КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Май 2013 г.

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

Неисправность шасси

1 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N552JB, выполнял рейс из San Francisco в Boston (США). На борту находились 133 человека. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 04 правую аэропорта Бостон экипаж ушел на второй круг, доложив о неисправности шасси. Позднее экипаж сообщил о выпуске шасси и постановке на замки при незакрытом положении створок, отказе управления носовой опорой шасси, в связи с чем необходима остановка на ВПП. Экипаж запросил ВПП 15, однако подтвердил готовность и к посадке на ВПП 04 правую. После набора высоты 5000 футов экипаж выполнил повторный заход на ВПП 04 правую и через 20 минут после прекращения захода произвел благополучную посадку. Воздушное судно было остановлено на ВПП и затем отбуксировано на перрон.

Столкновение с птицей

1 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDQ, выполнял рейс из Внуково/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 28 правую аэропорта Пулково на высоте 10 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Пулково и самостоятельно зарулил на стоянку.

Нарушение безопасного интервала при УВД

1 мая экипаж самолета авиакомпании «Таймыр», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDN, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Zakynthos (Греция). После вылета с ВПП 32 левой аэропорта Домодедово воздушное судно пересекало в наборе высоту 500 м. Экипаж самолета Bombardier Challenger 300 авиакомпании «Тулпар», 2007 года выпуска, регистрационные знаки RA-67217, производил заход на посадку на ВПП 26 аэропорта Остафьево. В 11.12 (07.12 UTC) из-за отсутствия безопасного интервала между воздушными судами произошло срабатывание наземной СПОС.

Разрушение пневматиков всех колес основных опор шасси

1 апреля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании CAA Compagnie Africaine Aviation, регистрационные знаки 9Q-CAA, выполнял рейс из Kisangani в Kinshasa (Демократическая Республика Конго). На борту находились 130 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Кисангани после попадания птицы в двигатель экипаж на высокой скорости прекратил взлет. В результате резкого торможения произошло разрушение пневматиков всех 4 колес основных опор шасси. Воздушное судно остановилось на ВПП без возможности самостоятельного передвижения. По тревоге прибыли аварийные службы. Пассажиры были высажены на ВПП и вечером вылетели в Киншасу резервным самолетом. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) со ссылкой на власти Конго, инцидент произошел в 15.45 (14.45 UTC). Совет по расследованию авиационных

происшествий Демократической Республики Конго классифицировал инцидент как серьезный и начал расследование.

Столкновение с птицей

1 апреля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Aerolineas Argentinas, 1995 года выпуска, регистрационные знаки LV-CEK, выполнял рейс из Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина) в Miami (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 11 аэропорта Эзейза произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 200 и занял зону ожидания для оценки ситуации. Через 1 час 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета. Резервный Airbus A340-300 вылетел из Буэнос-Айреса с задержкой 4,5 часа.

Отказ гидросистемы. Несанкционированное пересечение ВПП

1 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Air Inuit, регистрационные знаки C-FAIV, выполнял рейс из Kuujjuarapik в Montreal (Канада). В процессе снижения для захода на посадку в Монреале на удалении 30 м.м. севернее аэродрома экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе гидросистемы. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 28 в конце полосы произошло несанкционированное пересечение ВПП автомобилем, игнорировавшим включенные запретительные огни. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 28. Самолет был остановлен на полосе, откуда затем был отбуксирован на перрон.

Неуборка закрылков

2 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EI-DWE, выполнял рейс из Pescara (Италия) в Dusseldorf/Niederrhein (Германия). На борту находились 107 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Пескары экипаж сообщил о невозможности убрать закрылки и рассматривал возможность ухода на запасной аэродром Milan/Orio (Италия), решив затем возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось в аэропорту Пескара. После посадки аварийные службы проверили состояние тормозов и сопровождали воздушное судно до заруливания на стоянку. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Дюссельдорф с задержкой 5 часов. По сообщению представителя авиакомпании, самолет возвратился из-за незначительной технической проблемы.

