Angeles (США) в London/Heathrow (Великобритания). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 330 в 180 м.м. северо-восточнее Las Vegas (США), произошло срабатывание сигнализации низкого уровня жидкости в правой гидравлической системе с последующей индикацией низкого давления. Экипаж выключил правый двигатель (Trent 892) и выполнил разворот для возврата на аэродром вылета. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лос-Анджелес. Резервный Boeing 777-200 прибыл в Лондон с задержкой 16,5 часов.

Падение давления в гермокабине

5 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки EI-RUD, выполнял рейс из Larnaca (Кипр) в Казань. На борту находились 147 пассажиров и 7 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370, экипаж доложил о разгерметизации кабины и приступил к снижению до разрешенного эшелона 70. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Казань.

Отказ системы триммирования

5 июня экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании United, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N37422, выполнял рейс из Phoenix в Washington/Dulles (США). В процессе набора высоты после взлета из Финикса на эшелоне 230 экипаж перешел в горизонтальный полет, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Финикс через 55 минут после взлета. После 5,5- часовой стоянки самолет вылетел повторно и прибыл в Вашингтон с задержкой 6 часов. По сообщению пассажира, командир воздушного судна сделал объявление об отказе системы триммирования и связанным с ним отказе автопилота.

Прерванный взлет

6 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Avianca, 2011 года выпуска, регистрационные знаки N599AV, выполнял рейс из Barranquilla в Bogota (Колумбия). В процессе разбега в аэропорту Барранкилья произошло попадание птицы (предположительно, цапли) в левый двигатель (CFM56). Экипаж на малой скорости прекратил взлет и зарулил на стоянку. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По заявлению представителя аэропорта, взять под контроль перелетных птиц, привлекаемых большими свалками мусора вокруг

аэродрома, не удается даже при помощи хищных птиц, и не удастся до тех пор, пока свалки мусора не будут ликвидированы.



Створки капота левого двигателя, открытые для осмотра (фото: Eduardo Rocha)

Тело человека в нише шасси

6 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Ай Флай», 1997 года выпуска, регистрационные знаки EI-ETI, выполнял рейс (отправление – 5 июня) из Rimini (Италия) во Внуково/Москва. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково. При послеполетном осмотре техническим составом были обнаружены пятна крови на одной из основных опор шасси. После детального осмотра ниши шасси было обнаружено тело молодого темнокожего мужчины с грузинским паспортом. Вскрытие показало, что человек смертельно замерз четыре дня назад. За это время самолет выполнил, по меньшей мере, 7 рейсов. Проводится расследование с целью установления аэропорта, в котором человек мог проникнуть в самолет. EI-ETI возобновил полеты спустя 17 часов после посадки в аэропорту Внуково.

Столкновение со стаей птиц

6 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Jetblue, 2013 года выпуска, регистрационные знаки N355JB, выполнял рейс из Westchester County в Fort Myers (США). На борту находились 73 человека. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 аэропорта Уэстчестер и получения указания о переходе на связь с диспетчером вылета экипаж доложил о столкновении со стаей птиц при отрыве от ВПП. Экипаж приземлившегося на ВПП 16 самолета сообщил о птице, лежащей перед РД G. Экипаж Jetblue занял высоту 3000 футов и принял решение следовать на запасной аэродром New York/JFK (США). Перед началом захода экипаж объявил аварийную ситуацию. Через 25 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку в нью-йоркском аэропорту имени Кеннеди и зарулил на перрон. Резервный Embraer ERJ-190 прибыл в Форт Майерс с задержкой 1 час 50 минут. N355JB возобновил полеты через 3 часа после посадки.

Отказ гидросистемы

6 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2001 года выпуска, регистрационные знаки EC-IEI, выполнял рейс из Barcelona в Bilbao (Испания). Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 310 произошло срабатывание сигнализации отказа гидросистемы. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Барселона. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Бильбао с задержкой 3 часа 45 минут.

Выкатывание за пределы ВПП

7 июня экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании China Eastern, регистрационные знаки B-3052, выполнял рейс из Huaian в Shanghai/Hongqiao (Китай). В 17.25 (09.25 UTC) при посадке на ВПП 18 левую шанхайского аэропорта Хунцяо воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо, пересекло покрытый травой участок, и остановилось носовой частью на РД с подломленной передней опорой шасси. Никто не пострадал. Воздушное судно получило значительное повреждение.

Сводка METAP по аэродрому Шанхай/Хунцяо:

```
ZSSS 07I000Z II008GI5MPS 080VI40 7000 -SHRA BKN009 OVC040 22/20 QI000 NOSIG
ZSSS 070930Z II008GI3MPS 070VI40 7000 -SHRA BKN009 OVC040 2I/I9 QI000 RESHRA NOSIG
ZSSS 070900Z II009GI5MPS 2500 SHRA BR BKN009 OVC040 2I/20 QI000 BECMG TLI030 3000
-SHRA
```



B-3052 на месте остановки





Карта: Google maps

Растрескивание лобового стекла

7 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании China Southern Airlines, 1994 года выпуска, регистрационные знаки B-2838, выполнял рейс из Urumqi/Diwopu (Китай) в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту на удалении 580 км восточнее аэропорта Шереметьево, экипаж сообщил о трещине лобового стела и принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Через 32 минуты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Шереметьево.

Выключение двигателя

7 июня экипаж самолета Ил-76ТД-90 авиакомпании «Волга-Днепр», 2007 года выпуска, регистрационные знаки RA-76951, выполнял рейс по маршруту Bergen (Норвегия) – Ульяновск – Красноярск – Южно-Сахалинск. На борту находились 9 членов экипажа и груз весом 38 тонн. На удалении 320 км восточнее Красноярска экипаж доложил о выключении из-за повышенной вибрации двигателя № 4 (ПС-90А-76) и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в зоне ожидания воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Красноярск.

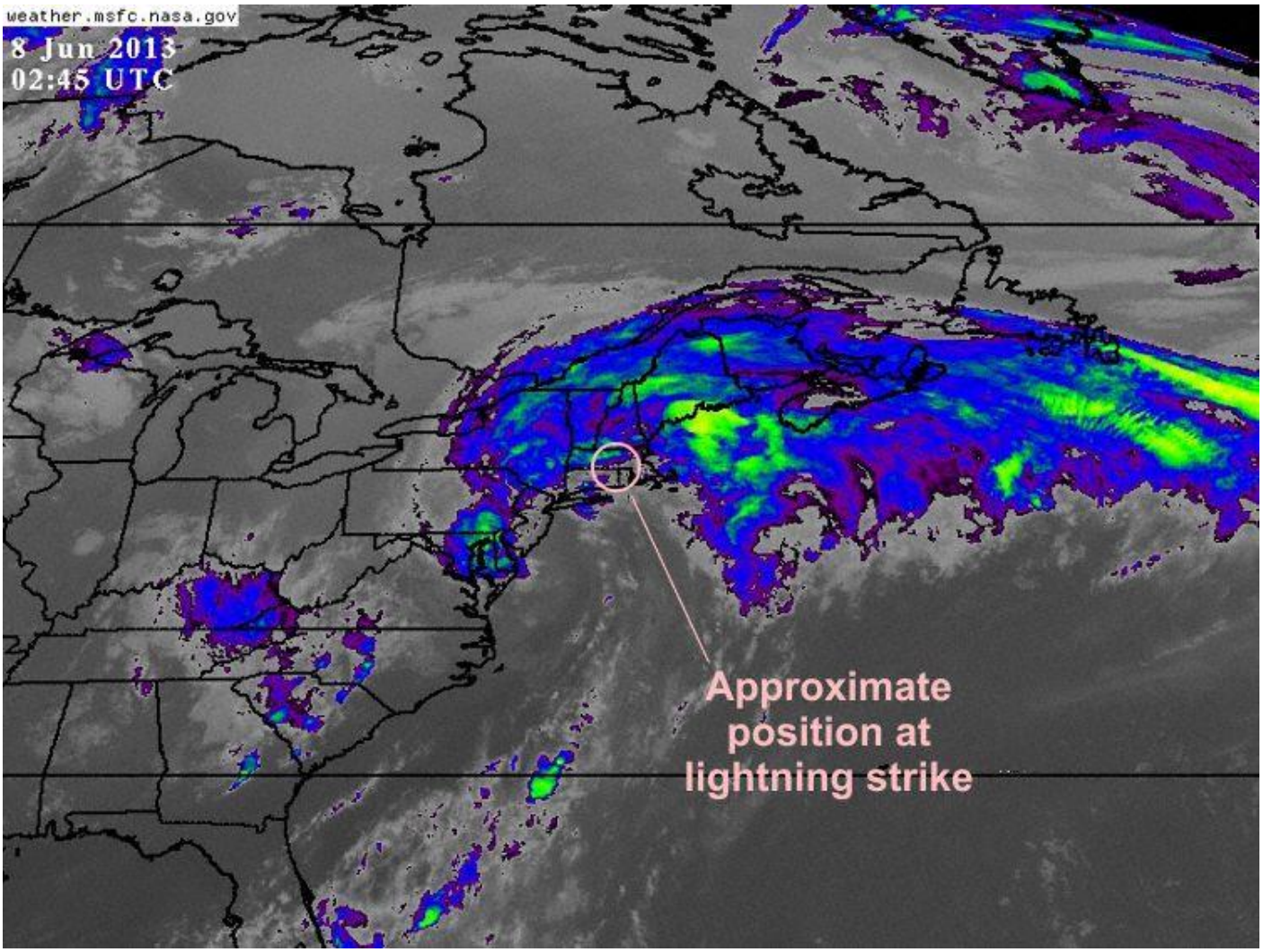
Отказ ВСУ

7 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Владивосток Авиа», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFX, выполнял рейс из Владивосток в Tokyo (Япония). На борту находились 43 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Владивостока произошел отказ вспомогательной

силовой установки. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Владивосток.

Поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества

7 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N586JB, выполнял рейс из Boston в West Palm Beach (США). На борту находились 148 пассажиров и 5 членов экипажа. В 21.10 (01.10 UTC 8 июня) в процессе набора высоты после взлета из Бостона в 6 км южнее New Bedford Municipial (США) экипаж доложил о попадании в зону сильного дождя, возможном поражении воздушного судна молнией и решении следовать на запасной аэродром New York/JFK (США). Прекратив набор на эшелоне полета 270, экипаж занял зону ожидания для оценки работы систем и определения возможных повреждений. Сообщив о множественных отказах систем, предположительно из-за удара молнии, экипаж принял решение следовать на аэродром Нью-Йорк. В процессе захода на посадку в аэропорту имени Кеннеди на высоте 3000 футов было принято решение произвести посадку в аэропорту Newark. Выполнив заход на ВПП 04 правую аэропорта Ньюарк, экипаж произвел благополучную посадку спустя 2 часа после прекращения набора высоты. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Уэст-Палм-Бич с задержкой 6 часов 20 минут. Через 10 часов после вынужденной посадки N586JB находился на земле.



Инфракрасный снимок со спутника GOES-E за 02.45 UTC 8 июня 2013 года (графика: AVH/NASA)

Ухудшение самочувствия членов экипажа

7 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 1999 года выпуска, регистрационные знаки D-AISB, выполнял рейс из Frankfurt/Main в Berlin/Tegel (Германия). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 280, и на борту началось обслуживание пассажиров напитками, бортпроводники заметили сильный неприятный запах. У трех бортпроводников быстро возникли симптомы потери концентрации, описываемые как «туман в голове», щекотание и раздражение в глотке, сопровождаемые металлическим привкусом, головной болью, головокружением и слабостью в ногах. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Через 45 минут после взлета из Франкфурта-на-Майне воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Берлин. Три бортпроводника были госпитализированы, у четвертого симптомы отсутствовали. Летный экипаж выполнил перелет на базу во Франкфурт без бортпроводников и пассажиров на борту. На следующее утро, через 14 часов после посадки самолет возобновил полеты. После взятия медицинских анализов у бортпроводников они были выписаны спустя 24 часа.

Неустойчивая работа системы кондиционирования

7 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOY, выполнял рейс из Краснодара в Istanbul/Ataturk (Турция). На борту находились 59 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Краснодара на высоте около 8000 футов произошло срабатывание сигнализации «Давление в кабине». Прекратив набор на эшелоне полета 180, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Краснодар.

Выключение двигателя

7 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N650DL, выполнял рейс из Atlanta в Santa Ana (США). Перед взятием штурвала для взлета из аэропорта Атланта левый двигатель произвел сильный хлопок, сопровождаемый языками пламени. Экипаж продолжил взлет, после занятия безопасной высоты выключил двигатель и активировал систему пожаротушения. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Атланта. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Санта-Ану с задержкой 3 часа.

Падение давления в гермокабине

8 июня экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N672AE, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Louisville (США). На борту находились 47 пассажиров и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 170 м.м. юго-западнее Evansville (США), из-за падения давления в гермокабине экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 100 (средняя вертикальная скорость составила 5400 ф/мин). Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Эвансвилл. По

сообщениям пассажиров, они почувствовали закладывание ушей и легкую головную боль перед тем, как самолет начал снижаться. Кислородные маски не активировались.

