КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

# ТОЛЬКО ФАКТЫ

## ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

**Май 2012 г.**

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

## Посадка без носовой опоры шасси



1 мая экипаж самолета Airbus A300-600 авиакомпании Onur Air, 1994 года выпуска, регистрационные знаки TC-OAG, по соглашению с Saudi Arabian Airlines выполнял перегоночный рейс из Madinah в Jeddah (Саудовская Аравия). На борту находились 10 членов экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 10 левую в Джедде экипаж ушел на второй круг из-за индикации невыпущенного положения носовой опоры шасси. Выполнение необходимых проверок не принесло результата, и экипажу пришлось производить посадку с убранной носовой опорой. В 12.55 (09.55 UTC) экипаж приземлился на ВПП 16 левую только на основные опоры шасси. Воздушное судно полностью остановилось почти в конце ВПП. Члены экипажа покинули воздушное судно по надувным трапам. При посадке и эвакуации никто не пострадал. *На фото:* TC-OAG после посадки.
Видео (YouTube)

## Разворот воздушного судна порывом ветра

1 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании «ЮТэйр-Украина», 1994 года выпуска, регистрационные знаки UR-UTA, выполнял рейс из Харькова (Украина) во Внуково/Москва. При посадке на ВПП 19 в аэропорту Внуково воздушное судно развернуло порывом ветра на ВПП на угол более 90 градусов. Самолет остался в пределах ИВПП. Экипаж самостоятельно освободил полосу и зарулил на стоянку.

## Отказ FMS

1 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNE, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Саранск. После занятия эшелона полета 270 экипаж доложил об отказе FMS и запросил векторение до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в Саранске.

## Запах дыма

1 мая экипаж самолета Boeing 767-400 авиакомпании Delta Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N841MH, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Detroit (США). Следуя над Атлантическим океаном на удалении 1 часа полета от береговой линии экипаж доложил о запахе дыма в салоне и принял решение развернуться для вынужденной посадки в аэропорту Shannon (Ирландия). В процессе захода на посадку экипаж сообщил о том, что дополнительная помощь не требуется. Через 1 час 10 минут после разворота экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 06 в Шенноне. Рейс был продолжен спустя 2 часа и прибыл в Детройт с задержкой 3,5 часа.




*N841MH в аэропорту Шеннон*

## Неисправность двигателя

1 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N7052, выполнял рейс из Nashville в Dallas/Ft. Worth (США). Сразу после занятия крейсерского эшелона полета 310 появилась индикация вибрации и засорения масляного фильтра левой силовой установки (JT8D). Экипаж уменьшил режим работы двигателя, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Нэшвилле. Рейс впоследствии был отменен.

## Растрескивание стекла пассажирского иллюминатора

1 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N665UA, выполнял рейс из Kahului в Los Angeles (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 200 м.м. северо-восточнее Кахулуи, экипаж сообщил о растрескивании стекла в пассажирском салоне. Снизившись до эшелона полета 220, экипаж развернулся в направлении Honolulu, где 45 минут спустя произвел благополучную посадку на ВПП 08 левую. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Лос-Анджелес с задержкой 3 часа 45 минут. По словам одного из пассажиров, на внешнем слое крайнего хвостового иллюминатора с левой стороны фюзеляжа образовалась трещина.

## Повреждение лобового стекла

2 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании KLM, 1991 года выпуска, регистрационные знаки PH-BFK, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Mexico City (Мексика). Через 1 час полета над Атлантическим океаном на эшелоне

320 экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета. Через 2,5 часа воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 в Амстердаме. Резервный Boeing 747-400 прибыл в Мексико-Сити с задержкой 7 часов. По словам одного из пассажиров, капитан сделал объявление о повреждении стекла кабины извне по неизвестной причине, в связи с чем требуется возврат для ремонта в Амстердаме.

## Отказ триммирования

2 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N811NN, выполнял рейс из Chicago/O'Hare в San Francisco (США). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Чикаго в автоматическом режиме управления возникла индикация отказа триммирования по скорости и отказа триммирования руля направления. Отключив автопилот, экипаж определил отсутствие электрического триммирования при имеющейся возможности ручного режима. Прекратив набор на эшелоне полета 280 и выполнив предусмотренные проверки, экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в чикагском аэропорту О'Хара. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Сан-Франциско с задержкой более 3 часов.

## Неуборка шасси

2 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Mesa Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N97325, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Des Moines в Phoenix (США). На борту находились 54 человека. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 23 в Де-Мойне возникла индикация неубранного положения правой основной опоры шасси. Экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов и занял зону ожидания. После выполнения проверок было принято решение о возврате на аэродром вылета. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 в Де-Мойне. После посадки экипаж без остановки зарулил на перрон. Рейс впоследствии был отменен.

## Неуборка шасси

2 мая экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании "Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61703, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Киев (Украина). На борту находились 60 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил о неуборке правой основной опоры шасси и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

## Срабатывание TCAS

2 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNL, выполнял рейс из Хабаровска в Домодедово/Москва. В процессе снижения до заданного эшелона полета 160 на воздушном судне произошло срабатывание TCAS в режиме «RA». Встречный самолет Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1992 года выпуска, регистрационные знаки

EI-DTW, выполнявший рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург, производил набор заданного эшелона 150. На воздушном судне произошло срабатывание TCAS в режиме «ТА». Согласно материалам средств объективного контроля срабатывание TCAS произошло из-за превышения вертикальной скорости набора экипажем самолета Boeing 737, составившей при подходе к заданному эшелону 3400 фут/мин. Оба экипажа имели информацию о взаимном местоположении. Расхождение воздушных судов произошло на безопасном интервале.

## Пожар двигателя

2 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Transasia, 2000 года выпуска, регистрационные знаки B-22810, выполнял рейс из Taipei Sung Shan в Makung (Тайвань). На борту находились 72 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Сунг Шан в Тайбэе при пересечении высоты 5000 футов возникла индикация колебаний масла в силовой установке №1 (PW127) с последующей сигнализацией пожара. Экипаж выключил двигатель и активировал противопожарную систему, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сунг Шан через 40 минут после взлета. Совет по авиационной безопасности Тайваня (ASC) начал расследование, направив расследователей на место происшествия.



*Левый двигатель после посадки (фото: ASC)*

## Неисправность оборудования

2 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N19130, выполнял рейс из Newark (США) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 172 человека. Через 1 час после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 50 м.м. северо-западнее Bangor (США), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с оборудованием. Через 2 часа после взлета экипаж произвел благополучную посадку в Ньюарке с превышением максимального посадочного веса. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Париж с задержкой 4,5 часа. N19130 вылетел регулярным рейсом в Hamburg (Германия) через 19 часов после вынужденной посадки. В предшествующем рейсе из Орландо в Ньюарк на самолете произошло срабатывание индикации противообледенительной системы двигателя.

## Растрескивание лобового стекла

2 мая экипаж самолета Gulfstream V бизнес-оператора Jet Aviation Business Jets, 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BNO, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) во Внуково/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Внуково на эшелоне полета 270 экипаж доложил о растрескивании стекла кабины, после чего снизился до эшелона 100. Воздушное судно благополучно приземлилось во Внукове.

## Отказ внутреннего освещения

3 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Qantas, 1990 года выпуска, регистрационные знаки VH-OJI, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Singapore (Сингапур). Через 1 час 30 минут после начала полета, когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 340 в 450 м.м. севернее Adelaide (Австралия), произошел отказ всего освещения в пассажирских салонах. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и через 3 часа благополучно приземлился на ВПП 16 правую в Сиднее. Резервный Boeing 747-400 прибыл в Сингапур с задержкой 6 часов.

## Столкновение с птицей

3 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N540UA, выполнял рейс из Boston в Houston (США). В процессе посадки на ВПП 26 левую в Хьюстоне произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. По сообщению Федерального управления авиации США, воздушное судно получило повреждения носового обтекателя.

## Дым в салоне

3 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N18112, выполнял рейс из Newark (США) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 125 человек. Когда

воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 200 м.м. юго-западнее Goose Bay (Канада), бортпроводники сообщили пилотам о резком запах гари в салоне первого класса. Экипаж объявил аварийную ситуацию и принял решение произвести вынужденную посадку. После отключения в соответствии с контрольной картой бортовой системы развлечений дым начал рассеиваться. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гус-Бей с превышением максимального посадочного веса. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был обнаружен источник дыма в электрическом блоке управления кресел 1A/B. После отключения блока рейс был продолжен и прибыл в Лондон с задержкой 4,5 часа.

## Нарушение безопасного интервала

3 мая экипаж самолета Canadair CRJ-705 авиакомпании Jazz, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-GNJZ, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Atlanta (США). Воздушное судно выполняло набор высоты после взлета с ВПП 06 левой в Торонто по схеме инструментального выхода Lester 8, предусматривающей набор высоты 5000 футов на курсе 067 градусов. Примерно в это же время экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2003 года выпуска, регистрационные знаки C-FWBL, выполнявший рейс из Toronto в Winnipeg (Канада), после взлета с ВПП 05 выполнял первоначальный набор высоты и находился на связи с диспетчером Подхода. В этот момент экипаж самолета CRJ-705 в нарушение схемы выхода выполнил отворот влево, что привело к нарушению интервала между двумя воздушными судами. Диспетчер Вышки дал указание экипажу Canadair прекратить набор на высоте 2000 футов, ошибочно назвав позывной рейса как Jazz 691, а затем исправив на фактический Jazz 619 (QK-8619). После получения подтверждения, диспетчер Вышки перевел экипаж на связь к диспетчеру Подхода. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, горизонтальный интервал между воздушными судами уменьшился до 1 м.м. Информация о фактическом вертикальном интервале отсутствует. Сообщается, что минимальный безопасный интервал между воздушными судами был нарушен. Для устранения конфликта экипажу CRJ было дано указание прекратить набор на высоте 2000 футов и отвернуть вправо. Оба воздушных судна благополучно прибыли в аэропорты назначения.

## Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

3 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYP, выполнял рейс из Внуково/Москва в Tel Aviv (Израиль). Следуя по маршруту в районе Белгорода, экипаж доложил о болезни пассажира и принял решение о возврате на аэродром вылета. 40 минут спустя экипаж сообщил о решении произвести посадку в аэропорту Домодедово.

## Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

3 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N1608, выполнял рейс из Atlanta (США) в Brussels (Бельгия). На борту находились 160 человек. Когда воздушное судно следовало по

маршруту над Атлантическим океаном на удалении 300 м.м. от побережья Ирландии, страдающая диабетом пассажирка 64 лет потеряла сознание. Бортпроводники приступили к сердечно-легочной реанимации пассажирки, в то время как экипаж изменял курс для вынужденной посадки в Shannon (Ирландия). Позднее экипаж сообщил о возобновлении у пассажирки отсутствовавших пульса и кровяного давления с возвращением ее в сознание после успешного проведения реанимации. Через 50 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 06 в Шенноне. Больная пассажирка была доставлена в госпиталь. Рейс прибыл в Брюссель с задержкой 2,5 часа.

## Неуборка шасси

3 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYL, выполнял рейс из Внуково/Москва в Курган. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково экипаж доложил об индикации неубранного положения носовой опоры шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в течение 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось во Внукове.

## Индикация пожара в грузовом отсеке

3 мая экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet по соглашению с United выполнял рейс из Houston в Baton Rouge (США). На борту находились 47 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Хьюстона экипаж доложил об индикации пожара в грузовом отсеке и прекратил набор на высоте 4000 футов, приняв решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 в Хьюстоне через 15 минут после взлета. Аварийные службы не обнаружили следов огня, перегрева или дыма. По сообщению представителя авиакомпании, в салоне ощущался слабый запах дыма. Резервный Embraer ERJ-145 прибыл в Батон-Руж с задержкой 2 часа 15 минут.

## Отказ авиагоризонта

4 мая экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании KLM Cityhopper, 1995 года выпуска, регистрационные знаки PH-JCT, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Aberdeen (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 150 м.м. юго-восточнее Абердина и в 230 м.м. северо-западнее Амстердама экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с резервным авиагоризонтом. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 в Амстердаме. После 40-минутной стоянки самолет был допущен к рейсу и прибыл в Абердин с задержкой 2 часа 10 минут.

## Неуборка шасси

4 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании US Airways, 2010 года выпуска, регистрационные знаки N284AY, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Philadelphia (США). В процессе набора высоты после взлета с

ВПП 09 правой экипажу не удалось убрать шасси. Прекратив набор на высоте 6000 футов, экипаж впоследствии занял зону ожидания на эшелоне полета 080 для выработки топлива. Воздушное судно благополучно приземлилось на аэродроме вылета Хитроу на ВПП 09 левую через 2 часа после взлета. Рейс впоследствии был отменен.

## Вынужденная посадка из-за болезни пассажира




4 мая экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Singapore Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки 9V-SKC, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Singapore (Сингапур). Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Jakarta (Индонезия), у 72-летнего пассажира возникли симптомы сердечного приступа. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Джакарте. После благополучной посадки пассажир в сопровождении своей жены был направлен в госпиталь, однако по прибытии туда скончался. Рейс прибыл в Сингапур с задержкой 2 часа 20 минут.

*На фото Dermawan Ekaputra:* высадка пассажира при помощи погрузчика бортового питания.

## Выключение двигателя

4 мая экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании KLM Cityhopper, 1995 года выпуска, регистрационные знаки PH-WXD, выполнял рейс из Durham Tees Valley (Великобритания) в Amsterdam (Нидерланды). На борту находились 45 пассажиров и 4 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 70 м.м. северо-западнее Norwich (Великобритания), экипаж был вынужден выключить один из двигателей (Tay 620), после чего принял решение произвести вынужденную посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 в Норвиче. Для продолжения рейса в Норвич прибыл резервный Fokker 70.

## Утечка масла из двигателя

4 мая (вылет 3 мая) экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Jetstar, 2007 года выпуска, регистрационные знаки VH-EBE, выполнял рейс из Honolulu (США) в Sydney (Австралия). Следуя по маршруту в районе Nadi (Фиджи), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за утечки масла из двигателя (CF6). Воздушное судно благополучно приземлилось в Нади. Техсостав обнаружил в протекающем маслобаке лишь около 1 л масла. 5 мая в Нади из Сиднея был направлен самолет Airbus A321-200. Пассажиры были доставлены в Сидней с задержкой 26 часов. После устранения неисправности А-330 возвратился в Сидней 8 мая.

## Неисправность двигателя

4 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Monarch Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки G-OZBM, выполнял рейс из Faro (Португалия) в Manchester (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330, незадолго до расчетного времени снижения в Манчестер экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблемах с правой силовой установкой (V2533). Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 правую в Манчестере и, освободив полосу, было остановлено на прилегающей РД для осмотра правого двигателя аварийной командой. Спустя 24 часа воздушное судно все еще находилось на земле.

## Падение давления в гермокабине

4 мая экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FMZU, выполнял рейс из Newark (США) в Calgary (Канада). На борту находились 65 человек. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Ньюарк при пересечении эшелона полета 220 экипаж доложил о падении давления в гермокабине и произвел снижение до 10 000 футов. Следуя на этой высоте, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Toronto (Канада), где благополучно приземлился спустя 1 час. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, воздушное судно выполняло полет согласно MEL с неработающей системой наддува №1. При пересечении эшелона полета 220 в наборе высоты появилось сообщение об отказе второй системы наддува. Экипаж, объявив срочную ситуацию, произвел снижение до высоты 10 000 футов. При выполнении проверок согласно QRH экипажу удалось восстановить работу системы №2, после чего он произвел посадку в Торонто. Резервный ERJ-190 прибыл в Калгари с задержкой 4 часа 15 минут.

## Неисправность наддува

4 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Airblue, 2008 года выпуска, регистрационные знаки AP-BIF, выполнял рейс из Karachi в Peshawar (Пакистан). В процессе набора высоты после взлета из Карачи экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за недостаточного наддува гермокабины. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую в Карачи через 20 минут после взлета и было допущено к повторному вылету через 2 часа. Рейс прибыл в Пешавар с задержкой 2,5 часа.

## Неисправность электросистемы

5 мая экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FLWE, выполнял рейс из Edmonton в Montreal (Канада). На борту находились 79 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 90 м.м. севернее Winnipeg (Канада), экипаж доложил о проблеме с электросистемой и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Виннипеге. Совет по безопасности на транспорте

Канады сообщил об отказе резервного распределительного блока №2. После ремонта рейс был продолжен и прибыл в Монреаль с задержкой 2 часа 45 минут.

## Растрескивание лобового стекла

5 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHJ, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Астрахань. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в районе Воронежа, экипаж доложил о растрескивании лобового стекла со стороны командира воздушного судна и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 22 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Воронеж.

## Столкновение с птицей

5 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Sichuan Airlines, 2005 года выпуска. регистрационные знаки B-6054, выполнял рейс из Nantong в Wuhan (Китай). В процессе захода на посадку в Вухане произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. Воздушное судно получило значительные повреждения. При послеполетном осмотре были обнаружены следы столкновения с птицей в районе предкрылка №1 левой полуплоскости крыла с повреждением нервюры. Силами инженерно-технического состава авиакомпании отремонтировать повреждение даже для выполнения технического рейса не удалось. В связи с этим в Вухан была направлена ремонтная бригада Airbus Industrie.

## Выкатывание за пределы ВПП

5 мая экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании «Днипроавиа», 2002 года выпуска, регистрационные знаки UR-DNR, по соглашению с «Аэросвит» выполнял рейс из Днепропетровска (Украина) в Шереметьево/Москва. На борту находились 22 человека. В 21.32 (17.32 UTC) после посадки на ВПП 25 правую в аэропорту Шереметьево на удалении 1300 от начала ВПП воздушное судно отклонилось от осевой линии ВПП вправо и вышло за ее пределы, полностью остановившись в мягком грунте на удалении 110 м примерно на траверзе центра полосы. Экипажу заходящего на ВПП 25 правую воздушного судна было дано указание об уходе на второй круг. Никто не пострадал, самолет не получил видимых повреждений. Обратный рейс был отменен. Запись частоты Шереметьево-Посадка до, во время и после инцидента (©radioscanner.ru).

Сводка METAP по аэродрому Шереметьево:

```
UUEE 05I900Z I9002MPS I40V230 9999 SCT050CB SCTI00 BKN200 I5/I4 QI005 NOSIG
UUEE 05I830Z I9004MPS 9999 SCT033CB BKNI00 BKN200 I5/I3 QI005 RETS NOSIG
UUEE 05I800Z I8003MPS 9999 -SHRA SCT033CB BKNI00 BKN200 I5/I4 QI006 RETS
NOSIG
UUEE 05I730Z I7004G09MPS 9999 -SHRA VCTS SCT030CB BKNI00 BKN200 I5/I4 QI006
NOSIG
UUEE 05I700Z 28003MPS 5000 -TSRA BKN030CB I5/I4 QI006 NOSIG
UUEE 05I630Z 23003MPS 200V260 5000 -SHRA VCTS BKN053CB I5/I3 QI005 NOSIG
```

## Удар о ВПП при взлете

6 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Egypt Air, 1997 года выпуска, регистрационные знаки SU-GBU, выполнял рейс из Aleppo (Сирия) в Cairo (Египет). На борту находились 130 пассажиров. В 05.10 (02.10 UTC) при выполнении взлета из Алеппо при отрыве произошло касание ВПП хвостовой частью воздушного судна. Экипаж продолжил набор заданного эшелона полета 310. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 85 м.м. восточнее Larnaca (Кипр), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 50 минут после взлета из Алеппо экипаж произвел благополучную посадку в Ларнаке. Воздушное судно получило значительные повреждения. Оставшаяся часть рейса была отменена. Вместо запланированного на рейс Каир-Ларнака-Каир Boeing 737-500 авиакомпания направила в Ларнаку самолет Airbus A330-200, который вывез и пассажиров совершившего вынужденную посадку самолета с задержкой 13,5 часов.

