КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Июнь 2014 г.

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

Проблема с генератором

1 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N12114, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Washington/Dulles (США). На борту находились 155 пассажиров и 9 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 120 м.м. северо-западнее Dublin (Ирландия), экипаж сообщил о проблемах с генератором (двигатели RB211) и принял решение произвести посадку в Дублине. Через 30 минут воздушное судно с превышением посадочного веса благополучно приземлилось в аэропорту Дублин. Рейс был отменен. Пассажиры были размещены в отелях. Для продолжения рейса планировалось прибытие резервного самолета.

Столкновение со стаей птиц

1 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2014 года выпуска, регистрационные знаки TC-JVE, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Бишкек (Киргизия). На борту находился 121 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 35 левой аэропорта Стамбул воздушное судно столкнулось со стаей птиц, по меньшей мере одна из которых попала в двигатель (CFM56). Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в стамбульском аэропорту имени Ататюрка. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Бишкек с задержкой 4 часа.

Неисправность туалетов

1 июня экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Emirates Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки A6-EGH, выполнял рейс из San Francisco (США) в Dubai (ОАЭ). Через 3,5 часа после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 310 в 500 м.м. севернее Edmonton (Канада), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за неработоспособности всех туалетов. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Эдмонтон. Спустя 3,5 часа, после устранения неисправности рейс был продолжен и прибыл в Дубай с задержкой 6 часов.

Отказ гидросистемы

1 июня экипаж грузового самолета Airbus A300-600 авиакомпании UPS United Parcel Service, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N137UP, выполнял рейс из San Antonio (США) в Monterrey (Канада). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Монтеррей экипаж прекратил снижение на высоте 16000 футов, доложил о проблеме с гидросистемой и вскоре объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе гидросистемы. Для выполнения проверок экипаж занял зону ожидания на высоте 16000 футов. Через 20 минут экипаж продолжил заход, запросив снижение по прямой с последующим доворотом на посадочный курс. На высоте 11000 футов экипаж сообщил о готовности к векторению и продолжил заход по VOR/ДМЕ на ВПП 11. Экипаж несколько раз запрашивал продолжение снижения, однако это было невозможно по условиям минимальной

безопасной высоты. Через 45 минут после прекращения снижения на высоте 16000 футов воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 11 аэропорта Монтеррей и самостоятельно освободило ВПП. Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) сообщил 15 июня о получении информации об инциденте от Главного управления гражданской авиации Мексики и направил своего сотрудника для участия в совместном расследовании. Самолет возобновил полеты через 21 час после посадки.

Сигнализация непостановки реверса на замок

2 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 1994 года выпуска, регистрационные знаки EI-DZR, выполнял рейс из Красноярска в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 156 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Красноярска на эшелоне полета 130 произошло срабатывание сигнализации непостановки на замок реверса двигателя № 2. Экипаж уменьшил режим работы двигателя до малого газа и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно с превышением посадочного веса благополучно приземлилось в красноярском аэропорту Емельяново.

Отказ бортового радиолокатора

2 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N1602, выполнял рейс из Detroit (США) в Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия). На борту находились 163 пассажира. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 270 м.м. северо-восточнее Nassau (Багамские Острова), экипаж принял решение произвести посадку в Atlanta (США) по причине отказа бортового радиолокатора. Через 2 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Атланта. Самолет продолжил полет спустя 10 часов после посадки и прибыл в Сан-Паулу с задержкой 12 часов.

Поражение разрядом атмосферного электричества

2 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BEP, выполнял рейс из Симферополя во Внуково/Москва. На борту находились 59 пассажиров и 6 членов экипажа. При послеполетном осмотре в аэропорту Внуково было обнаружено оплавление 16 заклепок по левой и 2 заклепок по правой сторонам фюзеляжа, повреждение датчика угла атаки и повреждение 2 статических разрядников на стабилизаторе.

Падение давления в гермокабине

2 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 2010 года выпуска, регистрационные знаки D-AGWP, выполнял рейс из Cologne (Германия) в Prague (Чехия). В процессе набора высоты после взлета при пересечении эшелона полета 270 в 60 м.м. юго-восточнее Кёльна, экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 100 из-за падения давления в гермокабине. Через 55 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 левую в аэропорту вылета Кёльн. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Прагу с задержкой 3 часа.

Падение давления в гермокабине

2 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Sichuan Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки B-6518, выполнял рейс из Chengdu (Китай) в Melbourne (Австралия). Следуя над Тиморским морем на эшелоне полета 370 в районе Darwin (Австралия), экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 100 из-за падения давления в гермокабине, вызванного неисправностью отбора воздуха. Экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Дарвин.

Сигнализация неубранного положения шасси

2 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Air Wisconsin по соглашению с US Airways выполнял рейс из Huntsville в Washington/National (США). На борту находились 46 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 правой аэропорта Хантсвилл на высоте 5000 футов экипаж прекратил набор по причине сигнализации шасси, не соответствующей выбранному положению. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив об индикации выпуска всех опор шасси и ожидаемой штатной посадке. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую аэропорта Хантсвилл.

Прерванный взлет

2 июня экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLK, выполнял рейс из Сургута в Екатеринбург. В процессе разбега в аэропорту Сургут экипаж прекратил взлет из-за неснятия воздушного винта с упора. Воздушное судно самостоятельно зарулило на стоянку.

Минимальный остаток топлива

2 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Easyjet, 2012 года выпуска, регистрационные знаки G-EZUN, выполнял перегоночный рейс из Tenerife Norte/Los Rodeos в Tenerife Sur/Sofia Reina (Испания). Экипаж дважды прекращал заход в аэропорт Тенерифе-Южный из-за неблагоприятных метеоусловий и впоследствии принял решение возвратиться на аэродром вылета. После ухода на второй круг в аэропорту Лос-Родеос экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о малом остатке топлива, и после повторного захода произвел благополучную посадку. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции, Комиссия по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Испании классифицировала инцидент как серьезный. Самолет выполнял рейс в аэропорт Тенерифе-Южный из Edinburgh (Великобритания), однако по метеоусловиям был вынужден уйти на запасной аэродром Лос-Родеос. Пассажиры были доставлены в аэропорт Тенерифе-Южный автобусом. Самолет впоследствии благополучно выполнил перелет за пассажирами обратного рейса и прибыл в Эдинбург с задержкой 2 часа.

Сводка METAP по аэродрому Тенерифе-Южный:

```
GCTS 022I30Z VRB0IKT CAVOK 2I/I4 QI0I9 NOSIG
GCTS 022I00Z VRB0IKT CAVOK 2I/I4 QI0I9 NOSIG
GCTS 022030Z VRB02KT CAVOK 22/I4 QI0I9 NOSIG
GCTS 022000Z 060IIKT CAVOK 23/II QI0I9 WS R08 NOSIG
GCTS 02I930Z 070I4KT CAVOK 24/I0 QI0I9 WS R08 NOSIG
GCTS 02I900Z 070I7KT CAVOK 24/I0 QI0I8 WS R08 NOSIG
GCTS 02I830Z 060I9KT CAVOK 25/I0 QI0I8 WS R08 NOSIG
GCTS 02I800Z 070I9KT CAVOK 25/II QI0I8 WS R08 NOSIG
GCTS 02I730Z 06020KT 9999 FEW025 25/I2 QI0I8 WS R08 NOSIG
GCTS 02I700Z 080I9KT 9999 FEW025 25/I4 QI0I8 WS R08 NOSIG
```

Сводка METAP по аэродрому Лос-Родеос:

```
GCXO 022I00Z 27008KT 9999 4000NW VCFG FEW000 I4/I3 QI022 NOSIG
GCXO 022030Z 27008KT 9999 FEW003 I4/I3 QI022 NOSIG
GCXO 022000Z 28009KT 9999 FEW003 I4/I3 QI022 NOSIG
GCXO 02I930Z 290I0KT 9999 FEW005 I5/I3 QI022 NOSIG
GCXO 02I900Z 290I0KT 270V330 9999 FEW009 I7/I3 QI02I NOSIG
GCXO 02I830Z 34007KT 300V020 9999 FEW009 I9/I0 QI02I NOSIG
GCXO 02I800Z 34008KT 300V020 9999 FEW009 I9/I0 QI02I NOSIG
GCXO 02I730Z 36007KT 320V030 9999 FEW009 I9/I0 QI02I NOSIG
```

Повреждение пневматика

2 июня экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Chautauqua, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N273SK, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Columbus в New York/JFK (США). На борту находились 47 человек. Через некоторое время после взлета самолета на ВПП 28 правой аэропорта Колумбус были обнаружены фрагменты покрышки. Информация была передана экипажу, который принял решение продолжить полет до аэропорта назначения. В аэропорту Нью-Йорк экипаж выполнил проход на малой высоте над ВПП 22 левой. При визуальном осмотре аварийными службами и с диспетчерской вышки шины всех колес наблюдались в неповрежденном состоянии. Выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 22 левую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди. При проверке аварийными службами пневматик внутреннего колеса правой основной опоры шасси находился под давлением, однако протекторный слой авиашины был оторван. Фрагментами покрышки были повреждены закрылки и фюзеляж.

Проблема с рулем направления

3 июня экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Gojet Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N369CA, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Syracuse в New York/La Guardia (США). На борту находились 43 человека. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 28 аэропорта Сиракьюс экипаж, не запрашивая помощи, доложил о решении возвратиться на аэродром вылета по технической причине. После выполнения проверок на высоте 6000 футов экипаж сообщил о проблеме с рулем направления. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Сиракьюс. Самолет вылетел

спустя 2 часа 30 минут после возврата и прибыл в Нью-Йорк с задержкой 2 часа 40 минут.

Неисправность обогрева ППД

3 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDN, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Улан-Удэ. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 290 в районе Ярославля, произошло срабатывание сигнализации отказа обогрева приемников полного давления командира воздушного судна и второго пилота. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 правую аэропорта Шереметьево и было отстранено от рейса.

Столкновение с птицей

3 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTL, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Larnaca (Кипр). В процессе захода на посадку в аэропорту Ларнака произошло попадание птицы в левую крыльевую фару. После посадки был произведен временный ремонт повреждения. Самолет был допущен к выполнению обратного рейса.

Временный отказ регулирования давления

3 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VP-BQN, выполнял рейс из Внуково/Москва в Казань. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Казань при пересечении эшелона полета 140 экипаж доложил о начале ускоренного снижения из-за отказа регулирования давления в гермокабине и переходе на дублирующую систему. При пересечении эшелона полета 120 работа оборудования нормализовалась. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Казань. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась.

Отказ управления передней опорой шасси

3 июня экипаж самолета RRJ-95B авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89010, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Казань. После благополучной посадки в аэропорту Казань экипаж доложил об отказе управления передней опорой шасси. Самолет самостоятельно освободил ВПП и впоследствии был отбуксирован на стоянку.

Утечка из гидросистемы

3 июня экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании Hainan Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки B-2723, выполнял рейс из Beijing (Китай) в Toronto (Канада). На борту находились 215 человек. Следуя по маршруту, экипаж обнаружил быстрое уменьшение количества жидкости в правой гидросистеме. Выполнив необходимые проверки и после консультации с диспетчерской службой авиакомпании, экипаж отключил электронасос и насос с приводом от двигателя. Тем не менее, уровень жидкости продолжил уменьшаться, упав до нуля. В зоне

ответственности центра ОВД Торонто экипаж объявил аварийную ситуацию, продолжив полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Торонто.

Падение давления в гермокабине

4 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Jet2.com, 1988 года выпуска, регистрационные знаки G-LSAE, выполнял рейс из Pathos (Кипр) в Newcastle (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 140 м.м. восточнее Sofia (Болгария), экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 100, который занял спустя 6 минут (средняя вертикальная скорость составила 4700 ф/мин). Экипаж принял решение произвести внеплановую посадку в Софии и запросил векторение, сообщив о возможности самостоятельного захода по ИЛС и наличии необходимых аэронавигационных данных на борту. За 30 минут до расчетного времени посадки в аэропорту София были прекращены все операции на ВПП. Воздушные суда были направлены в зоны ожидания с информацией об аварийном самолете и необходимости осмотра ВПП после посадки. Из-за обхода опасных метеоявлений по маршруту экипаж произвел посадку в аэропорту София спустя 50 минут после начала снижения с эшелона полета 380. Экипаж освободил ВПП и, не запрашивая помощи, зарулил на перрон. При осмотре ВПП 09 посторонних предметов обнаружено не было. Первый из ожидающих самолетов приземлился через 7 минут после посадки G-LSAE.

Столкновение с птицей

4 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании «Трансаэро», 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-XLK, выполнял рейс из Dalaman (Турция) во Внуково/Москва. На борту находились 307 пассажиров и 15 членов экипажа. При выполнении послеполетного осмотра на правой основной опоре шасси были обнаружены следы от столкновения с птицей с повреждением трубопровода электрожгута системы управления разворотом правой основной фюзеляжной опоры шасси.

Прерванный взлет

4 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании «Якутия», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLT, выполнял рейс из Краснодара в Tel Aviv (Израиль). В процессе разбега в аэропорту Краснодар экипаж прекратил взлет по причине срабатывания табло общей сигнализации.

Выключение двигателя

4 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Republic Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N195WQ, выполнял рейс из Kansas City в Denver (США). На борту находились 37 человек. В процессе набора высоты после взлета из Канзас-Сити экипаж прекратил набор на высоте 14000 футов из-за отказа правой силовой установки. Экипаж выключил двигатель и возвратился на аэродром

вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 аэропорта Канзас-Сити. Самолет был остановлен на ВПП и впоследствии отбуксирован на перрон.

Выкатывание за пределы ВПП

5 июня экипаж самолета Let L-410 UVP-E20 авиакомпании «Комиавиатранс», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-67022, выполнял рейс из Сыктывкара в Инту. На борту находились 12 пассажиров и 2 члена экипажа. В 09.22 (05.22 UTC) после посадки в аэропорту Инта воздушное судно выкатилось за пределы укороченной до 800 м ВПП на боковую полосу безопасности. Никто не пострадал. Самолет не получил повреждений. Метеоусловия: видимость 10 км, высота облачности 900 м, ветер 310° 5 м/с, порывы 8 м/с, температура 2° С, сцепление 0,5. Аналогичный инцидент произошел в аэропорту Инта 27 февраля 2014 г. (см. соответствующий выпуск «ТОЛЬКО ФАКТЫ»).