Невыпуск левой опоры шасси

8 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Wizz Air, 2012 года выпуска, регистрационные знаки HA-LWM, выполнял рейс из Bucharest/Otopeni (Румыния) в Rome/Ciampino (Италия). На борту находились 165 пассажиров и 5 членов экипажа. В 07.20 (05.20 UTC) в процессе захода на посадку на ВПП 15 римского аэропорта Чампино с высоты 1500 футов экипаж ушел на второй круг из-за индикации невыпущенного положения левой основной опоры шасси. Для выполнения проверок экипаж занял зону ожидания на высоте 5000 футов, и затем принял решение следовать на запасной аэродром Rome/Fiumicino из-за наличия там ВПП большей длины. Через 35 минут после прекращения захода экипаж выполнил контрольный проход на малой высоте над ВПП 34 правой аэропорта Фьюмичино, при котором визуально был подтвержден невыпуск левой опоры. После набора высоты 2000 футов экипаж выполнил повторный заход на ВПП 34 правую с невыпущенной левой стойкой шасси. В 08.09 (06.09 UTC) воздушное судно благополучно приземлилось. На пробеге экипаж выдерживал левое полукрыло максимально долго в воздухе. Затем самолет был плавно опущен на левый двигатель. Воздушное судно окончательно остановилось с опорой на правую стойку шасси, хвостовую часть фюзеляжа и левую плоскость крыла. Носовая опора повисла в воздухе. После остановки была начата эвакуация пассажиров. При аварийном покидании 3 человека получили незначительные травмы.



HA-LWM на ВПП аэропорта Фьюмичино (Photo: APA/EPA)



Сводка METAP по аэродрому Чампино/Рим:

```
LIRA 0806I5Z 03005KT CAVOK 20/I5 QIOI4
LIRA 080545Z OIOO4KT CAVOK I8/I5 QIOI4
LIRA 0805I5Z 03003KT CAVOK I7/I5 QIOI4
```

Сводка METAP по аэродрому Фьюмичино/Рим:

```
LIRF 080650Z 05006KT OIOV090 CAVOK 22/I4 QIOI5 NOSIG
LIRF 080620Z 07006KT 040VII0 CAVOK 2I/I4 QIOI5 NOSIG
LIRF 080550Z VRB03KT CAVOK I9/I5 QIOI5 NOSIG
LIRF 080520Z 08003KT CAVOK I8/I4 QIOI5 NOSIG
```

Выключение двигателя

8 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Phoenix в Milwaukee (США). На борту находился 141 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 в 120 м.м. северо-западнее Amarillo (США), экипаж был вынужден выключить двигатель, после чего принял решение произвести внеплановую посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Амарилло. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Милуоки с задержкой 5 часов 15 минут.

Прерванный взлет

8 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Egyptair, 2009 года выпуска, регистрационные знаки SU-GCZ, выполнял рейс из Riyadh (Саудовская Аравия) в Cairo (Египет). В процессе разбега с ВПП 33 правой в аэропорту Эр-Рияд экипаж на низкой скорости (около 60 узлов) прекратил взлет из-за разрушения пневматика

внешнего колеса левой основной опоры шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег и было остановлено на ВПП в 1400 м от её начала. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Каир с задержкой 17 часов. SU-GCZ находился на земле спустя 32,5 часа после посадки.

Травмирование при аварийном покидании

8 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании US Airways выполнял рейс из Kona в Phoenix (США). На борту находились 178 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе буксировки со стоянки хвостом вперед на борту появился дым, после чего экипаж начал эвакуацию пассажиров по надувным трапам. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США от 18 июня, 4 человека были легко травмированы в ходе аварийного покидания. Возгорание отсутствовало. Дым поступал от вспомогательной силовой установки.



Фото: Steve T.

Невыпуск закрылков

9 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTN, выполнял рейс из Минеральных Вод в Домодедово/Москва. На борту находились 47 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово экипажу не удалось выпустить закрылки. После выполнения проверок было принято решение о производстве посадки с убранными закрылками. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово с предкрылками в посадочном положении и закрылками в положении «0».

Разрушение пневматика

9 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2004года выпуска, регистрационные знаки VP-BDH, выполнял рейс из Сочи в Домодедово/Москва. После заруливания на стоянку было обнаружено разрушения пневматика колеса № 2 и падение давления в пневматике колеса № 1 левой основной опоры шасси. Повреждений конструкции воздушного судна обнаружено не было.

Выключение двигателя

9 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании AirAsia, 2005 года выпуска, регистрационные знаки 9M-AFB, выполнял рейс из Kolkata (Индия) в Kuala Lumpur (Малайзия). На борту находились 144 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Калькутты экипаж был вынужден выключить один из двигателей (CFM56), после чего принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Калькутта спустя 1 час после взлета.

Неисправность системы кондиционирования

9 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Татарстан», 2005 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDY, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Уфу. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Антальи экипаж обнаружил неисправность клапана кондиционирования и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Анталья.

Отказ генераторов, системы кондиционирования, потеря радиосвязи

10 июня экипаж самолета Pilatus PC-12 авиакомпании «Уктус», 2006 года выпуска, регистрационные знаки RA-01510, выполнял рейс из Екатеринбурга в Горно-Алтайск. На борту находились 4 пассажира и 2 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 270 в 200 км восточнее Омска, произошел отказ основного и резервного генераторов единственного двигателя, в результате чего произошел отказ системы кондиционирования воздуха. Экипаж перешел на аварийное электропитание от аккумуляторов и произвел снижение до эшелона полета 60, предупредив орган ОВД о возможной потере радиосвязи после окончания заряда в аккумуляторах. Через 2-3 минуты связь была потеряна. Экипаж произвел благополучную посадку на ведомственном аэродроме Северный/Омск. Экипаж и пассажиры не пострадали. Воздушное судно не получило повреждений. Проводится расследование.

Угроза взрыва

10 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки N248WN, выполнял рейс из Los Angeles в Austin (США). На борту находились 143 пассажира. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370, на земле был получен телефонный

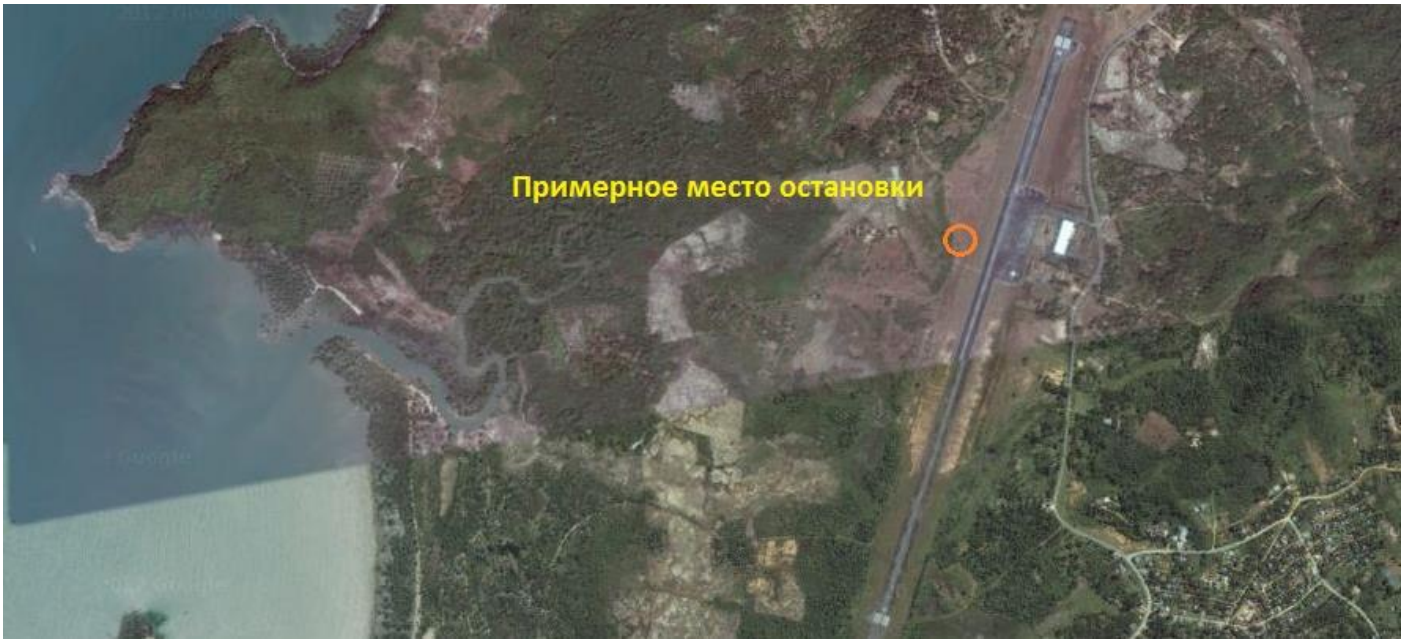
звонок о взрывном устройстве на борту. Для проверки и сопровождения в воздух были подняты истребители. Экипаж получил информацию об угрозе, находясь в 90 м.м. юго-восточнее Phoenix, после чего принял решение произвести внеплановую посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Финикс. Самолет был направлен на отдаленную стоянку, где была произведена высадка пассажиров. При досмотре воздушного судна, пассажиров и багажа подозрительных предметов обнаружено не было. Рейс был продолжен после 7-часовой стоянки и прибыл в Остин с задержкой 8 часов 15 минут.

Выкатывание за пределы ВПП

10 июня экипаж самолета Xian MA-60 авиакомпании Myanma Airlines, регистрационные знаки XY-AIP, выполнял рейс из Mawlamyine в Kawthaung (Мьянма). На борту находились 60 пассажиров и 4 члена экипажа. В 13.05 (06.35 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 02 аэропорта Котаунг воздушное судно отклонилось от оси ВПП влево и вышло за пределы искусственного покрытия, окончательно остановившись в полосе кустарника и деревьев на удалении 60 м от края ВПП. Никто не пострадал. Оба воздушных винта получили значительные повреждения. Сводка METAP отсутствует. По данным местной метеостанции в 12.30 наблюдалась видимость 20 км, слабый северо-западный ветер, незначительная облачность, температура 32°C, точка росы 26°C. В 18.30 наблюдалась гроза с дождем, видимость 4 км, температура 27°C, точка росы 26°C.



XY-AIP в кустарнике (фото: Shout Travel)



Карта: Google maps

Посадка перед ВПП

10 июня экипаж самолета Xian MA-60 авиакомпании Merpati Nusantara Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки PK-MZO, выполнял рейс из Bajawa в Kupang (Индонезия). На борту находились 46 пассажиров и 4 члена экипажа. В 09.40 (01.40 UTC) экипаж произвел грубую посадку перед ВПП 07 аэропорта Купанг. Произошло разрушение всех опор шасси, воздушные винты и двигатели столкнулись с землей, что привело к отрыву и развороту крыла. Воздушное судно остановилось с разломанным надвое фюзеляжем сразу после места исполнительного старта ВПП 07. По сообщению экипажа, ожидавшего вылета на предварительном старте ВПП 07, самолет Xian MA-60, приземлившись, поднял облако пыли и затем выкатился на ВПП с подломленной носовой опорой шасси. При ударе воздушных винтов и двигателей о землю произошел отрыв крыла. Двигаясь на фюзеляже по ВПП, самолет вскоре остановился. Аэропорт Купанг имеет единственную ВПП 07/25 длиной 2500 м. Сводка METAP отсутствует. По данным местной метеостанции за 08.00, наблюдался восточный ветер со скоростью 6 м/с, незначительная облачность, видимость 10 км и более, температура 28°C, точка росы 22°C. В 11.00 наблюдался юго-восточный ветер со скоростью 6 м/с, незначительная облачность, видимость 10 км и более, температура 30°C, точка росы 22°C.

Сигнализация дыма

10 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Lufthansa, 2013 года выпуска, регистрационные знаки D-AIZT, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) во Frankfurt/Main (Германия). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 100 м.м. юго-восточнее аэропорта Milan/Linate, произошло срабатывание сигнализации датчика дыма. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 25 минут после начала снижения с эшелона 360 воздушное судно благополучно приземлилось в миланском аэропорту Линате. Оставшаяся часть рейса была отменена. Через 6 часов после посадки самолет вылетел во Франкфурт-на-Майне без пассажиров на борту.



Разрушенный PK-MZO на ВПП (все фото: AFP/GAMALIEL)





Карта: Google maps

Столкновение с птицей

10 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BED, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 аэропорта Шереметьево экипаж доложил о попадании птицы в лобовое стекло. В отсутствие повреждений экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Утечка из гидросистемы

10 июня экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании American Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N795AN, выполнял рейс из Chicago/O'Hare (США) в Tokyo/Narita (Япония). Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошло падение уровня рабочей жидкости в центральной гидросистеме. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Anchorage (США), где воздушное судно благополучно приземлилось. Для продолжения рейса из Dallas/Ft. Worth (США) в Анкоридж был направлен резервный Boeing 777-200 с техниками на борту. Пассажиры прибыли в Токио с задержкой 15 часов. Инженерно-техническим составом был установлена неисправность датчика давления в гидросистеме. После его замены самолет выполнил перелет обратно в Даллас.

Отказ высотной системы

10 июня экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89004, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Dresden (Германия). На борту находились 82 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево

произошел отказ высотной системы. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Вибрация двигателя

11 июня экипаж самолета Ан-140-100 авиакомпании «Якутия», 2004 года выпуска, регистрационные знаки RA-41253, выполнял рейс из Якутска в Батагай. На борту находились 38 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета на удалении 50 км северо-восточнее Якутска экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за повышенной вибрации левого двигателя. Через 13 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Якутск, где была объявлена тревога.