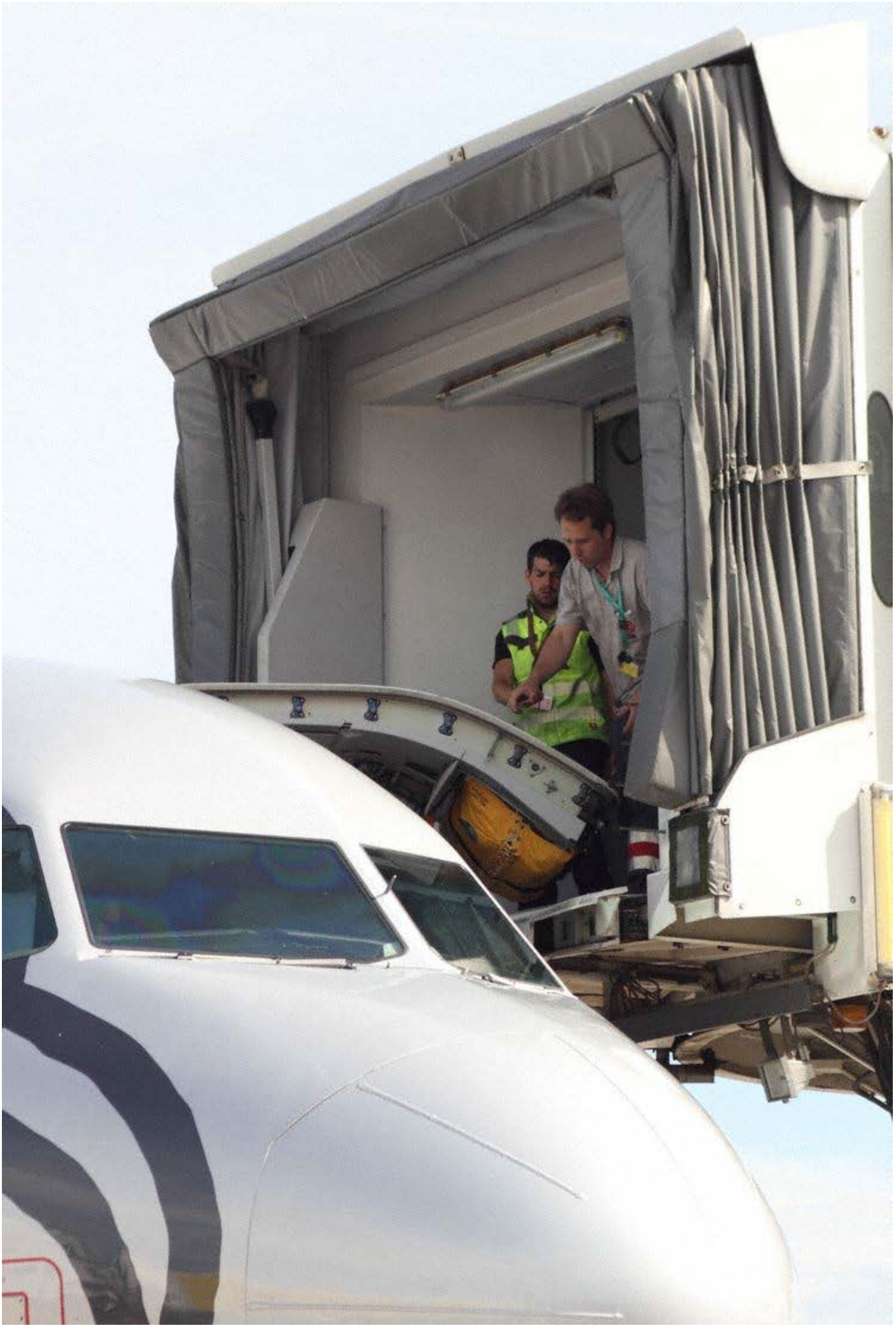
Сводка METAP по аэродрому Алеппо:

```
OSAP 060400Z 26005KT CAVOK I5/I0 QI0II
OSAP 060300Z 26003KT CAVOK I3/09 QI0II
OSAP 060200Z VRB03KT CAVOK I3/I0 QI0II
OSAP 060I00Z 29003KT CAVOK I3/II QI0I0
```

## Повреждение самолета телетрапом



6 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Niki, 2009 года выпуска, регистрационные знаки OE-LET, выполнял рейс из Malaga (Испания) в Vienna (Австрия). После благополучной посадки в Вене экипаж зарулил на стоянку C41. Был выдвинут телетрап и установлен к передней левой двери. Когда пассажиры были готовы к выходу, произошел неожиданный подъем пристыкованного к двери телетрапа приблизительно на 1,5 м. При этом произошел подъем воздушного судна примерно на 20 см. Не выдержав нагрузки, входная дверь оторвалась от фюзеляжа, что привело к падению самолета обратно на перрон. Пассажиры и экипаж покинули воздушное судно через заднюю дверь. В закрытой зоне был проведен опрос пассажиров на предмет возможного получения ими травм. Они заявили о хорошем самочувствии. Впоследствии пассажирка 76 лет пожаловалась на боль. 8 мая у нее был диагностирован перелом копчика. Воздушное судно получило значительные повреждения. По сообщению представителя аэропорта, телетрап был правильно пристыкован к двери самолета. Возникший отказ сенсора привел к резкому подъему телетрапа и самолета. Все фото: ZVG.






## Автоматическое отключение двигателя

6 мая экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Air Canada, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FEJP, выполнял рейс из New York/La Guardia (США) в Montreal (Канада). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Ла Гуардия при пересечении высоты 15000 футов сработала сигнализация отказа с последующим автоматическим выключением правой силовой установки (CF34). Из-за автоматического выключения экипаж не предпринял попытки повторного запуска и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 аэропорта Ла Гуардия через 35 минут после взлета. Освободив полосу, экипаж остановил воздушное судно на прилегающей РД для осмотра аварийной бригадой. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, аварийная команда не заметила ничего нештатного, после чего воздушное судно зарулило на перрон. При послеполетном осмотре экипаж обнаружил осколки металла в задней части двигателя. Резервный Embraer ERJ-175 прибыл в Монреаль с задержкой 3 часа.

## Выход за пределы ВПП

6 мая экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89001, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Казань. На борту находились 70 пассажиров и 7 членов экипажа. В конце пробега после посадки в аэропорту Казань воздушное судно отклонилось от оси ВПП с выходом правой основной опоры шасси за пределы искусственного покрытия. Экипажу удалось возвратить воздушное судно на ВПП и завершить пробег на ВПП. Самолет получил незначительные повреждения носовой опоры шасси, забоины на лопатках правой силовой установки. Внутренняя часть двигателя и реверсивное устройство оказались забиты землей. Вылет обратного рейса был задержан не менее чем на 12 часов.

Сводка METAP по аэродрому Казань:

UWKD 060630Z 2I009GI2MPS 9999 SCT050CB BKN070 I4/08 QIOI2 II2/0050 NOSIG RMK QFE749/0999
**UWKD 060600Z 20009GI2MPS 9999 SCT050CB SCT070 I4/08 QIOII II2/0050 NOSIG RMK QFE749/0999**
**UWKD 060530Z 20007GI0MPS 9999 SCT050CB SCT070 I2/09 QIOI2 II2/0050 NOSIG RMK QFE749/0999**
UWKD 060500Z I7005MPS 9999 BKN033CB BKN070 IO/07 QIOI2 II2/0050 NOSIG RMK QFE750/IOOO

## Выкатывание за пределы ВПП

6 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Vietnam Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки VN-A353, выполнял рейс из Guangzhou (Китай) в Ho Chi Minh City (Вьетнам). На борту находились 136 пассажиров и 8 членов экипажа. После посадки на ВПП 07 левую в Хо Ши Мине (длина ВПП 3050 м) в условиях порывистого ветра и дождя экипажу не удалось полностью замедлить воздушное судно, и он применил аварийное торможение, при котором произошло разрушение по меньшей мере одного пневматика левой основной опоры шасси. В результате самолет, отклонившись влево, вышел за выходной торец ВПП и полностью остановился в 50 м за концом ВПП левее осевой линии. На место остановки прибыли аварийные службы. Пассажиры были высажены по мобильным трапам. Никто не пострадал. ВПП оставалась закрытой более часа до момента буксировки воздушного судна на искусственное покрытие и далее на перрон.




*Фото: www.vnmedia.vn*

Сводка METAP по аэродрому Хо Ши Мин:

VVTS 06II00Z 2I007KT I80V250 9999 -TSRTOI5CB 24/24 QI006 NOSIG
VVTS 06I030Z I6008KT I20VI80 6000 -TSRA SCTOI3 SCTOI5CB 24/24 QI006 NOSIG
**VVTS 06I000Z II006KT 080VI50 4000 TSRA BKNOI3 SCTOI5CB 24/23 QI006 BECMG TLI0I0 5000 TSRA**
**VVTS 060930Z 07009KT 360VI40 I000 R07L/I400D +TSRA BKNOI3 SCTOI5CB 27/23 QI005 BECMG TL0945 I70I0G20KT I500 +TSRA**
VVTS 060900Z I50I0KT II0VI70 8000 -SHRA SCTOI5CB SCTOI7 29/24 QI004 TEMPO FM0850 TL09I5 200I0G20KT 5000 TSRA
VVTS 060830Z I0006KT 070VI50 9999 FEWOI5CB SCTOI7 32/23 QI004 NOSIG

## Необычные шумы

6 мая экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Helvetic Air, 1993 года выпуска, регистрационные знаки HB-JVF, по соглашению со Swiss выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Bucharest/Otopeni (Румыния). В процессе набора высоты после взлета из Цюриха экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100 и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 в Цюрихе через 15 минут после взлета. По словам одного из пассажиров, капитан сделал объявление о необычных шумах во время набора высоты и принял решение возвратиться. Резервный Fokker 100 прибыл в Бухарест с задержкой 1 час 30 минут.

## Прерванный взлет

6 мая экипаж самолета Ту-154М авиакомпании «ЮТэйр», 1990 года выпуска, регистрационные знаки RA-85681, выполнял рейс из Уфы в Сургут. В процессе разбега в аэропорту Уфы экипаж прекратил взлет из-за неисправности силовой установки №3. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и зарулило на стоянку.

## Столкновение с птицей

6 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet, 2007 года выпуска, регистрационные знаки G-EZBY, выполнял рейс из Bilbao в Madrid (Испания). При посадке на ВПП 18 правую в Мадриде произошло столкновение носовой части воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. После посадки было обнаружено повреждение бортового радиолокатора. Из лондонского аэропорта Gatwick в Мадрид был направлен резервный Airbus A319-100, выполнивший следующий отрезок рейса - в Paris/Charles de Gaulle (Франция) - с задержкой 4 часа 15 минут.

## Сигнализация пожара

7 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPD, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 89 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Пулково на удалении около 80 км от аэродрома экипаж с сигналом срочности доложил о срабатывании сигнализации

пожара в отсеке основной опоры шасси. В аэропорту была объявлена тревога. Экипаж продолжил заход и через 9 минут произвел благополучную посадку на ВПП 28 правую. После посадки воздушное судно было остановлено для осмотра пожарными. Следов

## Возврат за резервным пилотом

7 мая экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N694AE, выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Sioux City (США). В процессе набора высоты после взлета из Чикаго экипаж прекратил набор на эшелоне полета 250 и принял решение возвратиться на аэродром вылета, чтобы взять на борт опоздавшего на рейс пассажира. Через 50 минут самолет благополучно приземлился в чикагском аэропорту О'Хара. Как сообщили пассажиры, они сначала не поверили объявлению капитана о необходимости возврата в Чикаго для того, чтобы забрать оставшегося в аэропорту пилота. По сообщению представителя авиакомпании, у одного из пилотов в обратном рейсе подходило к завершению рабочее время. В связи с этим для выполнения обратного рейса был запланирован резервный пилот, который должен был следовать в Сью Сити в качестве пассажира, однако опоздал к вылету рейса: когда пилот прибыл на регистрацию, самолет уже находился в воздухе. В авиакомпании приняли решение возвратить воздушное судно в Чикаго, чтобы иметь возможность выполнить обратный рейс. Самолет прибыл в Сью Сити с задержкой 2 часа.

## Рассогласование указателей скорости

7 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки EI-EEA, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Barselona (Испания). Следуя на эшелоне полета 300 после вылета из Домодедова экипаж доложил о рассогласовании показаний воздушной скорости и принял решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива в зоне ожидания воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово через 2 часа 26 минут после взлета.

## Сигнализация пожара двигателя

7 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Delta Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N3762Y, выполнял рейс из Detroit в San Francisco (США). На борту находились 164 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 в 45 м.м. юго-западнее Grand Rapids, экипаж доложил об отказе индикации противопожарной системы двигателя и принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе захода на посадку в Гранд-Рапидс экипаж предупредил о производстве посадки с превышением максимального веса. Через 25 минут после начала снижения воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 правую в Гранд-Рапидс. После короткой остановки на ВПП экипаж зарулил на стоянку. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Сан-Франциско с задержкой около 3,5 часов.

## Столкновение с птицей

7 мая экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61704, выполнял рейс из Тюмени в Пулково. На борту находились 59 пассажиров и 6 членов экипажа. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Пулково была обнаружена вмятина на воздухозаборнике левого двигателя. При последующем осмотре ВПП найдены останки чайки.

## Столкновение с птицей

7 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании «Таймыр», 2005 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPE, выполнял рейс из Архангельска в Нарьян-Мар. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Архангельск экипаж доложил о столкновении с птицей. После оценки состояния систем воздушного судна было принято решение следовать на аэродром назначения. Самолет благополучно приземлился в Нарьян-Маре.

## Отказ управления разворотом носовой опоры шасси

8 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Alitalia, 1998 года выпуска, регистрационные знаки EI-IXV, выполнял рейс из Palermo в Rome/Fiumicino (Италия). Следуя по маршруту, экипаж доложил об отказе управления разворотом носовой опоры шасси и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушному судну был обеспечен заход с прямой на ВПП 16 левую в римском аэропорту Фьюмичино. После благополучной посадки экипаж остановил самолет на ВПП для последующей буксировки на перрон. По словам пассажиров, в ожидании тягача экипаж объяснил причину остановки на ВПП незакрытием створок шасси и отказом управления разворотом носовой опоры.

## Падение бортпроводника из самолета на стоянке

8 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2005 года выпуска, регистрационные знаки EI-DLD, выполнял рейс из Gothenburg/Saeve (Швеция) в London/Stansted (Великобритания). Воздушное судно готовилось к вылету после задержки, вызванной поздним прибытием самолета. После посадки пассажиров и отхода трапа при закрывании задней входной двери произошло падение бортпроводника на перрон с высоты около 3 метров. На место происшествия прибыли аварийные службы, обнаружившие бортпроводницу в сознании с головным кровотечением. Она была доставлена в госпиталь. В момент происшествия в аэропорту Гетеборг наблюдался умеренный ветер переменного направления. Предполагается, что дверь была открыта порывом ветра в момент, когда за ее рукоять держалась стюардесса. Несколько пассажиров отказались от продолжения полета. С сокращенным составом бригады бортпроводников экипаж вылетел из Гетеборга и прибыл в Лондон с общей задержкой 4,5 часа. 9 мая представитель авиакомпании сообщил, что бортпроводница получила незначительные травмы и сможет вернуться к работе через несколько дней.

Сводка METAR по аэродрому Гетеборг:

```
ESGP 081020Z I60I2KT CAVOK I2/M0I Q1017
ESGP 080950Z I2009KT CAVOK I2/M0I Q1017
ESGP 080920Z I5008KT I20VI80 CAVOK I1/M0I Q1017
ESGP 080850Z I5009KT I30VI90 9999 FEW049 I1/M00 Q1018
ESGP 080820Z I5008KT CAVOK I1/M00 Q1018
ESGP 080750Z I40I0KT CAVOK I0/00 Q1018
```

## Сильный посторонний шум в кабине

8 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet Switzerland, 2004 года выпуска, регистрационные знаки HB-JZL, выполнял рейс из Nice (Франция) в Geneva (Швейцария). На борту находились только 2 члена экипажа. В 18.20 (16.20 UTC) в процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Женева экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о чрезвычайном шуме в кабине. Диспетчерский пункт Подхода Женевы направил три снижающихся для посадки самолета в зоны ожидания, экипажу четвертого, находившегося на предпосадочной прямой, было дано указание об уходе на второй круг с последующим направлением в зону ожидания. Все операции на ВПП были полностью прекращены примерно за 15 минут до прибытия аварийного А-319. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23, после чего зарулило на перрон. Ранее утром этого дня в 06.50 (04.50 UTC) через 50 минут после вылета из Женевы в Palma Mallorca (Испания) экипаж HB-JZL был вынужден по техпричине прекратить набор высоты на эшелоне полета 360 и произвести вынужденную посадку в Ницце на ВПП 04 левую. Для продолжения рейса из London/Luton (Великобритания) в Ниццу был направлен резервный Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet. Он прибыл в Пальма де Майорку с задержкой 9,5 часов.

## Посадка на параллельную ВПП

8 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Air Busan, 2000 года выпуска, регистрационные знаки HL7761, выполнял рейс из Jeju в Busan (Южная Корея). На борту находились 146 человек. После получения разрешения на посадку в аэропорту Пусан в 14.23 (05.23 UTC) экипаж произвел посадку на параллельную рабочей ВПП, непосредственно перед этим освобожденную после осмотра двумя машинами аэродромной службы. Воздушное судно благополучно завершило пробег. Никто не пострадал. Совет по расследованию происшествий на авиационном и железнодорожном транспорте Южной Кореи проводит расследование серьезного инцидента. Аэропорт Бусан имеет две параллельные ВПП: 18 левую/36 правую и 18 правую/36 левую.

Сводка METAR по аэродрому Пусан:

```
RKPK 080630Z I80I0KT 6000 NSC 2I/I7 Q1006 NOSIG
RKPK 080600Z I90I4KT 6000 NSC 20/I7 Q1006 NOSIG
RKPK 080600Z I9008KT 6000 NSC 24/I5 Q1006 NOSIG
RKPK 080500Z I9008KT 6000 NSC 24/I5 Q1006 NOSIG
RKPK 080400Z 200IIKT 6000 NSC 23/I3 Q1007 NOSIG
RKPK 080300Z 200I0KT 6000 NSC 24/I3 Q1007 NOSIG
```




*Карта: Google Earth*

## Самопроизвольное изменение параметров двигателя

8 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании US Airways, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N205UW, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Charlotte (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 над Атлантическим океаном, произошло самопроизвольное увеличение тяги правой силовой установки (RB2111) с увеличением показаний N1 до 111% при одновременном превышении штатных значений других параметров работы двигателя. Экипаж перевел рычаг управления правым двигателем на режим малого газа, однако двигатель не отреагировал. Объявив аварийную ситуацию, экипаж выключил силовую установку и, снизившись до эшелона 270, направился для вынужденной посадки в Gander (Канада), где благополучно приземлился на ВПП 03 спустя 1 час 30 минут. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Шарлотту с задержкой 6 часов 45 минут. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен регулятор подачи топлива. После необходимых проверок воздушное судно было допущено к эксплуатации.