Фото: пресс-служба администрации Инты

Несанкционированный выход на ВПП

5 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VP-BZR, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево экипаж по указанию органа ОВД ушел на второй круг из-за несанкционированного выхода человека на ВПП 07 левую.

Столкновение с птицей

5 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKX, выполнял рейс из Еревана (Армения) в Шереметьево/Москва. На борту находились 116 пассажиров. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Шереметьево на высоте 2500 м произошел удар по фюзеляжу впереди слева. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре самолета под кабиной пилотов с левой стороны фюзеляжа была обнаружена вмятина со следами от столкновения с птицей. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации.

Прерванный взлет

5 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Аэрофлот», 2014 года выпуска, регистрационные знаки VP-BZA, выполнял рейс из Читы в Москву. В процессе разбега в аэропорту Чита экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации открытия двери.

Неполный выпуск закрылков

5 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Expressjet, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N902EV, по соглашению с American Airlines выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Little Rock (США). На борту находились 50 человек. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Литл-Рок экипаж сообщил о проблемах с закрылками и предупредил о намерении произвести посадку с не полностью выпущенной механизацией. Воздушное судно на повышенной скорости (путевая – 177 узлов) благополучно приземлилось на ВПП 22 левую аэропорта Литл-Рок. Самолет вылетел в обратный рейс спустя 1 час 30 минут после посадки.

Столкновение с птицей

5 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTX, выполнял рейс из Ставрополя в Домодедово/Москва. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Домодедово на носовом обтекателе был обнаружен след от столкновения с птицей и повреждение обтекателя в виде расслоения композитного материала.

Испарения

5 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании US Airways, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N282AY, выполнял рейс (отправление – 4 июня) из Tel Aviv (Израиль) в Philadelphia (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 100 м.м. северо-восточнее Athens (Греция), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку, сообщив об испарениях на борту. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Афины экипаж сообщил о рассеивании испарений, однако продолжил заход. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 360 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 03 левую аэропорта Афины.

Самолет был отстранен от продолжения рейса, оставшаяся часть которого была отменена. Самолет находился в Афинах в течение 19 часов, после чего вылетел в Филадельфию техническим рейсом. Спустя 12 часов после посадки в Филадельфии самолет оставался на земле.

Пожар двигателя

5 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Bahamasair выполнял рейс из Nassau в Eleuthera South/Rock Sound (Багамские Острова). На борту находились 46 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Эльютера на удалении 25 м.м. от аэродрома возник пожар правой силовой установки. Экипаж выключил двигатель, успешно активировал систему пожаротушения и продолжил заход. Воздушное судно благополучно приземлилось в международном аэропорту Рок Саунд. По сообщению полномочного органа гражданской авиации Багамских Островов, авиакомпания проводит расследование для установления причины пожара двигателя.

Угроза столкновения

5 июня экипаж самолета Airbus A300-600 авиакомпании Federal Express, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N748FD, выполнял рейс из Montreal в Ottawa (Канада). Воздушное судно производило посадку на ВПП 25 аэропорта Оттава. Экипаж вертолета, ожидавший разрешения на взлет, получил указание ждать перед ВПП 25, правильно подтвердил его, однако пересек линию предварительного старта. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в результате несанкционированного пересечения линии ожидания возникла угроза столкновения. По указанию органа ОВД экипаж вертолета прекратил руление до границы ИВПП. Совет по безопасности на транспорте Канады проводит расследование.

Превышение ограничения по скорости

5 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDY, выполнял рейс из Larnaca (Кипр) в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 35 пассажиров и 6 членов экипажа. На основании добровольного сообщения от экипажа при анализе данных системы сбора и передачи информации было установлено превышение ограничения по скорости при уборке шасси – 252 узла при установленной максимальной скорости не более 220 узлов.

Дым в районе шасси

6 июня экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Jet2.com, 1986 года выпуска, регистрационные знаки G-CELJ, выполнял рейс из Alicante (Испания) в Blackpool (Великобритания). В процессе пробега после посадки на ВПП 10 аэропорта Блэкпул с правой стороны самолета был замечен дым. Самолет был остановлен на ВПП, куда по тревоге прибыли аварийные службы, которые рекомендовали эвакуировать пассажиров. Находившиеся на борту покинули самолет по надувным трапам.



Дым с правой стороны, проверка аварийными службами (фото: ac)



Аварийная эвакуация (фото: ac)

6 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Spring Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки B-6851, выполнял рейс из Huaian в Xiamen (Китай). На борту находились 178 пассажиров и 6 членов экипажа. После захода по ИЛС на ВПП 23 аэропорта Сямынь в 19.02 (11.02 UTC) в условиях сильного дождя и порывистого ветра воздушное судно приземлилось правой основной опорой шасси за пределами ИВПП. Экипаж принял решение уйти на второй круг. В процессе подъема передней опоры произошел удар хвостовой части о ВПП. Экипаж произвел набор высоты и, выполнив заход с обратным курсом, произвел благополучную посадку на ВПП 05 спустя 26 минут после ухода. Никто не пострадал. Самолет получил значительные повреждения. По информации из предварительного доклада полномочного органа гражданской авиации Китая, экипаж зарулил на перрон. При послеполетном осмотре техническим составом на правой основной опоре шасси были обнаружены трава и повреждение корда покрышки внешнего колеса. При последующей проверке было обнаружено абразивное повреждение хвостовой части фюзеляжа. После запроса о повреждении экипаж сообщил о том, что перед ВПП произошло уменьшение видимости. Экипаж почувствовал приземление вне ВПП и ушел на второй круг. В процессе ухода произошло срабатывание сигнализации сдвига ветра. Согласно докладу, интенсивность осадков в процессе захода на ВПП 23 варьировалась от умеренной до сильной в условиях порывистого ветра переменного направления. Касание правой основной опоры шасси произошло в 857 м от начала в 4,4 м правее края ИВПП с дальнейшим уклонением вправо. Через 7 с после приземления на основные опоры экипаж, не опуская передней опоры, выполнил автоматический уход на второй круг. Через 8 с после включения режима TOGA самолет произвел отрыв. В этот момент произошло падение скорости до 97 узлов и удар хвостовой частью при угле тангажа 14,7°. Самолет произвел отрыв после пробега 617 м с отклонением правой основной опоры шасси вправо до 9,3 м. Через 9 с после отрыва произошло срабатывание сигнализации сдвига ветра, которое продолжалось в течение 16 с. Расследование проводит Совет по расследованию авиационных происшествий Китая.



Повреждения хвостовой части B-6851

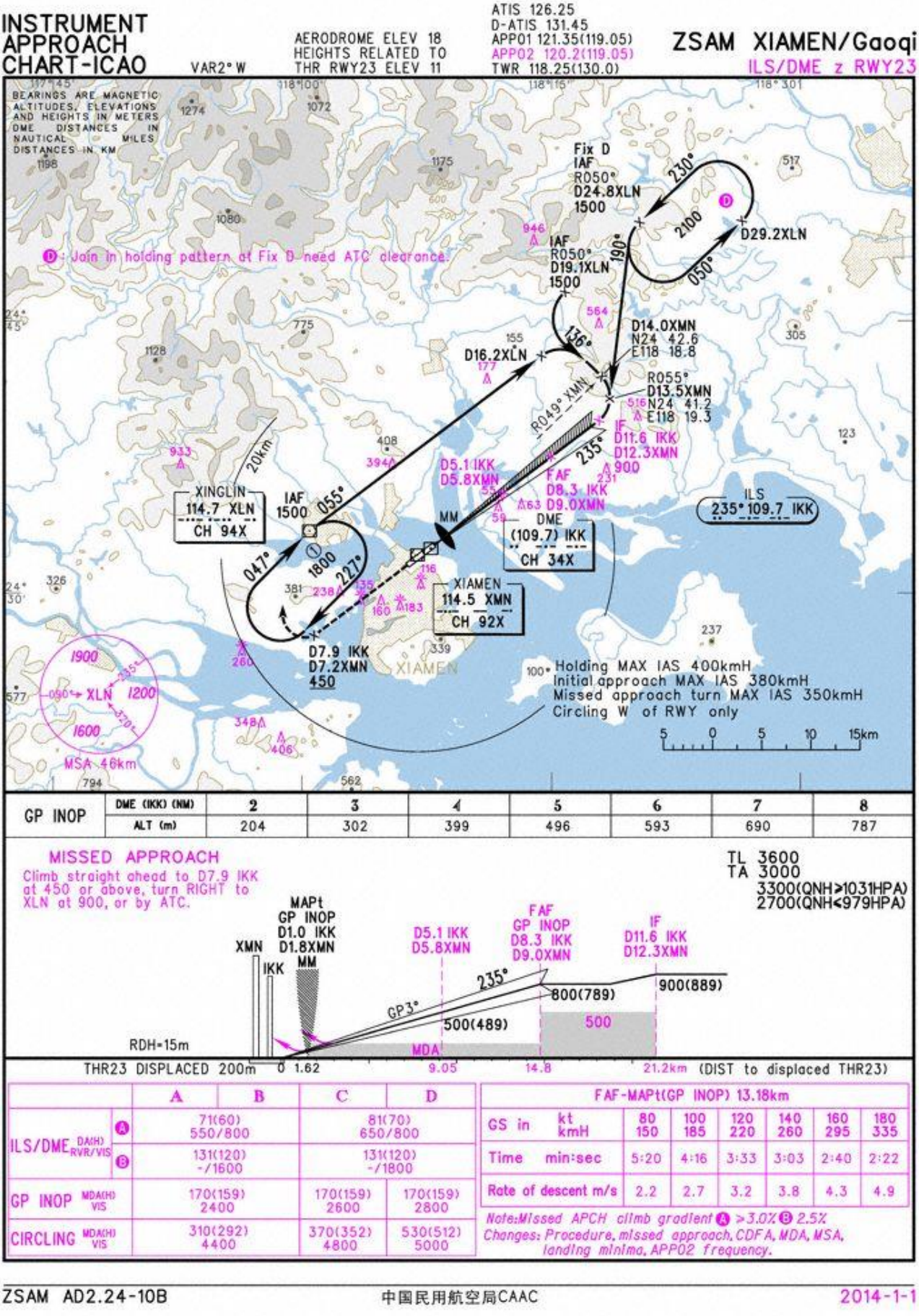


Схема захода по ИЛС/ДМЕ на ВПП 23 (AIP China)

Сводка METAP по аэродрому Сямынь:

```
ZSAM 061300Z 06003MPS BKN023 BKN060 9999 SCTOIO 25/25 QI004 NOSIG
ZSAM 061200Z 8000-SHRA SCT005 05003MPS FEW023TCU BKN023 OVC050 25/25 QI004 RESHRA
NOSIG
ZSAM 061100Z 4500-SHRA SCT008 29005MPS FEW023CB BKN023 OVC050 26/26 QI004 BECMG
TLIIIO 2000 TSRA BKN007 BKN023 FEW023CB OVC050
ZSAM 061000Z I5002MPS IOOVI70 9999-RA SCTOIO BKN023 OVC050 26/26 QI003 NOSIG
```

Отказ бортового радиолокатора

6 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2013 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPC, выполнял рейс из Внуково/Москва в Bourgas (Болгария). Экипаж произвел возврат в аэропорт вылета по причине отказа метеолокатора.

Техническая проблема

6 июня экипаж самолета L-410 UVP-E авиакомпании VanAir Europe/Citywing, 1990 года выпуска, регистрационные знаки OK-TCA, выполнял рейс из Belfast City на остров Мэн (Великобритания). На борту находились 5 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Белфаста экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Белфаст. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на ближайший рейс.

Попадание птицы в двигатель

6 июня экипаж самолета Ан-148-100B авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61703, выполнял рейс из Казани в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 75 пассажиров и 4 члена экипажа. При послеполетном осмотре воздушного судна были обнаружены следы попадания птицы в правый двигатель. При осмотре силовой установки были обнаружены повреждения 3 лопаток. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Прерванный взлет

6 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTP, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Домодедово/Москва. В процессе разбега с ВПП 10 правой в аэропорту Пулково экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации открытия задней двери. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку.

Разрушение панели крыла

7 июня экипаж грузового самолета Boeing 747-400F авиакомпании Air Hong Kong, 1991 года выпуска, регистрационные знаки B-HUS, выполнял рейс из Hong Kong в Shanghai/Pudong (Китай). Сразу после занятия эшелона полета 310 экипаж ощутил сильную вибрацию конструкции при сохранении штатных показаний приборов и

принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гонконг. При послеполетном осмотре было обнаружено разрушение внутренней задней панели левого полукрыла. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации до 14 июня. Груз в Шанхай доставил резервный самолет.



Поврежденная панель крыла

Прерванный взлет

7 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Monarch Airlines, 1987 года выпуска, регистрационные знаки G-DAJB, выполнял рейс из Barcelona (Испания) в London/Gatwick (Великобритания). На борту находились 250 человек. В процессе разбега с ВПП 07 правой в аэропорту Барселона экипаж на высокой скорости (путевой – более 115 узлов) прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон. Для устранения неисправности потребовалась доставка запасной детали, в связи с чем рейс был перенесен на следующий день. Самолет вылетел из Барселоны с задержкой 28,5 часов.

Выключение двигателя

7 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Swiss, 1997 года выпуска, регистрационные знаки HB-IJO, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Zurich (Швейцария). На борту находились 71 пассажир и 6 членов экипажа. В

процессе набора высоты после взлета из Амстердама из-за утечки топлива из левого двигателя (CFM56) экипаж прекратил набор на эшелоне полета 215 и выключил силовую установку. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 в аэропорту вылета Амстердам. Рейс был отменен.

Неисправность системы отбора воздуха

7 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYK, выполнял рейс из Анапы в Сыктывкар. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Сыктывкар экипаж обнаружил неисправность системы отбора воздуха от двигателя № 2. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения. Самолет был допущен к эксплуатации согласно MEL.

Столкновение с птицей

7 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2005 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHP, выполнял рейс из аэропорта Кемерово в Домодедово/Москва. При послеполетном осмотре воздушного судна было обнаружено повреждение обтекателя радиолокатора со следами от столкновения с птицей.

Проблема с двигателем

8 июня экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Mesa Airlines по соглашению с US Airways выполнял рейс из Austin в Charlotte (США). На борту находились 79 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Остина произошло срабатывание сигнализации проблемы с двигателем. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Остин.