Проблема с противообледенительной системой двигателя

11 июня экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании JAL Japan Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки JA824J, выполнял рейс из Tokyo/Haneda (Япония) в Singapore (Сингапур). На борту находились 155 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 50 м.м. юго-западнее Токио, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за срабатывания сигнализации противообледенительной системы левой силовой установки (GEnx-1B). Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 левую аэропорта Ханэда. Резервный Boeing 787-800 прибыл в Сингапур с задержкой 4,5 часа.

Сигнализация дыма

11 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Norwegian Air Shuttle, 2003 года выпуска, регистрационные знаки LN-NOO, выполнял рейс из Oslo (Норвегия) в Stockholm (Швеция). На борту находились 79 пассажиров. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Стокгольм за 20 минут до расчетного времени прибытия экипаж доложил о дыме в салоне и продолжил полет до аэродрома назначения. Спустя 7 минут экипаж сообщил о прекращении сигнализации дыма. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 стокгольмского аэропорта Арланда. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Срабатывание датчика дыма оказалось ложным.

Нарушение схемы выхода

11 июня экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «ИрАэро», 1973 года выпуска, регистрационные знаки RA-46640, выполнял рейс из Омска в Новосибирск. На борту находились 25 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 аэропорта Омск экипаж выполнил первый разворот на удалении 4 км вместо предусмотренного схемой удаления 8 км. В результате произошло срабатывание сигнализации наземной системы предупреждения опасных сближений со следовавшим в попутном направлении самолетом Ан-26. Продольный интервал между воздушными судами составил менее 5 км. Проводится расследование.

Столкновение с птицей

11 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCU, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Tenerife/Sur Reina Sofia (Испания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 на высоте 600 м произошло попадание птицы в лобовое стекло. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Отделение панели фюзеляжа

11 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Niki, 2006 года выпуска, регистрационные знаки OE-LEX, по соглашению с Air Berlin выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Vienna (Австрия). Когда воздушное судно приступило к снижению с крейсерского эшелона полета 350 для захода на посадку в Вене, пассажиры услышали сильный удар по левому борту в районе крыльевых аварийных выходов с последующим громким шумом скоростного потока воздуха и звуком повторяющихся ударов по обшивке. Экипаж продолжил снижение. Интенсивность посторонних шумов уменьшалась по мере уменьшения скорости самолета. Через 25 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 29 аэропорта Вена. По сообщению одного из пассажиров, после выхода из самолета он заметил отсутствующую панель на обшивке непосредственно под крыльевыми аварийными выходами в районе крепления крыла к фюзеляжу. Представитель авиакомпании Air Berlin подтвердил отделение части обшивки ниже аварийных выходов левого борта в процессе снижения. О событии было сообщено в Austro Control. Опасность для пассажиров отсутствовала. Через 45 часов после посадки самолет находился на земле.

Неравномерная выработка топлива

11 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXU, выполнял рейс из Томска в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 113 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту, экипаж обнаружил неравномерную выработку топлива по бакам. В ходе выполнения действий, предписанных QRH, устранить проблему не удалось. Экипаж принял решение произвести посадку на незапланированном аэродроме. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Череповец. Для продолжения рейса в Череповец был направлен резервный самолет.

Отключение генератора

11 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N359AA, выполнял рейс из Los Angeles в Dallas/Ft. Worth (США). В процессе набора высоты после взлета из Лос-Анджелеса при пересечении высоты 11000 футов экипаж доложил о проблемах с электросистемой и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Позднее экипаж сообщил о периодических отключениях генератора. Через 20 минут после взлета

воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Лос-Анджелес. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Даллас с задержкой 3 часа.

Падение давления в гермокабине

12 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании LAN Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки CC-COZ, по соглашению с LAN Peru выполнял рейс из Cuzco в Lima (Перу). На борту находились 115 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Куско на эшелоне полета 220 экипаж приступил к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине. Автоматически были активированы кислородные маски пассажиров. Через 20 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту вылета Куско. По сообщениям пассажиров, примерно через 10 минут после взлета капитан, открыв дверь кабины, объявил о начале аварийного снижения. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Прерванный взлет

12 июня экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», 1975 года выпуска, регистрационные знаки RA-46532, выполнял рейс из Ханты-Мансийска в Игрим. На борту находились 17 пассажиров. В процессе разбега для взлета с ВПП 24 аэропорта Ханты-Мансийск экипаж прекратил взлет из-за падения тяги правого двигателя. Экипаж благополучно завершил пробег и самостоятельно зарулил на стоянку.

Запах дыма

12 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N544UA, выполнял рейс из Houston в Los Angeles (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 280 в 150 м.м. юго-восточнее Phoenix (США), экипаж доложил о запахе дыма в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 аэропорта Финикс. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили следов огня или перегрева. Резервный Boeing 757-200 был направлен из Лос-Анджелеса в Финикс. Продолжив рейс, пассажиры прибыли в Лос-Анджелес с задержкой 7,5 часов.

Технические проблемы

12 июня экипаж самолета Boeing 737-600 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки LN-RRY, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Oslo (Норвегия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 аэропорта Рим на эшелоне 140 экипаж перешел в горизонтальный полет, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 правую аэропорта Фьюмичино. Рейс впоследствии был отменен. В процессе набора высоты пассажиры жаловались на умеренную боль в среднем ухе. Экипаж не объяснил причину возврата.

После отмены рейса пассажиров проинформировали о «технической причине» и перерегистрировали на другие рейсы.

Выключение двигателя

13 июня экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Trans States по соглашению с United выполнял рейс из Roanoke в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 45 пассажиров и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 75 м.м. южнее Indianapolis, экипаж доложил о вынужденном выключении правого двигателя (Ae3007) и решении произвести вынужденную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 левую аэропорта Индианаполис.

Опасное сближение

13 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N912NN, выполнял рейс из Tampa в New York/JFK (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 04 правую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди экипаж ушел на второй круг, после чего получил указание «Вышки» на немедленный разворот вправо на курс 130°. Через несколько секунд после сообщения экипажа American об уходе на второй круг экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Delta Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N665US, выполнявшего рейс из Tokyo/Narita (Япония) в New York/JFK (США), находившегося на конечном этапе захода на посадку на ВПП 04 левую также объявил об уходе на второй круг. Экипаж Delta Airlines получил указание набирать высоту 2000 футов и отвернуть влево из-за невозможности правого разворота по причине ухода на второй круг с параллельной ВПП. Экипаж был проинформирован о вылетевшем из нью-йоркского аэропорта Ла Гуардия самолете Embraer 170 на высоте 1400 футов и получил указание на немедленный разворот вправо на курс 060°, а затем – на курс 180°. Впоследствии экипаж был выведен в точку начала захода по ИЛС на ВПП 04 правую. Экипаж сообщил об отсутствии визуального контакта с взлетевшим из аэропорта Ла Гуардия самолетом Embraer из-за отсутствия визуальных метеоусловий. Экипаж Embraer ERJ-170 авиакомпании Shuttle America, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N216JQ, выполнял рейс из New York/La Guardia в Jacksonville (США). После взлета с ВПП 13 аэропорта Ла Гуардия экипаж получил указание перейти на связь с «Подходом». При первой связи с «Подходом» экипаж Shuttle America получил указание ускорить пересечение высоты 3000 футов с немедленным разворотом влево на курс 040°. Затем экипаж получил указание на разворот на курс 270° и ускоренное пересечение высоты 5000 футов. Позднее экипаж запросил у «Подхода» органа ОВД информацию о конфликтном движении, оказавшемся, по оценке экипажа, «довольно близко». Экипажу сообщили об ушедшем на второй круг в аэропорту имени Кеннеди самолете, выполнившим разворот в направлении, где не предусмотрено находиться на высоте 2000 футов. Ни один из экипажей не доложил о срабатывании TCAS. Оба воздушных судна благополучно приземлились в аэропортах назначения. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, самолеты Boeing 747 авиакомпании Delta и Embraer ERJ-170

авиакомпании Shuttle America следовали с расходящимися курсами в месте их наибольшего схождения, где горизонтальный интервал составил 0,5 м.м. при вертикальном 200 футов. Проводится расследование по факту нарушения безопасного интервала.



Графика: AVH/Google Earth

Выкатывание за пределы ВПП

13 июня экипаж самолета Saab SF-340B авиакомпании SkyBahamas, 1992 года выпуска, регистрационные знаки C6-SBJ, выполнял рейс из Fort Lauderdale (США) в Marsh Harbour (Багамские Острова). На борту находился 21 человек. Воздушное судно грубо приземлилось на ВПП 09 аэропорта Марш Харбор, после чего возникло прогрессирующее козление, на четвертом приземлении завершившееся отрывом правой полуплоскости крыла. В 13.50 (17.50 UTC) воздушное судно развернуло и вынесло за пределы ВПП. Самолет остановился с оторванной плоскостью крыла и подломленной правой основной опорой шасси напротив здания аэровокзала южнее ВПП. Никто не пострадал. Самолет получил значительные повреждения. На правом двигателе возник кратковременный пожар. Пассажиры быстро покинули самолет через левые выходы. По сообщению представителя аэропорта, ВПП и аэродром были закрыты ориентировочно до 16 июня на время эвакуации самолета и ремонта поврежденной ВПП. Информация о метеоусловиях отсутствует. По сообщению очевидцев, в момент происшествия наблюдалась штормовая погода.

Выпущенный после происшествия НОТАМ:

```
A0I35/I3 - AD CLSD DUE TO DISABLE ACFT ON RWY. I3 JUN I9:00 20I3 UNTIL I4 JUN I9:00
20I3. CREATED: I3 JUN I8:57 20I3
```



C6-SBJ за пределами ВПП (фото: Erin Ferguson)



Неисправность системы кондиционирования

13 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BGP, выполнял рейс из Оренбурга в Анапу. На борту находились 166 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Оренбурга экипаж обнаружил неисправность системы кондиционирования воздуха. После выполнения проверок было принято решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Оренбург через 1 час 53 минуты после вылета.

Отказ двигателя

13 июня экипаж самолета Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1995 года выпуска, регистрационные знаки RA-96015, выполнял рейс из Сочи в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380, экипаж доложил об отказе двигателя № 1 и принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Через 1 час 5 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую аэропорта Шереметьево.

Выключение двигателя

13 июня экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Trans States, регистрационные знаки N854HK, по соглашению с United выполнял рейс из Roanoke в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 45 пассажиров и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 75 м.м. южнее Indianapolis, экипаж доложил о вынужденном выключении правого двигателя (Ae3007) и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 левую аэропорта Индианаполис.

Столкновение с птицей

13 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIV, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Istanbul (Турция). В процессе набора высоты после взлета на высоте 120 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Выкатывание за пределы ВПП

13 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Cebu Pacific, 2006 года выпуска, регистрационные знаки RP-C3197, выполнял рейс из Iloilo в Manila (Филиппины). На борту находились 95 пассажиров. В 16.12 (08.12 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 24 аэропорта Манила в условиях сильного дождя воздушное судно временно вышло за пределы искусственного покрытия,

повредив 5 огней светосистемы, и затем было остановлено на ВПП. Позднее экипаж самостоятельно зарулил на перрон, где пассажиры были высажены обычным способом.

Сводка METAP по аэродрому Манила:

```
RPLL I309002 04002KT 8000 -RA SCT023 OVC090 27/26 QI004 TEMPO 9000 RMK A2965
RPLL I308002 33003KT 290V030 8000 +TSRA FEW022CB SCT023 OVCI00 26/26 QI004 TEMPO
TSRA RMK A2965 CB, E
```

Отказ гидросистемы

13 июня экипаж самолета Ту-154М авиакомпании «ЮТэйр», 1993 года выпуска, регистрационные знаки RA-85773, выполнял рейс из Уфы в Когалым. На борту находились 146 пассажиров и 9 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Когалым экипажу не удалось выпустить шасси от основной гидросистемы. Выпуск шасси был произведен от резервной гидросистемы. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Когалым.

Индикация невыпущенного положения шасси

13 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1986 года выпуска, регистрационные знаки C-GANS, выполнял рейс из Quebec в Sept-Iles (Канада). На борту находились 24 человека. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 09 аэропорта Сет-Иль произошло срабатывание сигнализации невыпущенного положения носовой опоры шасси. Экипаж прекратил заход. В ходе выполнения проверок, после уборки и повторного выпуска шасси сигнализация небезопасного положения не прекратилась. Экипаж объявил аварийную ситуацию, и, убедившись в выпуске и постановке всех опор шасси на замки альтернативными способами, произвел благополучную посадку на ВПП 09 спустя 30 минут.

Столкновение с птицей

14 июня экипаж самолета Boeing 727-200 авиакомпании Kelowna Flightcraft, 1975 года выпуска, регистрационные знаки C-GKKF, выполнял рейс из Winnipeg в Regina (Канада). На борту находились 4 члена экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 13 аэропорта Реджайна произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход. 18 июня Совет по безопасности на транспорте Канады классифицировал событие как авиационное происшествие, сообщив о значительных повреждениях обтекателя антенны и передней кромки правого полукрыла. По сообщению представителя аэропорта, аварийными службами на ВПП была обнаружена мертвая утка.

Столкновение со стаей птиц

14 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWE, выполнял рейс из Нижнего Новгорода в Шереметьево/Москва. На борту находились 88 пассажиров. В процессе взлета при отрыве от ВПП 36 левой аэропорта Стригино произошло

столкновение воздушного судна со стаей птиц. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей и систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре в аэропорту Шереметьево было обнаружено повреждение третьей секции левого закрылка со следами попадания птицы. Воздушное судно было отстранено от полетов.