Двукратное поражение разрядом атмосферного электричества

2 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, регистрационные знаки N371AN, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth (США) в Frankfurt/Main (Германия). На борту находились 199 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 правой аэропорта Даллас экипаж сообщил об ударе молнии в районе лобового стекла второго пилота и запросил горизонтальный полет на высоте 12000 футов. Через 3 минуты экипаж доложил о повторном ударе молнии с

левой стороны носовой части и запросил возврат на ВПП 36 левую аэропорта Даллас. Экипаж объявил аварийную ситуацию из-за посадки с превышением посадочного веса и запросил привести в готовность аварийные службы для проверки тормозов после приземления. Заходившие на посадку воздушные суда были перенаправлены с западных ВПП (36 левой и правой) аэродрома на восточные (35 левую, центральную и правую) для обслуживания аварийного самолета. В процессе захода на посадку Boeing 767 вошел в зону турбулентности, что привело к превышению ограничения по скорости полета с выпущенными закрылками. Через 30 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 36 левую далласского аэропорта Форт-Уэрт. Резервный Boeing 767-300 прибыл во Франкфурт-на-Майне с задержкой 4 часа. N371AN находился на земле спустя 23 часа после возврата.

Сводка METAP по аэродрому Даллас:

KDFW 022253Z 34025G32KT IOSM OVCOI6 07/03 A3028 RMK AO2 PK WND 33033/2224 RABI9E44 SLP252 P0000 T00720033 $

KDFW 022I53Z 34025G30KT IOSM BKNOI8 BKN024 OVC033 08/03 A3027 RMK AO2 PK WND 34035/2I34 RABI4E33 SLP250 P0000 T00780033 $

KDFW 022053Z 34023G30KT IOSM OVC022 08/03 A3027 RMK AO2 PK WND 34033/2026 RAB03EI5 SLP247 P0002 60002 T00830033 53004 $

KDFW 02I953Z 34028G34KT IOSM OVC020 09/03 A3026 RMK AO2 PK WND 32035/I940 SLP245 T00890028 $

Пожар в районе лобового стекла

2 мая экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Jetblue, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N294JB, выполнял рейс из Santo Domingo (Доминиканская Республика) в Orlando (США). Перед освобождением ВПП 17 левой после посадки в аэропорту Орландо экипаж доложил о небольшом пожаре снаружи лобового стекла. По указанию «Вышки» экипаж остановил воздушное судно. В аэропорту была объявлена тревога. Остановившись сразу после освобождения ВПП, экипаж сообщил о ликвидации пожара переносным огнетушителем. После проверки аварийными службами экипажу было разрешено руление на стоянку, где пассажиры были высажены обычным способом. По сообщению представителя авиакомпании, никто не пострадал.

Заклинивание органов управления

2 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N649UA, выполнял рейс из Chicago/O'Hare (США) в London/Heathrow (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 60 м.м. западнее Timmins (Канада), экипаж доложил о заклинивании органов управления и принял решение возвратиться на аэродром вылета, приступив к медленному снижению до высоты 10 000 футов. Через 1 час 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 чикагского аэропорта О'Хара. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, экипаж возвратился из-за проблем с элеронами.

Ослепление лазером

2 мая экипаж самолета Saab 2000 авиакомпании «Полет», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPR, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Воронеж. На борту находились 15 пассажиров. В процессе захода на посадку на ВПП 12 аэропорта Воронеж в районе четвертого разворота экипаж был ослеплен лучом лазера с земли. Продолжив заход, спустя 5 минут экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения.

Падение давления в гермокабине

3 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQA, выполнял рейс из Екатеринбурга в Antalya (Турция). На борту находились 237 пассажиров и 8 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 300 на удалении 280 км юго-западнее Екатеринбурга, автоматически выпали кислородные маски пассажиров. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 140. После выполнения проверок экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Домодедово/Москва. Через 2 часа 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 правую аэропорта Домодедово. Рейс был выполнен резервным Boeing 757-200, вылетевшим через 8 часов после вынужденной посадки VQ-BQA.