Прерванный взлет

8 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Austral, 2011 года выпуска, регистрационные знаки LV-CID, по соглашению с Aerolineas Argentinas выполнял рейс из Montevideo (Уругвай) в Buenos Aires/Aeroparque (Аргентина). В процессе разбега с ВПП 06 в аэропорту Монтевидео воздушное судно столкнулось со стаей птиц, несколько из которых попали в двигатель (CF34). Экипаж на высокой скорости прекратил взлет и благополучно завершил пробег. Рейс был отменен.

Выход за пределы ВПП

8 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании TAP Air Portugal, 1998 года выпуска, регистрационные знаки CS-TOJ, выполнял рейс из Belem (Бразилия) в Lisbon (Португалия). На борту находились 115 пассажиров. Около 19.30 (22.30 UTC) в процессе разворота на ВПП 06 для занятия исполнительного старта воздушное судно полностью вышло за пределы искусственного покрытия ВПП на грунт. Рейс был отменен.

НОТАМ:

```
00498/I4 - DECLARED DIST RWY 06/24 CHANGED TO:       TORA  TODA  ASDA  LDA
RWY 06       2400M       2400M       2460M       OM
RWY 24       OM    OM    OM    OM.

IO JUN 04:39 20I4 UNTIL II JUN 2I:00 20I4. CREATED: IO JUN 05:04 20I4

00497/I4 - ILS GP RWY 06 U/S. IO JUN 04:33 20I4 UNTIL II JUN 2I:00 20I4. CREATED: IO
JUN 04:50 20I4

00496/I4 - PAPI RWY 06 U/S. IO JUN 04:29 20I4 UNTIL II JUN 2I:00 20I4. CREATED: IO JUN
04:48 20I4

00495/I4 - RWY 06 CLSD TO LDG RWY 06 FST 400M CLSD TO TKOF RWY 24 CLSD DUE TO ACCIDENT
ACFT. IO JUN 03:25 20I4 UNTIL II JUN 2I:00 20I4. CREATED: IO JUN 03:39 20I4

00475/I4 - RWY 06/24 - DO NOT PERFORM RETURN OUTSIDE THE TURN-AROUND AREA. 05 JUN
I2:IO 20I4 UNTIL 30 JUN 23:59 20I4. CREATED: 05 JUN I5:09 20I4

00450/I4 - RWY 06/24 CLSD IN CASE OF ACCUMULATION OF WATER OR OCCURRENCES OF MODERATE
TO HEAVY RAINS. 29 MAY 23:36 20I4 UNTIL 23 JUL 23:59 20I4. CREATED: 30 MAY 0I:57 20I4
```

Сводка METAP по аэродрому Белен:

```
SBBE 090000Z 06004KT 9999 SCT030 BKNI00 25/24 QI0I2
SBBE 082300Z 06006KT 9999 -RA SCT030 BKNI00 25/24 QI0II
SBBE 082200Z I0002KT 9999 SCT030 BKNI00 26/23 QI0I0
SBBE 082I00Z 29003KT 9999 SCT030 BKNI00 25/24 QI0I0
```



CS-TOJ за пределами ВПП (фото: Martin Paredes)

Проблема с высотной системой

8 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFO, выполнял рейс из аэропорта Внуково/Москва в Казань. В процессе набора высоты после взлета на эшелоне полета 130 экипаж сообщил о некорректной работе высотной системы и принял решение продолжить полет до аэропорта назначения Казань на эшелоне полета 130. 11 июня с данным самолетом произошел аналогичный инцидент (см. ниже).

Прерванный взлет

8 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FHNY, выполнял рейс из Calgary в Toronto (Канада). На борту находились 95 человек. В процессе разбега с ВПП 35 левой в аэропорту Калгари экипаж на высокой скорости (приборной – около 130 узлов) прекратил взлет из-за вибрации конструкции. Воздушное судно благополучно завершило пробег, освободило ВПП и остановилось для проверки и охлаждения тормозов аварийными службами. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен тормозной механизм в сборе колеса № 3. Произведена проверка самолета после прерванного на высокой скорости взлета.

Ухудшение самочувствия членов экипажа

9 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Virgin Australia, 2012 года выпуска, регистрационные знаки VH-XFD, выполнял рейс из Perth в Sydney (Австралия). В процессе набора высоты после взлета из Перта в салоне были обнаружены испарения. Впоследствии 2 бортпроводника почувствовали ухудшение самочувствия и не смогли исполнять свои обязанности. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сидней.

Грубая посадка

9 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8Q-400 авиакомпании «Якутия», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP- BNU, выполнял рейс из Хабаровска в Ноглики. На борту находились 31 пассажир и 5 членов экипажа. По результатам расшифровки средств полетной информации была выявлена вертикальная перегрузка 2,25 ед. при посадке в аэропорту Ноглики. Самолет не получил повреждений.

Индикация непосадочного положения шасси

9 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Air Nelson, 2006 года выпуска, регистрационные знаки ZK-NEQ, по соглашению с Air New Zealand выполнял рейс из Invercargill в Christchurch (Новая Зеландия). На борту находились 48 пассажиров. В процессе захода на посадку в Крайстчерче на высоте около 500 футов шасси экипаж прекратил заход из-за индикации непосадочного положения шасси и на

20 минут занял зону ожидания на высоте 3500 футов для выполнения предписанных процедур. Через 35 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Крайстчерч. По сообщению представителя авиакомпании, предполагается ложное срабатывание сигнализации.

Утечка из гидросистемы

9 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ВИМ-Авиа», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-73008, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Магадан. На борту находились 69 пассажиров и 8 членов экипажа. В полете экипаж обнаружил уменьшение количества рабочей жидкости в центральной гидросистеме. После выполнения предписанных процедур экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения Магадан. При послеполетном осмотре воздушного судна были обнаружены подтеки гидрожидкости на приводе правого элерона. Самолет был отстранен от эксплуатации до устранения неисправности.

Блокирование радиосвязи

9 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Transavia, 1999 года выпуска, регистрационные знаки PH-HZF, выполнял рейс из Malaga (Испания) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Амстердам при пересечении эшелона полета 150 произошло залипание кнопки микрофона на борту, что привело к блокированию радиосвязи с остальными воздушными судами. По указанию органа ОВД экипажи перешли на подтверждение полученных разрешений включением режима опознавания приемоответчика. Примерно через 4 минуты экипажу PH-HZF удалось разблокировать кнопку и перейти на другой комплект радиостанции. Связь со всеми экипажами была восстановлена. После благополучной посадки в аэропорту Амстердам самолет оставался на земле в течение примерно 3 часов, после чего возобновил полеты.

Отказ гидросистемы

9 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Atlasjet, 1998 года выпуска, регистрационные знаки TC-ATF, выполнял рейс из Ercan (Кипр) в Izmir (Турция). Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета произошел отказ гидросистемы. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения, запросив буксировку с ВПП после посадки из-за отказа управления разворотом передней опоры шасси. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Измир и было отбуксировано на перрон.

Несимметричный выпуск закрылков

10 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-RUK, выполнял рейс из Larnaca (Кипр) в Новосибирск. На борту находились 120 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Новосибирск экипаж прекратил заход из-за рассогласования закрылков. Через 35 минут, после выполнения предписанных

процедур в зоне ожидания воздушное судно на повышенной скорости (путевой – около 180 узлов) благополучно приземлилось на ВПП 25 новосибирского аэропорта Толмачёво.

Утечка из гидросистемы

10 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOB, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Пермь. На борту находились 176 пассажиров и 7 членов экипажа. Следуя по маршруту, экипаж обнаружил уход гидрожидкости из зеленой гидросистемы и принял решение произвести посадку в Екатеринбурге. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

Прерванный взлет

10 июня экипаж самолета Boeing 737-600 авиакомпании Tunisair, 1999 года выпуска, регистрационные знаки TS-IOK, выполнял рейс из Budapest (Венгрия) в Monastir (Тунис). На борту находились 95 пассажиров. В процессе разбега с ВПП 31 левой в аэропорту Будапешт произошло срабатывание сигнализации отказа двигателя (CFM56). Экипаж на низкой скорости прекратил взлет. Самолет остановился в 350 м от начала ВПП без возможности самостоятельного передвижения. Примерно через 1 час воздушное судно было отбуксировано на перрон. Резервный Boeing 737-600 прибыл в Монастир с задержкой 7 часов. Через 28 часов после прекращения взлета TS-IOP оставался в Будапеште.

Столкновение с птицей

10 июня экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLD, выполнял рейс из Воронежа во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково на удалении 15 км от аэродрома на высоте 1200 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При послеполетном осмотре на правой части радиолокатора и на левой стороне капота правого двигателя были обнаружены следы от столкновения с птицей. Обтекатель радиолокатора получил повреждения в виде сквозной трещины и скола внешнего слоя композитного материала.

Столкновение с птицей

10 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании UPS United Parcel Service, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N353UP, выполнял рейс из Denver в Louisville (США). При взлете с ВПП 06 аэропорта Денвер произошло попадание птицы в правый двигатель (CF6). В процессе набора высоты на частоте «Вышки» экипаж запросил возврат на аэродром вылета. После прекращения набора на высоте 8000 футов экипажу было обеспечено векторение для захода на посадку на ВПП 16 левую. На участке между вторым и третьим разворотами экипаж объявил аварийную ситуацию. Через 7 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на

ВПП 16 левую аэропорта Денвер. Прибывшие по тревоге аварийные службы сообщили о повреждении передней кромки правого полукрыла. Самолет впоследствии зарулил на перрон. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, самолет получил повреждения лопаток вентилятора и капота правого двигателя.

Превышение ограничения по скорости

10 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTG, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Ереван (Армения). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево в течение 19 с было превышено ограничение скорости при уборке шасси. Зафиксировано максимальное значение скорости полета 249 узлов при допустимом значении 220 узлов.

Сигнализация разгерметизации

10 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXY, выполнял рейс из Внуково/Москва в Магнитогорск. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 310, произошло срабатывание сигнализации разгерметизации. Экипаж выполнил действия согласно QRH и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Проблема с системой кондиционирования

11 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFO, выполнял рейс из Волгограда во Внуково/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 150 экипаж доложил о проблемах с системой кондиционирования воздуха и принял решение следовать в аэропорт назначения на эшелоне полета 110. Аналогичный инцидент с данным самолетом произошел 8 июня (см. выше).

Столкновение с птицей

11 июня экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N609SW, выполнял рейс из Orlando в San Antonio (США). В процессе освобождения ВПП 22 после посадки в аэропорту Сан-Антонио экипаж сообщил о возможном столкновении с птицей над ВПП и зарулил на перрон. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, в результате столкновения с птицей самолет получил незначительные повреждения горизонтального стабилизатора.

Неуборка шасси

11 июня экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLD, выполнял рейс из Внуково/Москва в Ульяновск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на высоте 600 м экипаж доложил о неуборке всех

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

Несимметричный выпуск закрылков

11 июня экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIF, по заданию миссии ООН выполнял рейс в Khartoum (Судан). На борту находились 111 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Хартум на удалении 12-14 м.м. от ВПП на высоте 4000 футов после выпуска шасси и установки рычага управления закрылками из положения «5°» в положение «15°» произошел асимметричный выпуск закрылков и дальнейшая их остановка в положении «6°» и «8°» (соответственно, левый и правый). Экипаж выполнил действия согласно QRH и произвел благополучную посадку с механизацией в промежуточном положении.

Падение давления в пневматике

12 июня экипаж самолета Let L-410 UVP-E20 Петропавловск-Камчатского авиапредприятия, 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-67008, выполнял рейс по маршруту Петропавловск-Камчатский – Усть-Камчатск – Никольское. На борту находились 10 пассажиров. После посадки в аэропорту Усть-Камчатск произошло падение давления в пневматике колеса передней опоры шасси. Самолет был остановлен на ВПП.

Отказ 3 радиостанций

12 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQS, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Сургут. На борту находились 85 пассажиров. В процессе набора высоты через 3 минуты после взлета из аэропорта Шереметьево произошел последовательный отказ 3 УКВ-радиостанций. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Разрушение пневматиков

12 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Expressjet по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Bentonville в Atlanta (США). На борту находились 47 пассажиров и 3 члена экипажа. Через 5 минут после взлета экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблемы с управлением разворотом передней опоры шасси. При посадке на ВПП 16 аэропорта Бентонвилл произошло разрушение пневматиков 2 колес. Самолет остановился в пределах ВПП без возможности самостоятельного передвижения. Пассажиры высадились на ВПП. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, самолет получил незначительные повреждения в результате разрушения пневматиков при посадке.



Следы на ВПП

Неуборка шасси

12 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании KLM, 1999 года выпуска, регистрационные знаки PH-BXD, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Barcelona (Испания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 левой аэропорта Амстердам не возникло индикации постановки на замок передней опоры шасси. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 060, сообщил о технической проблеме и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета экипаж выполнил проход над ВПП 27 на малой высоте для контроля положения шасси с земли, после чего занял зону ожидания на высоте 3000 футов. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта Амстердам. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Барселону с задержкой 4 часа.

Отказ автопилота

12 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-200 авиакомпании «Аврора», 1996 года выпуска, регистрационные знаки RA-67261, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Оху. На борту находились 13 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты через 8 минут после взлета из Южно-Сахалинска экипаж сообщил об отказе автопилота и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Южно-Сахалинск.

12 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N12109, выполнял рейс из Newark (США) в Stuttgart (Германия). Через 2 часа после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в районе Gander (Канада), пассажир сообщил о перегреве боковой декоративной панели рядом со своим креслом. Бортпроводники проверили панель и перевели пассажиров в другой ряд. Второй пилот безуспешно пытался открыть панель, после чего возвратился в кабину. Командир воздушного судна также проверил состояние панели, обнаружив несколько точек перегрева и изменение однородности и цвета пластика. После консультации с технической службой авиакомпании экипаж сообщил центру ОВД Гандера о необходимости возврата в аэропорт вылета из-за расплавления пластика обшивки двери правого переднего аварийного выхода. Освещение в салоне и система развлечений были выключены. Бортпроводники контролировали температуру двери каждые 15 минут. Через 2 часа 40 минут после разворота воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ньюарк. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.