Разрушение пневматика

14 июня экипаж самолета Airbus A340-600 авиакомпании South African Airways, 2003 года выпуска, регистрационные знаки ZS-SNC, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Johannesburg (ЮАР). Когда воздушное судно следовало по маршруту, экипаж получил информацию об обнаружении на ВПП взлета остатков покрышки, принадлежащей их самолету. Продолжив полет до аэродрома назначения, экипаж запросил привести в готовность аварийные службы аэропорта Йоханнесбург. 15 июня, через 9 часов 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения. Самолет был остановлен на ВПП, куда прибыли аварийные службы. Позднее воздушное судно было отбуксировано на перрон.

Прерванный взлет

14 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNM, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Надым. В процессе разбега с ВПП 14 правой аэропорта Домодедово экипаж на высокой скорости прекратил взлет по причине самовыключения силовой установки № 1 (CFM56). Экипаж благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку. Резервный Boeing 737-500 прибыл в Надым с задержкой 3 часа.

Неуборка механизации

14 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWK, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Beirut (Ливан). В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил о проблеме с закрылками. После выполнение проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе выработки топлива в зоне ожидания экипаж сообщил о блокировке системы управления предкрылками и закрылками. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево через 1 час 20 минут после прекращения набора высоты.

Выключение двигателя

14 июня экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95B авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки RA-89014, выполнял рейс из Шереметьево/ Москва в Одессу (Украина). На борту находились 92 пассажира. В полете экипажем было обнаружено падение давления масла в силовой установке № 1 (SaM146). В процессе снижения с эшелона полета 330 до эшелона 190 для захода на

посадку в аэропорту Одесса произошло срабатывание сигнализации [ENG L OIL PR]. Экипаж выключил двигатель. Спустя 5 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

Прерванный взлет

14 июня экипаж самолета Boeing 767-400 авиакомпании Delta Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N825MH, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Atlanta (США). В процессе разбега с ВПП 36 левой аэропорта Мадрид из-за разрушения нескольких пневматиков экипаж на высокой скорости прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось на прилегающей РД без возможности самостоятельного передвижения. Прибывшие по тревоге аварийные службы сообщили о повреждении и падении давления в 6 из 8 покрышек колес основных опор шасси, которые продолжали дымиться. Возгорания не возникло. Пневматики колес носовой опоры остались целы. Пассажиры оставались на борту до прибытия мобильного трапа, после чего покинули самолет обычным способом и автобусами были доставлены к терминалу. ВПП оставалась закрытой в течение 20-30 минут на время осмотра. Рейс был отменен.

Отказ компьютера воздушных данных

14 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N505AA, выполнял рейс из Orlando в Dallas/Ft. Worth (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 18 левой аэропорта Орландо экипаж доложил об отсутствии данных на приборах второго пилота и прекратил набор на высоте 3000 футов. При выполнении проверок, в ходе которых было произведено переключение приборов второго пилота на компьютер воздушных данных № 1, устранить проблему с компьютером № 2 не удалось, что препятствовало полету в зоне RVSM. Экипаж возвратился на аэродром вылета и через 20 минут после взлета произвел благополучную посадку на ВПП 18 правую аэропорта Орландо с превышением посадочного веса. Резервный MD-83 прибыл в Даллас с задержкой 9,5 часов.

Падение уровня гидрожидкости

15 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1992 года выпуска, регистрационные знаки C-FKOJ, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Cancun (Мексика). На борту находились 130 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340 в 100 м.м. севернее Charlotte (США), произошло срабатывание сигнализации низкого уровня гидрожидкости в зеленой гидросистеме. Экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Торонто. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были заменены датчики уровня гидрожидкости и минимального остатка гидрожидкости в баке.

15 июня экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Egyptair, 2010 года выпуска, регистрационные знаки SU-GDO, выполнял рейс из Cairo (Египет) в New York/JFK (США). На борту находились 303 пассажира/326 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Северным морем на эшелоне полета 320 в 260 м.м. северо-восточнее Prestwick (Великобритания), экипаж доложил о найденной в одном из туалетов записке с угрозой поджечь самолет. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Прествик. Для сопровождения самолета в воздух были подняты истребители Typhoon Королевских ВВС Великобритании. Через 55 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 аэропорта Прествик. После посадки экипаж зарулил в отдаленную зону аэропорта, где был встречен значительными силами полиции. Пассажиры оставались на борту в течение нескольких часов. При досмотре воздушного судна и багажа подозрительных предметов обнаружено не было. Был произведен опрос пассажиров, доставленных в терминал. Самолет вылетел из Прествика через 12 часов 15 минут после посадки и прибыл в Нью-Йорк с задержкой 13 часов.





Фото: Andy Buchanan, AFP/Getty Images

15 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании AMC Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки SU-BPZ, по соглашению с Astra Airlines Greece выполнял рейс из Новосибирска в Thessaloniki (Греция). На борту находились 160 пассажиров. В 07.14 (04.14 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 16 (длина ВПП – 2410 м) аэропорта Салоники воздушное судно вышло на 110 м за пределы выходного торца ВПП и остановилось на мягком грунте. Никто не пострадал. Самолет не получил видимых повреждений. Аэропорт оставался закрытым в течение 4 часов на время буксировки самолета на ВПП и затем – на перрон. Через 10 часов после выкатывания воздушное судно вылетело в свой следующий рейс.
Видео посадки (Виктория Минаева).

Сводка METAR по аэродрому Салоники:

```
LGTS I50450Z 00000KT 9999 FEW030 SCT080 I9/I5 QIOI3 NOSIG
LGTS I50420Z 00000KT 9999 FEW030 SCT080 I9/I4 QIOI3 NOSIG
LGTS I50350Z I2004KT 9999 FEW030 I7/I4 QIOI3 NOSIG
LGTS I50320Z I2004KT 9999 FEW030 I7/I4 QIOI3 NOSIG
```



Карта: Google maps

15 июня экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Air Contractors, 1997 года выпуска, регистрационные знаки EI-STA, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Dubrovnik (Хорватия). В процессе набора высоты после взлета из Дублина на эшелоне 280 экипаж перешел в горизонтальный полет, сообщив об обнаружении бортпроводниками запаха гари в хвостовой части самолета. Через 20 минут после прекращения набора экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 28 аэропорта Дублин. Самолет благополучно вылетел повторно спустя 2 часа.

Прерванный взлет

15 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Swiss International Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки HB-JHC, выполнял рейс из Gander (Канада) в Zurich (Швейцария). На борту находились 243 человека. В процессе разбега с ВПП 03 в аэропорту Гандер произошло срабатывание сигнализации [THRUST LOSS], после чего экипаж на высокой скорости прекратил взлет. Прибывшим по тревоге аварийным службам экипаж сообщил о перегреве тормозных механизмов. ВПП оставалась закрытой на время охлаждения тормозов, после чего самолет освободил полосу. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, сообщение о потере тяги возникло из-а некорректной конфигурации отбора воздуха. После исправления конфигурации воздушное судно было допущено к полету и благополучно вылетело спустя 2 часа после прекращения взлета. Самолет произвел экстренную посадку в Гандере, следуя из New York/JFK (США), для оказания медицинской помощи потерявшему сознание пассажиру. Рейс прибыл в Цюрих с задержкой 5 часов.

Столкновение с птицей

15 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки VP-BID, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Istanbul (Турция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 120 экипаж сообщил о предполагаемом попадании птицы в левую нижнюю часть фюзеляжа. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Столкновение с птицей

15 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWG, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Paris/Charles de Gaulle (Франция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 50 произошло попадание птицы в фюзеляж. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Столкновение с ангаром при буксировке

15 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании TAM Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки PT-MVD, выполнял рейс из Rio de Janeiro/Galeao (Бразилия) в New York/JFK (США). В процессе буксировки на стоянку после посадки в нью-йоркском аэропорту имени Кеннеди произошло столкновение самолета законцовкой левого полукрыла с воротами ангара. Законцовка была



полностью оторвана, оставшись висеть на ангаре.



Фото: NYC Aviation



Повреждение обтекателя бортового радиолокатора

15 июня экипаж самолета Ту-154М авиакомпании «ЮТэйр», 1990 года выпуска, регистрационные знаки RA-85013, выполнял рейс из Анапы во Внуково/Москва. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково. При послеполетном осмотре были обнаружены недопустимые повреждения радиопрозрачного обтекателя бортового радиолокатора «Гроза». По объяснению экипажа, в процессе обхода грозовых очагов после вылета из аэропорта Анапа воздушное судно попало в зону ливневых осадков.

Срабатывание противопожарной сигнализации

15 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FLWK, выполнял рейс из Saskatoon в Toronto (Канада). На борту находились 79 человек. Воздушное судно было допущено к полету согласно MEL с неработающей системой пожаротушения переднего грузового отсека. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 05 аэропорта Торонто на удалении 6 м.м. от ВПП произошло неоднократное в течение нескольких секунд срабатывание сигнализации дыма и пожара в переднем грузовом отсеке. Экипаж объявил аварийную ситуацию и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 аэропорта Торонто и было остановлено на пересечении с ВПП 33 правой. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Самолет освободил ВПП через 11 минут после посадки. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, проводится расследование причин ложных срабатываний сигнализации.

Едкий запах

16 июня экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FIUF, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Vancouver (Канада). На борту находились 288 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Тихим океаном, в районе туалета R2 образовался едкий запах. Экипаж объявил срочную ситуацию и принял решение следовать на запасной аэродром Nadi (Фиджи), где воздушное судно благополучно приземлилось. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, техсоставом было заменено пускорегулирующее устройство лампы освещения. Самолет прибыл в Ванкувер с задержкой 30 часов.

Падение давления в гермокабине

16 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N919AN, выполнял рейс из Miami (США) в Mexico City (Мексика). За 30 минут до расчетного времени посадки в Мехико, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360, из-за падения давления в гермокабине автоматически выпали кислородные маски пассажиров. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мехико. Резервный Boeing 737-800 выполнил обратный

рейс, прибыв в Майами с задержкой 2,5 часа. Через 24 часа после посадки N919AN оставался на земле.

Предполагаемая утечка топлива

16 июня экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Air France, 1998 года выпуска, регистрационные знаки F-GLZM, выполнял рейс из Paris/Orly (Франция) в Cayenne (Французская Гвиана). На борту находились 279 человек. Следуя по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 340 в 300 м.м. юго-западнее Lajes (остров Терсейра, Португалия), экипаж обнаружил возможную утечку топлива, после чего принял решение произвести вынужденную посадку. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лахес. Аварийные службы следов утечки не обнаружили. Для продолжения рейса в Лахес из Парижа был направлен резервный Airbus A340-300. Рейс был продолжен на следующий день и прибыл в Кайенну с задержкой 26,5 часов. По состоянию на 21.00 UTC 17 июня F-GLZM (через 30 часов после посадки) F-GLZM оставался на земле.

Снижение ниже безопасной высоты

16 июня экипаж самолета Ту-204-300 авиакомпании «Владивосток Авиа», 2005 года выпуска, регистрационные знаки RA-64040, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Читу. В процессе захода на посадку на ВПП 29 аэропорта Чита на участке между третьим и четвертым разворотами произошло снижение воздушного судна с заданной высоты 1200 м до высоты 1060 м. По указанию органа ОВД экипаж произвел набор высоты 1200 м. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения. По объяснению экипажа, произошло кратковременное отключение автопилота на участке между третьим и четвертым разворотами.

Выкатывание за пределы ВПП

16 июня экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки AP-BEG, выполнял рейс из Karachi в Faisalabad (Пакистан). В 05.39 (00.39 UTC) экипаж, находившийся на ВПП 25 левой, получил разрешение на взлет, после чего перевел двигатели (CF6) сразу на взлетный режим без ожидания стабилизации параметров на промежуточном режиме. Левая силовая установка быстро достигла взлетной тяги, в то время как правая набирала обороты с заметной задержкой. В результате произошла потеря путевого управления, приведшая к выкатыванию за пределы ВПП. Взлет был прекращен с переводом двигателей на режим малого газа. Экипаж возвратил самолет, вышедший всеми опорами шасси на грунт, на искусственное покрытие ВПП и впоследствии зарулил на перрон. Никто не пострадал. Воздушное судно получило повреждения, сбив несколько фонарей светосистемы ВПП. Резервный Airbus A310-300 вылетел из Карачи примерно через 4 часа после прекращения взлета. По состоянию на 18 июня, через 58 часов после инцидента, AP-BEG находился на земле.

Сводка METAR по аэродрому Карачи:

```
OPKC I60I55Z 26005KTS 7000 SCT020 3I/26 Q0995 NOSIG
OPKC I60I25Z 26006KTS 7000 SCT020 3I/26 Q0995 NOSIG
OPKC I52355Z 26009KTS 7000 SCT020 3I/I6 Q0994 NOSIG
OPKC I52325Z 24008KTS 7000 SCT020 3I/26 Q0995 NOSIG
```



Следы на ВПП и грунте

Утечка из гидросистемы

17 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2002 года выпуска, регистрационные знаки PT-MVF, выполнял рейс из Sao Paulo/Guarulhos(Бразилия) в Milan/Malpensa (Италия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 130 м.м. западнее Recife (Бразилия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за утечки гидрожидкости из зеленой гидросистемы. Через 3 часа воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 правую аэропорта Гуарульюс. Рейс был отменен.