Неуборка шасси

3 мая экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании Austrian Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки OE-LFK, выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Graz (Австрия). На борту находились 39 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 05 левой аэропорта Дюссельдорф экипаж доложил о невозможности убрать носовую опору шасси после нескольких попыток и, прекратив набор высоты на эшелоне полета 080, принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 левую аэропорта Дюссельдорф. Аварийная ситуация не объявлялась. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. В Дюссельдорф была направлена ремонтная бригада авиакомпании.

Проблемы с гидросистемой

3 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Perimeter Aviation, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-GWPS, выполнял рейс из Winnipeg в Sainte Therese Point (Канада). На борту находились 22 человека. В процессе набора высоты после взлета из Виннипега после уборки шасси произошло срабатывание сигнализации гидросистемы. После выпуска и повторной уборки шасси, показание давления в основной гидросистеме упало до нуля. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Виннипег. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при проверке инженерно-техническим составом в нескольких циклах уборки и выпуска шасси проблема не возникала. Накануне самолет

проходил техническое обслуживание. Предполагается попадание воздуха в гидросистему в процессе обслуживания.

Выключение двигателя

3 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQK, выполнял рейс из Ottawa в Halifax (Канада). На борту находились 70 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 250 в 40 м.м. южнее Монреаля, экипаж обнаружил проблемы с правой силовой установкой (PW150). При выполнении предписанных проверок двигатель был выключен. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 22 минуты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 левую аэропорта Монреаль.

Взлет с занятой ВПП

3 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Air Wisconsin по соглашению с US Airways выполнял рейс из Montreal (Канада) в Philadelphia (США). Получив разрешение, экипаж произвел взлет с ВПП 06 левой аэропорта Монреаль. Во время взлета в конце ВПП находился автомобиль аэродромной службы, еще не успевший освободить полосу. Экипаж благополучно произвел взлет и продолжил полет по плану. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при разрешении взлета было допущено нарушение технологии работы, когда машина, производившая осмотр ВПП, еще не успела освободить полосу. Экипаж не предпринимал каких-либо действий для разрешения ситуации.

Высокая температура масла в генераторе

3 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Delta Airlines, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N811NW, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Detroit (США). На борту находились 293 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 примерно в 40° западнее Гринвичского меридиана, экипаж, обнаружив высокую температуру масла генератора левого двигателя (PW4168A), принял решение произвести вынужденную посадку в St. John's (Канада). Через 1 час 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сент-Джонс. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были заменены генератор № 1 и входная масломагистраль № 1. После проверки самолет был допущен к полетам. На следующий день, через 25 часов после посадки в Сент-Джонсе воздушное судно выполнило перелет в Детройт.

Выключение двигателя

4 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2008 года выпуска, регистрационные знаки D-AISL, выполнял рейс из Helsinki (Финляндия) в Frankfurt/Main (Германия). На борту находились 162 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 22 правой аэропорта Хельсинки левый двигатель (V2533) произвел несколько хлопков, сопровождаемых

языками пламени. Экипаж выключил силовую установку и, прекратив набор на высоте 2500 футов, возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хельсинки через 15 минут после взлета. Рейс был отменен.



D-AISL в наборе высоты после взлета из Хельсинки

Неуборка шасси

4 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRZ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Dusseldorf (Германия). На борту находились 100 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипажу не удалось убрать шасси. После выполнения проверок было принято решение о возврате на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую аэропорта Шереметьево.

Потеря радиосвязи

4 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Нордвинд», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKM, выполнял чартерный рейс из Перми в Antalya (Турция). Когда воздушное судно следовало по маршруту в зоне ответственности центра ОВД Самары, произошла потеря радиосвязи с экипажем. На неоднократные вызовы по имеющимся каналам связи, включая аварийную частоту, экипаж не отвечал. Связь была восстановлена через 38 минут после входа в зону Ростовского-на-Дону центра ЕС ОрВД.