Боковая панель и наиболее горячая точка с измененным цветом

Вибрация двигателя

13 июня экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Finnair, 2008 года выпуска, регистрационные знаки OH-LQB, выполнял рейс из Hanoi (Вьетнам) в Helsinki (Финляндия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в районе Москвы экипаж сообщил о вибрации двигателя № 2 и произвел снижение до эшелона полета 360, после чего продолжил полет до аэродрома назначения Хельсинки.

Проблема с индикацией скорости

13 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BUM, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Nice (Франция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 240 экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о проблеме с индикацией скорости, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. После повторного вылета на самолете произошло отключение автопилота, в связи с чем экипаж был снова вынужден возвратиться на аэродром вылета (см ниже).

Отказ автопилота

13 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BUM, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Nice (Франция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 190 произошло отключение 2 комплектов автопилота. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево и было отстранено от эксплуатации. Самолет выполнял повторный вылет после возврата из-за проблемы с индикацией скорости (см. выше).

Незакрытие створок шасси

13 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-81 авиакомпании Allegiant Air, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N417NV, выполнял рейс (отправление – 12 июня) из Bentonville в Los Angeles (США). В процессе захода на посадку на ВПП 24 правую аэропорта Лос-Анджелес экипаж доложил об индикации незакрытого положения створок шасси и необходимости остановки на ВПП в этой связи. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 24 правую, где остановился для проверки. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, возникла неисправность створок основных опор шасси.

Разрешение взлета с занятой ВПП

13 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz, 1990 года выпуска, регистрационные знаки C-GEWQ, выполнял рейс из Victoria в Vancouver (Канада). Получив разрешение на взлет с ВПП 27 от РД W в

аэропорту Виктория, экипаж заметил уборочную машину в конце ВПП 27 (в торце ВПП 09) и запросил орган ОВД о занятости ВПП. Водитель машины получил указание освободить полосу. Экипаж получил повторное разрешение на взлет и благополучно вылетел. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, диспетчером «Руления» было включена подсветка ВПП 09/27 для информации диспетчера «Вышки» о том, что ВПП свободна.

Неуборка шасси, отказы автопилота и автомата тяги

13 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Travel Service Slovakia, 2007 года выпуска, регистрационные знаки OK-MEJ, выполнял рейс из Bratislava (Словакия) в Marsa Alam (Египет). На борту находились 119 человек. В процессе набора высоты после взлета из Братиславы экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов и занял зону ожидания для выполнения проверок. Экипаж сообщил о неисправности амортизатора шасси, невозможности убрать шасси, неработоспособности автопилота и автомата тяги. Экипаж сообщил о наличии индикации выпущенного положения всех опор шасси и ожидаемой штатной посадке. После выработки топлива, через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Братислава. Резервный Boeing 737-800 вылетел из Братиславы с задержкой 2,5 часов.

Проблема с гидросистемой

13 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Allegiant выполнял рейс из Las Vegas в Missoula (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 45 м.м. южнее Salt Lake City (США), экипаж запросил снижение до эшелона полета 280. После занятия эшелона полета 280 орган ОВД запросил экипаж о возможности продолжения полета в зоне RVSM. Экипаж сообщил о восстановлении возможности и получил разрешение на спрямление на аэропорт Миссула. После полета в течение 15 минут, в 100 м.м. севернее Солт-Лейк-Сити, экипаж произвел разворот в обратном направлении, сообщив о проблеме с гидросистемой, и принял решение произвести посадку в Wendover (США). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Уэндовер. Резервный MD-83 прибыл в Миссулу с задержкой 5,5 часов.

Падение давления масла двигателя

13 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-GONX, выполнял рейс из Baie Comeau в Montreal (Канада). На борту находились 9 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Quebec City, давление масла в левом двигателе упало до 40 psi. Экипаж выполнил предписанные процедуры, уменьшил режим работы двигателя до малого газа и зафлюгировал воздушный винт. После флюгирования давление масла увеличилось до 50 psi и стабилизировалось на значении 55 psi. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения с левым двигателем на малом газе. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Монреаль. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, сигнализация низкого давления не

срабатывала, произошло уменьшение значения давления. Остальные параметры оставались нормальными.

Выход на ВПП животных

13 июня экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Катэкавиа», 1973 года выпуска, регистрационные знаки RA-46603, выполнял рейс из Томска в Нижневартовск. На борту находились 18 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Нижневартовск экипаж ушел на второй круг из-за нахождения на ВПП собак. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нижневартовск.

Выключение двигателя

13 июня экипаж самолета Ан-74ТК-100 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки RA-74035, по заданию Миссии ООН выполнял рейс в Bamako (Мали). На борту находились 2 пассажира и 5 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Бамако произошло падение давления масла правого двигателя ниже допустимого и срабатывание сигнализации маслофильтра правого двигателя. Экипаж выключил двигатель № 2 и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бамако.

Травмирование наземного работника

14 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Delta Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N316NB, выполнял рейс из Orlando в New York/La Guardia (США). На борту находились 120 пассажиров. После благополучной посадки в нью-йоркском аэропорту Ла Гуардия самолет зарулил на стоянку. Пассажиры были высажены. Через некоторое время на стоянке возник пожар левого двигателя (CFM56). Прибывшие по тревоге аварийные службы ликвидировали возгорание. 1 человек, работник авиакомпании Delta Airlines, из-за полученных травм был госпитализирован. Проводится расследование по установлению причины пожара.

Отказ управления передней опорой шасси

14 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Когалымавиа», 1997 года выпуска, регистрационные знаки EI-ETH, выполнял рейс в аэропорт Kerkira (Греция). После освобождения ВПП произошел отказ управления разворотом передней опоры шасси. Для устранения неисправности в Керкиру была организована доставка запасной детали. Пассажирам было предоставлено питание и размещение в гостинице.

Выключение двигателя

14 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N7549A, выполнял рейс из San Jose Cabo (Мексика) в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 145 человек. Следуя по маршруту в районе El Paso (США), экипаж сообщил о вынужденном

выключении правого двигателя из-за индикации маслосистемы и принял решение произвести посадку на запасном аэродроме. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 аэропорта Эль-Пасо. Резервный MD-83 прибыл в Даллас с задержкой 6 часов.

Прерванный взлет

14 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N649AA, выполнял рейс из Dallas/ Ft. Worth в Jackson (США). В процессе разбега в аэропорту Даллас произошло разрушение авиашины. Экипаж прекратил взлет. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, самолет получил незначительные повреждения и возвратился на перрон. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Джексон с задержкой 5 часов 20 минут.

Неуборка шасси

14 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-ВКН, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Минеральные Воды. На борту находились 219 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Антальи не произошла уборка всех опор шасси. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Анталья.

Ухудшение самочувствия членов экипажа

15 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Aer Lingus, 2010 года выпуска, регистрационные знаки EI-ELA, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Boston (США). На борту находились 280 пассажиров. Через 2 часа полета, когда воздушное судно следовало над Атлантическим океаном на эшелоне полета 380, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета по причине ухудшения самочувствия 7 из 8 бортпроводников. Помощь экипажем не запрашивалась. Через 4,5 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дублин. Пострадавшие бортпроводники были осмотрены в аэропорту. Госпитализация не потребовалась. Рейс был отменен.

Растрескивание лобового стекла

15 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Druk Air, 2004 года выпуска, регистрационные знаки A5-RGG, выполнял рейс из Paro (Бутан) в Mumbai (Индия). В процессе набора высоты после взлета из Паро произошло растрескивание лобового стекла командира воздушного судна по всей поверхности. Экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Kolkata (Индия), расположенный в 300 м.м. южнее Паро. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Калькутта. Полеты в аэропорт Паро относятся к одним из самых сложных в мире, особенно в случае технической проблемы. Видео захода на посадку в аэропорту Паро.



Столкновение с птицей

15 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAC, выполнял рейс из Белгорода во Внуково/Москва. При послеполетном осмотре в аэропорту Внуково была обнаружена вмятина внешней обшивки воздухозаборника правого двигателя со следами от столкновения с птицей. По информации экипажа, столкновение произошло при взлете из аэропорта Белгород.

Прерванный взлет

15 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Донавиа», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BBT, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Antalya (Турция). В процессе разбега в аэропорту Ростов-на-Дону экипаж прекратил взлет по причине срабатывания сигнализации неисправности двигателя. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку.

Отказ гидронасоса

15 июня экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Jetblue, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N306JB, выполнял рейс из West Palm Beach в Hartford (США). На борту находились 81 пассажир и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 в 80 м.м. южнее аэропорта New York/JFK (США), экипаж доложил об отказе основного гидронасоса и принял решение произвести посадку в Нью-Йорке. Через 35 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 правую аэропорта имени Кеннеди. Резервный Embraer ERJ-190 прибыл в Хартфорд с задержкой 2 часа 20 минут.

Растрескивание лобового стекла

15 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Северный ветер», 1995 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BMU, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Читу. На борту находились 290 пассажиров и 12 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в воздушном пространстве Турции, произошло растрескивание правого лобового стекла кабины. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета.

Выход на ВПП животных

16 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOY, выполнял рейс по маршруту Краснодар – Новосибирск – Магадан. В процессе захода на посадку в аэропорту Магадан экипаж по указанию органа ОВД ушел на второй круг из-за появления на ВПП 3 собак.

Отказ системы кондиционирования

16 июня экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании J-Air по соглашению с JAL Japan Airlines выполнял рейс из Osaka/Itami в Aomori (Япония). На борту находились 55 человек. В процессе набора высоты после взлета из Осаки температура в салоне увеличилась до 36° С. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и произвел благополучную посадку в Осаке. По сообщению представителя авиакомпании, произошел отказ одной из систем кондиционирования воздуха. Самолет вылетел повторно и прибыл в Аомори с задержкой 2,5 часа.

Проблема с указателем скорости

16 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N819NN, выполнял рейс из Los Angeles в Washington/Dulles (США). На борту находились 149 пассажиров. После занятия крейсерского эшелона полета 370 в 320 м.м. от Лос-Анджелеса экипаж сообщил о проблемах с указателем воздушной скорости и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лос-Анджелес. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Вашингтон с задержкой 3 часа.

Выкатывание за пределы ВПП

16 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании Far Eastern, 1993 года выпуска, регистрационные знаки B-28017, выполнял рейс из Taipei/Songshan в Kinmen (Тайвань). На борту находились 98 пассажиров и 6 членов экипажа. В 08.53 (00.53 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 06 аэропорта Цзиньмэнь воздушное судно выкатилось за пределы ВПП и остановилось на концевой полосе торможения. Никто не пострадал. Самолет не получил повреждений. Аэропорт был закрыт в течение 45 минут на время буксировки самолета на перрон. По

сообщению Совета по авиационной безопасности Тайваня от 19 июня, событие было классифицировано как авиационное происшествие. На место происшествия была направлена группа расследователей. Произведен опрос экипажа, диспетчеров УВД и очевидцев. Собраны свидетельства, изъяты записи бортовых регистраторов. По сообщению авиакомпании, посадка производилась на скользкую ВПП в условиях сильного бокового ветра, вызванного тайфуном.

Сводка METAR по аэродрому Цзиньмэнь:

```
RCBS I60II5Z I502IKT 2800 -SHRA FEW005 BKN0I2 BKN040 25/24 QI003 NOSIG RMK R06/I6022KT
LOCAL REPORT A2963(A)=
RCBS I60I00Z I602IKT 2800 -SHRA FEW005 BKN0I2 BKN040 25/24 QI003 NOSIG RMK
R06/I6022KT A2964 RA AMT I.6MM(Z)=
RCBS I60030Z I7022KT 2800 -SHRA FEW005 BKN0I2 BKN035 25/24 QI004 NOSIG RMK
R06/I6022KT A2965(Y)=
RCBS I60000Z I8026KT 2800 -SHRA FEW005 BKN0I2 BKN035 25/24 QI003 RESHRA NOSIG RMK
R06/I7025KT A2964 RA AMT 2.8MM(X)=
```



Карта: Google maps

Неуборка шасси

16 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ямал», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BBE, выполнял рейс из Екатеринбурга в Красноярск. На борту находились 24 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Екатеринбурга на эшелоне полета 070 экипаж доложил о неуборке правой основной опоры шасси. Экипаж принял решение выработать топливо и возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

Проблема с органами управления

16 июня экипаж самолета Airbus A318-100 авиакомпании Air France, 2003 года выпуска, регистрационные знаки F-GUGD, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Амстердам экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о проблемах с органами управления. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 36 правую. Освободив ВПП, экипаж сообщил об отсутствии проблем на земле и зарулил на стоянку. Самолет вылетел в обратный рейс с задержкой 25 минут.

Проблема с двигателем

17 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании TAP Air Portugal, 1997 года выпуска, регистрационные знаки CS-TOH, выполнял рейс из Lisbon (Португалия) в Brasilia (Бразилия). На борту находились 203 пассажира. Через 3,5 часа после взлета, когда воздушное судно следовало над Атлантическим океаном, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за сигнализации нарушения работы двигателей (PW4168). Через 7 часов после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лиссабон. Резервный Airbus A330-200 вылетел на следующий день и прибыл в Бразилиа с задержкой 23 часа. CS-TOH возобновил полеты 19 июня.

Отказ компьютера

17 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOU, выполнял рейс из Симферополя в Петрозаводск. На борту находились 13 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Симферополя на удалении 80 км от аэродрома на эшелоне полета 200 экипаж доложил об отказе одного из компьютеров и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 18 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Симферополь.

Прерванный взлет

17 июня экипаж грузового самолета Boeing 747-400F авиакомпании Asiana Airlines выполнял рейс из Seoul (Южная Корея) в Anchorage (США). В 22.53 (13.53 UTC) в процессе разбега с ВПП 33 правой в аэропорту Сеул произошел отказ одного из левых двигателей. Экипаж на высокой скорости (около V_1) прекратил взлет. Воздушное судно завершило пробег, остановившись у самого края ВПП. Прибывшие по тревоге аварийные службы охладили тормоза, однако в пневматиках 8 колес из 16 произошло падение давления. ВПП была закрыта до 07.00 следующего утра, когда самолет был отбуксирован на перрон. В ночное время интенсивность полетов позволила выполнять рейсы без задержек с 2 оставшихся ВПП. По предварительной информации, в процессе разбега произошло попадание посторонних предметов в левый двигатель (-и).