Помпаж двигателя

17 июня экипаж самолета Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1994 года выпуска, регистрационные знаки RA-96011, выполнял рейс из Larnaca (Кипр) в Шереметьево/Москва. На борту находились 259 пассажиров. В процессе набора высоты через 20 минут после взлета из аэропорта Ларнака произошел помпаж силовой установки № 1 (ПС-90) с последующим самовыключением двигателя. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 338, произвел снижение до эшелона 280 и после выполнения проверок принял решение следовать до аэродрома назначения на 3 двигателях. Через 3 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Выкатывание за пределы ВПП

17 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании LAN Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки CC-CPE, выполнял рейс из Santiago в Punta Arenas (Чили). В процессе пробега после посадки на заснеженную ВПП 12 (длина ВПП – 2400 м) аэропорта Пунта-Аренас воздушное судно вышло за пределы выходного торца ВПП и остановилось на искусственном покрытии концевой полосы торможения. После выключения двигателей пассажиры были высажены на ВПП по трапу через правую заднюю дверь и автобусами доставлены к терминалу. Воздушное судно было отбуксировано на перрон.

Сводка METAP по аэродрому Пунта-Аренас:

```
SCCI I7I500Z I9002KT 9999 3500NE -SN SCT007 SCT030 OVC040 M00/ M00 Q0987 NOSIG
SCCI I7I423Z I5004KT 4000 -SN BKN005 OVC030 M00/M00 Q0986 NOSIG
SCCI I7I400Z I9007KT I800 -SN FEW004 SCTOII OVC030 M00/M00 Q0986 NOSIG
SCCI I7I300Z I7006KT I500 +SN BKN003 OVC007 00/00 Q0986 NOSIG
SCCI I7I200Z I7004KT 3500 SN SCT008 OVCOI8 00/M00 Q0986 NOSIG
SCCI I7II00Z 00000KT 4000 SN SCTOIO BKN025 00/M00 Q0986 NOSIG
```



Карта: Google maps

Растрескивание лобового стекла

17 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Oman Air, 2012 года выпуска, регистрационные знаки OK-TVU, выполнял рейс из Muscat в Salalah (Оман). На борту находились 100 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Маската экипаж прекратил набор, приняв решение возвратиться на аэродром вылета из-за растрескивания стекла кабины. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Маскат. По сообщению представителя авиакомпании, кислородные маски пассажиров были

активированы как мера предосторожности, однако они не понадобились, так как падения давления в гермокабине не происходило. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Проводится расследование.

Дым в кбине

17 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Aeromexico, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N520AM, выполнял рейс из Cancun в Mexico City (Мексика). На борту находились 120 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 12 правой аэропорта Канкун в кабину стал поступать дым из отверстий системы кондиционирования воздуха. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 110 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выполнения необходимых действий согласно QRH дым прекратился. Через 15 минут после прекращения набора высоты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 12 правую. Пассажиры покинули самолет обычным способом. Рейс был отменен. Через 8 часов после возврата N520AM выполнил перелет на базу в Мехико.

Срабатывание сигнализации маслофильтра

18 июня экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании United, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N26906, выполнял рейс из Denver в Tokyo/Narita (Япония). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 350 м.м. северо-западнее Seattle (США), экипаж приступил к снижению до эшелона полета 230 (со средней вертикальной скоростью 300 ф/мин), развернулся и взял курс на аэродром Сиэтл по причине срабатывания индикации масляного фильтра двигателя (GEnx). Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 левую аэропорта Сиэтл. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 21 июня, экипаж выключил двигатель.

Столкновение с птицей

18 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWO, выполнял рейс из Nice (Франция) в Шереметьево/Москва. На борту находились 113 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево на высоте около 180 м произошло попадание птицы в лобовое стекло командира воздушного судна. При послеполетном осмотре самолета были обнаружены следы от столкновения с птицей на лобовом стекле. Повреждений конструкции воздушного судна и двигателей обнаружено не было.

Отказ гидросистемы

18 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Delta Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N803NW, выполнял рейс из Athens (Греция) в New York/JFK (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 140 м.м. юго-восточнее Amsterdam (Нидерланды), экипаж доложил об отказе гидросистемы и

принял решение произвести вынужденную посадку. После выпуска шасси створки отсеков остались в открытом положении. Экипаж продолжил заход на посадку и через 35 минут после начала снижения с эшелона 340 произвел благополучную посадку на ВПП 18 правую аэропорта Амстердам. Оставшаяся часть рейса была отменена.

Отказ гидросистемы

19 июня экипаж самолета Boeing 717-200 авиакомпании Volotea Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки EI-EWJ, выполнял рейс из Verona в Palermo (Италия). На борту находились 96 пассажиров. Из-за отказа гидросистемы экипаж был вынужден произвести посадку в Venice (Италия). В процессе захода на посадку в аэропорту Венеция выпуск шасси был произведен ручным способом. После сообщения экипажа о сигнализации небезопасного положения шасси в аэропорту была объявлена тревога. Воздушное судно произвело благополучную посадку. После остановки пожарные произвели охлаждение тормозов. Резервный Boeing 717-200 прибыл в Палермо с задержкой 5,5 часов.

Несанкционированное занятие ВПП

19 июня экипаж самолета Ан-148-100Е авиакомпании «Ангара» 2011 года выпуска регистрационные знаки RA-61711 выполнял рейс из Иркутска в Братск. В процессе захода на посадку в аэропорту Братск экипаж ушел на второй круг из-за несанкционированного пересечения ВПП двумя автомобилями.

Индикация неубранного положения шасси

19 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIC, выполнял рейс из Сургута в Талакан. На борту находились 130 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Сургута не погасла сигнализация выпущенного положения передней опоры шасси. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сургут.

Дым в кабине

19 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N1602, выполнял рейс (отправление – 18 июня) из Los Angeles в New York/ JFK (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 150 м.м. восточнее Denver (США), экипаж доложил о дыме в кабине и развернулся, приняв решение следовать на запасной аэродром Денвер, где спустя 30 минут произвел благополучную посадку на ВПП 16 правую. Воздушное судно зарулило на перрон в сопровождении техники аварийных служб. Через 10,5 часов после вынужденной посадки рейс был продолжен и прибыл в Нью-Йорк с задержкой 12 часов.

Падение уровня масла в двигателе

20 июня экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании United, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N45905, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Houston (США). На борту находились 218 пассажиров и 15 членов экипажа. Следуя над центральной Канадой на эшелоне полета 400 в 760 м.м. северо-восточнее Newark (США), экипаж сообщил об индикации низкого уровня масла в двигателе (GENx) и принял решение следовать на запасной аэродром Ньюарк, где воздушное судно благополучно приземлилось спустя 1 час 50 минут. Оставшаяся часть рейса была отменена. Большая часть пассажиров была перерегистрирована на рейс самолета Boeing 767-400, следовавшего из Ньюарка в Хьюстон.

Падение давления в гермокабине

20 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2000 года выпуска, регистрационные знаки EC-HHA, выполнял рейс из Santiago de Compostela (Испания) в Zurich (Швейцария). На борту находились 88 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 120 м.м. юго-западнее Lyon (Франция), экипаж приступил к аварийному снижению (средняя вертикальная скорость составила 4600 ф/мин) до эшелона полета 100 из-за падения давления в гермокабине. Через 30 минут после начала снижения с эшелона 380 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лион. Никто не пострадал. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были автобусами доставлены в Цюрих. Через 6 часов после вынужденной посадки EC-HHA выполнил перелет в Барселону на эшелоне полета 100.

Неустойчивые показания скорости

20 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Brussels Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки OO-SSW, выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Vilnius (Литва). В процессе набора высоты после взлета из Брюсселя при пересечении эшелона полета 310 показания воздушной скорости на приборах командира воздушного судна и второго пилота стали неустойчивыми. Экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 320 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую аэропорта Брюссель. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Вильнюс с задержкой 3 часа 45 минут. Информация об инциденте была опубликована Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) 2 июля.

Выключение двигателя, сигнализация пожара

21 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Iberia Express, 1991 года выпуска, регистрационные знаки EC-FGV, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Madrid (Испания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 аэропорта Франкфурт-на-Майне левый двигатель (CFM56) произвел серию хлопков, сопровождаемых языками пламени. Экипаж прекратил набор на высоте 2000 футов, выполнил разворот вправо на 270°, выключил силовую установку и активировал

систему пожаротушения. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 правую аэропорта Франкфурт. Аварийное обслуживание не потребовалось. По сообщению DFS (служба ОВД Германии), экипаж доложил об отказе двигателя, приступил к правому развороту для посадки с обратным посадочному курсом и сообщил затем о сигнализации пожара. Воздушное судно приземлилось через 4 минуты после взлета. По сообщению представителя авиакомпании, вспышки пламени наблюдались с земли. Аварийные службы прибыли к самолету сразу после остановки, однако их помощь не потребовалась. Экипаж самостоятельно зарулил на перрон, где пассажиры покинули воздушное судно обычным способом.



C-FGV на заходе на ВП 07 правую (фото: Peter Tretter)

Запах дыма в кабине

21 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N606AA, выполнял рейс за 20 июня из Seattle в Miami (США). На борту находились 183 пассажира и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 160 м.м. северо-восточнее Denver (США), экипаж доложил о запахе дыма в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о рассеивании дыма. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 правую аэропорта Денвер. Аварийные службы не обнаружили следов огня, перегрева или дыма. По сообщению представителя авиакомпании, после проверки инженерно-техническим составом, не обнаружившими никаких неисправностей, воздушное судно было допущено к эксплуатации. Самолет продолжил рейс и прибыл в Майами с задержкой 6,5 часов.

Попадание птицы в двигатель

21 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2001 года выпуска, регистрационные знаки PR-MHB, выполнял рейс из Campo Grande в Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия). На борту находились 150 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Кампу-Гранди произошло попадание птицы в один из двигателей (CFM56) с последующим изменением параметров его работы. Экипаж прекратил набор и возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кампу-Гранди. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на следующие рейсы.

Отказ системы наддува

21 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Башкортостан», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-73012 выполнял рейс из Домодедово/Москва. После набора крейсерского эшелона полета 320 произошел отказ системы наддува. Экипаж запросил снижение до эшелона полета 100 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Электрический запах в кабине

21 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки N855NN, выполнял рейс из Washington/National в Miami (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 19 вашингтонского аэропорта имени Рональда Рейгана экипаж перешел в горизонтальный полет, сообщив об электрическом запахе на борту, и принял решение произвести посадку в международном аэропорту Вашингтона. При выходе на связь с «Вышкой» экипаж, судя по характерному звуку, находившийся в кислородных масках, запросил привести в готовность аварийные службы (в аэропорту уже была объявлена тревога). Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 международного аэропорта Вашингтон. После освобождения ВПП экипаж, все еще находившийся в кислородных масках, по указанию аварийных служб выключил двигатели для проверки воздушного судна. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж принял решение в качестве меры предосторожности произвести посадку. Международный аэропорт Вашингтона был выбран из-за наличия там ВПП большей длины. Самолет возобновил рейс после 4,5-часовой стоянки.

Запах хлора

21 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 1997 года выпуска, регистрационные знаки D-AKNG, выполнял рейс из Cologne (Германия) в Dublin (Ирландия). На борту находились 127 пассажиров. Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 360 в 210 м.м. северо-западнее Кёльна над Северным морем от пассажиров стали поступать жалобы на ухудшение самочувствия из-за запаха хлора на борту. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на

ВПП 14 левую аэропорта Кёльн. 1 пассажир был госпитализирован, нескольким пассажирам помощь от приступов тошноты была оказана в аэропорту, 3 члена экипажа были доставлены в госпиталь для медицинской проверки. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Дублин с задержкой 6 часов. По сообщению представителя авиакомпании, самолет был отстранен от полетов для проведения проверки. Как сообщили пассажиры, они получили указание аварийных служб оставить ручную кладь в самолете для проверки.

Столкновение с птицей

21 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2009 года выпуска, регистрационные знаки EC-LRN выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Barselona (Испания). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей и систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было.

Прерванный взлет

21 июня экипаж самолета Boeing 747-800 авиакомпании «Эйр Бридж Карго», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLQ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Amsterdam/Schiphol (Нидерланды). В процессе разбега с ВПП 32 левой аэропорта Домодедово экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации неисправности. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон.

Столкновение с птицей

21 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEH, выполнял рейс из Волгограда в Шереметьево/Москва. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 07 левую аэропорта Шереметьево на высоте около 270 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При послеполетном осмотре следов столкновения с птицей обнаружено не было.

Выключение двигателя

21 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2006 года выпуска, регистрационные знаки C-FHKA, выполнял рейс из Montreal в St. John's (Канада). На борту находились 87 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370 в 95 м.м. севернее Halifax (Канада), произошло срабатывание индикации низкого давления масла в левой силовой установке. При выполнении проверок экипаж выключил двигатель и через 25 минут произвел благополучную посадку на запасном аэродроме Галифакс. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произведена замена датчика давления масла.