## Дым на борту

9 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Eva Air, 2007 года выпуска, регистрационные знаки B-16706, выполнял рейс из Singapore (Сингапур) в Taipei (Тайвань). Следуя по маршруту на эшелоне полета в районе Manila (Филиппины), экипаж доложил о дыме в салоне и принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о рассеивании дыма. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Манила.

9 мая экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95, 2009 года выпуска, регистрационные знаки RA-97004, выполнял показательный полет из Jakarta/Halim Perdanakusuma в Jakarta/Halim Perdanakusuma (Индонезия). На борту находились 36 пассажиров, 6 членов экипажа и 2 представителя ОАО «Компания «Сухой». Через 30 минут после взлета с воздушным судном, следовавшим в районе горы Salak и н.п. Bogor в 36 м.м. южнее Джакарты, была потеряна радиосвязь. Самолет не возвратился в Джакарту и не приземлился в каком-либо аэропорту в данном районе. Запас топлива на борту ко времени публикации был выработан полностью. Сигналов аварийного маяка зафиксировано не было. По сообщению властей Индонезии, в 15.30 (08.30 UTC) экипажу по его запросу было разрешено снижение до 6000 футов. Эта радиосвязь была последней. Радиолокационный контакт был потерян, когда воздушное судно выполняло разворот вправо между горами Салак и Геде и пересекало высоту 6200 футов. Была начата поисково-спасательная операция, в результате которой следов самолета с воздуха обнаружить не удалось. С наступлением ночи операция была приостановлена. Высота горы Салак составляет 2211 м/7254 ф, высота находящейся рядом горы Геде – 2958 м/9705 ф. В 15.30 метеостанция в Богоре регистрировала видимость 9-10 км при отсутствии осадков, температуру 31 градус С, точку росы 25 градусов С, влажность 70%, слабый ветер северо-восточного направления. В утренние часы видимость ограничивалась 2000 м. Утром 10 мая поисковый вертолет обнаружил место катастрофы российского самолета Сухой SuperJet 100-95, регистрационные знаки RA-97004. В 09.15 (02.15 UTC) обломки самолета были обнаружены на отвесном склоне вулканической горы Салак на высоте около 5300 футов. Признаков выживших людей не обнаружено. К рассвету 10 мая в операции были задействованы около 600 человек в составе 30 отрядов. В течение дня аварийно-спасательные отряды (более 450 спасателей) пытались пробиться к месту крушения по сложнопересеченному рельефу местности. По состоянию на 17.45 (10.45 UTC) достичь места катастрофы не удалось. Попытки высадить десантников с вертолетов закончились безрезультатно из-за крайне крутого (до 85 градусов) склона горы. С наступлением ночи 10/11 мая поисково-спасательная операция была в очередной раз приостановлена. По сообщению представителя BBC, самолет столкнулся со склоном вулкана высотой 6250 ф примерно в 1,7 м.м. от деревни Cijeruk. Примерные координаты точки столкновения: 06.70.45 ю.ш. 106.73.73 в.д. Сообщается, что самолет столкнулся с горой, когда экипаж выполнял облет вулкана Салак по часовой стрелке. Самолет Сухой SuperJet 100-95, регистрационные знаки RA-97004, имел налет 800 часов (в 500 циклах). Со времени первого полета в 2009 году серьезных технических проблем на воздушном судне не возникало. Район Borok был выбран для демонстрационного полета из-за отсутствия в нем воздушного движения. Согласно метеоданным Института метеорологии, климата и геофизики Индонезии предполагается, что в районе катастрофы отмечались метеоусловия не хуже визуальных. Однако оставалось возможным образование локальной облачности в районе горы Салак. Происшествие расследуется Национальным комитетом по безопасности на транспорте Индонезии (NTSC). Министр транспорта призвал все стороны дождаться результатов расследования, начатого NTSC. Он также заявил, что министерство не будет препятствовать покупке 42 самолетов Сухой SuperJet 100 двумя индонезийскими авиакомпаниями.




*Графика: aviasafety.ru. Карта: Google maps*



*Место катастрофы (фото: Лысцева Марина)*

## Рассогласование показаний воздушной скорости, закупоривание ПВД

9 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Saudi Arabian Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки HZ-AQA, выполнял рейс из Jeddah (Саудовская Аравия) в Beirut (Ливан). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Джидда экипаж обнаружил рассогласование показаний воздушной скорости с последующим отключением автопилота. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Джидда. При послеполетном осмотре было обнаружено полное закупоривание приемника воздушного давления сгоревшим материалом, оказавшимся чехлом ПВД. Совет по расследованию авиационных происшествий Саудовской Аравии проводит расследование инцидента.

## Выключение двигателя

9 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Air Creebec, 1998 года выпуска, регистрационные знаки C-GTCO, выполнял рейс из Val d'Or в Waskaganish (Канада). В процессе первоначального набора высоты после взлета из Вальдора возникли колебания давления масла в правой силовой установке (PW120A). Экипаж выключил двигатель и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Вальдоре через 8 минут после взлета. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено разрушение кольцевого уплотнителя в маслопроводе маслотопливного теплообменника.

## Отказ гидросистемы

9 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLL, выполнял рейс из Самары в Нижний Новгород. На борту находились 33 пассажира и 7 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Нижний Новгород экипаж доложил об отказе гидросистемы и благополучно произвел посадку без выпуска закрылков.

## Травмирование бортпроводника при болтанке

10 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Frontier Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N951FR, выполнял рейс из Denver в Ft. Lauderdale (США). В процессе захода на посадку в Форт-Лодердейле на высоте 7000 футов в 45 м.м. западнее аэродрома воздушное судно вошло в зону турбулентности. В возникшей болтанке пострадала бортпроводница. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 27 правую спустя 15 минут. По сообщению Федерального управления авиации США, у бортпроводницы произошел перелом ноги. По состоянию на 15.15 UTC 11 мая, через 22 часа после посадки воздушное судно все еще находилось на земле.

## Приступ болезни на борту

10 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Air Wisconsin, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N434AW, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Portland в Philadelphia (США). На борту находились 50 пассажиров и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту в 30 м.м. юго-западнее Boston (США) на эшелоне полета 280, командир воздушного судна сообщил о находящемся в бреду пассажире в возрасте 40 лет, пытающемся открыть запертую дверь кабины. При помощи других пассажиров мужчину удалось скрутить и удерживать до посадки в хвостовой части самолета. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Бостоне, где спустя 15 минут самолет благополучно приземлился на ВПП 04 правую. После посадки экипаж зарулил на северный грузовой перрон, где пассажир был взят под стражу полицией. Оставшаяся часть рейса была отменена, пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщению представителя полиции, пассажиру предъявлено обвинение во вмешательстве в работу летного экипажа. По словам семьи пассажира, он имел истории болезни и принимал лекарства. Данный инцидент был первым и произошел, когда пассажир следовал в командировку.






*Фото: WCVB/ABC и AP*

## Девять пострадавших при болтанке

10 мая экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании China Southern Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки B-2053, выполнял рейс из Guangzhou в Shanghai/ Hongqiao (Китай). В процессе набора высоты через 20 минут после взлета из Гуанчжоу (табло «Пристегните ремни» было выключено) воздушное судно вошло в зону турбулентности при ясном небе. При возникшей болтанке сидевшие пассажиры, которые не были пристегнуты, вылетели из своих кресел, а стоявшие оторвались от пола. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и благополучно приземлился в Шанхае через 1 час 40 минут после взлета. Ожидавшие посадки машины медицинской службы доставили 9 пассажиров в госпиталь. Одна из пассажирок получила перелом правой руки, у одного пассажира был сломан нос и повреждена шея. Еще семь пассажиров получили легкие травмы. По словам пассажиров, при болтанке их напитки взлетели и пролились на потолок. Позднее капитан сделал объявление о болтанке, которая не прогнозировалась, сообщив, что подобной силы турбулентность случилась впервые за 20 лет его карьеры.



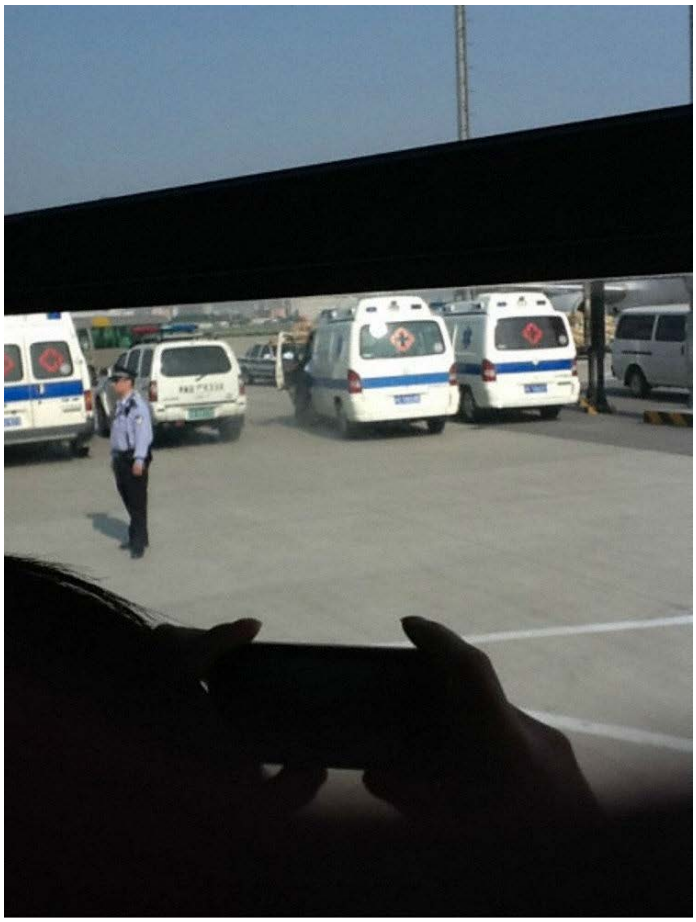


*Фото слева: пролитый кофе на потолочных панелях B-2053*
*Фото справа: машины скорой помощи, ожидающие прибытия рейса в аэропорту Шанхай*

## Отказ системы кондиционирования воздуха

10 мая экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-94007, выполнял рейс из Донецка (Украина) в Шереметьево/Москва. На борту находились 24 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Донецка произошел отказ системы кондиционирования воздуха. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения на эшелоне 110. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

## Отказ ПВД

10 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2003 года выпуска, регистрационные знаки EI-DAS, выполнял рейс из London/Stansted (Великобритания) в Katowice (Польша). В процессе набора высоты после взлета из лондонского аэропорта Стэнстед экипаж перешел в горизонтальный полет из-за отказа приемников воздушного давления с левой стороны (командирских). Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и через 30 минут благополучно приземлился на ВПП 22 в Стэнстеде. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Катовице с задержкой 1 час 30 минут.

## Отказ гидросистемы

10 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Dana Air, регистрационные знаки 5N-SRI, выполнял рейс из Uyo в Lagos (Нигерия). На борту находились 86 пассажиров. В процессе захода на посадку в международном аэропорту Лагос экипаж доложил об отказе гидросистемы. Объявив аварийную ситуацию, экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 19 правую (большей длины). После завершения пробега воздушное судно было остановлено на ВПП и затем отбуксировано на перрон.




## Сигнализация пожара двигателя

10 мая экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании Centurion Air Cargo, 1992 года выпуска регистрационные знаки N984AR, выполнял рейс из Barcelona (Испания) в Santo Domingo (Доминиканская Республика). В процессе захода на посадку в аэропорту Санто-Доминго при пересечении высоты 10 000 футов сработала сигнализация пожара силовой установки №2 (CF6). Выключив двигатель, экипаж активировал систему пожаротушения и продолжил заход. Воздушное судно благополучно приземлилось в Санто-Доминго. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили видимых повреждений двигателя или следов огня. Через 21 час после посадки самолет все еще находился в Санто-Доминго.

## Неполный выпуск механизации

10 мая экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89002, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Пермь. На борту находились 75 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Пермь при выпуске механизации сработала сигнализация неисправности, и появились сообщения [FLT/CTL SLATS LOSCED] и [FLT/CTL SLATS FAULT]. Экипаж прекратил заход на эшелоне полета 060. После выполнения процедур согласно QRH экипаж произвел заход с механизацией, выпущенной в промежуточное положение. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пермь.

## Неисправность гидросистемы

10 мая экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Air Canada, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FEIX, выполнял рейс из Halifax в Ottawa (Канада). На борту находились 65 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту, возникла индикация [HYD 2 EDP FAIL]. Экипаж приступил к выполнению предписанных проверок, продолжив полет до аэродрома назначения. В процессе захода на посадку, на удалении 15 м.м. юго-восточнее аэропорта Оттава появилось сообщение низкого уровня рабочей жидкости в гидросистеме №2 [HYD 2 LOW QTY], после чего экипаж объявил аварийную ситуацию. Продолжив заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 32 аэропорта Оттава. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен насос (EDP) двигателя №2.

## Ослепление лазером

10 мая экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании «Трансаэро», 1995 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNY, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Домодедово/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 270 экипаж доложил об ослеплении лазером. По докладу экипажа источник излучения находился в точке с географическими координатами: 53 градуса 35 минут с.ш. 39 градусов 45 минут в.д. (район г. Ряжска).

## Невыпуск закрылков

10 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Caribbean Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки 9Y-JME, выполнял рейс из Port of Spain (Тринидад и Тобаго) в Toronto (Канада). В процессе захода на посадку в аэропорту Торонто на высоте 4000 футов экипаж доложил о проблемах с закрылками и запросил ВПП 33 правую. Через 32 минуты экипаж произвел заход и благополучно приземлился на ВПП 33 правую аэропорта Торонто на существенно повышенной скорости.

## Прерванный взлет

10 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Onur Air выполнял рейс из Istanbul/Ataturk в Trabzon (Турция). В процессе разбега в аэропорту Стамбул экипаж на высокой скорости прекратил взлет из-за попадания птицы в правый двигатель. Экипаж благополучно завершил пробег в пределах ВПП и возвратился на перрон. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Трабзон с задержкой 2,5 часа.

## Угроза взрыва

11 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Thomas Cook, 1997 года выпуска, регистрационные знаки G-FCLD, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Tenerife/Sur Reina Sofia (Испания). На борту находились 218 пассажиров и 8 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Тенерифе, двое пассажиров 19 и 20 лет в возникшей ссоре с бортпроводникам сообщили о наличии у них взрывного устройства, которое они намеревались взорвать. Летный экипаж объявил аварийную ситуацию и ускорил заход на посадку в Тенерифе. После благополучной посадки на ВПП 08 воздушное судно было остановлено в конце ВПП, где оба пассажира были взяты под стражу полицией. Там же была произведена высадка остальных пассажиров. При досмотре самолета и багажа следов взрывчатки обнаружено не было. По сообщению представителя полиции, оба пассажира находились под воздействием алкоголя.

## Выключение двигателя

11 мая (отправление 10 мая) экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки TC-JNM, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Johannesburg (ЮАР). На борту находились 250 пассажиров. Следуя по маршруту в районе Entebbe (Уганда), экипаж был вынужден выключить один из двигателей (Trent 772), после чего принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в Энтеббе. Для продолжения рейса из Стамбула в Энтеббе был направлен резервный Airbus A330-300. Рейс прибыл в Йоханнесбург с задержкой 22 часа.

## Выпадение кислородных масок

11 мая экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Peruvian Airlines, 1986 года выпуска, регистрационные знаки OB-1960-P, выполнял рейс из Cuzco в Lima (Перу). В процессе набора высоты через 10 минут после взлета из Куско произошло выпадение пассажирских кислородных масок. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и произвел благополучную посадку в Куско. По словам пассажиров, которых разместили в отелях до следующего дня, в выпавших масках отсутствовала подача кислорода. По сообщению представителя авиакомпании, при пересечении высоты 12500 футов, когда экипаж выполнял конфигурацию пневматической панели в соответствии с процедурами для высокогорных аэродромов, произошло падение давления в левой системой кондиционирования, что привело к

разгерметизации гермокабины и выпадению кислородных масок. Пассажиры были отправлены в Лиму на следующий день рейсом другой авиакомпании.
Высота аэродрома Куско над уровнем моря – 3310 м.

## Столкновение с птицей

11 мая экипаж грузового самолета Airbus A300-600 авиакомпании Fedex, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N726FD, выполнял рейс из Oakland в Los Angeles (США). В процессе осмотра после посадки на ВПП 07 левую в Лос-Анджелесе (вылет в Окленде был произведен с ВПП 29) были обнаружены повреждения крыла от столкновения с птицей. Докладов о чем-либо необычном от экипажа на протяжении полета не поступало.

## Столкновение с птицей

11 мая (отправление 10 мая) экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Avianca, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N969AV, выполнял рейс из Bogota (Колумбия) в Madrid (Испания). В процессе захода на посадку на ВПП 33 левую в Мадриде произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 33 левую. Обратный рейс был отменен. По состоянию на 14.30 UTC 13 мая воздушное судно все еще находилось на земле.

## Подлом носовой опоры шасси

11 мая экипаж самолета Convair CV-440 авиакомпании Contract Air Cargo, 1956 года выпуска, регистрационные знаки N171FL, выполнял рейс из Miami (США) в Guatemala City (Гватемала). После посадки на ВПП 19 в аэропорту Гватемала произошел подлом носовой опоры шасси назад. При опускании носовой части самолета произошел контакт воздушного винта с ВПП, что привело к его отрыву и проникновением через обшивку внутрь фюзеляжа. При этом никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения. Видео (©YouTube)



Сводка METAP по аэродрому Гватемала-Сити:

```
MGGT II0800Z 00000KT 6000 SCT200 I8/I7 QI02I A30I5 VIS BR
MGGT II0700Z 00000KT 6000 SCT090 SCT200 I8/I7 QI022 A30I8 VIS BR
MGGT II0600Z 00000KT 6000 SCT090 SCT200 I9/I7 QI023 A302I VIS BR
MGGT II0500Z 00000KT 6000 FEW0I2 SCT200 I9/I7 QI023 A302I VIS HZ
MGGT II0400Z I9004KT 6000 SCT0I4 SCT200 I9/I7 QI023 A302I VIS HZ FEW090
MGGT II0300Z I8004KT 6000 FEW0I4 SCT090 I9/I7 QI022 A30I8 VIS HZ SCT200
```





## Столкновение с птицей

11 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании US Airways, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N940UW, выполнял рейс из Philadelphia в Orlando (США). В процессе снижения на конечном этапе захода на посадку на ВПП 36 правую в Орландо при пересечении высоты 700 футов произошло попадание птицы в носовую часть фюзеляжа и носовую опору. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 36 правую. При освобождении ВПП экипаж доложил о столкновении с птицей. Пилоты высказали предположение о возможном выпадении застрявшей в стойке шасси птицы на ВПП. После этого на частоте Вышки было сообщено о наблюдаемом отверстии большого размера на левой стороне обтекателя бортового радиолокатора.