Падение уровня масла двигателя

17 июня экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Aerolineas Argentinas, 1996 года выпуска, регистрационные знаки LV-CSE, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина). В процессе набора высоты после взлета из Рима экипаж прекратил набор на эшелоне полета 170, сообщив об индикации низкого уровня масла в двигателе № 1 (CFM56). После выполнения проверок экипаж принял решение слить топливо и возвратиться на аэродром вылета. Через 2 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 левую римского аэропорта Фьюмичино. Через 17 часов после возврата самолет находился в Риме.

Проблема с электросистемой

17 июня экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N652RS, выполнял рейс из Miami в Pensacola (США). В процессе снижения с крейсерского эшелона полета при пересечении эшелона 300 экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблеме с электросистемой и решении произвести посадку на ближайшем аэродроме Panama City/Northwest Florida Beaches. Уже через 11 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Панама-Сити. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были доставлены в Пенсаколу автобусом.

Отказ 2 генераторов

17 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Икар», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BMC, выполнял чартерный рейс из Haikou (Китай) в Екатеринбург. На борту находились 231 пассажир и 17 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Хайкоу произошел отказ генератора правого двигателя (PW-4060). Экипаж произвел запуск генератора вспомогательной силовой установки и продолжил полет. Впоследствии произошел отказ генератора ВСУ. Экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту Wuhan (Китай). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ухань. Для продолжения рейса ожидалось прибытие резервного самолета. Спустя 24 часа VP-BMC оставался в Ухани.

Посадка на РД

17 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании China Eastern Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки B-6928, выполнял рейс из Nanchang в Nanning (Китай). Экипаж производил заход по ВОР/ДМЕ на ВПП 05 аэропорта Наньнин. После получения разрешения на посадку на ВПП 05 в 10.45 (02.45 UTC) экипаж произвел посадку на параллельную РД А севернее ВПП. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон. Экипаж был отстранен от полетов, самолет – от эксплуатации. Резервный Airbus A320-200 был направлен в Наньнин для продолжения рейса в Singapore (Сингапур). Самолет прибыл в Сингапур с

задержкой 7,5 часов. Новая ВПП в аэропорту Наньнин была сдана в эксплуатацию в 2008 г., после чего старая размерами 2400х45 м была перепрофилирована в РД А.

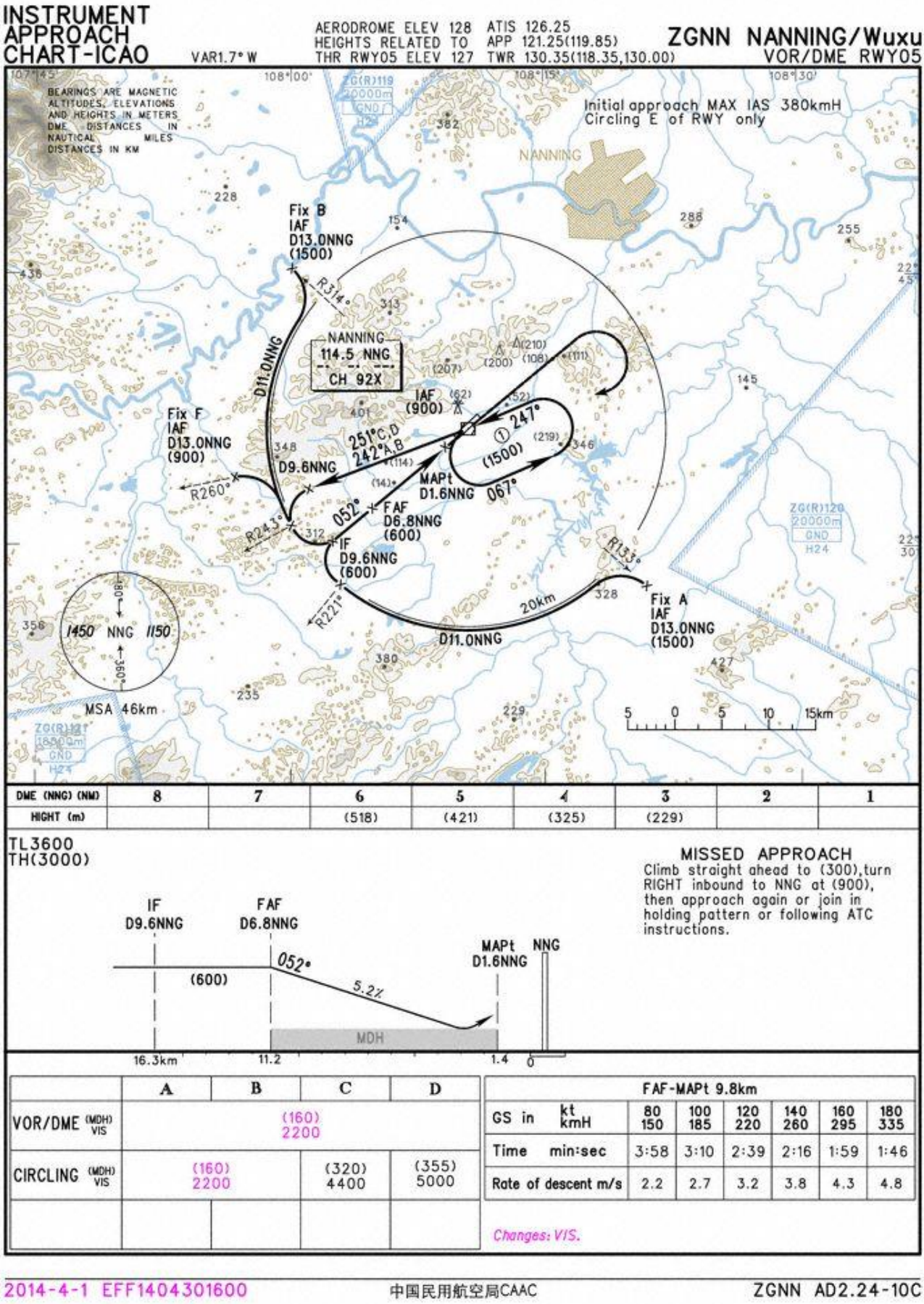
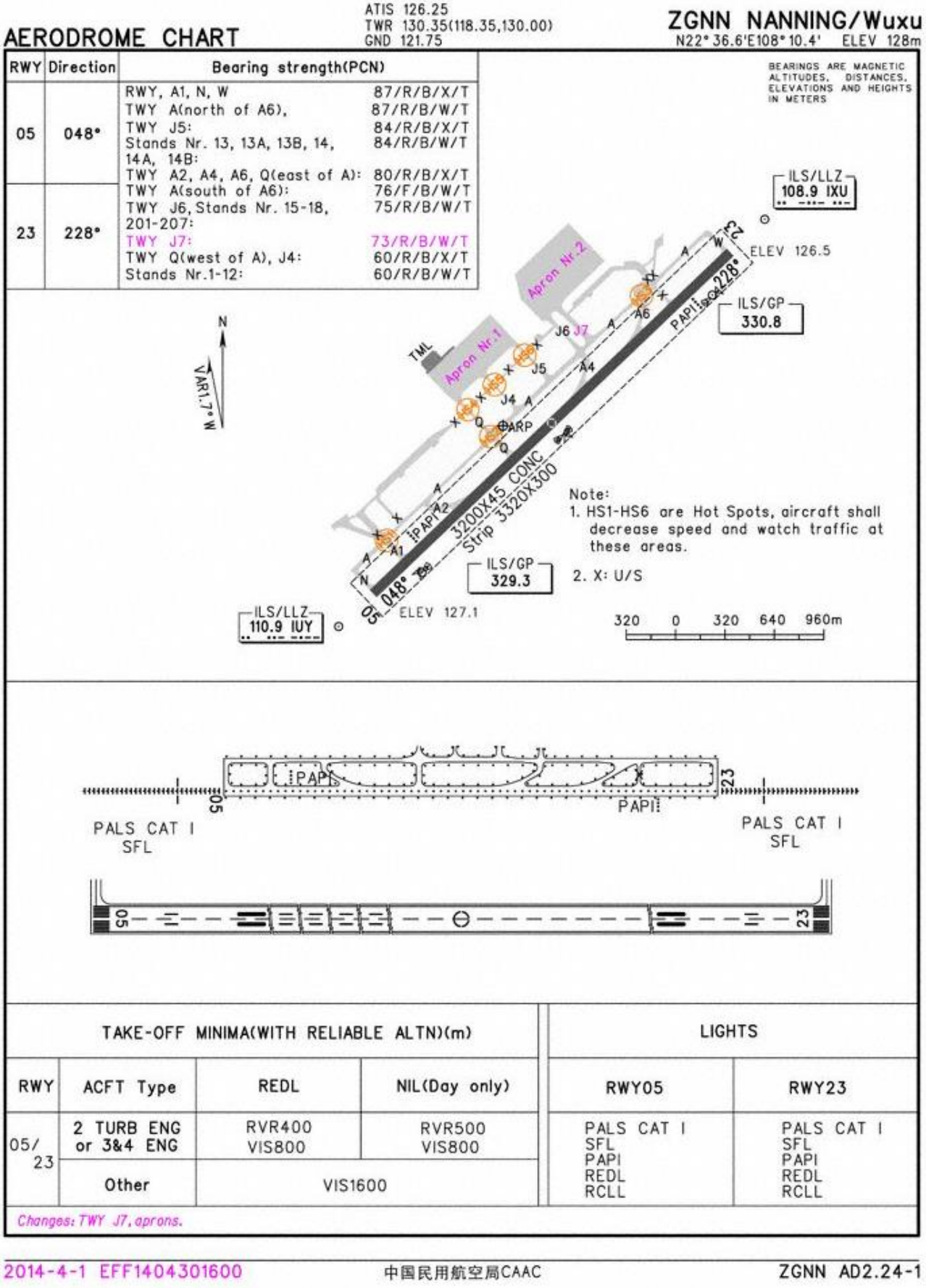


Схема захода по ВОР/ДМЕ на ВПП 05 (AIP China)

Сводка METAP по аэродрому Наньнин:

```
ZGNN I70400Z 36002MPS 290V080 9999 SCT030 BKN040 32/24 QI004 NOSIG
ZGNN I70300Z VRB01MPS 9999 SCT023 32/24 QI005 NOSIG
ZGNN I70200Z VRB02MPS CAVOK 30/24 QI004 NOSIG
ZGNN I70I00Z 02002MPS 360V070 CAVOK 29/23 QI004 NOSIG
```



RWY	Direction	Bearing strength(PCN)	
05	048°	RWY, A1, N, W	87/R/B/X/T
		TWY A(north of A6),	87/R/B/W/T
		TWY J5:	84/R/B/X/T
		Stands Nr. 13, 13A, 13B, 14, 14A, 14B:	84/R/B/W/T
		TWY A2, A4, A6, Q(east of A):	80/R/B/X/T
23	228°	TWY A(south of A6):	76/F/B/W/T
		TWY J6, Stands Nr. 15-18, 201-207:	75/R/B/W/T
		TWY J7:	73/R/B/W/T
		TWY Q(west of A), J4:	60/R/B/X/T
		Stands Nr.1-12:	60/R/B/W/T

TAKE-OFF MINIMA(WITH RELIABLE ALTN)(m)				LIGHTS	
RWY	ACFT Type	REDL	NIL(Day only)	RWY05	RWY23
05/ 23	2 TURB ENG or 3&4 ENG	RVR400 VIS800	RVR500 VIS800	PALS CAT I SFL PAPI REDL RCLL	PALS CAT I SFL PAPI REDL RCLL
	Other	VIS1600			

Changes: TWY J7, aprons.

2014-4-1 EFF1404301600 中国民用航空局CAAC ZGNN AD2.24-1

Схема аэродрома (AIP China)

Столкновение с птицей

17 июня экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Eurowings, 2009 года выпуска, регистрационные знаки D-ACNG, по соглашению с Lufthansa выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Manchester (Великобритания). В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Манчестер произошло попадание птицы в правый приемник полного давления. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. Обратный рейс был отменен. 18 июня ожидается возвращение самолета в эксплуатацию после замены ППД.

Разрушение пневматика

17 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Eastern Australia, 2004 года выпуска, регистрационные знаки VH-TQM, по соглашению с Qantas выполнял рейс из Sydney в Armidale (Австралия). На борту находились 44 человека. В процессе набора высоты после взлета из Сиднея пассажиры сообщили экипажу о том, что с одного из колес правой основной опоры шасси сорвало покрышку. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения, однако позднее принял решение следовать в Tamworth (Австралия) по причине наличия там лучших условий. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тамуорт. Пассажиры были доставлены в Армидейл автобусом.



VH-TQM в аэропорту Тамуорт (фото: Kelly Fuller)

Выключение двигателя

17 июня экипаж грузового самолета Ан-12Б авиакомпании Cavok Air, 1971 года выпуска, регистрационные знаки UR-CJN, выполнял чартерный рейс из Basel/Mulhouse (Швейцария/Франция) в Larnaca (Кипр). В процессе набора высоты после взлета из Базеля двигатель № 3 развил опасную вибрацию, после чего был выключен экипажем, принявшим решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Базель-Мюлуз. Инцидент расследуется авиационными властями Украины. Для замены в Базель-Мюлуз был доставлен запасной двигатель. Рейс был выполнен резервным Ан-12. 26 июня самолет находился на земле.



Возврат UR-CJN в Базель-Мюлуз (фото: Stefan Gschwind)

Столкновение с птицей

17 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2014 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BRW, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Tivat (Черногория). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на высоте около 20–40 м произошло столкновение воздушного судна с крупной птицей, о чем экипаж сообщил органу ОВД. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей и систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре в аэропорту Тиват на левой стороне обтекателя радиолокатора были обнаружены вмятина и открытие левого замка обтекателя. После временного устранения повреждения самолет был допущен к выполнению обратного рейса с пассажирами.

Невыпуск закрылков

18 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFZ, выполнял рейс из Екатеринбурга в Сочи. На борту находились 153 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Сочи при переводе рычага управления закрылками произошло срабатывание сигнализации отказа управления закрылками. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. Через 1 час 5 минут, после выполнения предписанных процедур в зоне ожидания воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сочи, где была приведены в готовность аварийные службы.

Невыпуск шасси

18 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Северсталь», 2001 года выпуска, регистрационные знаки RA-67234, выполнял рейс из Череповца во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково экипаж ушел на второй круг и сообщил о невыпуске передней опоры шасси. После выполнения предписанных процедур экипаж сообщил о выпуске всех опор и принял решение о посадке в аэропорту Внуково.