Проблемы с закрылками

22 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Thomson Airways, 1999 года выпуска, регистрационные знаки G-CPEV, выполнял рейс из Alicante (Испания) в Cardiff (Великобритания). В процессе захода на посадку на ВПП 30 аэропорта Кардифф на высоте 5000 футов экипаж прекратил заход и объявил срочную ситуацию, сообщив о проблемах с закрылками. Через 10 минут экипаж возобновил заход на ВПП 30 и через 20 минут после прекращения захода на нормальной скорости произвел благополучную посадку на ВПП 30. Помощь поднятых по тревоге аварийных служб не потребовалась. Самолет вылетел в следующий плановый рейс через 2 часа после посадки с задержкой 1 час. На следующий день на данном воздушном судне произошел аналогичный инцидент, связанный с закрылками (см. ниже).

Столкновение с птицей

22 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки VP-BLL, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 10 левую аэропорта Пулково на высоте 30 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку.

Угроза взрыва

22 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Oman Air, 2010 года выпуска, регистрационные знаки A4O-DF, выполнял рейс из Muscat (Оман) в Kuala Lumpur (Малайзия). На борту находились 190 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 в 90 м.м. юго-западнее Mumbai (Индия), экипаж получил информацию от авиакомпании о полученной на земле угрозе взрыва в отношении рейса. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта Мумбай. Самолет был установлен на отдаленную стоянку. При досмотре воздушного судна, багажа и пассажиров ничего подозрительного обнаружено не было. Рейс вылетел из Мумбая через 7,5 часов после посадки и прибыл в Куала-Лумпур с задержкой 9 часов.

Падение давления в гермокабине

22 июня экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Austrian Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки OE-LVN, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Минск (Белоруссия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 150 м.м. северо-восточнее Вены и в 40 м.м. южнее Krakov (Польша), экипаж приступил к аварийному снижению с включенным сигналом бедствия из-за падения давления в гермокабине. Через 5 минут воздушное судно заняло эшелон полета 100 (средняя вертикальная скорость составила 4500 ф/мин). Экипаж развернулся для возврата на аэродром вылета. Через 1 час после начала снижения с эшелона полета 330 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Вена. По сообщению представителя авиакомпании, одна из передних дверей производила свистящие шумы.

Прерванный взлет

22 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Нордавиа», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKV, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Архангельск. На борту находились 110 пассажиров. В процессе разбега в аэропорту Шереметьево экипаж прекратил взлет из-за невыхода силовой установки № 2 на взлетный режим. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон. Самолет был отстранен от полета.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

23 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDG, выполнял рейс из Новосибирска в Frankfurt/Main (Германия). Следуя на эшелоне 360 в зоне Московского аэроузлового центра, экипаж сообщил о потере сознания пассажиром и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово/Москва.

Проблемы с закрылками

23 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Thomson Airways, 1999 года выпуска, регистрационные знаки G-CPEV, выполнял рейс из Arrecife (Испания) в Cardiff (Великобритания). В процессе захода на посадку на ВПП 30 аэропорта Кардифф экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о проблемах с закрылками, и продолжил заход на посадку. Воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось на ВПП 30 аэропорта Кардифф. Через 20 часов после посадки самолет оставался на земле. Аналогичный инцидент с данным воздушным судном произошел днем ранее (см. выше). По сообщению представителя аэропорта, помощь поднятых по тревоге аварийных служб, как и днем ранее, не потребовалась.

Проблема с тормозной системой

23 июня экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании United, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N27903, выполнял рейс из Houston/Intercontinental в Denver (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 120 м.м. юго-западнее Oklahoma City, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за срабатывания индикации тормозов. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хьюстон. Рейс был отменен.

Неоднократное срабатывание сигнализации пожара в грузовом отсеке

24 июня экипаж грузового самолета Boeing 747-400 авиакомпании Atlas Air, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N850GT, выполнял рейс за 23 июня из Huntsville (США) в Luxembourg (Люксембург). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 75 м.м. юго-западнее аэропорта Washington/Dulles, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о сигнализации пожара в заднем грузовом отсеке. В процессе захода для вынужденной посадки в аэропорту Вашингтон экипаж сообщил о

втором, затем третьем и, наконец, четвертом срабатываниях пожарной сигнализации и предупредил о намерении остановить самолет на ВПП для его покидания. Экипаж запросил аварийные службы не открывать ни один из нижних грузовых отсеков, чтобы не ускорить распространение пожара, до покидания самолета экипажем. Однако необходим контроль состояния отсеков и, по возможности, их запенивание. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 левую аэропорта имени Даллеса. В процессе пробега экипаж принял решение освободить ВПП на РД К7, сообщив о прекращении сигнализации пожара. После остановки самолета экипаж выключил двигатели. На место прибыли пожарные машины. После остановки двигателей экипаж отпустил тормоза, сообщив об их перегреве, и запросил колодки под колеса. Затем экипаж сообщил об очередном срабатывании сигнализации пожара и запросил трап к двери № 1. По сообщению пожарных, внешние признаки пожара или дыма отсутствовали. Индикации перегрева каких-либо зон также не было. Грузовые двери оставались в закрытом положении. Примерно через 1 час после посадки самолет был подготовлен к дальнейшему передвижению к техническому ангару. В это время экипаж находился на борту.

Утечка из гидросистемы

24 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании British Airways, 1993 года выпуска, регистрационные знаки G-BNWU, выполнял рейс (отправление – 23 июня) из Washington/Dulles (США) в London/Heathrow (Великобритания). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 200 м.м. северо-восточнее Gander (Канада), произошло срабатывание сигнализации утечки из гидросистемы. Экипаж объявил срочную ситуацию, произвел снижение до эшелона полета 280 и, развернувшись, взял курс на Boston (США). После выхода из Океанического пространства экипаж занял эшелон полета 340. Через 3,5 часа после объявления срочной ситуации воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бостон. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, были заменены прокладки в гнезде фильтра пневмонасоса. На следующий день самолет выполнил перегоночный рейс в Лондон, после чего возобновил полеты.

Падение давления в гермокабине

24 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDM, выполнял перегоночный рейс из Домодедово/Москва в Екатеринбург. На борту находились 7 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 85 км юго-восточнее Нижнего Новгорода, произошло срабатывание сигнализации [ENGA2 BLEED FAULT] отказа системы наддува № 2 с последующим падением давления в гермокабине. Экипаж произвел аварийное снижение (средняя вертикальная скорость составила 4200 ф/мин) до эшелона полета 90, после чего продолжил полет до аэродрома назначения. Через 3,5 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

Индикация незакрытого положения двери

24 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGX, выполнял рейс из Тюмени во Внуково/Москва. На борту находились 40 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Тюмени при пересечении эшелона полета 220 произошло срабатывание индикации [PAX DR OUT HNDL] вытянутого положения рукояти закрытия пассажирской двери. После выполнения проверок согласно QRH предупреждающее сообщение не исчезло. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Рощино.

Столкновение с птицей

24 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQR, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Новосибирск. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 07 аэропорта Шереметьево на высоте 300 м произошло попадание птицы в носовой обтекатель. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в новосибирском аэропорту Толмачево. При послеполетном осмотре самолета было обнаружено отслоение лакокрасочного покрытия обтекателя бортового радиолокатора.

Повреждение отсека шасси

24 июня экипаж самолета Raytheon Hawker 800 авиакомпании NetJets Europe, 2004 года выпуска, регистрационные знаки CS-DFW, выполнял перегоночный рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Домодедово/ Москва. На борту находились 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж принял решение следовать в аэропорт Внуково/Москва по техническим причинам. При послеполетном осмотре воздушного судна были обнаружены разрушение заднего шарнира внутренней створки левой основной опоры шасси, деформация и разрыв внутренней обшивки ниши левой стойки шасси.

Прерванный взлет



24 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Thomas Cook 1999 года выпуска регистрационные знаки G-OMYT выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Punta Cana (Доминиканская Республика). На борту находились 325 человек. В процессе разбега с ВПП 23 правой аэропорта Манчестер экипаж на высокой скорости (около 110 узлов) прекратил взлет после громкого хлопка и последующего отказа правой силовой установки (Trent 772). Экипаж благополучно завершил пробег в пределах ВПП,

остановив самолет примерно на середине ВПП. Прибывшие по тревоге аварийные службы проверили состояние двигателя и тормозов, после чего экипаж самостоятельно зарулил на перрон, где было произведено охлаждение тормозов. Резервный Airbus A330-200 вылетел из Манчестера спустя 5 часов после прекращения взлета и прибыл в Пунта-Кану с задержкой 6 часов. Видео 1 (Simon Lowe). Видео 2 (Eddie Leathwood). По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) от 2 июля, взлет был прекращен на скорости 140 узлов. Событие было классифицировано как серьезный инцидент. Расследование прводит Департамент по расследованию авиационных происшествий Великобритании (AAIB UK).

Невыпуск шасси

24 июня экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании Skywest, 1993 года выпуска, регистрационные знаки N405SW, выполнял рейс из Denver (США) в Calgary (Канада). На борту находились 40 человек. В процессе визуального захода на посадку на ВПП 16 аэропорта Калгари после выпуска шасси не возникло подтверждающей индикации полностью выпущенного положения шасси. После уборки и повторного выпуска шасси обе основные опоры, согласно индикации, не установились в посадочное положение. Экипаж прекратил заход. При выполнении проверок в соответствии с QRH экипаж благополучно произвел ручной выпуск шасси, что было подтверждено загоранием индикации выпущенного положения и постановки на замки всех опор. Для дополнительного контроля положения шасси с земли экипаж выполнил проход над ВПП, подтвердивший выпуск всех опор шасси, после чего произвел благополучную посадку в аэропорту Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, бортпроводник проинструктировал пассажиров перед посадкой о принятии положения для аварийного приземления. После посадки инженерно-техническим составом был заменен кран уборки/выпуска шасси, после чего было произведено успешное тестирование работы системы.

Разрушение пневматиков

24 июня экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании Yemenia, 1991 года выпуска, регистрационные знаки 7O-ADR, выполнял рейс за предыдущий день из Aden в Sanaa (Йемен). На борту находились 197 пассажиров и 10 членов экипажа. В 04.00 (01.00 UTC) при посадке в столичном аэропорту Сана произошло разрушение нескольких пневматиков колес правой основной опоры шасси. Воздушное судно было остановлено в пределах ВПП без возможности самостоятельного передвижения. Никто не пострадал. Самолет получил незначительные повреждения. Аэропорт оставался закрытым в течение 6 часов до момента эвакуации воздушного судна с ВПП. Самолет, выполнявший рейс из Джидды (Саудовская Аравия) и произведший посадку в Адене по метеоусловиям, возобновил полеты спустя 14 часов после инцидента.

Сводка METAP по аэродрому Сана:

```
OYSN 240200Z 23008KT 9999 SCT030 I2/04 QI023
OYSN 240I00Z 240I3KT 9999 TS FEW025CB SCT030 I2/05 QI024
OYSN 240000Z 34005KT 9999 TSRA FEW025CB SCT030 I3/09 QI025
```

Столкновение с птицей

24 июня экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании American Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N796AN, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth (США) в Frankfurt/Main (Германия). В процессе подготовки к вылету в передней кромке правого полукрыла было обнаружено отверстие. Пассажиры были высажены. Воздушное судно было отстранено от полета и оставалось на земле около 30 часов. Резервный Boeing 777-200 прибыл во Франкфурт-на-Майне с задержкой 2 часа 45 минут. Отверстие, возникшее накануне (23 июня) в предшествующем рейсе из Madrid (Испания) при столкновении с птицей, было обнаружено техником.



Фото, снятое пассажиром

Выключение двигателя

24 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Swiftair, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EC-KKQ, выполнял рейс из Madrid в Vigo (Испания). На борту находились 69 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 левой аэропорта Мадрид произошел отказ левой силовой установки (PW127), после чего двигатель был выключен экипажем. Экипаж принял решение не производить посадку на ВПП 32 левую и через 11 минут после взлета благополучно приземлился на ВПП 36 левую. Резервный самолет прибыл в Виго с задержкой 1 час 30 минут. По сообщению Комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации Испании (CIAIAC) от 27 июня, в процессе первоначального набора высоты после взлета из Мадрида произошло срабатывание сигнализации пожара силовой

установки № 1. Экипаж выключил двигатель и активировал систему пожаротушения. Экипажу было обеспечено векторение на ВПП 32 левую, однако пилоты объявили аварийную ситуацию и запросили ВПП 36 левую, использовавшуюся в это время только для взлета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 36 левую, с исполнительного старта которой ожидавший разрешения на взлет экипаж был вынужден вернуться на РД для освобождения ВПП перед аварийной посадкой. CIAIAC начала расследование события.

Выход за пределы РД

24 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-90 авиакомпании Delta Airlines выполнял рейс из Washington/National в Minneapolis (США). В процессе руления для взлета воздушное судно вышло правой основной опорой шасси за пределы искусственного покрытия на мягкий грунт. Пассажиры были высажены по мобильному трапу и автобусами доставлены к терминалу, после чего благополучно вылетели резервным самолетом. В момент инцидента наблюдалась активная грозовая деятельность с интенсивным выпадением осадков.



Прерванный взлет

25 июня экипаж грузового самолета Ан-74ТК-100 авиакомпании «ЮТэйр-Карго», 1994 года выпуска, регистрационные знаки RA-74035, выполнял рейс из Магадана в Певек. На борту находились 7 членов экипажа и 8 т груза. В процессе разбега в магаданском аэропорту Сокол на высокой скорости (190 км/ч) произошло срабатывание сигнализации отказа электронного управления левой силовой установки (Д-36) при сохранении рабочих параметров работы двигателя. Экипаж прекратил взлет, благополучно завершил пробег в пределах ВПП с использованием реверса тяги обоих двигателей и самостоятельно зарулил на стоянку

без выключения двигателей. При наземном опробовании двигателей на стоянке все параметры работы двигателей соответствовали техническим требованиям. Подтвердился отказ электронного блока управления ЭСУ-2-3Т левого двигателя.