## Запах в салоне

12 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 1995 года выпуска, регистрационные знаки D-AIRN, выполнял рейс из Prague (Чехия) в Frankfurt/Main (Германия). На борту находились 120 пассажиров. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 24 в Праге на борту был обнаружен необычный запах. Экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 в Праге через 15 минут после взлета. Для выполнения рейса в Прагу был направлен резервный самолет Avro RJ-85 авиакомпании Lufthansa Cityline. Пассажиры прибыли во Франкфурт с задержкой 2 часа 45 минут. Через 7 часов после посадки A-321 D-AIRN возвратился во Франкфурт без пассажиров.

## Незакрытие створок шасси

12 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании TAP Air Portugal, 1999 года выпуска, регистрационные знаки CS-TTO, выполнял рейс из Munich (Германия) в Lisbon (Португалия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Лиссабон на частоте Вышки экипаж сообщил об индикации небезопасного положения шасси. В аэропорту была объявлена тревога. Экипаж произвел благополучную посадку с незакрытыми створками шасси и остановил воздушное судно на ВПП. Впоследствии

самолет был отбуксирован на перрон. Через 3 часа после посадки воздушное судно вылетело в обратный рейс в Мюнхен.




*Незакрытые створки шасси при посадке (фото: Luis Raimundo)*

## Отделение носового колеса

12 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании Trigana, 1990 года выпуска, регистрационные знаки PK-YRR, выполнял рейс из Oksibil в Jayapura (Индонезия). На борту находились 18 человек. В процессе взлета сразу после отрыва от ВПП произошло отделение с падением на землю левого колеса носовой опоры шасси. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. Выполнил два прохода на малой высоте для визуального осмотра шасси с земли, экипаж произвел благополучную посадку в джайпурском аэропорту Сентани.

## Помпаж компрессора

12 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N195DN, выполнял рейс из San Francisco (США) в Tokyo/Narita (Япония). На борту находились 209 человек. Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 330 в 140 м.м. северо-западнее Сан-Франциско экипаж запросил возврат на аэродром вылета из-за помпажа компрессора двигателя №2 (PW2040). Приоритет и дополнительная помощь экипажем не запрашивались. В процессе возврата экипаж начал слив топлива, который был продолжен в зоне ожидания в районе Сан-Франциско. В процессе ожидания на высоте 6000 футов экипаж доложил о готовности к заходу на посадку на запрошенную ранее ВПП 28 правую и

объявил аварийную ситуацию из-за посадки с превышением максимального посадочного веса. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 правую и без остановки зарулило на перрон. По словам пассажиров, правый двигатель произвел сильный хлопок с образованием искр.

## Проблемы с гидросистемой

12 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXZ, выполнял рейс из Сургута в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на высоте 900 метров экипаж доложил о проблемах с гидросистемой правой опоры шасси. После проведения проверок экипаж сообщил об устранении проблемы и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово через 12 минут после доклада.

## Отказ управления передней опорой шасси

12 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWF, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Челябинск. В процессе набора высоты после взлета появилась индикация отказа управления носовой опорой шасси. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево спустя 1 час 45 минут после взлета. Рейс был выполнен резервным самолетом.

## Столкновение с птицей

12 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2005 года выпуска, регистрационные знаки EI-DEK, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Vilnius (Литва). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 28 в Дублине экипаж доложил о столкновении, по меньшей мере, с двумя птицами. Столкновение произошло на высоте около 30 футов. одна из птиц попала в двигатель. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Прекратив набор на высоте 4000 футов, экипаж сообщил, что не нуждается в дополнительной помощи и ожидает штатную посадку. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. Войдя в правый круг полетов ВПП 28, экипаж произвел благополучную посадку через 12 минут после взлета. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Вильнюс с задержкой около 2 часов.

## Болезнь пассажира

12 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Air Astana, 2000 года выпуска, регистрационные знаки P4-OAS, выполнял рейс из Алматы (Казахстан) в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340, экипаж доложил о сердечном приступе у пассажира. Воздушному судну был обеспечен полет по кратчайшему расстоянию в точку начала конечного этапа захода на посадку. По прилету больного встречал реанимобиль.

## Индикация пожара в грузовом отсеке

12 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Air India, 2009 года выпуска, регистрационные знаки VT-ALP, выполнял рейс из Delhi (Индия) в Frankfurt/Main (Германия). На борту находились 303 пассажира и 17 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 70 м.м. северо-восточнее Bucharest (Румыния), возникла индикация дыма в грузовом отсеке. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе захода в бухарестский аэропорт Отопени экипаж сообщил о погасании индикации и готовности к аварийной эвакуации, которая будет проведена только в случае обнаружения дыма или огня. При отсутствии видимых признаков пожара пассажиры покинут воздушное судно по трапам. Через 22 минуты после начала снижения с эшелона 360 экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 26 левую бухарестского аэропорта и, освободив полосу по РД G, остановил воздушное судно. Прибывшие по тревоге пожарные не обнаружили следов огня, перегрева или дыма. Пассажиры покинули самолет обычным способом – по трапам, после чего были размещены в отелях. По предварительной версии авиакомпании предполагалось ложное срабатывание датчика дыма. В дальнейшем появилось предположение о возможном срабатывании индикаторов на химические испарения веществ, используемых для созревания плодов манго, которые находились в грузовом отсеке.

## Прерванный взлет

12 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAV, выполнял рейс из Шереметьево/Москва во Владивосток. В начале разбега сработала сигнализация несинхронного выпуска предкрылков. Экипаж прекратил взлет и возвратился на перрон. Воздушное судно было отстранено от полета.

## Попадание птицы в двигатель

13 мая экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Lufthansa, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-AIGV, выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Chicago/O'Hare (США). При послеполетном осмотре в чикагском аэропорту О’Хара было обнаружено попадание птицы в левый внутренний двигатель (CFM56), в результате которого произошло повреждение 4 лопаток вентилятора. После проведенного ремонта самолет смог вылететь в Дюссельдорф спустя 27, 5 часов после посадки.

## Столкновение с птицей

13 мая экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Iberia, 1998 года выпуска, регистрационные знаки EC-GUP, выполнял рейс из Madrid (Испания) в San Juan (Пуэрто-Рико). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 левой в Мадриде произошло столкновение воздушного судна со стервятником, при котором в обтекателе антенны бортового радиолокатора образовалось большое отверстие. Экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов и возвратился на аэродром вылета.

После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в Мадриде спустя 1 час 10 минут после взлета.




*Самолет на стоянке после возврата (фото: Paco Rodríguez)*

## Грубая посадка

13 мая экипаж самолета Aer Arann авиакомпании Avion de Transport Regional ATR-72-200, 1991 года выпуска, регистрационные знаки EI-REH, по соглашению с Aer Lingus выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Cork (Ирландия). На борту находился 51 человек. Экипажу была разрешена посадка на ВПП 17 аэропорта Корк. Диспетчер Вышки сообщил о ветре направлением 240° при скорости 12 с порывами до 23 узлов. В 18.54 (17.54 UTC) экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. При повторном заходе на ВПП 17 экипаж получил информацию о ветре направлением 230° со скоростью 17 узлов и «отсутствии порывов в данный момент». Экипаж сообщил о причине ухода на второй круг ранее: приборы показывали боковой ветер со скоростью 28 узлов. Через 15 минут после прекращения захода экипаж произвел посадку на ВПП 17. В этот момент наблюдался ветер 240°/15 узлов. После посадки экипаж зарулил на перрон. Минуту спустя при вылете другого воздушного судна снова прозвучала информация о ветре со скоростью до 29 узлов. Отдел по расследованию авиационных происшествий Ирландии (AAIU) квалифицировал событие как авиационное происшествие и начала расследование по факту грубой посадки. По материалам регистратора полетных данных при первом заходе воздушное судно приземлилось на обе основные опоры с положительным тангажем 2,5° с вертикальной перегрузкой 1,15 ед. После этого произошло повторное отделение самолета от ВПП с последующей посадкой на носовую опору с вертикальной перегрузкой 1,7 ед., после чего экипаж ушел на второй круг. Воздушное судно возобновило полеты 19 мая.

Сводка METAR по аэродрому Корк:

```
EICK I3I930Z 250I7KT 9999 FEW0I5 BKN022 09/05 QI022 NOSIG
EICK I3I900Z 240I6KT 9999 FEW0I5 SCT060 BKN090 09/05 QI022 NOSIG
EICK I3I800Z 240I4KT 9999 FEW022 BKNI00 BKN260 I0/06 QI023 NOSIG
EICK I3I730Z 230I7KT 9999 SCT024 BKNII0 BKN260 II/06 QI023 NOSIG
EICK I3I700Z 230I7KT 9999 FEW025 BKNI50 BKN280 II/05 QI024 NOSIG
```

## Столкновение с птицей

13 мая экипаж самолета Boeing 747-300 авиакомпании Saudia выполнял рейс из Cairo (Египет) в Riyadh (Саудовская Аравия). В процессе набора высоты после взлета из Каира произошло попадание птицы в лобовое стекло воздушного судна. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета и через 10 минут после взлета произвел благополучную посадку в Каире. После осмотра стекла кабины воздушное судно было допущено к полету и прибыло в Эр-Рияд с задержкой 4 часа 45 минут.

## Индикация пожара

13 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Solaseed, 2012 года выпуска, регистрационные знаки JA804X, выполнял рейс из Tokyo/Haneda в Miyazaki (Япония). На борту находился 131 человек. После вылета из токийского аэропорта Ханэда при занятии крейсерского эшелона полета 380 сработала

сигнализация пожара в нише шасси. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлился в аэропорту Ханэда через 1 час после взлета. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня или перегрева не обнаружили. Рейс был отменен.

## Поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества

13 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Qantas, 2002 года выпуска, регистрационные знаки VH-VXC, выполнял рейс из Perth в Kalgoorlie (Австралия). В процессе захода на посадку в аэропорту Калгурли (примерно в 300 м.м. восточнее Перта) произошло поражение воздушное судно разрядом молнии. Экипаж принял решение прекратить заход и возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Перте через 1 час 50 минут после вылета. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Калгурли с задержкой 4 часа 45 минут. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж возвратился в Перт из-за отсутствия в Калгурли необходимой технической базы для проверки самолета после поражения молнией.

Сводка METAP по аэродрому Калгурли:

```
YPKG I3II54Z AUTO 08004KT 9999 // SCT067 SCT078 OVC09I 22/05 QI020
YPKG I3II3OZ AUTO 050IIKT 9999 // SCT079 SCTIOO 23/03 QIOI8
YPKG I3II00Z AUTO 060IIKT 9999 // NCD 23/03 QI0I7
YPKG I3I030Z AUTO 05009KT 9999 // NCD 23/03 QI0I7
YPKG I3I000Z AUTO 05008KT 9999 // NCD 23/03 QIOI7
YPKG I3093OZ AUTO 06007KT 9999 // NCD 23/04 QIOI7
```

## Столкновение с горами при уходе на второй круг



14 мая экипаж самолета Dornier Do-228 авиакомпании Agni Air, 2001 года выпуска, регистрационные знаки 9N-AIG, выполнял чартерный рейс из Pokhara в Jomsom (200 км северо-западнее Катманду, Непал). На борту находились 18 пассажиров (16 туристов из Индии и двое из Дании) и 3 члена экипажа из Непала. В процессе конечного этапа захода на посадку в высокогорном аэропорту Джомсом экипаж был вынужден прекратить заход. В 09.45 (04.00 UTC) в процессе ухода на второй круг при выполнении левого разворота самолет столкнулся крылом с вершиной холма, а затем носовой частью с грязевым склоном. Воздушное судно разломилось на части. Пожара не возникло. Шести находившимся на борту, включая бортпроводника, детей 6 и 9 лет из Индии и их 45-летнего родственника, а также мужчине и женщине из Дании, удалось выжить. В критическом состоянии вертолетами (см. фото ниже) они были доставлены в близлежащий госпиталь в Похаре. Подняты тела 15 человек, включая обоих пилотов. Сводка METAP по аэродрому отсутствует. Сообщается о ясной погоде в момент

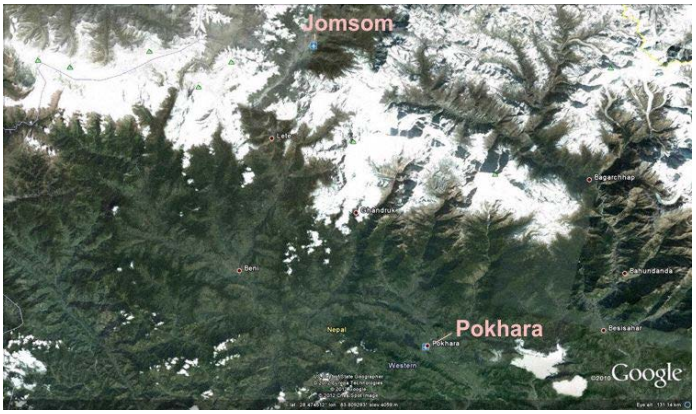
катастрофы. По сообщению органа ОВД в Джомсоме, командир воздушного судна сообщил об индикации, предполагающей возможное заклинивание колес при посадке и принял решение о возврате на аэродром вылета. Находясь над ВПП экипаж начал выполнение крутого спаренного разворота, не предусмотренного стандартными процедурами. Воздушное судно столкнулось с холмом и разрушилось через 60 секунд после доклада КВС об индикации.

В августе 2010 года самолет Dornier-228 авиакомпании Agni Air потерпел катастрофу южнее Катманду в сложных метеоусловиях. Погибли 14 человек.




*Фото: Krishnamani Baral / AP Photo*




*Графика: AVH/Google Earth*



*Катастрофа произошла на траверзе зоны приземления ВПП 06 (фото: AFP/Chandeshor Bastokoti)*

## Выключение двигателя

14 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VP-BNG, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Якутск. На борту находились 153 пассажира и 7 членов экипаж. Следуя по маршруту в районе Новосибирска, экипаж был вынужден выключить правый двигатель (CFM56), после чего принял решение произвести внеплановую посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в Новосибирске. По сообщению Западно-Сибирской транспортной прокуратуры, экипаж выключил силовую установку из-за индикации падения уровня, а затем давления масла в двигателе №2.

## Отказ бортового радиолокатора

14 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Lufthansa, 1989 года выпуска, регистрационные знаки D-AIPH, выполнял рейс из Munich (Германия) в Домодедово/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350, экипаж доложил об отказе бортового радиолокатора, после чего продолжил полет до аэродрома назначения без снижения. Рассматривая возможность ухода на запасной аэродром Пулково/Санкт-Петербург, экипаж впоследствии принял решение о производстве посадки в Домодедове. Воздушное судно снизилось в зоне ожидания, после чего благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

## Индикация открытия двери

14 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Qatar Airways, 2003 года выпуска, регистрационные знаки A7-ACD, выполнял рейс из Copenhagen (Дания) в Doha (Катар). На борту находились 128 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 22 правой в Копенгагене возникла индикация открытия двери. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов и через 40 минут благополучно приземлился на ВПП 22 левую в аэропорту вылета Копенгаген. Самолет вылетел повторно спустя 2 часа и прибыл в Доху с задержкой 3 часа.

## Прерванный взлет

14 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Norwegian Air Shuttle, 2010 года выпуска, регистрационные знаки LN-DYF, выполнял рейс из Bergen в Trondheim (Норвегия). В процессе разбега с ВПП 17 в аэропорту Берген на траверзе РД A3 экипаж прекратил взлет на малой скорости, освободил ВПП по РД A4 (в 350 м от A3) и повторно вырулил для взлета от начала ВПП 5 минут спустя. Воздушное судно благополучно вылетело и по расписанию приземлилось в Тронхейме. По словам пассажиров, экипаж сделал объявление о прекращении взлета из-за сдвига ветра.

## Столкновение с птицей

15 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2008 года выпуска, регистрационные знаки PR-MBW, выполнял рейс из Ribeirao Preto в Sao Paulo/Congonhas (Бразилия). На борту находились 118 пассажиров. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Рибейрао-Прето примерно через 15 секунд после отрыва в левый двигатель (V2524) попал стервятник. Экипаж выключил силовую установку и возвратился на аэродром вылета, где благополучно приземлился. Рейс был отменен, пассажиры были перерегистрированы на ближайший рейс.

## Проблемы с управляемостью воздушного судна

15 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N352AA, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Port au Prince (Гаити). На борту находились 188 человек. В процессе набора высоты после взлета из Нью-Йорка экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 250 из-за технической проблемы. Через 10 минут экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблемах с управляемостью и о решении произвести вынужденную посадку в аэропорту Washington/Dulles. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту имени Даллеса экипаж сообщил о проблемах с управлением самолетом и бортовым компьютером, возможно взаимосвязанных. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 19 центральную, после чего зарулил на перрон. После замены панели выбора режимов воздушное судно возвратилось в Нью-Йорк без пассажиров и спустя 7 часов было допущено к полетам. Резервный Boeing 767-300, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N388AA, вылетел из Вашингтона через 9 часов после вынужденной посадки N352AA. Следуя по

маршруту на эшелоне полета 360 в 130 м.м. севернее Miami, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за отказа обоих комплектов КВ-радио, что препятствовало входу в Карибское воздушное пространство. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую в Майами. Этот самолет был допущен к полетам через 6,5 часов после посадки. Еще один резервный Boeing 767-300, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N366AA, прибыл в Порт-о-Пренс с задержкой 22,5 часа. В процессе набора высоты после взлета из Нью-Йорка после включения правого автопилота произошло пропадание директорных указателей на PFD второго пилота и указателя скорости – на индикаторе командира воздушного судна. Впоследствии отмечались нарушения в работе автомата тяги, автопилота и директорных указателей, в результате чего экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Вашингтоне.

## Поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества

15 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Lufthansa, 2009 года выпуска, регистрационные знаки D-AIBA, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Erbil (Ирак). В процессе набора высоты после взлета из Франкфурта в 35 м.м. севернее Nuremberg произошло поражение воздушного судна разрядом молнии. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 360 и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 центральную Франкфурта-на-Майне через 30 минут после взлета. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Эрбиль с задержкой 3 часа. Спустя 24 часа после вынужденной посадки борт D-AIBA все еще находился на земле.

## Вынужденная посадка

15 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2006 года выпуска, регистрационные знаки EI-DLO, выполнял рейс из Eindhoven (Нидерланды) в Ibiza (Испания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 25 м.м. южнее Paris (Франция), экипаж принял решение развернуться и произвести вынужденную посадку в аэропорту Brussels/Charleroi (Бельгия). Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 аэропорту Брюссель/Шарлеруа, где были приведены в готовность аварийные службы. Резервный Boeing 737-800 вылетел из Брюсселя через 45 минут после посадки и прибыл в Ибицу с задержкой 3 часа.

## Вибрация двигателя

15 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N197AN, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Boston (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 300 м.м. юго-западнее Shannon (Ирландия), экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета из-за опасной вибрации правой силовой установки (RB211). Для полета в обратном направлении экипаж занял эшелон полета 380. Через 1 час 30 минут после разворота воздушное судно благополучно приземлилось в лондонском аэропорту Хитроу. Рейс впоследствии был отменен.

## Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

15 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Lufthansa, 1991 года выпуска, регистрационные знаки D-ABTE, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в New York/JFK (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 380 в 30 м.м. юго-восточнее Boston (США), у пассажирки 25 лет возникли симптомы сильного астматического приступа. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 левую в Бостоне. Больная была доставлена в госпиталь, где ее состояние улучшилось. Рейс прибыл в Нью-Йорк с задержкой 1 час 40 минут.