Прерванный взлет

4 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYI, выполнял рейс из Томска в Домодедово/Москва. На борту находились 54 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Томск на скорости 100 узлов произошло срабатывание сигнализации открытия задней входной пассажирской двери. Экипаж прекратил взлет и, благополучно завершив пробег, возвратился на стоянку. Самолет прибыл в Домодедово с задержкой 10,5 часов.

Повышенная температура двигателя

4 мая экипаж самолета Л-410УВП авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», регистрационные знаки RA-67004, выполнял рейс из Уфы в Казань. Следуя по маршруту на удалении 130 км западнее аэродрома, экипаж доложил об индикации высокой температуры левой силовой установки и принял решение возвратиться на аэродром вылета Уфа.

Растрескивание лобового стекла

4 мая экипаж самолета Dassault Falcon 50 Правительства Сербии и Черногории, 1981 года выпуска, регистрационные знаки YU-BNA, выполнял рейс из Внуково/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково при пересечении эшелона полета 304 экипаж доложил о трещине лобового стекла кабины и произвел снижение до эшелона 240. После выполнения проверок экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения.

Отказ гидросистемы

5 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2002 года выпуска, регистрационные знаки PR-MAM, выполнял рейс из Fortaleza в Brasilia (Бразилия). В процессе набора высоты после взлета из Форталезы экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Форталеза. Рейс был отменен.

Сигнализация пожара

5 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Arkefly, 1998 года выпуска, регистрационные знаки PH-OYE, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Fuerteventura (Испания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 24 аэропорта Амстердам экипаж сообщил о срабатывании сигнализации пожара в грузовом отсеке и прекратил набор на высоте 2500 футов. После активации системы пожаротушения экипаж возвратился на аэродром вылета, сообщив о прекращении сигнализации после активации системы пожаротушения. Через 12 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 амстердамского аэропорта Схипхол. После освобождения ВПП экипаж остановил воздушное судно на ближайшей

стоянке. После проверки самолета аварийными службами пассажиры были высажены и автобусами доставлены к терминалу.

Разрушение пневматика

5 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Cyprus Airways, 2004 года выпуска, регистрационные знаки 5B-DCH, выполнял рейс из Beirut (Ливан) в Larnaca (Кипр). В процессе пробега после посадки на ВПП 04 аэропорта Ларнака произошло разрушение пневматика. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось на прилегающей к ВПП РД C. Пассажиры были высажены на РД и автобусами доставлены к терминалу. Через 14 часов после посадки самолет находился на земле.



5B-DCH на РД C

Разрушение пневматика

5 мая экипаж самолета Boeing 767-400 авиакомпании Delta Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N825MH, выполнял рейс из Atlanta (США) в Munich (Германия). В процессе разбега с ВПП 27 правой аэропорта Атланта произошло разрушение пневматика. Выполнив взлет, экипаж прекратил набор на высоте 9000 футов, после чего занял зону ожидания на высоте 5000 футов. Через 45 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Атланта. Резервный Boeing 767-400 прибыл в Мюнхен с задержкой 4,5 часа.

Возврат по техпричине

5 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2006 года выпуска, регистрационные знаки EI-DPC, выполнял рейс из Alicante (Испания) в Liverpool (Великобритания). На борту находились 152 пассажира и 6 членов экипажа. В

процессе набора высоты после взлета из Аликанте на эшелоне 220 экипаж перешел в горизонтальный полет, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Через 16 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 аэропорта Аликанте, где была объявлена тревога. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Ливерпуль с задержкой 5 часов 45 минут. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж возвратился на аэродром вылета из-за «незначительной технической проблемы».