Сигнализация пожара двигателя

25 июня экипаж самолета Avro RJ-85 авиакомпании South African Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки ZS-ASW, выполнял рейс из Johannesburg в Pietermaritzburg (ЮАР). Когда воздушное судно следовало на крейсерском эшелоне полета примерно на середине маршрута, произошло срабатывание сигнализации пожара двигателя № 4 (LF507). Экипаж выключил силовую установку и активировал систему пожаротушения, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Йоханнесбург. Самолет возобновил полеты 27 июня. По сообщению полномочного органа гражданской авиации ЮАР, экипаж объявил фазу 1 аварийной ситуации.

Электрический запах

25 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Lufthansa, 2009 года выпуска, регистрационные знаки D-AIKO, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Detroit (США). На борту находились 207 человек. Следуя над Северным морем на эшелоне полета 390 в 30 м.м. северо-западнее Amsterdam (Нидерланды), экипаж доложил об электрическом запахе на борту и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта Амстердам. Кофейник, оказавшийся источником запаха, был отключен. Через 2 часа 45 минут рейс был продолжен и прибыл в Детройт с задержкой 4 часа.

Столкновение с птицей

25 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWA, выполнял рейс из Geneva (Швейцария) в Шереметьево/Москва. На борту находились 73 пассажира. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей на эшелоне полета 70 и продолжил заход на посадку. Через 7 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение обтекателя бортового радиолокатора.

Проблемы с электросистемой

25 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Condor, 1991 года выпуска, регистрационные знаки D-ABUZ, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Fort Lauderdale (США). Следуя над Атлантическим океаном на эшелоне полета 340 в 450 м.м. северо-западнее Lajes (Азорские острова, Португалия), экипаж доложил о проблемах с электросистемой и, объявив аварийную ситуацию, принял решение произвести вынужденную посадку. Через 1 час 10 минут воздушное

судно благополучно приземлилось на ВПП 15 аэропорта Лахес. Для продолжения рейса в Лахес был направлен резервный Boeing 767-300 авиакомпании Condor. Этот самолет, регистрационные знаки D-ABUB, вылетел в Форт-Лодердейл через 25 часов после посадки D-ABUZ, однако был вынужден приземлиться на Бермудских островах (см. ниже). D-ABUZ вылетел в перегоночный рейс на базу в Германии 27 июня через 43 часа после посадки.

Попадание птицы в двигатель

25 июня экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании Thomas Cook, 2001 года выпуска, регистрационные знаки G-JMAB, выполнял рейс из Reus (Испания) в Glasgow (Великобритания). В процессе разбега для взлета с ВПП 25 аэропорта Реус после поднятия передней опоры произошло попадание птицы в правый двигатель (RB211) с последующим увеличением его вибрации. На высоте 6000 футов экипаж прекратил набор, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 аэропорта Реус и самостоятельно зарулило на перрон. Через 11 часов после посадки самолет оставался на земле из-за повреждения лопаток вентилятора. Пассажиры были размещены в отелях.



Погнутые лопатки вентилятора

Попадание птицы в двигатель

25 июня экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании Thomson, 2013 года выпуска, регистрационные знаки G-TUIB, выполнял тренировочный полет из Cardiff (Великобритания) в Shannon (Ирландия). В процессе взлета с ВПП 30 аэропорта Кардифф произошло попадание птицы в правый двигатель (GENx). В отсутствие признаков нештатной работы силовой установки экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 аэропорта Шеннон. При послеполетном осмотре были обнаружены повреждения двигателя, требующие ремонта. В Шеннон был направлен второй Boeing 787-800 с ремонтной бригадой на борту. Через 14 часов после посадки G-TUIB находился в Шенноне.



Ремонт правого двигателя G-TUIB

Технические проблемы

25 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Condor, 1991 года выпуска, регистрационные знаки D-ABUZ, выполнял рейс (отправление – 24 июня) из Cancun (Мексика) в Frankfurt/Main (Германия). В процессе захода на посадку на ВПП 25 левую аэропорта Франкфурт-на-Майне экипаж ушел на второй круг и через 10 минут выполнил контрольный проход на малой высоте над ВПП 25 левой. После третьего захода воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую спустя 25 минут после прекращения первого захода. По сообщению одного из пассажиров, экипаж трижды производил выпуск и уборку шасси перед тем, как уйти на второй круг. После прекращения захода экипаж сообщил о занятости ВПП приземлившимся самолетом, не успевшим освободить полосу, как причине ухода. При

выполнении контрольного прохода вблизи ВПП находились машины аварийных служб. После третьего захода и посадки автомобили прибыли к самолету. Воздушное судно зарулило на стоянку в сопровождении техники. Экипаж не стал комментировать причину прибытия аварийной команды. Согласно радиолокационным данным, предыдущий самолет произвел посадку за 2 минуты до ожидаемого времени посадки D-ABUZ. Через 2 часа самолет вылетел в свой следующий рейс, однако был вынужден приземлиться на Азорских островах из-за проблем с электросистемой (см. выпуск «ТОЛЬКО ФАКТЫ» от 27 июня).

Неуборка шасси

26 июня экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании «Сомон Эйр» (Таджикистан), 2011 года выпуска, регистрационные знаки P4-SOM, выполнял рейс из Душанбе (Таджикистан) в Домодедово/ Москва. На борту находились 173 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Душанбе экипажу не удалось полностью убрать шасси. Через 2 часа после взлета, выработав топливо для возврата на аэродром вылета, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Душанбе. Резервный Boeing 737-900 прибыл в Домодедово с задержкой 3 часа 15 минут.

Электрический запах

26 июня экипаж самолета авиакомпании Condor, 1992 года выпуска, регистрационные знаки D-ABUB, выполнял рейс из Lajes (Азорские острова, Португалия) в Fort Lauderdale (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 90 м.м. юго-западнее Bermuda (Бермудские Острова), экипаж доложил о слабом электрическом запахе на борту без ухудшения видимости и принял решение в качестве меры предосторожности произвести посадку. Дополнительное обслуживание экипажем не запрашивалось. Через 45 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 30 аэропорта Бермуда, после чего самостоятельно зарулил на перрон. После 5-часовой стоянки рейс был продолжен, однако плановый аэропорт назначения был изменен на Miami (США). С задержкой 32 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Майами. Самолет Boeing 767-300 авиакомпании Condor, регистрационные знаки D-ABUZ, следовавший из Frankfurt/Main был вынужден приземлиться в аэропорту Лахес из-за проблем с электросистемой (см. выше). Boeing 767-300, регистрационные знаки D-ABUB, продолжил полет в качестве резервного воздушного судна.

Падение мощности двигателя

26 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLN, выполнял перегоночный рейс из Сургута во Внуково/Москва. На борту находились 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Сургута произошло падение мощности левой силовой установки до 40, а затем до 20 %. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сургут.

Отказ гидросистемы

26 июня экипаж самолета Let L-410UVP авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», регистрационные знаки RA-67003, выполнял рейс из Уфы в Казань. На борту находились 13 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Уфы на высоте 120 м после уборки механизации произошло срабатывание сигнализации неисправности правой гидросистемы. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 4 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Уфа.

Проблемы с давлением масла, выключение двигателя

26 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании US Airways, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N202UW, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Philadelphia (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 650 м.м. севернее Lajes (Азорские острова, Португалия), экипаж доложил о проблемах с давлением масла в двигателе (RB211) и произвел снижение до эшелона полета 175, приняв решение следовать на запасной аэродром. Через 2 часа воздушное судно благополучно приземлилось ан ВПП 15 аэропорта Лахес. Для продолжения рейса из Филадельфии был направлен резервный Boeing 767-200. Рейс прибыл в Филадельфию с задержкой 16 часов. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 8 июля, экипаж обнаружил низкий уровень масла, объявил срочную ситуацию и принял решение следовать на запасной аэродром Лахес. Двигатель не выключался, продолжая работать на малом газе. Инженерно-техническим составом была обнаружена утечка масла через уплотнитель вертикального вала. Произведена замена уплотнителя.

Прерванный взлет

26 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Etihad, 2007 года выпуска, регистрационные знаки A6-EYP, выполнял рейс из Abu Dhabi (ОАЭ) в Manchester (Великобритания). В процессе разбега с ВПП 31 левой в аэропорту Абу-Даби экипаж на низкой скорости прекратил взлет по причине сильной вибрации воздушного судна. Самолет благополучно завершил пробег и освободил ВПП в 1500 м от начала. После необходимого обслуживания самолет благополучно вылетел спустя 2 часа после прекращения взлета и прибыл в Манчестер с задержкой 1,5 часа. По сообщению одного из пассажиров, из-за вибрации была повреждена верхняя полка для ручной клади. Экипаж объяснил вибрацию проблемами с носовой опорой шасси.

Растрескивание лобового стекла

26 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ИрАэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIY, выполнял рейс из Jiamusi (Китай) в Хабаровск. На борту находились 5 пассажиров и 3 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 290, произошло растрескивание правого обогреваемого стекла кабины. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хабаровск.

Сильный запах в салоне

26 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Lufthansa, 1993 года выпуска, регистрационные знаки D-AIQS, выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Zurich (Швейцария). Перед освобождением ВПП 14 после посадки в аэропорту Цюрих экипаж доложил о сильном запахе в салоне и запросил ускоренное пересечение ВПП 28. Аварийное обслуживание не запрашивалось. После заруливания на стоянку пассажиры и экипаж покинули воздушное судно обычным способом. Экипаж был осмотрен медработниками в связи с жалобами на головокружение, затруднение дыхания, тошноту и потерю концентрации. Обратный рейс был отменен. Через 6 часов самолет выполнил перелет в Frankfurt/Main (Германия), где оставался на земле до конца дня и 27 июня. Утром 28 июня воздушное судно возобновило полеты.

Потеря работоспособности командиром воздушного судна

26 июня экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N77014, выполнял рейс из Shanghai (Китай) в Newark (США). Следуя по маршруту над Тихим океаном в 300 м.м. южнее Алеутских островов, экипаж изменил курс с северо-восточного на восточный. Впоследствии воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 левую аэропорта Seattle (США). Экипаж не докладывал о каких-либо проблемах ни одному из органов ОВД по маршруту. После остановки в конце ВПП 16 левой аэропорта Сиэтл к самолету прибыли аварийные службы. По информации одного из пассажиров, бортпроводник сообщил им о серьезном ухудшении самочувствия главного пилота. Рейс был продолжен спустя 1 час 30 минут после посадки и прибыл в Ньюарк с задержкой 1 час 40 минут.

Неисправность системы кондиционирования

26 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAD, выполнял рейс из Внуково/Москва в Минеральные Воды. На борту находились 109 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково экипаж сообщил о некорректной работе системы кондиционирования воздуха и принятом решении следовать на аэродром назначения на эшелоне полета 110. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Минеральные Воды.

Столкновение с птицей

26 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWH, выполнял рейс из Сургута в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево на высоте около 1850 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При послеполетном осмотре было обнаружено в районе лобового стекла пятно бурого цвета. Повреждений воздушного судна обнаружено не было.

Отказ двигателя

27 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYJ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Уфу. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 130 км западнее Нижнего Новгорода, произошел отказ силовой установки № 1. Через 10 минут, выполнив необходимые проверки, экипаж объявил аварийную ситуацию и сообщил о решении возвратиться на аэродром вылета. Воздушному судну было обеспечено спрямление маршрута.

Отказ гидросистемы

27 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N660DL, выполнял рейс из Minneapolis в Milwaukee (США). На борту находились 167 человек. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Милуоки экипаж доложил об отказе одной из гидросистем. Продолжив заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 19 правую, после чего самостоятельно освободил полосу.

Электрический запах

27 июня экипаж самолета Airbus A340-600 авиакомпании Lufthansa, 2008 года выпуска, регистрационные знаки D-AIHV, выполнял рейс из San Francisco (США) в Munich (Германия). На борту находились 323 пассажира и 16 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 240 м.м. юго-восточнее Portland (США), экипаж сообщил об электрическом запахе на борту и принял решение произвести вынужденную посадку в Портленде, позднее решив приземлиться в аэропорту Seattle (США). Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 правую аэропорта Сиэтл. Двум бортпроводникам и одному пассажиру была оказана медицинская помощь в аэропорту из-за раздражения дыхательных путей. Пассажиры были размещены в отелях. Расчетное время задержки прибытия рейса в Мюнхен, согласно информации с сайта авиакомпании Lufthansa, составляло 19 часов.

Выключение двигателя

27 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N639DL, выполнял рейс из Atlanta в Denver (США). На борту находились 187 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 350 м.м. юго-восточнее Денвера, экипаж был вынужден выключить левый двигатель (PW2037). Экипаж произвел снижение до эшелона полета 200 и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 левую аэропорта Денвер. После осмотра аварийными службами, не обнаружившими утечек и внешних признаков неисправности, экипаж зарулил на перрон.