Неуборка шасси

18 июня экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки OY-KFC, выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Copenhagen (Дания). В процессе набора высоты после первого взлета после ночной стоянки в Дюссельдорфе не произошла уборка передней опоры шасси. Экипаж прекратил набор и возвратился на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дюссельдорф. Командир воздушного судна сообщил пассажирам, что вероятной причиной неуборки шасси стал неубранный штырь фиксации шасси на земле. После посадки пассажиры оставались на борту. Самолет вылетел повторно через 55 минут после посадки и прибыл в Копенгаген с задержкой 1 час 10 минут.

Неустойчивые показания скорости

18 июня экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-10F авиакомпании Fedex Federal Express, 1972 года выпуска, регистрационные знаки N372FE, выполнял рейс из Indianapolis (США) в Toronto (Канада). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 23 аэропорта Торонто на указателе второго пилота возникли колебания воздушной скорости. На частоте «Подхода» экипаж объявил аварийную ситуацию, продолжил заход и спустя 3 минуты произвел благополучную посадку на ВПП 23 аэропорта Торонто. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произошел отказ модуля воздушных данных второго пилота. Произведена замена модуля. В качестве предосторожности был также замен блок воздушных и инерциальных сигналов № 2. При последующей проверке системы отклонений обнаружено не было.

Травмирование члена экипажа лучом лазера

18 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании US Airways, 2011 года выпуска, регистрационные знаки N544UW, выполнял рейс (отправление – 17 июня) из Phoenix в Los Angeles (США). В процессе захода на посадку на ВПП 06 правую аэропорта Лос-Анджелес в районе Santa Monica на высоте около 8000 футов в кабину был направлен зеленый луч лазера, который травмировал глаз одного из пилотов. Через 12 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 правую аэропорта Лос-Анджелес.

Столкновение с птицей

18 июня экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании Azul Linhas Aereas, 2010 года выпуска, регистрационные знаки PP-PTY, выполнял рейс из Manaus в Parintins (Бразилия). На борту находились 68 человек. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 24 аэропорта Паринтинс произошло столкновение воздушного судна с птицей (урубу) правой частью носового обтекателя с образованием в нем отверстия. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 24. Самолет был отстранен от эксплуатации в ожидании запасных частей. Местная свалка отходов находится практически под траекторией захода на ВПП 24 аэропорта Паринтинс на удалении около 800 м от торца.

Электрический запах в кабине

18 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N564JB, выполнял рейс из Boston в Seattle (США). На борту находились 132 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 90 м.м. северо-восточнее Minot (США), экипаж обнаружил электрический запах в кабине и, объявив аварийную ситуацию, принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 23 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Майнот. После посадки экипаж отменил аварийную ситуацию, сообщив об исчезновении запаха. Через 4 часа 15 минут после посадки самолет продолжил рейс и прибыл в Сиэтл с задержкой 4,5 часа. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 20 июня, в 75 м.м. юго-западнее Winnipeg (Канада) экипаж обнаружил сильный электрический запах в кабине и заметил срабатывание предохранителя вентилятора рециркуляции воздуха. Экипаж выполнил предписанные процедуры, отключил салонную систему развлечений, объявил аварийную ситуацию и произвел посадку в аэропорту Майнот. Инженерно-техническим составом была обнаружена неисправность левого вентилятора рециркуляции воздуха в салоне. После отключения вентилятора и системы развлечений самолет был допущен к продолжению рейса согласно MEL.

Негерметизация

18 июня экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Swiss European Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки HB-IYZ, выполнял рейс из Basel/Mulhouse (Швейцария/Франция) в Hamburg (Германия). На борту

находились 94 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Базеля экипаж прекратил набор на эшелоне полета 110 из-за отсутствия герметизации кабины и принял решение следовать на запасной аэродром Zurich (Швейцария). Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Цюрих. Резервный Avro RJ-100 прибыл в Гамбург с задержкой 2 часа.

Потеря радиосвязи

18 июня экипаж самолета Як-40К авиакомпании «Хабаровские авиалинии», 1977 года выпуска, регистрационные знаки RA-88251, выполнял рейс из Хабаровска в Николаевск-на-Амуре. На борту находились 29 пассажиров и 4 члена экипажа. В полете экипаж не вышел на связь с органом ОВД. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Николаевск-на-Амуре.

Неуборка реверса

18 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ямал», регистрационные знаки VP-BBE, выполнял рейс из Екатеринбурга в Нижневартовск. На борту находились 9 пассажиров и 3 члена экипажа. После посадки в аэропорту Нижневартовск и выключения левого двигателя не произошла уборка реверса.

Столкновение с птицей

18 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Tampa в Houston/Hobby (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 01 левой аэропорта Тампа экипаж доложил о пролете через стаю птиц на высоте 2000-2500 футов на удалении около 4 м.м. от ВПП. По меньшей мере с одной из птиц произошло столкновение. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж продолжил набор высоты, но затем запросил прекращение набора на высоте 10 000 футов. После консультации с технической службой авиакомпании экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тампа. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, самолет получил незначительные повреждения передней кромки крыла и в районе лобового стекла.

Дым в кабине

18 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Austrian Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки OE-LAZ, выполнял рейс из Chicago/O'Hare (США) в Vienna (Австрия). На борту находились 195 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 130 м.м. северо-восточнее Toronto (Канада), экипаж заметил в кабине дым белого цвета и принял решение развернуться для посадки в Торонто. На участке между вторым и третьим разворотами схемы захода на ВПП 05 экипаж запросил привести в готовность аварийные службы ввиду посадки с превышением веса и необходимости проверки тормозов. Через 35 минут после

разворота воздушное судно благополучно приземлилось ан ВПП 05 аэропорта Торонто и зарулило на перрон в сопровождении машин аварийных служб. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж использовал автоматическое торможение «1», температура тормозов не превысила 270° С. Инженерно-техническим составом была впоследствии получена информация о том, что при поломке наземного источника пневматики, использовавшегося из-за неработоспособности вспомогательной силовой установки, произошло возможное засорение пневмопровода. После очистки трубопровода была выполнена наземная гонка двигателя до устранения запаха, после чего самолет был допущен к эксплуатации. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Самолет возобновил полеты через 22 часа.

Разворот на ВПП при аквапланировании

18 июня экипаж самолета Boeing 727-200 авиакомпании Cargojet, 1979 года выпуска, регистрационные знаки C-GCJZ, выполнял рейс из Montreal/Mirabel в Moncton (Канада). В 10.40 (13.40 UTC) воздушное судно в условиях сильного дождя произвело посадку на ВПП 29 аэропорта Монктон. Экипаж применил полный реверс и максимальное торможение. При возникшем аквапланировании самолет развернуло влево. Экипаж уменьшил обратную тягу и повторно активировал реверс на правом и среднем двигателях, что, однако, не привело к выравниванию самолета, продолжившего движение по ВПП боком. Реверс был выключен. Самолет, развернувшись еще больше влево, остановился в пределах ИВПП практически перпендикулярно осевой линии примерно в 3000 футов от выходного порога. ВПП была закрыта на 50 минут. Самолет зарулил на перрон на собственной тяге. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, во время посадки ВПП была покрыта слоем воды. После повреждения, возникшего при аквапланировании, техническим составом были заменены пневматики 3 из 4 колес основных опор шасси.

Сводка METAP по аэродрому Монктон:

```
CYQM I8I402Z I20I0KT I I/2SM +RA BR BKN005 0VC0I9 I4/I3 A2977 RMK SF5SC3 SLP082DENSITY
ALT 300FT
CYQM I8I400Z I20I0KT 2 I/2SM -RA BR BKN005 0VC0I9 I4/I3 A2977 RMK SF5SC3 SLP082
DENSITY ALT 300FT
CYQM I8I334Z II007KT 4SM -RA BR BKN006 0VC030 I4/I3 A2978 RMK SF5SC3 PRESFR SLP085
DENSITY ALT 300FT
CYQM I8I325Z I5009KT 2 I/2SM +RA BR SCT006 0VC022 I4/I3 A2979 RMK SF4SC4 SLP088DENSITY
ALT 300FT
```

Отделение детали капота двигателя

19 июня экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании MASWings выполнял рейс из Kota Kinabalu в Labuan (Малайзия). На борту находились 55 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Лабуан экипаж обнаружил нештатную работу правого двигателя и сообщил об этом органу ОВД. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения, где были приведены в готовность аварийные службы. При послеполетном

осмотре было обнаружено отсутствие внутренней панели капота правого двигателя. Деталь капота была обнаружена в аэропорту вылета Кота-Кинабалу. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Выкатывание за пределы ВПП

19 июня экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании China Eastern Airlines, регистрационные знаки B-3056, выполнял рейс из Wuhan в Changzhi (Китай). В 09.53 (01.53 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 01 аэропорта Чанчжи в условиях дождя воздушное судно выкатилось за пределы ВПП и остановилось на мягком грунте примерно в 300 м от торца. Никто не пострадал. Самолет не получил видимых повреждений. Аэропорт был закрыт до 18.00. Сообщается о возможном отказе гидросистемы перед посадкой. Аэропорт Чанчжи имеет ВПП 01/19 длиной 2600 м. ВПП 01 оборудована для захода по ИЛС. Во время инцидента над аэродромом наблюдались грозы с дождем и видимость 4600 м. Сводка METAP отсутствует.

Сводка METAP по аэродрому Тайюань, расположенному в 93 м.м. севернее Чанчжи:

```
ZBYN I90230Z 03004MPS 8000 RA SCT020 OVC040 I7/I4 QI009 BECMG TL0330 NSW
ZBYN I90200Z 0I002MPS 320V030 3500 RA BR SCT020 OVC040 I7/I6 QI009 NOSIG
ZBYN I90I30Z 35004MPS 4500 -RA BR SCT020 OVC040 I7/I6 QI008 NOSIG
ZBYN I90I00Z 33004MPS 5000 -RA BR SCT020 OVC046 I8/I5 QI009 BECMG TL0I40 SHRA
```



B-3056 на грунте



Выключение двигателя

19 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Regional 1, 1994 года выпуска, регистрационные знаки C-FRIB, выполнял рейс из Fort Nelson в Grande Prairie (Канада). На борту находились 25 человек. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Гранд-Прери возникла сильная вибрация правой силовой установки (PW120A). Бортпроводник сообщил о наблюдаемом пламени из выходного устройства правого двигателя. Экипаж выключил двигатель, объявил аварийную ситуацию и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 аэропорта Гранд-Прери. Самолет был остановлен на ВПП с выключением двигателя для осмотра аварийными службами.

Посадка в другом аэропорту

19 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vietjet Air, регистрационные знаки VN-A692, выполнял рейс из Hanoi в Dalat (Вьетнам). На борту находилось около 200 пассажиров. В 17.10 (плановое время – 15.45) экипаж вылетел их Ханоя и в 19.00 (12.00 UTC) произвел посадку в Nha Trang/Cam Ranh (Вьетнам), расположенном в 55 м.м. северо-восточнее Далата. Каких-либо объявлений для пассажиров об изменении маршрута экипаж не делал. Между тем плановый рейс из Ханоя в Камрань выполнен не был. Около 200 пассажиров рейса остались в зале вылета. Авиационные власти Вьетнама начали расследование события, запросив у авиакомпании объяснение возможной ошибки, приведшей к тому, что рейсы были перепутаны на земле, чему могло способствовать примерно одинаковое количество пассажиров двух рейсов. По сообщению авиакомпании, экипаж принял решение

следовать в аэропорт Камрань по метеоусловиям Далата. Позднее самолет вылетел в Далат, доставив пассажиров в аэропорт назначения, взял на борт пассажиров обратного рейса и благополучно прибыл в Ханой. Аэропорт Далат имеет ВПП 09/27 длиной 3250 м. Информация о метеоусловиях аэропорта Далат отсутствует.

Сводка METAR по аэродрому Камрань:

```
VVCR I9I430Z 23008KT 9999 FEWOI3 SCTO40 26/25 QIOO6 NOSIG
VVCR I9I330Z 290IOKT 9999 -RA FEWOI3 SCTO40 26/24 QIOO7 NOSIG
VVCR I9II00Z 230I2KT 8000 -RA FEWOI7 BKNO50 32/25 QIOO5 TEMPO 4000 RA
VVCR I9IO30Z I4005KT 9999 FEWOI7 BKNO50 33/24 QIOO5 NOSIG
```

Дым в кабине

19 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Wideroe, 1990 года выпуска, регистрационные знаки LN-WFH, выполнял рейс из Skien в Bergen (Норвегия). На борту находились 18 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Шиена в кабине был обнаружен дым. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шиен. Рейс был отменен.

Отказ двигателя

20 июня экипаж самолета Ту-134А-3 авиакомпании «Катэкавиа», 1977 года выпуска, регистрационные знаки RA-65083, выполнял рейс из Уфы в Усинск. На борту находились 64 пассажира и 7 членов экипажа. Следуя по маршруту в зоне Самарского центра ЕС ОрВД, экипаж доложил об отказе левого двигателя и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Уфа.

Разрушение пневматика

20 июня экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Envoy, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N518AE, выполнял рейс из El Paso в Chicago/O'Hare (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 285 м.м. северо-западнее Dallas/Ft. Worth (США), экипаж принял решение следовать на запасной аэродром из-за разрушения пневматика. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в далласском аэропорту Форт-Уэрт.

Выключение двигателя

20 июня экипаж самолета Dash 8-400 авиакомпании Flybe, 2006 года выпуска, регистрационные знаки G-JECO, выполнял рейс из Southampton в Belfast City (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 240 в 20 м.м. западнее Manchester (Великобритания), экипаж был вынужден выключить правый двигатель (PW150A) из-за неисправности и произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту

Манчестер. Пассажиры были размещены в отеле и продолжили полет на следующее утро. Резервный Dash 8-400 прибыл в Белфаст с задержкой 13,5 часов.

Проблема с двигателем

21 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Asiana Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки HL-7428, выполнял рейс из Seoul (Южная Корея) в Los Angeles (США). На борту находился 351 пассажир. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в районе Sendai (Япония), экипаж приступил к снижению до эшелона полета 150 и принял решение следовать в Tokyo/Haneda (Япония). Через 1 час после начала снижения с эшелона полета 350 воздушное судно благополучно приземлилось в токийском аэропорту Ханэда. Резервный Boeing 747-400 прибыл в Лос-Анджелес с задержкой 12 часов. По сообщению авиакомпании, возникли нештатные параметры работы двигателя (CF6).