Отказ управления разворотом шасси

5 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 1994 года выпуска, регистрационные знаки EI-DZR, выполнял рейс из Бишкека (Киргизия) в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 111 пассажиров и 7 членов экипажа. По окончании пробега после посадки на ВПП 28 правую аэропорта Пулково экипаж доложил об отказе управления разворотом носовой опоры шасси. В аэропорту была объявлена тревога. Воздушное судно было отбуксировано с ВПП на стоянку тягачом.

Технические проблемы

5 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 1998 года выпуска, регистрационные знаки PT-MVC, выполнял рейс из Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия) в Orlando (США). Воздушное судно произвело благополучную посадку на запасном аэродроме Caracas (Венесуэла). Резервный Airbus A330-200 прибыл в Орландо на следующий день с задержкой 18 часов. Об инциденте стало известно только 25 мая, когда PT-MVC вылетел в перегоночный рейс в Сан-Паулу, однако снова был вынужден приземлиться на запасном аэродроме Curacao (Кюрасао) из-за проблемы с левой силовой установкой (PW4168A). В Кюрасао был доставлен запасной двигатель для замены. 27 мая самолет выполнил перелет в Сан-Паулу. 28 мая был выполнен испытательный полет. По состоянию на 16.30 UTC 30 мая воздушное судно не приступило к эксплуатации.

Растрескивание лобового стекла

5 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYO, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Краснодар. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 180 экипаж сообщил о растрескивании лобового стекла. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 17 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Шум от носовой опоры шасси

6 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Central Mountain Air, регистрационные знаки C-GRUR, выполнял рейс из Edmonton в Calgary (Канада). На борту находились 10 человек. В процессе набора высоты после взлета из Эдмонтона после уборки шасси появилась индикация незакрытого положения створок носовой опоры шасси, сопровождаемая звуком вибрации от носовой опоры. Экипаж,

уменьшив скорость, произвел выпуск и повторную уборку шасси, что, однако, не помогло устранить проблему. После повторного выпуска шасси произошло уменьшение вибрации. Экипаж доложил органу ОВД о проблемах со створками носовой опоры – возможно, из-за разрушения покрышки – и на уменьшенной скорости продолжил полет до аэродрома назначения. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 аэропорта Калгари, где была объявлена тревога. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-технический состав не смог воспроизвести ошибку створки шасси, однако, обнаружил сильную утечку из трубопровода уборки створки основной опоры.

Запах в кабине, дым после посадки

6 апреля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2010 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHL, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Минск (Белоруссия). На борту находились 70 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Минск на четвертом развороте в районе второго ряда кресел салона бизнес-класса появился запах гари. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. После посадки в переднем вестибюле появился дым. Обратный рейс был выполнен с задержкой около 14 часов.

Пожар двигателя

6 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании J-Air, 2003 года выпуска, регистрационные знаки JA206J, по соглашению с Japan Airlines выполнял рейс из Oita в Osaka/Itami (Япония). На борту находились 52 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе пробега после благополучной посадки на ВПП 32 правую аэропорта Итами перед освобождением ВПП экипаж сообщил о срабатывании сигнализации пожара правой силовой установки (CF34). Экипаж выключил двигатель и актировал систему пожаротушения, после чего сигнализация пожара прекратилась. Прибывшие по тревоге аварийные службы после проверки разрешили экипажу самостоятельное заруливание на стоянку, где пассажиры покинули самолет обычным способом. По сообщению Министерства транспорта Японии, при исследовании двигателя были обнаружены признаки пожара. Совет по безопасности на транспорте Японии начал расследование события, направив на место инцидента своих сотрудников.

Утечка из гидросистемы

6 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Jazz, 2004 года выпуска, регистрационные знаки C-GUJA, выполнял рейс из Gander в Halifax (Канада). В процессе захода на посадку в аэропорту Галифакс экипаж заметил уменьшение уровня гидрожидкости в гидросистеме №2 и, объявив аварийную ситуацию, продолжил заход на посадку. Через 6 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Галифакс. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, была обнаружена утечка из гидронасоса №2. Произведена замена насоса.