Посадка вне ВПП

28 июня экипаж грузового самолета Ил-76ТД авиакомпании «КАПО Авиа», 1989 года выпуска, регистрационные знаки RA-78792, выполнял рейс из Красноярска в Новокузнецк. На борту находились 9 членов экипажа и 3 сопровождающих груз . В 14.58 (07.58 UTC) воздушное судно приземлилось в 65 м до входного торца ВПП 19 левой завершило пробег на ВПП. Никто не пострадал. Самолет получил повреждение зализа правой гондолы шасси, порез правого заднего колеса правой тележки шасси. На ВПП 19 левой были повреждены 12 входных огней светосистемы, кабель коммуникации, раздавлены крышки кабельных колодцев, разрушена асфальтобетонная отмостка укрепленной части ИВПП. Аэропорт Новокузнецк имеет ВПП 01 правую/19 левую длиной 2680 м и ВПП 01 правую/19 левую длиной 2000 м.

Сводка METAP по аэродрому Новокузнецк (отсутствует после 05.00 UTC):

```
UNWW 280500Z 01003MPS 330V070 9000 SCT033 2I/07 QI003 NOSIG RMK QFE725/0967 I909//70
UNWW 280430Z 04003MPS 360V090 CAVOK 20/06 QI003 NOSIG RMK QFE725/0967 I909//70
UNWW 280400Z 01003MPS 330VI00 CAVOK 20/07 QI003 NOSIG RMK QFE725/0967 I909//70
UNWW 280330Z 36003MPS CAVOK I9/07 QI004 NOSIG RMK QFE726/0968 I909//70
UNWW 280300Z 35003MPS CAVOK I8/07 QI004 NOSIG RMK QFE726/0968 I909//70
```

По данным местной метеостанции, в 14.00 наблюдалась видимость 20 км, северо-западный ветер со скоростью 2-3 м/с, температура 21° С, температура точки росы 4° С, QNH 1002 гПа. В 17.00 была зарегистрирована видимость 10 км, западный ветер при скорости 2-3 м/с, температура 22° С, температура точки росы 5° С, QNH 1000 гПа.

Выключение двигателя

28 июня экипаж самолета Ан-12БК авиакомпании «Космос», 1972 года выпуска, регистрационные знаки Ан-12БК, выполнял рейс из Внуково/Москва. На борту находились 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета произошло падение давления масла в силовой установке № 1. Экипаж выключил двигатель и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково. При послеполетном осмотре были обнаружены подтеки масла на нижней части капота двигателя № 1, возникшие из-за незакрытия мерной линейки маслобака.

Посадка с убранной механизацией

28 июня экипаж самолета Ту-204-100 авиакомпании «Ред Вингс», 1996 года выпуска, регистрационные знаки RA-64017, выполнял рейс во Внуково/Москва. В процессе полета в зоне ожидания в районе аэродрома Внуково экипаж доложил о срабатывании сигнализации рассинхронизации закрылков. После выполнения проверок экипаж принял решение о заходе на посадку с убранными закрылками. Через 15 минут воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Столкновение с птицей

28 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2010 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHK выполнял рейс из Барнаула в Шереметьево/Москва. На борту находились 174 пассажира. При послеполетном осмотре в аэропорту Шереметьево на третьей секции предкрылка левого полукрыла была обнаружена вмятина с размерами более допустимых. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации на время ремонта.

Столкновение с землей



29 июня экипаж грузового самолета Embraer EMB-110P1 Bandeirante авиакомпании Batair Cargo, 1988 года выпуска, регистрационные знаки ZS-NVB, выполнял рейс из Lanseria (ЮАР) в Francistown (Ботсвана), далее – Lubumbashi (ДР Конго). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе инструментального захода на посадку в международном аэропорту Франсистаун в условиях приземного тумана для плановой дозаправки экипаж был вынужден уйти на второй круг. В процессе полета по кругу экипаж сообщил о наличии визуального контакта с ВПП и решении произвести заход с обратным курсом. В процессе захода воздушное судно столкнулось с землей в 4,6 км северо-западнее аэродрома. Оба члена экипажа погибли.

Отказ указателя скорости

29 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BUN, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту, экипаж сообщил об отказе указателя скорости и принял решение следовать до аэродрома назначения. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую аэропорта Шереметьево.

Поражение разрядом атмосферного электричества

29 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Smartlynx Estonia, 1995 года выпуска, регистрационные знаки ES-SAL, выполнял рейс (отправление – 28 июня) из Antalya (Турция) в Tallinn (Эстония). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Таллин произошло поражение воздушного судна разрядом молнии. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 26. При послеполетном осмотре были обнаружены повреждения ряда деталей воздушного судна, требующие ремонта. Следующий плановый рейс самолета был перенесен на другой день. Авиакомпания Smartlynx Estonia имеет в парке единственный самолет Airbus A320-200.

29 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Westjet, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-GZWS, выполнял рейс из Las Vegas (США) в Calgary (Канада). На борту находились 158 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 07 левой от пересечения с РД А8 на частоте «Подхода» экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе одного из двигателей (CFM56). Экипаж планировал прекратить набор на высоте 5000 футов, однако, после запроса органа ОВД о возможности набора занял безопасную высоту 7000 футов по условиям рельефа местности. После векторения в обход максимального превышения в районе воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую спустя 20 минут после взлета. Через 5 минут после взлета C-GZWS у другого самолета возникли механические проблемы, вызвавшие необходимость возврата на аэродром Лас-Вегас (см. ниже). По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 9 июля, при пересечении высоты 300 футов произошло срабатывание сигнализации перегрева правой силовой установки. Экипаж выполнил предписанные при перегреве двигателя действия, однако индикация не прекратилась. Экипаж приступил к выполнению проверок, предусмотренных в случае пожара силовой установки: выключил двигатель и актировал первую очередь пожаротушения. После этого сигнализация перегрева прекратилась. Экипаж произвел благополучную посадку на одном двигателе. После остановки аварийные службы проверили состояние тормозов и шасси. Повреждений воздушного судна обнаружено не было. В процессе руления на стоянку произошло падение давления в одном из пневматиков. Инженерно-техническим составом был обнаружен дефект датчика в системе пожарной сигнализации двигателя. Датчик был заменен.



C-GZWS на перроне после возврата (фото: Mark Auguste)

Проблема с двигателем

29 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Allegiant выполнял рейс из Las Vegas в Stockton (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 07 левой от пересечения с РД А8 на частоте «Подхода» экипаж доложил о механической неисправности, требующей возврата, и прекратил набор на высоте 8000 футов. Орган ОВД сообщил экипажам ожидающих самолетов об очередной аварийной ситуации и запросил оставшееся время до ухода на запасные аэродромы. Позднее экипаж Allegiant сообщил о механических проблемах, препятствующих работе двигателя на высоких оборотах. Необходимость в аварийном обслуживании отсутствовала. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 правую аэропорта Лас-Вегас. В это время на ВПП 07 левой проводился осмотр аварийного самолета Boeing 737-800 авиакомпании Westjet, вылетевшего 5 минутами ранее и возвратившегося из-за отказа двигателя (см. выше).

Поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества

29 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Smartlynx Estonia, 1995 года выпуска, регистрационные знаки ES-SAL, выполнял рейс (отправление – 28 июня) из Antalya (Турция) в Tallinn (Эстония). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Таллин произошло поражение воздушного судна разрядом молнии. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 26. При послеполетном осмотре были обнаружены повреждения нескольких деталей, требующие ремонта. Ближайший плановый рейс – в Анталью – был перенесен на следующий день. Авиакомпания Smartlynx Estonia имеет в парке единственный самолет Airbus A320-200.

Отказ гидросистемы

29 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-CVB, выполнял рейс из Shannon (Ирландия) в London/Heathrow (Великобритания). В процессе снижения для захода на посадку в лондонском аэропорту Хитроу экипаж доложил об отказе гидросистемы и сообщил о необходимости остановки на ВПП. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 левую аэропорта Хитроу со всеми створками шасси в открытом положении. После посадки самолет был остановлен на ВПП и через 20 минут отбуксирован на перрон. Обратный рейс был отменен. 1 июля воздушное судно выполнило перелет в Dublin (Ирландия) и возобновило полеты 2 июля.

Выключение двигателя

29 июня экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании Kelowna Flightcraft, 1979 года выпуска, регистрационные знаки C-GTKF, выполнял рейс из Winnipeg в Saskatoon (Канада). На борту находились 3 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320 в 140 м.м. юго-восточнее Саскатуна, произошло срабатывание индикации открытия клапана отбора воздуха для запуска правой силовой установки (JT8D). Экипаж выключил двигатель,

продолжив полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Саскатун. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, клапан был заменен.

Превышение допустимого крена

29 июня экипаж самолета Ан-74ТК-100 авиакомпании «ЮТэйр-Карго», 1994 года выпуска, регистрационные знаки RA-74032, выполнял рейс из Kidal (Мали). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Кидал на высоте 50 м экипаж выполнил маневр по уклонению от стаи птиц с креном 30° без потери высоты и скорости. В процессе маневра произошло срабатывание сигнализации «Крен велик» длительностью 9 секунд. Экипаж и пассажиры не пострадали. Информация о событии поступила в добровольном сообщении командира воздушного судна.

Столкновение с птицей

29 июня экипаж самолета Airbus A321-100 авиакомпании Lufthansa, 1994 года выпуска, регистрационные знаки D-AIRE, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Домодедово/Москва. После посадки в аэропорту Домодедово экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей в процессе захода на ВПП 14 левую. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было.

Проблемы с герметизацией

30 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр-Украина», регистрационные знаки UR-UTY, выполнял рейс из Внуково/Москва в Киев/Жуляны (Украина). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково при пересечении эшелона полета 90 экипаж доложил о проблемах с герметизацией и после выполнения проверок принял решение следовать до аэродрома назначения на эшелоне полета 100. Воздушное судно благополучно приземлилось в киевском аэропорту Жуляны.

Выкатывание за пределы ВПП

30 июня экипаж грузового самолета Boeing 747-400F авиакомпании «Эйр Бридж Карго», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJB, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Шереметьево/Москва. В 20.47 (16.47 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 25 правую аэропорта Шереметьево в условиях ливневого дождя воздушное судно вышло за пределы выходного торца ВПП 07 левой и остановилось всеми опорами шасси на мягком грунте в 240 м от ВПП в 12 м левее оси ВПП. Никто не пострадал. При осмотре самолета были обнаружены резаные повреждения колеса № 6. На земле были повреждены 2 ограничительных огня ВПП. Аэропорт оставался закрытым в течение 40 минут, после чего возобновил работу с параллельной ВПП. ВПП 07 левая/25 правая оставалась закрытой в течение примерно 7 часов до момента буксировки самолета с грунта на ВПП и затем – на перрон. Согласно записи радиолокационных данных, приземление было выполнено со значительным перелетом.

Сводка METAP по аэродрому Шереметьево/Москва:

```
UUEE 30I730Z II004MPS 9999 -SHRA BKN043CB BKNI00 I8/I7 QI009 NOSIG
UUEE 30I700Z I0006MPS 9999 -SHRA BKN046CB BKNI00 I9/I7 QI009 RETS NOSIG
UUEE 30I630Z II003MPS 9999 -SHRA BKN040CB BKNI00 20/I8 QI009 RETS NOSIG
UUEE 30I600Z 00000MPS 9999 -TSRA BKN040CB BKNI00 20/I9 QI008 TEMPO VRBI5MPS TSRA
```



VQ-BJB на грунте



Карта: Google maps

Неисправность системы наддува

30 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFO, выполнял рейс из Сургута в Белгород. На борту находились 118 человек и 6 членов экипажа. В процессе

набора высоты после взлета из Сургута на удалении 90 км от аэродрома при пересечении эшелона полета 180 экипаж произошел отказ системы автоматического регулирования давления в гермокабине. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в течение 2 часов 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сургут.

Неадекватный пассажир

30 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXQ, выполнял рейс из Сургута в Домодедово/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 320, экипаж сообщил о неадекватном поведении пассажира и запросил наряд полиции по прибытии. Воздушному судну было обеспечено спрямление маршрута и внеочередной заход на посадку.

Проблемы с двигателем

30 июня экипаж самолета Cessna 560XL Citation XLS оператора Blue Jet, 2006 года выпуска, регистрационные знаки SP-KCS, выполнял рейс из Внуково/Москва в Nice (Франция). Следуя по маршруту на эшелоне полета 240, экипаж доложил об индикации проблем с двигателем и принял решение следовать на запасной аэродром Warsaw (Польша). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Варшава.

Столкновение с птицей

30 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Ай Флай», 1996 года выпуска, регистрационные знаки EI-FBU, выполнял рейс (отправление – 29 июня) из Barselona (Испания) во Внуково/Москва. На борту находились 392 пассажира и 11 членов экипажа. При послеполетном осмотре в аэропорту Внуково на правой передней кромке входного направляющего аппарата была обнаружена вмятина. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации.

Растрескивание лобового стекла

30 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFW, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Гюмри (Армения). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350, экипаж доложил о растрескивании правого лобового стекла кабины и принял решение следовать на запасной аэродром. Воздушному судну было обеспечено спрямление маршрута. Через 50 минут экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Домодедово/Москва.

Отказ системы кондиционирования

30 июня экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании «Таймыр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKN, выполнял рейс

из Красноярска в Новосибирск. На борту находились 37 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 29 аэропорта Красноярск произошло срабатывание сигнализации отказа системы кондиционирования воздуха. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в красноярском аэропорту Емельяново.