Выход на ВПП животных

21 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Северный ветер», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBU, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Ростов-на-Дону. В процессе захода на посадку экипаж по указанию органа ОВД ушел на второй круг из-за выхода на ВПП собаки. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ростов-на-Дону.

Вибрация конструкции

22 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada 1990 года выпуска регистрационные знаки C-FDSN выполнял рейс из Toronto в St. John's (Канада). На борту находились 113 человек. В процессе набора высоты после взлета из Торонто экипаж заметил вибрацию конструкции. После консультации с технической службой авиакомпании экипаж прекратил набор на эшелоне полета 220, объявил срочную ситуацию и возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Торонто. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был обнаружен люфт наконечника сервопривода (зеленой гидросистемы) руля направления. Сервопривод был заменен. При последующем тестировании был обнаружен люфт пружинного центрирующего штока блока ограничения отклонения руля направления. Произведена замена блока. При последующей проверке неисправность не повторилась.

Травмирование пассажиров и экипажа при болтанке

23 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2010 года выпуска, регистрационные знаки EI-ENB, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Reus (Испания). На борту находились 160 пассажиров. В процессе захода на посадку на ВПП 25 аэропорта Реус экипаж запросил машину скорой медицинской помощи после посадки, сообщив о 2 пассажирах с кровотечением и 3 бортпроводниках, травмированных в результате сильной турбулентности на маршруте. Кроме того, были

травмированы несколько бортпроводников. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25. Через 3 часа после расчетного времени вылета самолет оставался в Реусе. Самолет вылетел в обратный рейс с задержкой 4 часа.

Проблема с управлением закрылками

23 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 2013 года выпуска, регистрационные знаки D-AGWX, выполнял рейс из Cologne (Германия) в London/Heathrow (Великобритания). В процессе снижения для захода на посадку в лондонском аэропорту Хитроу экипаж прекратил снижение на эшелоне полета 080, сообщив о проблеме с закрылками. После выполнения проверок экипаж принял решение следовать в Hamburg (Германия) на эшелоне полета 330. Через 1 час 10 минут после прекращения захода в Хитроу воздушное судно на нормальной скорости благополучно приземлилось в аэропорту Гамбург. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Лондон с задержкой 4 часа.

Неуборка шасси

23 июня экипаж самолета Ту-154М авиакомпании «Космос», 1993 года выпуска, регистрационные знаки RA-85777, выполнял рейс из Внуково/Москва. На борту находились 98 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на высоте 1200 м экипаж доложил о неуборке шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Отключение автопилота

23 июня экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61705, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Киев (Украина). На борту находились 62 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета на эшелоне полета 340 произошло срабатывание индикации отказа управления правым элероном и отключение автопилота. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1час 5 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Прерванный взлет

23 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Air Canada, 2002 года выпуска, регистрационные знаки C-GJVX, выполнял рейс из Toronto в Edmonton (Канада). На борту находились 175 человек. В процессе разбега с ВПП 05 в аэропорту Торонто экипаж на низкой скорости прекратил взлет из-за отказа левого двигателя (CFM56), сопровождавшегося вспышкой красного цвета и громким хлопком. Воздушное судно благополучно завершило пробег. Прибывшие аварийные службы осмотрели самолет, после чего он зарулил на перрон. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произошел локализованный отказ турбины. Авиакомпания проводит

расследование. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Эдмонтон с задержкой 2 часа 40 минут.

Падение давления в гермокабине

23 июня экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании Condor, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-ABON, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Berlin/Schoenefeld (Германия). На борту находились 264 пассажира. Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 80 м.м. юго-восточнее Istanbul/Ataturk (Турция), экипаж приступил к аварийному снижению. Через 40 минут после начала снижения с эшелона полета 300 экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 05 в стамбульском аэропорту имени Ататюрка. На ночь пассажиры были размещены в отеле. Самолет продолжил рейс в Берлин через 26 часов после посадки.

Отказ управления передней опорой шасси

23 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGQ, выполнял рейс из Ханты-Мансийска в Белоярский. На борту находились 22 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе руления на исполнительный старт экипаж доложил об отказе управления передней опорой шасси. Воздушное судно было отбуксировано с ВПП на перрон.

Невыпуск механизации

23 июня экипаж самолета RRJ-95B авиакомпании «Аэрофлот», 2014 года выпуска, регистрационные знаки RA-89026, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Dresden (Германия). На борту находились 63 пассажира. В процессе захода на посадку в аэропорту Дрезден не произошел выпуск механизации в положение «1». После выполнения предписанных процедур в зоне ожидания механизацию удалось выпустить. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дрезден.

Прерванный взлет

23 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Etihad Airways, 2009 года выпуска, регистрационные знаки A6-EYS, выполнял рейс из Kuala Lumpur (Малайзия) в Abu Dhabi (ОАЭ). В процессе разбега в аэропорту Куала-Лумпур экипаж на высокой скорости прекратил взлет из-за разрушения пневматика колеса передней опоры шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон. После замены покрышки самолет благополучно вылетел и прибыл в Абу-Даби с задержкой 5 часов 20 минут.

Предполагаемая утечка топлива

24 июня экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Air Contractors, 1997 года выпуска, регистрационные знаки EI-STA, выполнял рейс из Belfast/International (Великобритания) в Barcelona (Испания). На борту находились 150 пассажиров и 5 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 160 м.м. южнее Cork (Ирландия), экипаж объявил аварийную ситуацию из-за индикации значительной

утечки топлива. Экипаж принял решение развернуться и произвести посадку в ближайшем аэропорту с превышением посадочного веса. Через 26 минут после разворота воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 аэропорта Корк. При проверке самолета признаков топливной утечки обнаружено не было. На ночь пассажиры были размещены в отелях. По сообщению авиакомпании, из-за неисправности прибора возникла ложная индикация. Самолет прибыл в Барселону с задержкой 16 часов.

Утечка из гидросистемы

24 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Transat, 2008 года выпуска, регистрационные знаки F-GZHD, выполнял рейс из Paris/Orly (France) в Budapest (Венгрия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 5 м.м. южнее Frankfurt/Main (Германия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив об утечке из гидросистемы А. Экипаж запросил привести в готовность аварийные службы на случай посадки на повышенной скорости. Через 50 минут после разворота воздушное судно на нормальной скорости благополучно приземлилось на ВПП 06 парижского аэропорта Орли. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Будапешт с задержкой 3 часа.

Самовыключение двигателя

24 июня экипаж самолета Ил-76ТД-90 авиакомпании «Волга-Днепр», 2005 года выпуска, регистрационные знаки RA-76950, выполнял рейс из Las Palmas (Испания) в Bamako (Мали). На борту находились 7 членов экипажа и техническая бригада в составе 5 человек. В 17.28 UTC на эшелоне полета 320 произошло самопроизвольное выключение силовой установки № 3. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и в 19.31 UTC произвел благополучную посадку в Бамако. В процессе выполнения работ по осмотру двигателя № 3 было обнаружено разрушение трубопровода подвода топлива к первому контуру форсунок в районе накидной гайки.

Гибель пассажира, ранение членов экипажа в результате обстрела

24 июня экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки AP-BGN, выполнял рейс из Riyadh (Саудовская Аравия) в Peshawar (Пакистан). На борту находились 178 пассажиров и 12 членов экипажа. В 22.30 (17.30 UTC) в процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 35 аэропорта Пешавар на высоте около 300 футов самолет был обстрелян из станкового пулемета. Пули пробили нижнюю часть фюзеляжа справа и попали в салон. От пулевого ранения в голову погибла 1 пассажирка. Был серьезно ранен старший бортпроводник. Еще 1 бортпроводник был легко ранен. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. Оба бортпроводника были госпитализированы. Аэропорт Пешавар был закрыт в течение 9 часов. По сообщению авиакомпании, на удалении около 3,5 м.м. (примерная высота 1100 футов при угле наклона глиссады 3°) около 10 пуль попали в воздушное судно. Пассажирка в кресле 59J была смертельно ранена. 3 пули попали в бортпроводника. Он находится в

критическом состоянии. Еще 1 бортпроводник был ранен. На 25 июня планировался перелет самолета в Karachi (Пакистан) для ремонта. AP-BGN возобновил полеты 28 июня.

Сводка METAR по аэродрому Пешавар:

```
OPPS 24I800Z 00000KT 4000 HZ SKC 32/I6 Q995.6
OPPS 24I700Z NW-04KT 4000 HZ SKC 33/I6 Q995.6
```



Экипаж и погибшая пассажирка. Фото: Reuters

Поражение разрядом атмосферного электричества

25 июня экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N41104, выполнял рейс из Denver в Springfield (США). На эшелоне полета 350 в 150 м.м. юго-восточнее Denver (США) в процессе обхода грозовых очагов произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета Денвер. В процессе разворота экипаж по метеоусловиям принял решение следовать в Amarillo (США), расположенный на удалении 170 м.м. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Амарилло. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, в результате разряда молнии самолет получил повреждения лобового стекла и авионики.

Прерванный взлет

25 июня экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGR, выполнял рейс из Тюмени во Внуково/Москва. На борту находились 46 пассажиров и 4 члена экипажа. В

процессе разбега в тюменском аэропорту Рощино произошло срабатывание сигнализации конфигурации спойлеров. Экипаж благополучно прекратил взлет и зарулил на стоянку.

Отделение капота двигателя

25 июня экипаж грузового самолета Ту-204С(Е) авиакомпании «Авиастар-ТУ», 2002 года выпуска, регистрационные знаки RA-64032, выполнял рейс из Новосибирска в Harbin/Taiping (Китай). На борту находились 3 члена экипажа и 2 авиатехника. После взлета на ВПП 07 были обнаружены фрагменты капотов двигателя. Информация была передана экипажу RA-64032, который принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в новосибирском аэропорту Толмачево. При послеполетном осмотре было обнаружено отсутствие капота с правой стороны и отсутствие части капота с левой стороны левого двигателя.

Разворот опоры шасси

25 июня экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Shuttle America, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N648RW, по соглашению с United выполнял рейс из Newark в Kansas City (США). На борту находились 72 человека. В процессе захода на посадку на ВПП 19 левую аэропорта Канзас-Сити после установления связи с диспетчером «Вышки» экипаж запросил векторение для выполнения проверок. Через несколько минут экипаж сообщил об отказе системы обжатия колес и необходимости дальнейших проверок. После выполнения предписанных процедур экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о неисправности системы управления передней опорой шасси и других систем. Экипаж запросил ВПП 19 правую, которая, была закрыта для полетов. После повторного захода экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 19 левую с передней опорой, развернутой на 90°. Никто не пострадал. Пассажиры высадились на ВПП. В результате инцидента были закрыты две ВПП (01/19) аэропорта Канзас-Сити. Полеты осуществлялись с ВПП 09. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, самолет получил незначительные повреждения.

Падение давления в гермокабине

26 июня экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N138DL, выполнял рейс из Atlanta в Orlando (США). В процессе набора высоты после взлета из Атланты экипаж прекратил набор на высоте 14000 футов из-за проблем с давлением в гермокабине, произвел снижение до высоты 10 000 футов и возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Атланта. После устранения неисправности самолет был допущен к рейсу и вылетел повторно через 2 часа после посадки. Примерно на середине пути, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 330, экипаж был вынужден приступить к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине. После занятия высоты 10 000 футов

экипаж продолжил полет до аэропорта назначения. Воздушное судно благополучно прибыло в Орландо с задержкой 3 часа.

Посадка ниже минимума с малым остатком топлива

26 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BRE, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Нижневартовск. На борту находились 92 пассажира и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту, экипаж принял решение произвести посадку на запасном аэродроме из-за малого остатка топлива. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сургут при метеоусловиях ниже эксплуатационного минимума: видимость 150 м, вертикальная видимость 50 м. В аэропорту объявлялась «Готовность».

Столкновение с птицей

26 июня экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Swiss International Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки HB-IPY, выполнял рейс из Geneva (Швейцария) в Prague (Чехия). На борту находились 125 пассажиров. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 05 аэропорта Женева экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов, сообщив о попадании птицы в левый двигатель (CFM56), после чего возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Женева. Самолет возобновил полеты утром 28 июня.

Предполагаемая утечка топлива

26 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании China Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки B-18605, выполнял рейс из Osaka/Kansai (Япония) в Kaohsiung (Тайвань). На борту находились 154 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 130 м.м. севернее Okinawa (Япония), экипаж обнаружил повышенное уменьшение запаса топлива и принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Наха/Окинава. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на рейсы из Окинавы в Taipei (Тайвань) и Гаосюн, куда прибыли с задержкой 10 часов. Проводится расследование.

Неуборка реверса

26 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 2006 года выпуска, регистрационные знаки EI-EYS, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 158 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе пробега после посадки в аэропорту Пулково при выключении реверса створки реверса правого двигателя не переложились на прямую тягу. После освобождения ВПП двигатель был выключен.

Растрескивание лобового стекла

27 июня экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Austrian Airlines, 1994 года выпуска, регистрационные знаки OE-LVA, выполнял рейс из Sofia (Болгария) в Vienna (Австрия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 аэропорта София экипаж прекратил набор на эшелоне полета 150 и запросил возврат на аэродром вылета, сообщив о разрушении лобового стекла. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта София. Самолет возобновил полеты 30 июня.

Выключение двигателя

27 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-FACT, выполнял рейс из Vancouver в Nanaimo (Канада). На борту находился 41 человек. После занятия крейсерской высоты полета 4000 футов на двигателе № 2 (PW123) возникли условия для превышения максимально допустимого крутящего момента. Экипаж выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ванкувер. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в результате выключения двигателя в соответствии с предписанными процедурами также произошла потеря давления в гидросистеме.

Отказ генератора и ВСУ

27 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYM, выполнял рейс из Баку (Азербайджан) в Сургут. На борту находились 97 пассажиров и 6 членов экипажа. Через 1 час после взлета произошел отказ правого генератора. Экипаж выключил генератор и произвел запуск вспомогательной силовой установки с переключением электропитания от ВСУ на шину правого генератора. В процессе снижения для захода на посадку произошел отказ ВСУ. Экипаж выключил ВСУ и произвел благополучную посадку с 1 работающим генератором.