## Частичная потеря работоспособности командиром экипажа

15 мая экипаж самолета Boeing 767-400 авиакомпании Delta Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N827MH, выполнял рейс из Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия) в New York/JFK (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Багамских островов на эшелоне полета 340, у командира воздушного судна возникли симптомы сердечного приступа. Зная о своем состоянии, командир принял решение произвести вынужденную посадку в Miami (США). В процессе захода на посадку от экипажа поступило сообщение о стабильном состоянии больного, однако была запрошена срочная медицинская помощь на стоянке. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 правую в аэропорту Майами. Командир экипажа был доставлен в госпиталь. Через 5 часов, после прибытия резервного экипажа, рейс был продолжен и прибыл в Нью-Йорк с задержкой 5 часов 15 минут.

## Индикация неисправности тормозов

15 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Air Wisconsin, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N452AW, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Philadelphia в Halifax (США). На борту находились 46 человек. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Филадельфия возникла индикация неисправности противоюза. После уборки шасси индикация погасла. После выполнения проверок и консультации с диспетчерской службой авиакомпании экипаж принял решение продолжить полет до аэродром назначения Галифакс, длина ВПП в котором была достаточной для посадки в случае отказа антиюза. При заходе на посадку экипаж объявил аварийную ситуацию и благополучно приземлился на ВПП 23. После освобождения ВПП экипаж сообщил о том, что не нуждается в помощи аварийных служб и зарулил на перрон.

## Прерванный взлет. Выход за пределы ВПП

15 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании Mauritania International Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки 5T-CLA, выполнял рейс из Bamako (Мали) в Nouakchott (Мавритания). В 19.00 (19.00 UTC) в процессе разбега в аэропорту Бамако экипаж на высокой скорости прекратил взлет из-за

падения тяги на одном из двигателей. Воздушное судно полностью остановилось за пределами выходного торца ВПП на укрепленной поверхности концевой полосы. Никто не пострадал. Самолет не получил повреждений. Затем вместо запроса тягача для буксировки экипаж попытался развернуть воздушное судно самостоятельно. В процессе разворота самолет вышел за пределы искусственного покрытия. Воздушное судно оставалось на месте в течение 25 часов. За это время был произведен ремонт силовой установки и осмотр самолета, подтвердивший отсутствие других повреждений. Совет по расследованию авиационных происшествий Мали начал расследование, сняв бортовые регистраторы.

## Неуправляемые пассажиры

15 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet, 2008 года выпуска, регистрационные знаки G-EZDH, выполнял рейс из Newcastle (Великобритания) в Alicante (Испания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 70 м.м. северо-западнее London/Gatwick, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за развязавшейся между пассажирами драки. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую аэропорта Гатвик. Полиция арестовала пассажира и пассажирку. Рейс прибыл в Аликанте с задержкой 2,5 часа.

## Столкновение с птицей

15 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки LN-BRH, выполнял рейс из Tromso в Bodo (Норвегия). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 19 в аэропорту Тромсё произошло попадание птицы в правый двигатель (CFM56). Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 через 10 минут после взлета. Самолет смог вылететь повторно через 3,5 часа после возврата.

## Разрушение пневматика

16 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Ukraine International Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки UR-GAO, выполнял рейс из Киев (Украина) в London/Gatwick (Великобритания). В 11.17 (10.17 UTC) при приземлении на ВПП 26 левую аэропорта Гатвик произошло разрушение пневматика. Экипаж благополучно завершил пробег и самостоятельно зарулил на перрон. Единственная ВПП аэропорта Гатвик была закрыта для осмотра на 10 минут.

Сводка METAR по аэродрому Гатвик:

```
EGKK I6II20Z 3I009KT 280V340 9999 SCT047 II/0I QI026
EGKK I6I050Z 30009KT 250V340 9999 SCT044 I2/0I QI026
EGKK I6I020Z 3I008KT 280V360 9999 SCT044 I2/0I QI026
EGKK I60950Z 32009KT 9999 SCT033 II/02 QI026
EGKK I60920Z 300I0KT 9999 FEW028 SCT034 I0/02 QI026
EGKK I60850Z 3I008KT 270V350 9999 SCT030 I0/03 QI026
```

16 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании Far Eastern Air Transport, 1995 года выпуска, регистрационные знаки B-28037, выполнял рейс из Taipei/Sung Shan в Makung (Тайвань). На борту находились 165 человек. В 10.42 (02.42 UTC) после посадки на укороченную ВПП 02 (начало ВПП 20 смещено на 900 м из-за работ по обновлению покрытия, располагаемая посадочная дистанция составляет 2100 м) в условиях дождя и ветра северного направления воздушное судно вышло на несколько метров за пределы смещенного порога ВПП. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило видимых повреждений. Были сбиты несколько временных огней светосистемы смещенного порога. В результате инцидента аэропорт оставался закрытым в течение 1 час 10 минут до момента буксировки самолета с ВПП. Совет по авиационной безопасности Тайваня начал расследование авиационного происшествия. Через 4,5 часа после посадки воздушное судно произвело взлет для выполнения обратного рейса. Сводка METAP отсутствует.

Действующие НОТАМ по аэродрому Макунг:

```
A0705/I2 - REF AIRAC AIP SUP I6/II DATED 6 OCT 20II,
/UPDATED INFORMATION FOR CONSTRUCTION ON PARTIAL RUNWAY AND TAXIWAY IN MAGONG
AIRPORT/,
ITEM 3 SUSPENDED AND REVISED FLIGHT PROCEDURES DURING THE CONSTRUCTION PERIOD, SUB-
ITEM A CHANGE TO READ AS FOLLOWS,
A. INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES RNAV(GNSS) RWY20, VOR RWY20, NDB RWY20 ARE
SUSPENDED.
THE REST REMAIN NO CHANGE.
03 MAY 05:50 20I2 UNTIL 3I OCT 2I:00 20I2. CREATED: 03 MAY 05:50 20I2

A0704/I2 - REF AIRAC AIP SUP I6/II DATED 6 OCT 20II, UPDATED INFORMATION FOR
CONSTRUCTION ON PARTIAL RUNWAY AND TAXIWAY IN MAGONG AIRPORT,
I. REVISE CONSTRUCTION PERIOD UNTIL 3I OCT 20I2, 2I00UTC.
2. RUNWAY DECLARED DISTANCES:
RWY DESIGNATOR    TORA(M)     TODA(M)     ASDA(M)     LDA(M)
RWY02             2I00        2250        2I00        2I00
RWY20             2I00        2390        2I00        2I00

3. SUSPENDED AND REVISED FLIGHT PROCEDURES DURING THE CONSTRUCTION PERIOD:
A.  INSTRUMENT  APPROACH  PROCEDURES  RNAV(GNSS)  RWY20,  VOR  RWY20,  NDB  RWY20  ARE
SUSPENDED.
B. TEMPORARY INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES NDB-I RWY20 AND VOR-I RWY20 ARE APPLIED
DURING RWY20 DISPLACEMENT PERIOD.
03 MAY 05:42 20I2 UNTIL 3I OCT 2I:00 20I2. CREATED: 03 MAY 05:42 20I2
```

## Неисправность системы наддува

16 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Трансаэро», 1989 года выпуска, регистрационные знаки EI-DDK, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Борисполь/Киев (Украина). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово экипаж доложил о проблемах с наддувом гермокабины. Прекратив набор на эшелоне полета 110, экипаж принял решение о

возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Домодедове.

## Выключение двигателя

16 мая экипаж самолета Avro RJ-85 авиакомпании Cityjet, 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-RJS, по соглашению с Air France выполнял рейс из London/City (Великобритания) в Amsterdam (Нидерланды). На борту находились 44 человека. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Схипхол/Амстердам экипаж был вынужден выключить двигатель №3 (LF507) из-за падения давления масла. В аэропорту была объявлена тревога. Экипаж продолжил заход и через 15 минут благополучно приземлился на ВПП 27. Резервный RJ-85 выполнил обратный рейс с задержкой 2 часа 15 минут.

## Негерметизация гермокабины

16 мая экипаж грузового самолета Boeing 747-400 авиакомпании Cathay Pacific, 2009 года выпуска, регистрационные знаки B-LID, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Manchester (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 центральной аэропорта Франкфурт-на-Майне экипаж запросил снижение до эшелона полета 100 из-за недостаточной герметизации гермокабины. Позднее было принято решение о возврате на аэродром вылета. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую франкфуртского аэропорта. Для ремонта воздушного судна потребовалась доставка запчасти из Гонконга. Самолет смог вылететь из Франкфурта через 75,5 часов.

## Растрескивание лобового стекла

16 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ВИМ-Авиа», 1993 года выпуска, регистрационные знаки RA-73016, выполнял рейс из Омска во Владивосток. На борту находились 215 пассажиров и 10 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350, произошло растрескивание внешнего слоя правого лобового стекла кабины. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Чита. Пассажиры были размещены в гостиницах до прибытия резервного самолета.

## Разгерметизация

16 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Etihad, 2009 года выпуска, регистрационные знаки A6-EIJ, выполнял рейс из Abu Dhabi (ОАЭ) в Домодедово/Москва. Следуя по маршруту в 100 м.м. восточнее Ростова-на-Дону на эшелоне полета 340, экипаж приступил к аварийному снижению из-за потери давления в гермокабине. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 аэропорта Ростов-на-Дону.

17 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Air Dolomiti, 2001 года выпуска, регистрационные знаки I-ADCD, по соглашению с Lufthansa выполнял рейс из Munich (Германия) в Venice (Италия). На борту находились 58 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Мюнхена при пересечении эшелона полета 130 экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение возвратиться на аэродром вылета. В 14.00 (12.00 UTC) при посадке на ВПП 26 левую мюнхенского аэропорта воздушное судно отклонилось от осевой линии ВПП влево и полностью вышло за ее пределы, окончательно остановившись в 80 м от края взлетно-посадочной полосы вблизи аэродромного ограждения и за пределами критической зоны РМС. При этом произошел подлом носовой опоры шасси. Воздушное судно было аварийно эвакуировано. О пострадавших не сообщается, однако несколько пассажиров пожаловались на повышенное кровяное давление. Воздушное судно получило значительные повреждения. По словам наблюдателя, находившегося на земле, самолет производил посадку с выключенным правым двигателем. Многочисленные очевидцы сообщили о дыме, возникшем на воздушном судне после остановки. По сообщению представителя аэропорта, в процессе возврата на аэродром вылета Мюнхен незадолго до посадки экипаж доложил о проблемах с силовой установкой. Воздушное судно жестко приземлилось, после чего отклонилось от оси ВПП.




*Фото: Tobi Gollasch*







Сводка METAP по аэродрому Мюнхен:

```
EDDM I7I320Z VRB04KT CAVOK II/M02 QI02I NOSIG
EDDM I7I250Z VRB03KT CAVOK I2/M00 QI022 NOSIG
EDDM I7I220Z VRB03KT 9999 SCT046 SCT070 II/M00 QI022 NOSIG
```

EDDM I7II50Z VRB05KT 9999 SCT048 SCT065 BKN044 II/M00 QI022 NOSIG
EDDM I7II20Z 27006KT 250V3IO CAVOK IO/M00 QI023 NOSIG
EDDM I7I050Z VRB02KT 9999 BKN044 IO/M00 QI023 NOSIG

## Столкновение с птицей

17 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFI, выполнял рейс из Краснодара в Самару. В процессе набора высоты после взлета из Краснодара экипаж доложил о предполагаемом столкновении воздушного судна с птицей при взлете. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. Экипаж принял решение следовать на аэродром назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в Самаре через 1 час 55 минут после взлета. При послеполетном осмотре следов столкновения не обнаружено.

## Отказ управления разворотом носовой опоры шасси

17 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Flybe, 2009 года выпуска, регистрационные знаки G-ECOT, выполнял рейс из Newquay в London/Gatwick (Великобритания). В процессе захода на посадку в аэропорту Гатвик экипаж доложил об отказе управления разворотом носовой опоры шасси и предупредил о необходимости буксировки с ВПП после посадки. Руководством аэропорта Гатвик (второго по загруженности аэропорта Великобритании после Хитроу и самого загруженного в мире аэропорта с одной взлётно-посадочной полосой) экипажу было предложено следовать на запасной аэродром Southampton, расположенный в 46 м.м. к юго-западу. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Саутгемптон и позднее было отбуксировано с ВПП. Пассажиры были доставлены в аэропорт Гатвик автобусом (139 км по дороге).

## Проблема с выпуском закрылков

17 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании British Airways, 1990 года выпуска, регистрационные знаки G-BNLR, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Vancouver (Канада). На борту находились 358 человек. В процессе захода на посадку в аэропорту Ванкувер экипаж доложил о проблемах с закрылками, запросил привести в готовность аварийные службы и 20-мильную предпосадочную прямую для захода. Временно прекратив снижение на высоте 7000 футов, экипаж сообщил о нормализации обстановки на борту, продолжил заход и через 12 минут благополучно приземлился на ВПП 26 правую. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, заходящие воздушные суда были перенацелены на другие ВПП аэропорта Ванкувер.

## Пожар в салоне

17 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании OLT Express, 2001 года выпуска, регистрационные знаки SP-IAE, выполнял рейс из Warsaw (Польша) в Hurghada (Египет). На борту находились 142 человека. Следуя по маршруту на

эшелоне полета 370 в 60 м.м. северо-восточнее Sofia (Болгария), экипаж доложил о пожаре в салоне. Бортпроводники приступили к тушению пожара при помощи переносных огнетушителей, а экипаж принял решение произвести экстренную посадку. Через 13 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 в Софии. Остановив самолет на ВПП, экипаж приступил к аварийной эвакуации пассажиров по надувным трапам. Никто не пострадал. Аэропорт София оставался закрытым около часа. Аварийными службами была обнаружена копоть на одной из пассажирских масок, выпавших при аварийном снижении.

## Пожар шасси

17 мая экипаж грузового самолета Shorts SD-360 авиакомпании Air Cargo Carrier, 1983 года выпуска, регистрационные знаки N617FB, выполнял рейс из Tupelo в Houston/Intercontinental (США). На борту находились 2 члена экипажа. После посадки на ВПП 27 в аэропорту Хьюстон экипаж производил руление по РД NB, параллельной ВПП 26 левой. В районе пересечения с РД NF возник пожар (тормозов) на правой основной опоре шасси. К остановленному воздушному судну прибыли по тревоге многочисленные машины аварийных служб. Пожар был потушен, однако самолет успел получить значительные повреждения правой основной опоры шасси и соответствующей полуплоскости крыла. По сообщению Федерального управления авиации США, начавшего расследование, при рулении после посадки возник пожар покрышки колеса основной опоры шасси.




*N617FB на пересечении РД NB/NF*




## Потеря радиосвязи

17 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQW, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Домодедово/Москва. На борту находились 109 пассажиров и 7 членов экипажа. Согласно поступившему сообщению авиационных властей Германии, при выполнении полета в воздушном пространстве Швейцарии на эшелоне полета 360 в период с 14.15 до 15.02 UTC произошла потеря радиосвязи с экипажем самолета VQ-BQW. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

## Отделение колеса при взлете



18 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Icelandair, 1991 года выпуска, регистрационные знаки TF-FIJ, выполнял рейс из Keflavik (Исландия) в Orlando (США). На борту находился 191 пассажир. Через 1 час после взлета, когда воздушное судно следовало над Атлантическим океаном, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, получив информацию об обнаружении вблизи рабочей ВПП 20 колеса, похожего на колесо основной опоры B-757. В 19.56 (19.56 UTC), через 2,5 часа после взлета, выработав топливо, экипаж произвел проход на малой высоте над ВПП 11 в Кефлавике. Было визуально подтверждено отсутствие колеса. Экипаж продолжил выработку топлива до разрешенного посадочного веса. В 21.17 (21.17 UTC) экипаж произвел

благополучную посадку на ВПП 11. Воздушное судно было остановлено на ВПП и впоследствии отбуксировано на перрон. Кроме аварийных служб аэропорта, на аэродром были стянуты значительные силы городских спасательных и медицинских служб. Пассажиры были отправлены резервным самолетом.

Сводка METAP по аэродрому Кефлавик:

```
BIKF I82I30Z 090I2KT 9999 -RA FEW0I3 SCT026 BKN035 03/0I QI0I2
BIKF I82I00Z I00I5KT 9999 -RA FEW0I0 SCT026 BKN033 04/0I QI0I2
BIKF I8203OZ IIOI3KT 9999 VCSH FEW0I3 BKN026 OVC039 04/00 QIOI3
BIKF I82000Z I00I4KT 9999 -RA FEW0I8 BKN029 OVC042 04/0I QIOI3
BIKF I8I93OZ IIOI5KT 9999 FEW022 BKN035 OVC046 04/00 QIOI3
BIKF I8I900Z IIOI5KT 9999 FEW022 SCT029 BKN037 04/00 QIOI3
BIKF I8I83OZ IIOI5KT 9999 FEW035 OVC046 05/M0I QIOI3
BIKF I8I800Z I20I6KT 9999 FEW035 OVC048 05/M0I QIOI3
BIKF I8I73OZ I30I4KT 9999 SCT035 BKN048 05/M0I QI0I3
BIKF I8I700Z I30I4KT 9999 SCT032 BKN046 05/M0I QI0I4
```






## Незакрытие створки шасси

18 мая экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «БурятАвиа (Бурал)», 1973 года выпуска, регистрационные знаки RA-46614, выполнял местный пассажирский рейс из Улан-Удэ в Нижнеангарск. На борту находились 41 пассажир и 5 членов экипажа. При выполнении разворота после взлета из аэропорта Улан-Удэ экипаж почувствовал вибрацию в районе пола кабины экипажа и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Улан-Удэ. При послеполетном осмотре было обнаружено незакрытие передней левой створки отсека носовой опоры шасси.

## Отказ гидросистемы

18 мая экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Iberia, 2002 года выпуска, регистрационные знаки EC-IIH, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Rio de Janeiro (Бразилия). На борту находились 202 пассажира. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 15 правой в Мадриде экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 290, сообщив об отказе гидросистемы. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и после выработки топлива благополучно приземлился на ВПП 18 правую в Мадриде спустя 2 часа после взлета.

## Неуборка закрылков

18 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании El Al, 1994 года выпуска, регистрационные знаки 4X-ELA, выполнял рейс из Tel Aviv (Израиль) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 349 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 26 аэропорта имени Бен-Гуриона экипажу не удалось убрать закрылки. Прекратив набор на высоте 8000 футов, экипаж принял

решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в Тель-Авиве спустя 1 час 20 минут после взлета. Резервный Boeing 747-400 прибыл в Лондон с задержкой более 4 часов.

## Выключение двигателя

18 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Allegiant выполнял рейс из Duluth в Las Vegas (США). На борту находились 141 пассажир и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Дулута один из двигателей произвел сильный хлопок. Экипаж прекратил набор высоты на эшелоне полета 215, выключил силовую установку и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 в Дулуте через 25 минут после взлета. Рейс был отменен.