Дым, испарения

28 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании British Airways, 1997 года выпуска, регистрационные знаки G-CIVO, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Miami (США). Следуя над Атлантическим океаном на эшелоне полета 340, экипаж сообщил о дыме в салоне и принял решение развернуться для вынужденной посадки в Shannon (Ирландия) со снижением до эшелона полета 280. Впоследствии экипаж сообщил о дыме и испарениях в кабине и принял решение произвести посадку в Dublin (Ирландия), а затем – возвратиться на аэродром вылета. Через 2 часа после разворота воздушное судно благополучно приземлилось в лондонском аэропорту Хитроу.

Прерванный взлет

28 июня экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Swiss International Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки HB-JHL, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Mumbai (Индия). В процессе разбега с ВПП 16 в аэропорту Цюрих экипаж на высокой скорости прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и освободило ВПП по РД E5 на расстоянии 1750 м от начала. Для проверки тормозов были вызваны аварийные службы. Резервный Airbus A330-300 прибыл в Мумбай с задержкой 4 часа 20 минут. По информации командира воздушного судна, взлет был прекращен на скорости около 100 узлов из-за отказа приборов второго пилота.

Проблема с бортовым компьютером

28 июня экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Air Berlin, 2002 года выпуска, регистрационные знаки D-ALPG, выполнял рейс из Berlin/Tegel (Германия) в Abu Dhabi (ОАЭ). На борту находились около 300 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 26 берлинского аэропорта Тигель экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов, сообщив о проблемах с бортовым компьютером. После выработки топлива в зоне ожидания воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Тигель спустя 1 час 30 минут после взлета.

Столкновение с птицей

28 июня экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N596AA, выполнял рейс из Newark в Dallas/Ft. Worth (США). В процессе пробега после посадки на ВПП 17 левой в далласском аэропорту Форт-Уэрт произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж благополучно завершил пробег и зарулил на перрон. По сообщению Федерального управления авиации США, воздушное судно получило повреждение левого двигателя (JT8D).

Самовыключение ВСУ

28 июня экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQZ, выполнял рейс из Куляба (Таджикистан) в Домодедово/Москва. На борту находились 144 пассажира и 6 членов экипажа. Полет выполнялся в соответствии с пунктом MEL, требующим использования вспомогательной силовой установки в полете. В процессе набора высоты после взлета из Куляба произошло автоматическое выключение ВСУ из-за малого остатка масла. Экипаж принял решение произвести посадку на запасном аэродроме. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ташкент (Узбекистан).

Столкновение с птицей

29 июня экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2014 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BTX, выполнял рейс из Внуково/Москва в Челябинск. На борту находились 224 пассажира и 7 членов экипажа. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Челябинск экипажем совместно с инженером АТБ была обнаружена плавная вмятина со следами от столкновения с птицей на правом внутреннем предкрылке.

Срабатывание TCAS

29 июня экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAC, выполнял рейс из Сочи во Внуково/Москва. В процессе набора заданного эшелона полета 340 воздушное судно заняло эшелон 342, в результате чего произошло срабатывание TCAS в режиме «RA» с самолетом Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», следовавшем на эшелоне полета 350. Экипаж Boeing 757 перешел в набор эшелона полета 352, что привело к срабатыванию TCAS в режиме «RA» на самолете Airbus A321-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», следовавшем на эшелоне полета 360. По рекомендации TCAS экипаж Airbus A321 набрал эшелон полета 366. Воздушные суда разошлись на безопасных интервалах.

Повреждение пневматиков

29 июня экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании «Якутия», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BOV, выполнял рейс из Симферополя в Краснодар. На борту находились 38 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе руления на исполнительный старт ВПП 01 раздался хлопок с левой стороны с последующим креном самолета на левое крыло. Экипаж остановил воздушное судно и доложил о случившемся органу ОВД. Из-за повреждения 2 пневматиков левой основной опоры шасси самолет был отбуксирован с ВПП на перрон.

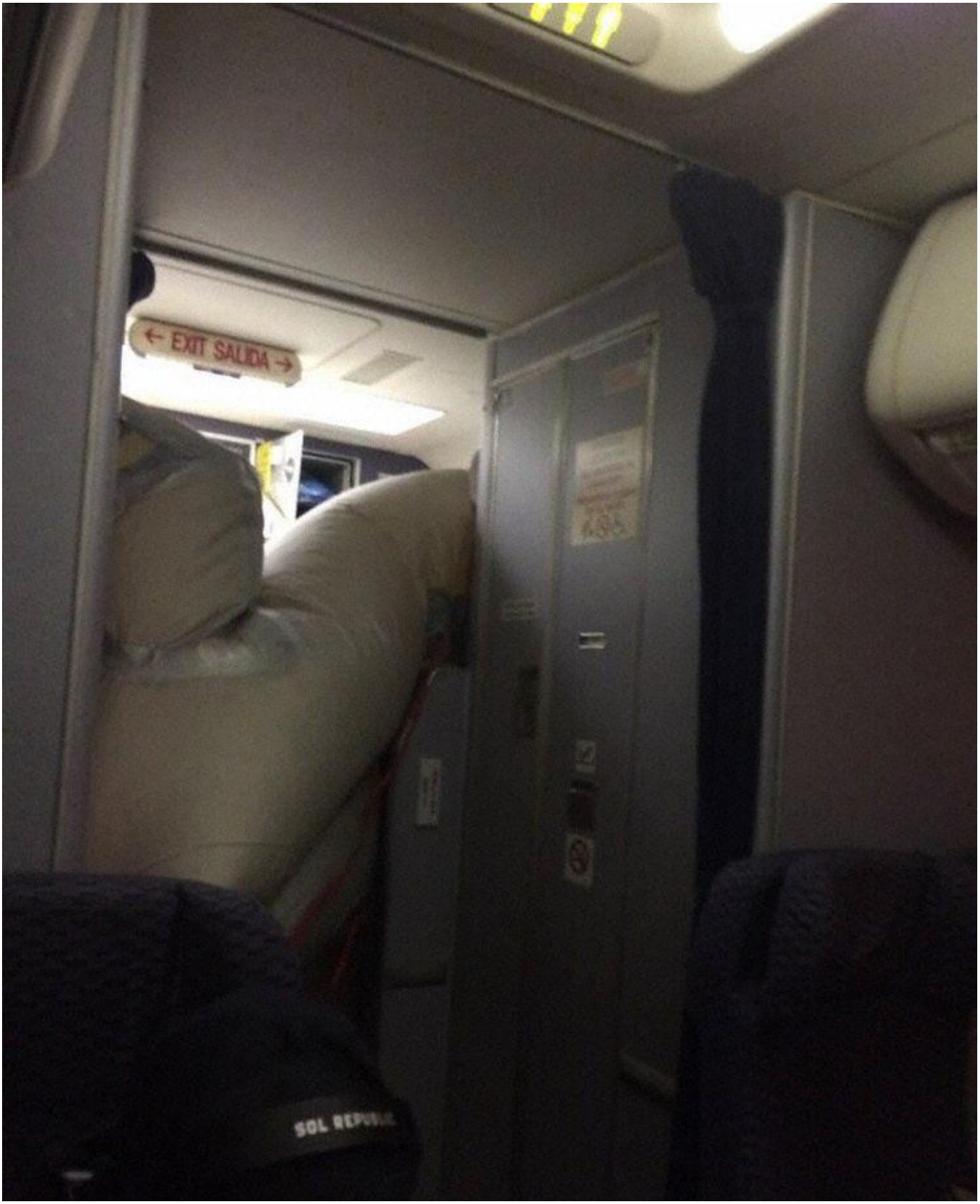
Падение давления масла в двигателе

29 июня экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Грозный Авиа», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-42418, выполнял рейс из Грозного в Istanbul/Sabiha (Турция). Следуя по маршруту на эшелоне полета 300, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за падения давления масла левого двигателя. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Грозный.

Раскрытие аварийного трапа в полете

29 июня экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N24706, выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Santa Ana (США). На борту находились 96 пассажиров и 5 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 380 в 40 м.м. западнее Wichita (США), произошло раскрытие внутрь одного из хвостовых аварийных трапов.

Экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту, сообщил о срабатывании индикации двери. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 380 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 правую аэропорта Уичито. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщению авиакомпании, все пассажиры находились на своих местах в момент раскрытия трапа, никто не пострадал.



Раскрытый аварийный трап в полете (фото: Taylor Martinez)

Индикация топливного фильтра

30 июня экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 2011 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNJ, выполнял рейс из Внуково/Москва в Ереван (Армения). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 070 произошло срабатывание сигнализации засорения топливного фильтра левого двигателя. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в течение 1 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Столкновение с птицей

30 июня экипаж самолета Xian MA-60 авиакомпании Nepal Airlines, регистрационные знаки B-831L, выполнял рейс из Kathmandu в Biratnagar (Непал). На борту находились 52 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Биратнагар произошло попадание птицы в правый воздушный винт. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Биратнагар. По сообщению авиакомпании, воздушный винт правого двигателя получил незначительное повреждение.

Прерванный взлет

30 июня экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKB, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Омск. В процессе разбега в аэропорту Анталья на скорости 37 узлов произошел отказ левого генератора. Экипаж прекратил взлет и возвратился на стоянку.

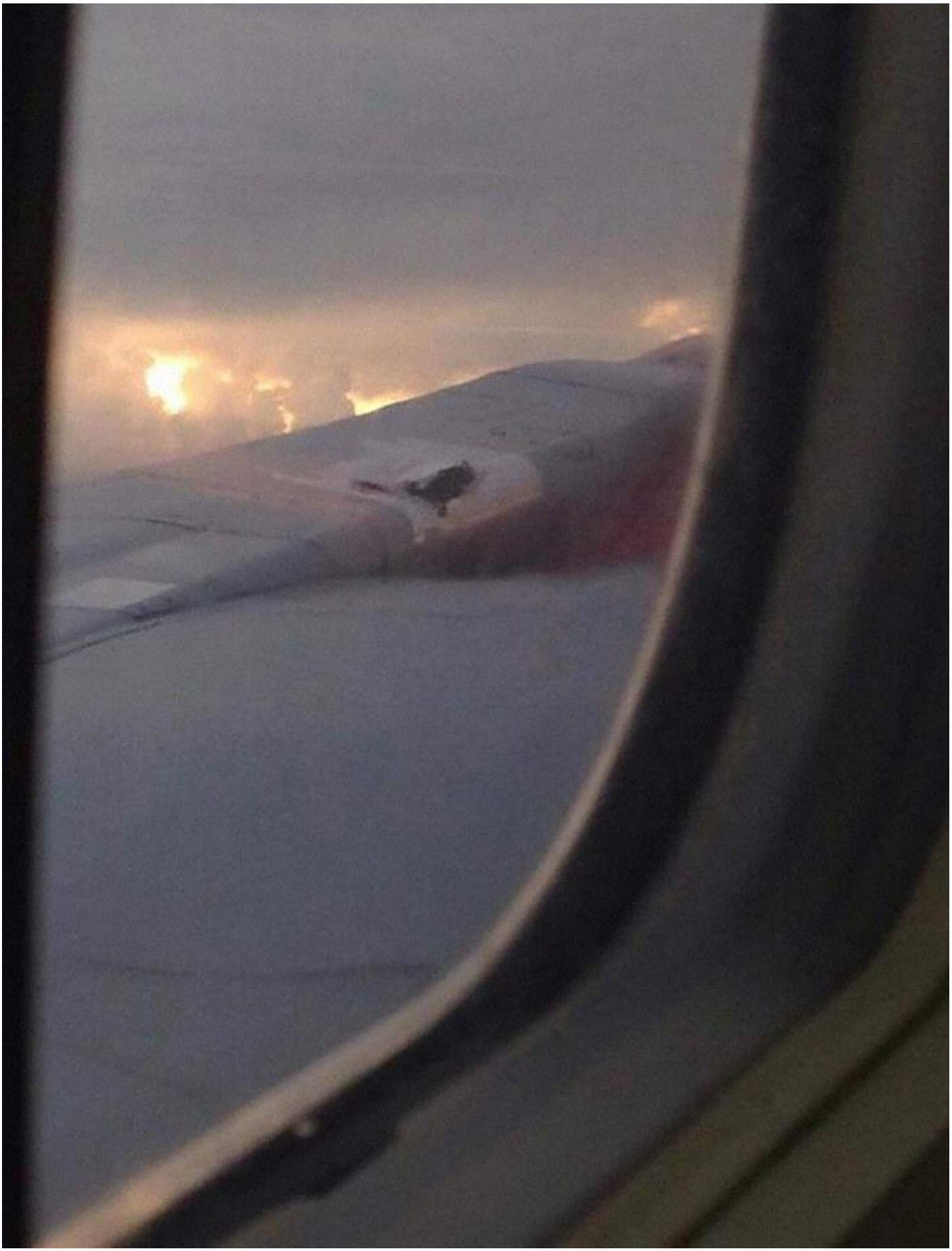
Индикация двигателя

30 июня экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Pullmantur 1994 года выпуска регистрационные знаки EC-KQC выполнял рейс из Madrid (Испания) в Punta Cana (Доминиканская Республика). На борту находилось около 500 человек. Через 2,5 часа после взлета, следуя над Атлантическим океаном, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив о срабатывании индикации двигателя. Через 5,5 часов после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мадрид. Через 3 часа после возврата самолет вылетел повторно и прибыл в Пунта-Кану с задержкой около 9 часов.

Отделение ремонтной ленты

30 июня экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании 1987 года выпуска регистрационные знаки XA-VIV выполнял рейс из Monterrey в Tampico (Мексика). Когда воздушное судно следовало по маршруту, пассажиры заметили отделение ленты, похожей на клейкую, от пилона левого двигателя, под которой открылось отверстие. Экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения Тампико. Фото и видео, снятые и опубликованные пассажирами, вызвали горячую дискуссию в Мексике о безопасности низкобюджетных перевозчиков. По

заявлению представителя авиакомпании, временный ремонт был выполнен с использованием сертифицированной для высоких скоростей, а не клейкой, ленты. Отделение ленты в полете на безопасность полета не повлияло. Видео (Tecno Muscle).



Отверстие (фото: Carlos Sanchez)