## Столкновение с птицей

18 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Anadolujet, 2006 года выпуска, регистрационные знаки TC-JGO, по соглашению с THY Turkish Airlines выполнял рейс из Ankara в Trabzon (Турция). В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Трабзон произошло столкновение воздушного судна с птицей, попавшей в шасси. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в Трабзоне. При послеполетном осмотре были обнаружены требующие ремонта повреждения гидравлических магистралей. В обратный рейс из Трабзона самолет вылетело через 4 часа после посадки.

## Прерванный взлет

18 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании KLM, 2005 года выпуска, регистрационные знаки PH-AOC, выполнял рейс из Khartoum (Судан) в Amsterdam (Нидерланды). На борту находились 247 человек. В процессе разбега в аэропорту Хартум экипаж на малой скорости прекратил взлет. После короткой остановки экипаж сообщил о проблемах с тормозами и возвратился на перрон. Воздушное судно благополучно вылетело через 2 часа 15 минут и прибыло в Амстердам с задержкой 1 час 45 минут.

## Выключение двигателя

18 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании Air Contractors, 1994 года выпуска, регистрационные знаки EI-SLN, по соглашению с Aer Arann и Aer Lingus выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Edinburgh (Великобритания). Через 25 минут после взлета с ВПП 10 аэропорта Дублин, когда воздушное судно следовало над Ирландским морем под управлением центра ОВД Шотландии, экипаж был вынужден выключить правую силовую установку (PW127) и возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 в Дублине через 1 час после взлета. Рейсы в Эдинбург и обратно были отменены.

## Выключение двигателя

18 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании Aer Arann, 1994 года выпуска, регистрационные знаки EI-SLN, по соглашению с Aer Lingus выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Edinburgh (Великобритания). Через 25 минут после взлета из Дублина, когда воздушное судно следовало по маршруту под управлением Шотландского центра ОВД, экипаж был вынужден выключить правый двигатель (PW127), после чего принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 аэропорта Дублин через 1 час после взлета. Рейсы в Эдинбург и обратно были отменены.

## Падение давления в гермокабине

18 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании United Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N466UA, выполнял рейс из Rochester в Chicago/O'Hare (США). Следуя на эшелоне полета 320 в районе London (Канада), экипаж запросил снижение. При пересечении эшелона 260 в 25 м.м. западнее Лондона (Канада) экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблемах с давлением в гермокабине, и перешел к ускоренному снижению, заняв высоту 10 000 футов спустя 4 минуты (средняя вертикальная скорость составила 4000 ф/мин). Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 1 час произвел благополучную посадку на ВПП 22 правую аэропорта О'Хара. 31 мая Совет по безопасности на транспорте Канады сообщил, что в 25 м.м. западнее VOR Лондона экипаж заметил рост барометрической высоты в кабине выше 9000 футов. Применив кислородные маски, экипаж приступил к аварийному снижению до 10 000 футов. При превышении максимальной барометрической высоты в кабине 12500 футов автоматически выпали кислородные маски пассажиров. В процессе консультации с технической службой авиакомпании экипажу удалось повторно включить регулятор №2 давления в кабине, и он продолжил полет до аэродрома назначения на высоте 8000 футов. После посадки оба регулятора давления были заменены.

## Неисправность наддува гермокабины

19 мая экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Jet2.com, 1986 года выпуска, регистрационные знаки G-CELV, выполнял рейс из Murcia (Испания) в Belfast/International (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Мурсия при пересечении эшелона полета 120 экипаж прекратил набор из-за недостаточной герметизации кабины. Приняв решение возвратиться на аэродром вылета, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 23 аэропорта Мурсия через 35 минут после взлета. Резервный Boeing 737-300 прибыл в Белфаст на следующий день с задержкой 18 часов. Через 23 часа после возврата самолет G-CELV выполнил перелет в Leeds (Великобритания) и по состоянию на 13.50 UTC 21 мая находился на земле.

19 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2012 года выпуска, регистрационные знаки PR-MYP, выполнял рейс из Natal в Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия). На борту находились 166 человек. В процессе набора высоты после взлета из аэропорт Натал обе – внутренняя и внешняя – створки капота двигателя (CFM56) открылись в полете и оторвались от двигателя. Экипаж прекратил набор высоты и после выработки топлива в течение часа возвратился на аэродром вылета, где благополучно приземлился. Пассажиры описали событие как взрыв двигателя. Воздушное судно возвратилось без пассажиров на базу в Сан-Паулу. Фото справа: João paulo Marinho

Видео (©YouTube).






*PR-MYP без створок левого двигателя (фото: Caninde Soares)*



*Фото: Paulo Alencar*

## Прерванный взлет

19 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFI, выполнял рейс из Краснодара в Баку (Азербайджан). На борту находились 34 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе разбега для взлета в аэропорту Краснодар сработала сигнализация неисправности спойлеров. Экипаж прекратил взлет, после чего зарулил на стоянку.

## Выключение двигателя

19 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air New Zealand, 2005 года выпуска, регистрационные знаки ZK-OJN, выполнял рейс из Brisbane (Австралия) в Norfolk Island (Остров Норфолк). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 19 аэропорта Брисбен экипаж объявил срочную ситуацию на борту, сообщив о выключении правой силовой установки (V2527). Для выполнения необходимых проверок экипаж занял зону ожидания, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 в Брисбене через 30 минут после взлета. Для выполнения рейса из Auckland (Новая Зеландия) в Брисбен был направлен резервный Airbus A320-200. Рейс прибыл на остров Норфолк с

задержкой 8 часов. По словам пассажиров, правый двигатель издал сильный хлопок, сопровождаемый языками пламени.

## Индикация неисправности пилотажных приборов

19 мая экипаж самолета Ту-154М авиакомпании «Якутия», 1993 года выпуска, регистрационные знаки RA-85794, выполнял рейс из Внуково/Москва в Махачкалу. На борту находились 108 пассажиров и 11 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на высоте 100 м загорелось табло «ОТКАЗ МГВ КОНТР» с последующим выпадением бленкера «АГ» на правом пилотажно-командном приборе. При выполнении левого разворота на высоте 450 м с креном около 12 градусов произошло выпадение бленкера «АГ» на левом ПКП. После выключения АЗС «БКК ПИТАНИЯ» бленкеры на обоих ПКП убрались, и экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Махачкала.

## Пятеро пострадавших при болтанке

19 мая экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Sky King, 1986 года выпуска, регистрационные знаки N307WA, выполнял рейс из Atlantic City в Charlotte (США). После благополучной посадки на ВПП 36 центральную в аэропорту Шарлотта экипаж зарулил на перрон без сообщения о каких-либо проблемах. По сообщению Федерального управления авиации США, при посадке 5 пассажиров были легко травмированы.

Сводка METAR по аэродрому Шарлотта:

```
KCLT 200252Z 0I006KT IOSM BKN250 I6/II A30I4 RMK SLPI99 T0I6I0I06 5I0I4
KCLT 200I52Z 02005KT IOSM BKN250 I7/II A30I2 RMK SLPI96 T0I670I06
KCLT 200052Z 02005KT IOSM BKN250 I8/II A30II RMK SLPI90 T0I780I06
KCLT I92I52Z 0I008KT IOSM 0VC250 23/09 A3008 RMK SLPI80 T02330094
```

## Падение давления в гермокабине

19 мая экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet по соглашению с авиакомпанией United выполнял рейс из Columbus в Newark (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 75 м.м. южнее Buffalo, экипаж приступил к аварийному снижению до высоты 10 000 футов, сообщив о проблемах с наддувом гермокабины. На высоте 10 тысяч футов экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 45 минут после начала аварийного снижения благополучно приземлился на ВПП 04 левую аэропорта Ньюарк. По словам пассажиров, в салоне произошло автоматическое выпадение кислородных масок.

## Самопроизвольное уменьшение мощности двигателя

20 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-FACT, выполнял рейс из Vancouver в Castlegar (Канада). На борту находился 41 человек. В процессе набора высоты

после взлета с ВПП 08 правой аэропорта Ванкувер на одном из двигателей произошло самопроизвольное уменьшение мощности до 50%. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов, оставив двигатель включенным, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 17 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ванкувер. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен регулятор превышения скорости воздушного винта и блок управления воздушным винтом.

## Выключение двигателя

20 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Algerie, 1990 года выпуска, регистрационные знаки 7T-VJH, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Algiers (Алжир). Следуя по маршруту в районе Marseille (Франция), экипаж был вынужден выключить правую силовую установку (CF6) из-за низкого давления масла и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Марсель. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Алжир с задержкой 8 часов.

## Падение давления в гермокабине

20 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Monarch Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки G-OZBX, выполнял рейс из Milan/Malpensa (Италия) в Birmingham (Великобритания). На борту находились 63 пассажира. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 50 м.м. юго-западнее Lille (Франция) и в 190 м.м. юго-восточнее Бирмингема, экипаж приступил к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине. Заняв эшелон полета 100, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 40 минут благополучно приземлился на ВПП 33 аэропорта Бирмингем. По сообщению представителя авиакомпании, потеря давления в гермокабине произошла из-за технической проблемы с одним из двигателей (CFM56).

## Падение давления в гермокабине

20 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании United Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N466UA, выполнял рейс из Rochester в Chicago/O'Hare (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 в районе London (Канада), экипаж запросил снижение. При пересечении эшелона полета 260 в 25 м.м. западнее Лондона (Канада) экипаж объявил аварийную ситуацию и, сообщив о проблемах с давлением в гермокабине, приступил к аварийному снижению до высоты 10 000 футов. Со средней скоростью снижения 4000 фут/мин воздушное судно заняло высоту 10 000 футов через 4 минуты после начала аварийного снижения. На этой высоте экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 1 час благополучно приземлился на ВПП 22 правую чикагского аэропорта О'Хара.

## Столкновение с птицей

20 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Saudi Arabian Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки HZ-AS17, выполнял рейс из Riyadh (Саудовская Аравия) в Cairo (Египет). В процессе захода на посадку в аэропорту Каир произошло попадание птицы в переднюю кромку левой полуплоскости крыла. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в Каире. После проведения необходимого ремонта воздушное судно вылетело в обратный рейс с задержкой 3,5 часа.

## Трое пострадавших при сильной болтанке бортпроводников

20 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N890NN, выполнял рейс из Grand Cayman Island (Каймановы острова) в Miami (США). В процессе захода на посадку в аэропорту Майами воздушное судно вошло в зону турбулентности, при которой пострадали три бортпроводника. Экипаж продолжил заход и через 15 минут произвел благополучную посадку в аэропорту Майами. По сообщению Федерального управления авиации США, при попадании в зону сильной турбулентности три бортпроводника получили травмы, степень которых не уточняется.

Сводка METAP по аэродрому Майами:

```
KMIA 202253Z VRB06GI9KT IOSM TS BKN027CB BKN045 BKN090 24/I8 A2994 RMK AO2 TSB38
SLPI39 OCNL LTGICCG W-NW-N TS W-NW-N MOV SE T02440I78
KMIA 202238Z I2005KT IOSM TS SCT035CB BKN050 BKN090 BKN200 27/2I A2993 RMK AO2
TSB38 OCNL LTGICCG W-NW-N TS W-NW-N MOV SE
KMIA 202I53Z I3008KT IOSM SCT035 BKN050 BKN090 BKN200 28/20 A299I RMK AO2 SLPI29
CB DSNT E AND NW-N T02830200
KMIA 202053Z I4007KT IOSM SCT035 BKN050 BKN200 28/2I A2992 RMK AO2 SLPI32 CB DSNT SW
6000I T027802II 560I3
```

## Выключение двигателя

20 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N565AA, выполнял рейс из Raleigh/Durham в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 138 человек. В процессе набора высоты после взлета из Ралей/Дурам при пересечении высоты 16000 футов экипаж сообщил о вынужденном выключении левой силовой установки и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 левую аэропорта Ралей/Дурам через 30 минут после взлета. По сообщению представителя аэропорта, экипаж возвратился из-за течи масла из двигателя. В результате отказа маслонасоса двигатель был заменен.

## Проблемы с наддувом

20 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Нордавиа», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKV, выполнял рейс из Архангельска в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта

Архангельск не произошло полной герметизации гермокабины. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Архангельске. Через 2 часа самолет благополучно вылетел повторно.

## Отказ гидросистемы

20 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N669US, выполнял рейс из Taipei (Тайвань) в Tokyo/Narita (Япония). На борту находились 254 человека. В процессе снижения для захода на посадку в Токио на удалении 50 м.м. южнее аэродрома экипаж доложил об отказе гидросистемы и продолжил заход. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 левую аэропорта Нарита. После посадки ВПП была закрыта на 20 минут для осмотра. Самолет продолжил рейс после 4,5-часовой стоянки.

## Негерметизация гермокабины

20 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Нордавиа», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRP, выполнял рейс из Архангельска в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Талаги экипаж доложил о негерметизации правой форточки кабины из-за попадания постороннего предмета и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Архангельск.

## Дым в салоне

21 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании United, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N413UA, выполнял рейс из Washington/Dulles (США) в Cancun (Мексика). На борту находились 127 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 40 м.м. северо-западнее Tampa (США), экипаж доложил о дымке в салоне и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 левую аэропорта Тампа. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Канкун с задержкой около 8 часов. По сообщению представителя аэропорта, дым возник по технической причине.

## Отказ управления носовой опорой шасси

21 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAG, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Екатеринбург. На борту находились 66 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Кольцово сработала сигнализация отказа управления разворотом передней опоры шасси. Экипаж выполнил уход на второй круг для проведения проверок, после чего произвел благополучную посадку на ВПП 26 правую аэропорта Кольцово. Воздушное судно было остановлено на ВПП и в дальнейшем отбуксировано на стоянку.

## Выключение двигателя

21 мая экипаж самолета Saab 2000 авиакомпании Golden Air, 1993 года выпуска, регистрационные знаки SE-LXH, по соглашению с Blue1 выполнял рейс из Vaasa в Stockholm (Швеция). На борту находились 29 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Стокгольме экипаж был вынужден выключить левый двигатель из-за падения давления масла. Заход был продолжен. Воздушное судно благополучно приземлилось в Стокгольме.

## Высокая температура в салоне

21 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Allegiant, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N426NV, выполнял рейс из Idaho Falls в Oakland (США). На борту находились 117 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 240 в 80 м.м. северо-восточнее Reno, экипаж принял решение о производстве вынужденной посадки в связи с высокой температурой в пассажирском салоне из-за имеющейся в наличии единственной работающей системы кондиционирования. Экипаж сообщил, что пассажиры не нуждаются в помощи врачей, однако им требуется помощь фельдшеров на стоянке. Через 17 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 правую в аэропорту Рено. После стоянки в течение 2 часов 50 минут рейс был продолжен и прибыл в Окленд с задержкой 3,5 часа.

## Уход на второй круг из-за занятости ВПП животными

21 мая экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «САТ - Сахалинские АвиаТрассы», 1975 года выпуска, регистрационные знаки RA-46530, выполнял местный пассажирский рейс из Южно-Сахалинска в Буревестник (о-в Итуруп). На борту находились 27 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Буревестник экипаж по указанию диспетчера ушел на второй круг из-за появления коров на ВПП. После повторного захода экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения.

## Индикация невыпущенного положения шасси

21 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Jazz, 1999 года выпуска, регистрационные знаки C-GKGC, выполнял рейс из Goose Bay в Halifax (Канада). В процессе захода на посадку в аэропорту Галифакс после перевода крана шасси в положение «выпущено» появилась индикация открытия створок отсека шасси без выпуска носовой опоры. Основные опоры выпустились штатно. Экипаж прекратил заход. После нескольких циклов уборки и выпуска носовую опору удалось выпустить. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Галифакс. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, техническим составом был заменен замок убранного положения в сборе. После успешного тест-контроля системы выпуска и уборки воздушное судно было допущено к эксплуатации.

## Посадка с перегрузкой

21 мая экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Якутия», 1972 года выпуска, регистрационные знаки RA-46479, выполнял рейс из Якутска в Нюрбу и обратно. На борту находились 47 пассажиров и 4 члена экипажа. После возвращения в аэропорт Якутск командир воздушного судна сообщил о возможной перегрузке при посадке в аэропорту Нюрба. При расшифровке данных бортового регистратора выявлена перегрузка величиной 2,7 ед. Воздушное судно отстранено от эксплуатации.

## Прерванный взлет

22 мая экипаж самолета Ту-214 авиакомпании «Трансаэро», 2009 года выпуска, регистрационные знаки RA-64518, выполнял рейс из Екатеринбурга в Rodos (Греция). На борту находились 120 пассажиров и 13 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Кольцово на скорости 140 км/час сработала сигнализация системы автоматического торможения. Экипаж прекратил взлет и благополучно завершил пробег, после чего самостоятельно зарулил на стоянку.

## Сигнализация пожара двигателя

22 мая экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании UPS, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N270UP, выполнял рейс из Louisville в Houston/Intercontinental (США). На борту находились 2 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 90 м.м. юго-западнее Louisville, экипаж доложил об индикации пожара в хвостовом двигателе (PW4460). После выключения силовой установки и активации системы пожаротушения экипаж возвратился на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 левую в аэропорту Луисвилль. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня не обнаружили. По сообщению представителя авиакомпании, срабатывание индикации было ложным.

## Отказ ответчика

22 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYQ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на высоте 600 м произошел отказ самолетного приемоответчика. Экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Через 1 час 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

## Подозрительный пассажир

22 мая экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании US Airways, 1990 года выпуска, регистрационные N251AY, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Charlotte (США). На борту находились 179 пассажиров и 9 членов

экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 90 м.м. юго-западнее Moncton (Канада), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Bangor (США) из-за подозрительного поведения пассажирки. В процессе захода на посадку диспетчер Подхода уточнил у экипажа, заперта ли дверь в кабину, на что экипаж ответил утвердительно. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 аэропорта Бангор. Пассажирка была взята под стражу агентами ФБПР. По сообщению Администрации по безопасности на транспорте США (TSA), взрывчатых веществ на борту воздушного судна не было. Одна из пассажирок заявила, что перевозит хирургически имплантированное устройство. По ее словам, она следовала в США для получения медицинского обслуживания, однако назначенного времени приема не имела. В надежде получить медицинскую помощь после посадки, она заявила, что перевозит имплантированное устройство. Это вызвало опасения возможной террористической угрозы. Пассажирке был запрещен въезд в США. Ранее авиакомпании были предупреждены ФБР и министерством внутренней безопасности о возможности террористических актов при помощи вживленных в тело взрывных устройств.

## Растрескивание лобового стекла

22 мая экипаж самолета Boeing 747-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1986 года выпуска, регистрационные знаки AP-BFV, выполнял рейс из Lahore (Пакистан) в Jeddah (Саудовская Аравия). Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Карачи, произошло растрескивание правого лобового стекла кабины. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Карачи. Через 6 часов после посадки и последующего ремонта рейс был продолжен и прибыл в Джидду с задержкой 9 часов 15 минут.

## Столкновение с птицей

22 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N609AA, выполнял рейс из Santa Cruz (Боливия) в Miami (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 международного аэропорта Виру Виру в Санта-Крузе при пересечении высоты 1000 футов в левую силовую установку (RB211) попала птица, что привело к возникновению вибрации двигателя. Экипаж уменьшил режим работы силовой установки до малого газа, после чего возвратился на аэродром вылета. Задержка прибытия рейса в Майами составила около 31 часа.

## Невыпуск предкрылков

22 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDR, выполнял рейс без пассажиров из Amman (Иордания) в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Пулково при выпуске механизации предкрылки остались в полетном положении. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. При выполнении предписанных проверок закрылки и предкрылки

удалось выпустить в посадочное положение. Экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения Пулково.

## Разрушение пневматиков

23 мая экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании K-MILE года выпуска регистрационные знаки HS-SCJ выполнял рейс из Jakarta (Индонезия) в Singapore (Сингапур). В 02.28 (18.28 UTC 22 мая) экипаж произвел посадку на ВПП 20 центральную аэропорта Сингапур. В процессе освобождения ВПП по скоростной РД E6 воздушное судно прекратило движение из-за разрушения нескольких пневматиков. Согласно заявлению полномочного органа гражданской авиации Сингапура, из-за невозможности продолжать движение даже путем буксировки потребовалась замена разрушенных колес. Для этого понадобилась выгрузка груза на месте остановки самолета. Сильный ливневой дождь и опасность разряда молнии также препятствовали скорейшей эвакуации воздушного судна. В связи с этим ВПП оставалась закрытой в течение нескольких часов, что привело к потере слотов и серьезным задержкам рейсов. По состоянию на 3 июня воздушное судно по-прежнему находилось на техническом перроне сингапурского аэропорта.

Сводка METAP по аэродрому Сингапур:

```
WSSS 22I900Z VRB02KT 9999 FEW0I7TCU FEW020CB BKN300 28/26 QI009 TEMPO FM2030 TL2I00
2000 TSRA SCT0I5CB
WSSS 22I830Z I8003KT I50V220 9999 FEW0I7TCU FEW020CB BKN300 28/26 QI009 NOSIG
WSSS 22I800Z I5005KT 070VI60 9999 FEW0I5 FEW0I7TCU FEW020CB BKN300 28/26 QI009
NOSIG
WSSS 22I730Z 09004KT 060VI40 9999 FEW0I5 FEW0I7TCU FEW020CB BKN300 28/26 QI0I0 NOSIG
```




*Графика: AVH/Google Earth*

## Высокая температура в хвостовом салоне

23 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N565AA, выполнял рейс из Phoenix в Chicago/O'Hare (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета из аэропорта Феникс появилась индикация высокой температуры в хвостовом салоне. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе выполнения проверок индикация погасла. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Феникс через 13 минут после взлета. Резервный McDonnell Douglas MD-83 прибыл в Чикаго с задержкой 6 часов.

## Выключение двигателя

23 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N692DL, выполнял рейс из San Diego в Atlanta (США). На борту находились 179 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Сан-Диего экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 260, сообщив о решении произвести вынужденную посадку в Phoenix из-за выключения правой силовой установки (PW2037). Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на одном двигателе на ВПП 26 в аэропорту Феникс.

## Неисправность гидросистемы

23 мая экипаж грузового самолета Airbus A300-600 авиакомпании UPS, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N129UP, выполнял рейс из Louisville в Tulsa (США). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 18 левую в аэропорту Тулса экипаж доложил о проблемах с гидросистемой и запросил векторение для выполнения проверок. После полета на высоте 4000 футов экипаж объявил аварийную ситуацию, запросил длинную предпосадочную прямую и сообщил, что воздушное судно будет остановлено на ВПП после посадки из-за отсутствия управления носовой опорой шасси. Через 12 минут после прекращения снижения на высоте 4000 футов экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 18 левую и остановил самолет на полосе, сообщив о нормальной обстановке на борту и наличии единственной проблемы с самостоятельным рулением. Воздушное судно было отбуксировано на перрон.

## Прерванный взлет

23 мая экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании Rutaca выполнял рейс из Caracas в Ciudad Bolivar (Венесуэла). В процессе разбега в аэропорту Каракас экипаж прекратил взлет из-за отказа гидросистемы. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП, где было остановлено ввиду невозможности самостоятельного руления. В дальнейшем самолет был отбуксирован на перрон. В результате происшествия ВПП 10/28 оставалась закрытой в течение 1 часа 30 минут.

## Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

23 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Jetairfly, 2001 года выпуска, регистрационные знаки OO-JAP, выполнял рейс из Cancun (Мексика) в Brussels (Бельгия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 140 м.м. южнее Shannon (Ирландия), экипаж сообщил о симптомах сердечного приступа у пассажира 60 лет с вживленным сердечным ритмоводителем. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Шеннон. В процессе захода на посадку экипаж запросил машину скорой медицинской помощи к месту освобождения ВПП и готовый для немедленной высадки больного трап. Орган ОВД сообщил о невозможности из-за дефицита времени подъезда скорой помощи к ВПП и о том, что машина будет ожидать самолет на стоянке, а носилки будут внесены через телетрап. Уже через 20 минут после принятия решения о производстве вынужденной посадки воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 аэропорта Шеннон. Однако по прибытии была констатирована смерть пассажира. Для продолжения рейса в аэропорт Шеннон был направлен резервный экипаж. Самолет прибыл в Брюссель с задержкой 6 часов 45 минут.




## Неисправность двигателя

23 мая экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGQ, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Нарьян-Мар. На борту находились 43 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Нарьян-Мар экипаж был вынужден уменьшить режим работы левой силовой установки (CF34) из-за повышенной температуры исходящих газов. Не выключая двигателя, экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту назначения. Обратный рейс в аэропорт

Пулково с задержкой 4,5 часа выполнил резервный самолет, ранее запланированный для вылета во Внуково/Москва. Рейс во Внуково был отменен.

## Неуборка шасси

23 мая экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании THY Turkish Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки TC-JDM, выполнял рейс из Istanbul/Ataturk (Турция) в Washington/Dulles (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 35 правой аэропорта имени Ататюрка после уборки шасси появилась индикация незакрытия створок. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов и для выполнения предписанных проверок занял зону ожидания. Позднее экипаж сообщил о необходимости возврата на аэродром вылета. После слива топлива на высоте 6000 футов через 1 час 10 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 35 правую аэропорта Стамбул. Резервный Airbus A340-300 вылетел с опозданием на 6 часов от расписания и прибыл в Вашингтон с задержкой 5 часов.

## Подозрительный предмет на борту

23 мая экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Air Mauritius, 1994 года выпуска, регистрационные знаки 3B-NAU, выполнял рейс из Melbourne (Австралия) в Mauritius (Республика Маврикий). На борту находились 197 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 220 м.м. западнее Мельбурна, экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета, после того как в хвостовом салоне бортпроводниками была обнаружена банка от газированного напитка с надписью «бомба». Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 в Мельбурне. После того как аварийные службы обезопасили банку, а пассажиры высадились, был произведен досмотр багажа и воздушного судна. По словам представителя полиции, на найденной банке от напитка скотчем была прикреплена записка со словом «бомба». Начато расследование.

## Столкновение с птицей

23 мая экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Austrian Arrows, 1992 года выпуска, регистрационные знаки OE-LVL, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе пробега после посадки на ВПП 10 левой в аэропорту Пулково экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей и необходимости осмотра ВПП. При осмотре ВПП 10 левой посторонних предметов обнаружено не было.

## Индикация незакрытия грузового люка

23 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKS, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Екатеринбург. В процессе набора высоты после взлета

из аэропорта Шереметьево сработала сигнализация незакрытия заднего багажного люка. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

## Столкновение с птицей

24 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWF, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Минск (Беларусь). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на высоте около 600 м произошло столкновение воздушного судна с птицей, попавшей в край лобового стекла. Экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения и через 1 час 27 минут благополучно приземлился в аэропорту Минск.

## Сигнализация падения давления в гермокабине

24 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Vietnam Airlines выполнял рейс из Hanoi в Ho Chi Minh City (Вьетнам). Через 30 минут после взлета, когда воздушное судно следовало в районе Da Nang, возникла индикация падения давления в гермокабине. Экипаж приступил к аварийному снижению. При снижении автоматически выпали кислородные маски пассажиров. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку и благополучно приземлился в аэропорту Дананг. Пассажиры были отправлены в Хо Ши Мин резервным самолетом на следующий день. 25 мая А-330 выполнил рейс без пассажиров в Hanoi, где были перезаряжены генераторы пассажирских кислородных масок и выполнена проверка воздушного судна. После этого самолет был допущен к эксплуатации. Причина срабатывания индикации устанавливается.

## Прерванный взлет

25 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Eva Air, 2003 года выпуска, регистрационные знаки B-16302, выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Taipei (Тайвань). На борту находились 192 человека. В процессе разбега для взлета с ВПП 16 правой в аэропорту Нарита экипаж на малой скорости прекратил взлет и остановил воздушное судно на ВПП. Впоследствии самолет был отбуксирован на перрон. ВПП оставалась закрытой в течение 48 минут. Самолет смог благополучно вылететь спустя 2 часа и прибыл в Тайбэй с задержкой 1 час 45 минут. По сообщению Министерства транспорта Японии, в процессе разбега возникла индикация низкого давления в пневматике. Было установлено, что срабатывание индикации оказалось ложным.

## Столкновение с птицей

25 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Orbest Orizonia (ранее - Iberworld), 2009 года выпуска, регистрационные знаки EC-KZG, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Reus (Испания). В процессе взлета с ВПП 10 экипаж доложил об отказе силовой установки (CFM56). Пилот ожидавшего на

предварительном старте самолета сообщил о попадании птицы в правый двигатель EC-KZG. Экипаж Orbest выключил силовую установку и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Органом ОВД было сообщено в эфире о возникшей аварийной ситуации, связанной с возможным пожаром двигателя у самолета А-320. Через 12 минут после взлета экипаж благополучно приземлился на ВПП 10 аэропорта Дублин. Освободив полосу, экипаж сообщил об отсутствии пожара двигателя, нормализации обстановки на борту и продолжении руления на тяге левого двигателя. Воздушное судно самостоятельно зарулило на перрон.

## Утечка из гидросистемы

25 мая экипаж самолета Let L-410 UVP-E авиакомпании «Восток», регистрационные знаки RA-67008, выполнял рейс из Елизово/Петропавловск-Камчатский в Усть-Камчатск (далее – Никольское). На борту находились 11 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Петропавловска-Камчатского на высоте 1800 м сработала сигнализация «Гидравлика правого двигателя». Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Елизово. При послеполетном осмотре на правом двигателе обнаружено подтекание рабочей жидкости в районе гидронасоса.

## Неисправность наддува гермокабины

25 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Трансаэро», 1992 года выпуска, регистрационные знаки EI-CXK, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Борисполь/Киев (Украина). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 140 экипаж доложил о проблемах с высотной системой. После выполнения проверок экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения на эшелоне 120. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Борисполь.

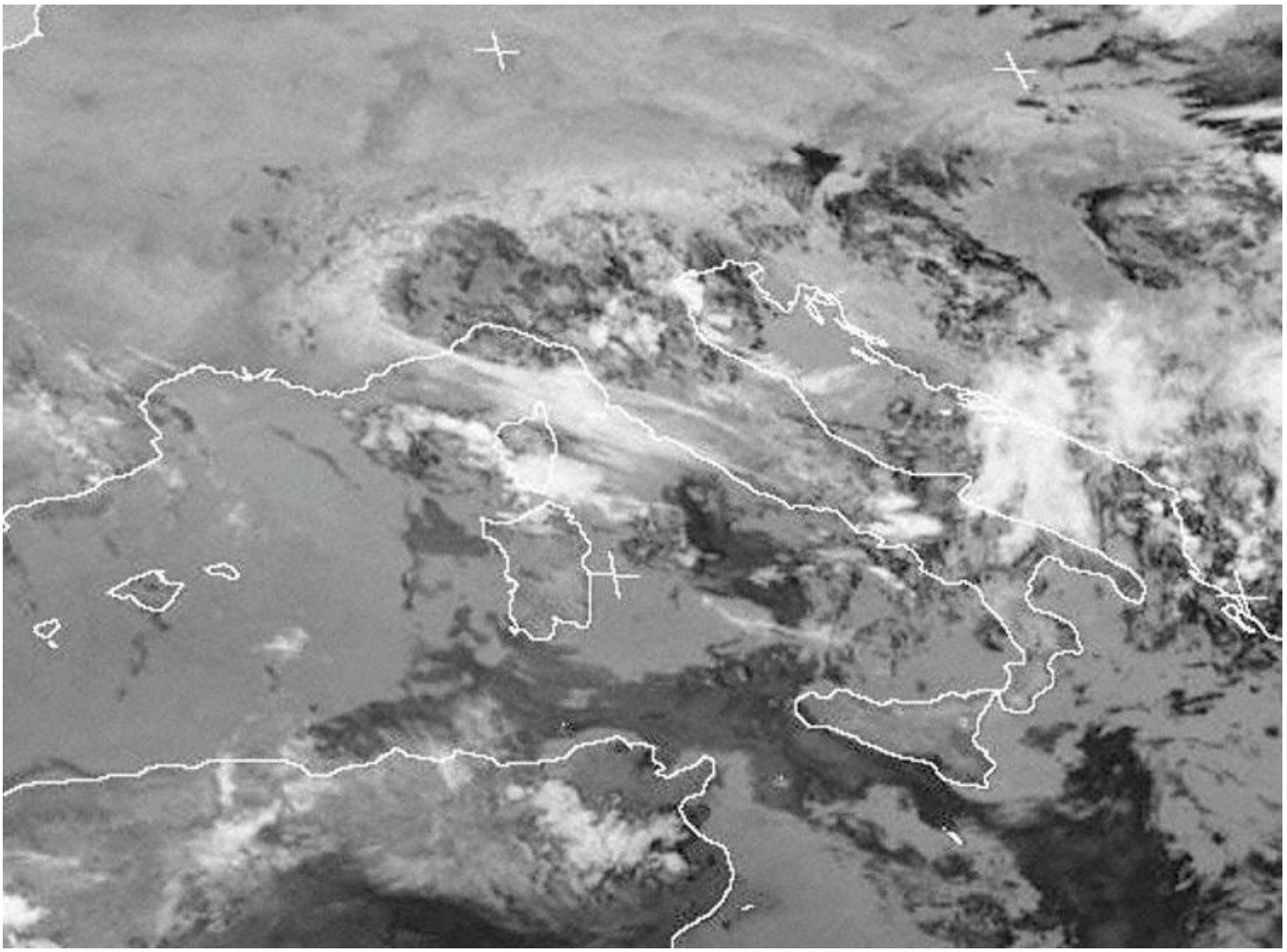
## Едкий запах

25 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Air Canada, 2008 года выпуска, регистрационные знаки C-FIVM, выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Vancouver (Канада). На борту находились 360 человек. Следуя над Тихим океаном на эшелоне полета 350 в 430 м.м. западнее Ванкувера, экипаж объявил состояние срочности из-за едкого запаха в кабине и возможного дыма в пассажирском салоне. Экипажу был разрешен полет прямо на Ванкувер. Через 1 час 2 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения, где в готовности находились аварийные службы. Следов огня, перегрева и дыма обнаружено не было. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в салоне ощущался едкий запах при визуальном отсутствии дыма. Источником запаха оказалась бортовая система развлечений, которая была немедленно выключена в полете.

26 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 2008 года выпуска, регистрационные знаки D-AGWI, выполнял рейс из Hanover (Германия) в Naples (Италия). В процессе захода на посадку в аэропорту Неаполь произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж продолжил заход и в 07.36 (05.36 UTC) благополучно приземлился в аэропорту Неаполь. Для выполнения обратного рейса из Cologne (Германия) в Неаполь был направлен резервный Airbus A319-100. Рейс прибыл в Ганновер с задержкой 11 часов. A-319 D-AGWI выполнил перелет в Кельн спустя 27 часов после посадки и был допущен к полетам 28 мая.

Сводка METAP по аэродрому Неаполь:

```
LIRN 260620Z 04005KT 360V070 7000 3000NE VCSH FEW030 BKN050 I8/I4 QI0I5
LIRN 260550Z 0I003KT 320V080 5000 BR BKN050 I9/I6 QI0I5
LIRN 260520Z VRB02KT 4000 BR BKN050 I8/I6 QI0I5
LIRN 260450Z 00000KT 4000 BR SCT050 I7/I6 QI0I5
```



*Инфракрасный спутниковый снимок за 06.00 UTC 26 мая (фото: MTSAT)*

## Столкновение с птицей

26 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BZO, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку на ВПП 07

левую произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре была обнаружена вмятина на внешней секции предкрылка левого полукрыла. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было.

## Прерванный взлет

26 мая экипаж самолета Challenger 605 авиакомпании Qatar Executive, 2008 года выпуска, регистрационные знаки A7-CEA, выполнял рейс из Внуково/Москва в Худжанд (Таджикистан). В процессе разбега с ВПП 01 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации низкого давления во вспомогательной силовой установке. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон.

## Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

26 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Indigo, 2011 года выпуска, регистрационные знаки VT-IEG, выполнял рейс из Singapore (Сингапур) в Delhi (Индия). Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Phuket (Таиланд), пассажир 70 лет потерял сознание с симптомами остановки сердца. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Пхукете. Попытки бортпроводников привести больного в чувство при помощи сердечно-легочной реанимации, продолжавшейся вплоть до посадки, результата не дали: после посадки была констатирована смерть пассажира. Рейс прибыл в Дели с задержкой 2 часа.

## Невыпуск предкрылков

26 мая экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2009 года выпуска, регистрационные знаки RA-61701, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Омск. На борту находились 73 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Омск экипаж ушел на второй круг из-за невыпуска предкрылков. В аэропорту была объявлена тревога. При выполнении предписанных проверок предкрылки были выпущены от резервной системы. Через 15 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Омск.

## Индикация невыпущенного положения шасси

26 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAN, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Минеральные Воды. На борту находились 149 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Минеральные Воды экипаж доложил об индикации непостановки на замок левой основной опоры шасси. В дальнейшем экипажу удалось выпустить шасси ручным способом. Через 16 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Минеральные Воды.

## Падение давления в гермокабине

27 мая экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании VivaAerobus выполнял рейс из Cancun в Tuxtla Gutierrez (Мексика). На борту находились 103 пассажира и 5 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Villahermosa (в 80 м.м. северо-восточнее аэродрома назначения Тукстла Гутиеррез), произошло падение давления в гермокабине. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку и около 16.00 (21.00 UTC) благополучно приземлился в аэропорту Виллахермоса. После ремонта рейс был продолжен и прибыл в Тукстла Гутиеррез с задержкой 5 часов 15 минут. По сообщению представителя авиакомпании, разгерметизация произошла в результате удара молнии. Устранить возникшее небольшое повреждение удалось в Виллахермосе. Пассажиры без энтузиазма восприняли решение продолжать полет на пострадавшем самолете.

Сводка METAP по аэродрому Тукстла Гутиеррез:

MTG 272247Z 3IOI4KT IOSM SCTO3OTCU SCTIOO BKN25O 3I/2O A298O RMK 8/263 ISOL CB MSGTX MMMD
**MMTG 272I46Z 34006KT IOSM BKNO3OTCU BKN25O 32/2O A298O RMK 8/2O3 ISOL CB MSGTX MMMD**
**MMTG 272056Z 00000KT IOSM BKNO2OTCU 3I/2O A298I RMK SLP/// 5//// 9// 8/2OO ISOL AC MSGTX MMMD**

Сводка METAP по аэродрому Виллахермоса:

MMVA 272243Z O2OI2KT 7SM SCTO2OCB BKNIOO 33/25 A2975 RMK 8/36O
**MMVA 272I44Z 33008KT 7SM SCTO2OTCU SCTIOO 34/25 A2974 RMK 8/26O CBS NE**
**MMVA 272043Z 28OIOKT 7SM SCTOI5 SCTO2OTCU 34/25 A2976 RMK SLPO64 5//// 952 8/2OO**
MMVA 27I947Z OIOO7KT 7SM SCTOI5 BKNO2O 34/25 A2979 RMK 8/IOO HZY

## Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

27 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Lufthansa, 1991 года выпуска, регистрационные знаки D-ABTH, выполнял рейс из Houston (США) в Frankfurt/Main (Германия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 50 м.м. восточнее Moncton (Канада), экипаж сообщил о необходимости оказания срочной медицинской помощи пассажиру 73 лет с симптомами сердечного приступа, которому оказывали помощь два врача, оказавшиеся среди пассажиров. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Boston. Органом ОВД экипаж был разрешен полет прямо на Бостон со снижением до эшелона 320. Примерно через час воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 левую аэропорта Бостон. Медицинская бригада, ожидавшая на стоянке, доставила больного пассажира в госпиталь. Рейс прибыл во Франкфурт-на-Майне с задержкой 3 часа 15 минут.

## Проблемы с электросистемой

27 мая экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Mesa Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки N522LR, по соглашению с United выполнял рейс из Oklahoma City в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 69 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 40 м.м. северо-восточнее Tulsa, экипаж

доложил о проблемах с электросистемой и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Тулса. В процессе захода диспетчеры Подхода и Вышки убедились в том, что экипаж принял информацию о том, что входной порог ВПП 18 левой смещен на 1500 футов из-за проводимых работ, а в зоне работ находятся люди и установлены барьеры. Рабочие освободили закрытую зону для прибытия самолета, который 16 минут спустя благополучно приземлился на ВПП 18 левую. Оставшаяся часть рейса была отменена, пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

## Информация о постороннем предмете на ВПП

27 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAR, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Домодедово/Москва. После взлета экипаж доложил о наличии постороннего предмета на ВПП. Два воздушных судна были направлены на второй круг. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было.

## Ослепление лазером

27 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDA, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Пермь. На борту находились 167 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Пермь экипаж доложил об ослеплении лазером. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

## Прерванный взлет

27 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Vietnam Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки VN-A356, выполнял рейс из Nha Trang в Hanoi (Вьетнам). На борту находились 184 пассажира и 7 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту На Транг в условиях слабого дождя и видимости около 3 км экипаж на высокой скорости прекратил взлет из-за отказа правой силовой установки (V2533). Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось на ВПП для проверки, после чего возвратилось на перрон. Пассажиры были доставлены в Ханой следующим рейсом через 4 часа.

## Выключение двигателя

27 мая экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании American Airlines, 1985 года выпуска, регистрационные знаки N319AA, выполнял рейс из New York/JFK в Miami (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 400 в 160 м.м. северо-восточнее Orlando (США), возникла индикация засорения масляного фильтра правой силовой установки (CF6). Экипаж перевел режим работы двигателя на малый газ и приступил к снижению. При последующем срабатывании индикации падения давления масла экипаж выключил двигатель и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 36 левую в аэропорту Орландо и было остановлено на ВПП для

проверки аварийными службами. 10 минут спустя экипаж зарулил на стоянку. Оставшаяся часть рейса была отменена.

## Сигнализация пожара двигателя

28 мая экипаж самолета Saab 2000 авиакомпании Carpatair, 1995 года выпуска, регистрационные знаки YR-SBJ, выполнял рейс из Florence (Италия) в Timisoara (Румыния). На борту находились 45 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе ожидания на предварительном старте перед взлетом в аэропорту Флоренция сработала сигнализация пожара силовой установки. Экипаж начал аварийную эвакуацию пассажиров. В процессе аварийного покидания воздушного судна 4 пассажира были легко травмированы и позднее доставлены в госпиталь. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня не обнаружили. В результате происшествия аэропорт был закрыт на 1 час 30 минут.

## Разрушение пневматика

28 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Skywest, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N869AS, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Wichita в Minneapolis (США). После посадки на ВПП 30 левую аэропорта Миннеаполис в условиях ветра направлением 280 градусов при скорости 19 (порывах до 28) узлов экипаж завершил пробег и, освободив полосу по РД D, зарулил на перрон. По сообщению Федерального управления авиации США, при посадке произошло разрушение пневматика. Воздушное судно получило незначительные повреждения и по состоянию на вечер 30 марта к полетам не приступало.

## Разрушение деталей двигателя



28 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FITW, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Tokyo/Narita (Япония). На борту находились 318 пассажиров и 16 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 23 аэропорта Торонто экипаж сообщил о вынужденном выключении правой силовой установки (GE90) и прекратил набор на высоте 5000 футов. Позднее диспетчер Подхода сообщил экипажу о получении полицией звонков о нахождении многочисленных осколков двигателя, упавших на землю. После слива топлива, через 1 час 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 в Торонто и было остановлено на ВПП. Упавшие на землю части, горячие и пахнущие керосином, полностью разбили заднее стекло одного из автомобилей, и повредили переднее на другом. Найденные куски визуально напоминали части турбинных лопаток. По прибытии самолет ожидали бригады скорой помощи из Торонто, однако медицинская помощь никому не потребовалась. По

сообщению полиции, детали двигателя были найдены в 3-4 местах западнее международного аэропорта Торонто имени Лестера Пирсона.



*Фото: Peter J. Thompson/National Post*

29 мая для сбора информации на место происшествия был направлен расследователь Совета по безопасности на транспорте Канады (TSB). Сообщается, что при пересечении высоты 1000 футов после взлета правая силовая установка произвела сильный хлопок с последующим быстрым ростом температуры исходящих газов. Электронно-цифровая система управления двигателем (FADEC) выключила двигатель автоматически. После выработки топлива и благополучной посадки на ВПП 23 воздушное судно было остановлено на полосе для охлаждения тормозов, а затем продолжило руление на стоянку. Двигатель был снят и направлен производителю (General Electric) для установления неисправности. 31 мая авиакомпания Air Canada сообщила, что произошел внутреннее разрушение двигателя с выбросом частей турбины через выходное устройство. Других повреждений самолет не получил. Двигатель обслуживался регулярно и полностью соответствовал требованиям при всех обязательных проверках. Сложные формы обслуживания проводились в одном из европейских техцентров.

## Невыпуск закрылков

28 мая экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N15572, по соглашению с United выполнял рейс из Newark (США) в Halifax (Канада). В процессе захода на посадку в аэропорту Галифакс появилась индикация отказа закрылков. Через 20 минут экипаж благополучно произвел посадку без выпуска механизации. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, техническим составом в консультации с инженерами авиакомпании был произведен перезапуск системы закрылков. При последующей проверке системы неисправностей выявлено не было. Воздушное судно было допущено к полетам.

## Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

28 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Авиационные линии Кубани» выполнял рейс из Казани в Antalya (Турция). На борту находились 119 пассажиров. Следуя по маршруту на удалении 100 км юго-западнее Пензы, экипаж доложил о болезни пассажира и принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Ульяновск. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось в ульяновском аэропорту Восточный.

## Столкновение с птицей

28 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBA, выполнял рейс из Казани в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. При послеполетном осмотре повреждений воздушного судна не обнаружено.

## Неполный выпуск закрылков

29 мая экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании KLM, 2001 года выпуска, регистрационные знаки PH-BXS, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Budapest (Венгрия). На борту находились 171 пассажир и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Будапешт поступил доклад от экипажа о прослушивании сигналов аварийного радиомаяка. Спустя 2 минуты экипаж сообщил о проблемах с выпуском закрылков и запросил удлинение участка полета к третьему развороту. В процессе конечного этапа захода на посадку экипаж оставался на высоте 2500 футов, сообщив, что проблема с закрылками не устраняется. После прохода над ВПП экипаж сообщил о намерении произвести посадку на скорости 180 узлов. Через 15 минут после доклада воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 правую на повышенной скорости с закрылками, выпущенными только на 15 градусов. В обратный рейс самолет вылетел после стоянки в течение 1 часа 40 минут и прибыл в Амстердам с задержкой 45 минут.

## Прерванный взлет

29 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Донавиа», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAN, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Шереметьево/Москва. На борту находились 112 пассажиров. В процессе разбега в аэропорту Ростов-на-Дону экипаж прекратил взлет из-за срабатывания табло общей сигнализации. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и самостоятельно возвратилось на перрон. Рейс был выполнен резервным воздушным судном.

## Столкновение с птицей

29 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXR, выполнял рейс из Сургута в Домодедово/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Сургут на удалении 80 км от аэродрома на эшелоне полета 170 экипаж доложил о столкновении с большой птицей. В отсутствие отклонений в работе систем и двигателей экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Через 3 часа 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Падение уровня гидрожидкости

29 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXR, выполнял рейс из Сургута в Домодедово/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 230 экипаж доложил о падении уровня рабочей жидкости в гидросистеме, приняв решение продолжать полет до аэродрома назначения. Через 17 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Отказ управления разворотом носовой опоры шасси

29 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYQ, выполнял рейс из Краснодара в Домодедово/Москва. На борту находились 64 пассажира. В процессе выруливания на исполнительный старт в аэропорту Краснодар экипаж доложил об отказе управления разворотом носовой опоры шасси. Воздушное судно было отбуксировано на стоянку через 2 часа 50 минут после замены одного из колес передней опоры шасси. Из-за блокирования ВПП 3 рейса были отправлены на запасные аэродромы Ростов-на-Дону (2 рейса) и Ставрополь, 7 вылетов были задержаны.

## Неисправность системы кондиционирования

30 мая экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89003, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Оренбург. В процессе набора высоты после взлета из

аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 070 экипаж доложил о неисправности системы отбора воздуха и кондиционирования. После выполнения проверок экипаж сообщил об устранении проблемы и принял решение следовать до аэродрома назначения.

## Отказ систем навигации и связи

30 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Iberia выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Madrid (Испания). На борту находился 141 человек. Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 310 произошло отключения системы автоматического управления полетом из-за проблем с навигационной системой. Одновременно произошел отказ системы радиосвязи. Для согласования посадки на запасном аэродроме Paris/Orly (Франция) экипаж был вынужден использовать систему ACARS. Экипаж произвел заход на посадку в парижском аэропорту Орли в ручном режиме и через 30 минут благополучно приземлился на ВПП 26. Рейс был продолжен через 1 час 30 минут и прибыл в Мадрид с задержкой 2 часа.

## Попадание птицы в двигатель

30 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2008 года выпуска, регистрационные знаки EI-DYI, выполнял рейс из Cagliari (Италия) в Brussels Charleroi (Бельгия). На борту находились 112 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 32 аэропорта Кальяри произошло попадание птицы в один из двигателей (CFM56). Экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 через 18 минут после взлета. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Брюссель с задержкой 5 часов 45 минут.

## Отказ двух гидросистем

30 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air Canada, 1997 года выпуска, регистрационные знаки C-FZUG, выполнял рейс из Toronto в Calgary (Канада). На борту находились 123 человека. Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 360 появилась индикация низкого уровня жидкости в желтой гидросистеме. Через 20 минут, в районе Sault Ste Marie, экипаж заметил включение в работу блока передачи мощности (PTU). Экипаж приступил к выполнению предписанных проверок, в соответствии с которыми блок передачи мощности был выключен. Однако он продолжал функционировать до момента отключения предохранителей. В районе Winnipeg экипаж заметил колебания в зеленой гидросистеме, ощутив толчки при повороте управляющих поверхностей. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Виннипеге. В процессе захода на ВПП 36 при переводе селектора закрылков в положение «2» механизация осталась в положении «1». При этом возникла индикация превышения температуры в зеленой гидросистеме. Экипаж прекратил заход на посадку и объявил аварийную ситуацию. Шасси было выпущено резервным способом. Через 30 минут после прекращения захода экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 36 на повышенной скорости. Воздушное судно остановилось на удалении 2200 м от входного порога ВПП. Перегрев

тормозов привел к разрыву правого внешнего пневматика. После охлаждения тормозов пассажиры были высажены на ВПП и автобусами доставлены к терминалу. Совета по безопасности на транспорте Канады начал расследование, направив в Виннипег группу расследователей. Выяснилось, что в результате нарушения уплотнительного кольца в коллекторе блока передачи мощности произошла гидравлическая утечка. Еще одна неисправность была обнаружена во внутрикабинном переключателе блока передачи мощности, в результате чего блок продолжал функционировать и после выключения.

## Сигнализация незакрытия двери

30 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGH, выполнял рейс из Внуково/Москва в Архангельск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 110 экипаж доложил о проблемах с герметизацией и индикации незакрытия пассажирской двери. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

## Выключение двигателя

31 мая экипаж грузового самолета Airbus A310-200 авиакомпании Federal Express, 1984 года выпуска, регистрационные знаки N455FE, выполнял рейс из Memphis в Hartford (США). На борту находились 4 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Хартфорд экипаж был вынужден выключить один из двигателей (JT9D) из-за проблем с подачей топлива. Продолжив заход, экипаж через 20 минут произвел благополучную посадку на ВПП 24 и самостоятельно зарулил на перрон. По сообщению представителя аэропорта, двигатель был выключен из-за закупоривания топливной магистрали.

## Отказ оборудования

31 мая экипаж самолета Hawker Siddeley 125-700 авиакомпании «Аэролимузин», регистрационные знаки RA-02809, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Larnaca (Кипр). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340, экипаж не вышел на связь при пролете пункта обязательного донесения. В предшествующем сеансе радиосвязи экипаж сообщал о проблемах с радиосвязью и решение о возврате на аэродром вылета. Через 18 минут, в процессе снижение для захода на посадку в аэропорту Домодедово при пересечении эшелона полета 210 экипаж вышел на связь, доложив о проблемах с навигацией. Спустя 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Домодедово.

## Болезнь пассажира

31 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Нордавиа – Региональные авиалинии», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQI, выполнял рейс из Мурманска в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 320, экипаж сообщил о симптомах сердечного приступа у пассажира 48 лет и

продолжил полет до аэродрома назначения. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. После оказания помощи пассажиру в медпункте аэровокзала госпитализация не потребовалась.

## Ослепление лазером

31 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», регистрационные знаки VP-BOP, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пензу. На борту находился 51 пассажир. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Пенза на удалении 8-9 км от ВПП на высоте 400 м экипаж доложил об ослеплении лазером зеленого цвета. По докладу экипажа, излучение продолжалось в течение 10 секунд. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Пенза.

## Растрескивание лобового стекла

31 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании BH Air Balkan Holidays, 1991 года выпуска, регистрационные знаки LZ-BHD, выполнял рейс из Haugesund (Норвегия) в Bourgas (Болгария). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Хаугезунд при пересечении эшелона полета 140 на лобовом стекле кабины образовалась трещина. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в зоне ожидания на эшелоне полета 100 экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 32 спустя 1 час после взлета. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Бургас с задержкой 7 часов.

## Неуправляемый пассажир

31 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Monarch Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки G-OZBT, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Palma Mallorca (Испания). На борту находились 212 пассажиров. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 25 м.м. юго-западнее London/Gatwick (Великобритания), бортпроводниками был обнаружен дым в салоне. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в лондонском аэропорту Гатвик. Позднее бортпроводниками было установлено, что пассажир 24 лет в шутку поджег волосы своего попутчика в соседнем кресле. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую аэропорта Гатвик. Пассажир был взят под стражу полицией. Рейс был продолжен спустя 2 часа и прибыл в аэропорт Пальма-де-Майорка с задержкой 2 часа.

## Индикация дыма

31 мая экипаж самолета Embraer ERJ-195 авиакомпании Flybe, 2007 года выпуска, регистрационные знаки G-FBEH, выполнял рейс из Birmingham в Glasgow (Великобритания). На борту находились 57 пассажиров. В процессе набора высоты через 20 минут после взлета из аэропорта Бирмингем возникла индикация дыма с последующим срабатыванием предохранителя системы кондиционирования воздуха. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром

вылета и через 40 минут благополучно приземлился в Бирмингеме. По сообщению представителя авиакомпании, в полете возникла электрическая проблема с одной из систем кондиционирования, в результате чего сработал предохранитель, и появилась индикация задымления. Резервный самолет прибыл в Глазго с задержкой 2,5 часа.

## Столкновение с птицей

31 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKS, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Екатеринбург. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж доложил о возможном столкновении воздушного судна с птицей и принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово. При послеполетном осмотре воздушного судна следов столкновения с птицей и повреждений обнаружено не было.

## Выход за пределы ВПП

31 мая экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N657AE, выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Tulsa (США). На борту находились 28 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 09 правой аэропорта О'Хара при выходе на связь с диспетчером Подхода экипаж доложил о проблемах с шасси и предупредил о возможном возврате на аэродром вылета, запросив для посадки наиболее длинную ВПП. После выполнения предписанных проверок на высоте 5000 футов в процессе векторения экипаж объявил аварийную ситуацию и получил информацию о готовности ВПП 10. Экипаж запросил привести в готовность аварийные службы, предупредив о посадке с превышением максимального посадочного веса. По сообщению экипажа, индикация положения шасси была противоречивой, и он не имел представления о фактическом положении опор, но предполагал, что, вероятнее всего, сможет освободить ВПП самостоятельно. Диспетчер Подхода предложил контрольный проход над ВПП 10, на что экипаж ответил согласием. После прохода над ВПП с последующим набором высоты 4000 футов диспетчер Вышки сообщил, что все три опоры наблюдаются в выпущенном состоянии. Через 20 минут после контрольного прохода и через 40 минут после взлета экипаж произвел посадку на ВПП 10. В 08.38 (13.38 UTC) в процессе пробега воздушное судно отклонилось от оси ВПП и полностью остановилось на искусственном покрытии концевой полосы безопасности ВПП 14 правой. Никто не пострадал. Резервный самолет прибыл в Тулсу с задержкой 3 часа 15 минут.

Сводка METAP по аэродрому О'Хара:

KORD 3II45IZ 060IOKT 8SM RA FEW028 OVC065 09/07 A300I RMK AO2 RABI6 SLPI64 P0005 60005 T00940067 500I2

**KORD 3II35IZ 060IIKT IOSM FEW032 BKN050 OVCI00 II/05 A3002 RMK AO2 SLPI68 TOI060050**

**KORD 3II25IZ 060IIKT IOSM FEW037 BKN065 OVCI00 II/06 A3003 RMK AO2 RAB22E50 SLPI72 P0000 TOI060056**

KORD 3III5IZ 040I3KT IOSM FEW040 BKNIIO OVCI30 II/05 A2997 RMK AO2 RAB02E25 PRESFR SLPI50 P0000 60002 70002 TOI060050 I0I22 20I06 50002




*Карта: Google maps*

## Невыпуск шасси

31 мая экипаж самолета авиакомпании Boeing 737-400, 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAN, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Краснодар. На борту находились 154 пассажира и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Краснодар при переводе крана шасси в положение «Выпущено» не вышла правая основная опора. Экипаж произвел контрольный проход над ВПП на высоте 100 м, в процессе которого было визуально подтверждено убранное положение правой опоры шасси. После выпуска шасси от резервной системы экипаж выполнил повторный контрольный проход на высоте 100 м, при котором все опоры шасси наблюдались в выпущенном положении. Через 30 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Краснодар.