Неисправность двигателя, дым в кабине и салоне

7 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании PSA Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N253PS, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Mobile в Charlotte (США). На борту находились 6 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Мобил раздался громкий хлопок. Произошло временное возрастание вибрации левой силовой установки (CF34), в кабине и салоне появился плотный черный дым. Экипаж применил кислородные маски, перешел в горизонтальный полет на высоте 11000 футов, объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме в кабине, и, уменьшив режим работы двигателей до малого газа, активировал кислородные маски пассажиров. Не выключая двигатели, экипаж возвратился на аэродром вылета. Через 12 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 аэропорта Мобил. Пассажиры были ускоренно высажены на ВПП и автобусом доставлены к терминалу. После замены левого двигателя воздушное судно возобновило полеты 9 мая.

Дым в кабине и салоне

7 мая экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании PSA Airlines по соглашению с US Airways выполнял рейс из Mobile в Charlotte (США). На борту находились 6 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Мобил в салоне появился плотный черный дым. Экипаж прекратил набор на высоте 11000 футов, сообщил о дыме в кабине, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 12 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 аэропорта Мобил. Пассажиры были ускоренно высажены на ВПП и автобусом доставлены к терминалу. По сообщению пассажира, вскоре после того, как бортпроводники встали со своих мест, раздался громкий хлопок, затем в салоне появился плотный черный дым. Возникла сильная вибрация. Выпали кислородные маски. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме в кабине пилотов.

Выключение двигателя

7 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Air Tahiti выполнял рейс из Papeete в Makemo (Французская Полинезия). На борту находились 29 пассажиров. Примерно на середине маршрута, когда воздушное судно следовало в районе Anaa (Французская Полинезия), произошло срабатывание сигнализации низкого давления масла в правой силовой установке. Экипаж выключил двигатель и благополучно произвел вынужденную посадку в аэропорту Анаа. Пассажиры были доставлены в Макемо резервным самолетом на следующий день.

Неисправность индикации положения предкрылков

7 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Austrian Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки OE-LAX, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Washington (США). На борту находились 64 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Вены экипаж прекратил набор на эшелоне полета 200, после чего

возвратился на аэродром вылета. Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 аэропорта Вена. Самолет вылетел повторно через 2 часа после посадки и благополучно прибыл в Вашингтон. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж возвратился на аэродром вылета из-за проблем с индикацией положения предкрылков.

Выключение двигателя

7 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Thomson Airways, 2004 года выпуска, регистрационные знаки G-OOBF, выполнял рейс (отправление – 6 мая) из Bodrum (Турция) в Bristol (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 100 м.м. юго-восточнее Cologne (Германия), экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о выключении двигателя (RB211) и решении произвести вынужденную посадку. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 левую аэропорта Кёльн. Спустя 22 часа после посадки воздушное судно к полетам еще не приступало.

Посторонний запах

7 мая экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N902BC, выполнял рейс из Miami в Cincinnati (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 35 северо-западнее Jacksonville (США), экипаж сообщил о запахе в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Джексонвилл. По сообщению представителя авиакомпании, пассажиры сообщили о запахе, напоминающем запах жидкости для снятия лака. Рейс был продолжен через 3,5 часа после внеплановой посадки.

Запах гари и дым в кабине

7 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании British Airways, 1990 года выпуска, регистрационные знаки G-BNWI, выполнял рейс из Домодедово/Москва в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 63 пассажира и 9 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 115 м.м. восточнее Amsterdam (Нидерланды), экипаж сообщил о запахе гари в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку. Позднее экипаж сообщил о появлении дыма. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о рассеивании видимого дыма и предполагаемой проблеме в электросистеме. Через 32 минуты после начала снижения с эшелона полета 400 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 36 правую амстердамского аэропорта Схипхол. После быстрой проверки аварийными службами, не обнаружившими признаков пожара или перегрева, экипаж зарулил на стоянку. Все 63 пассажира были перерегистрированы на рейс British Airways на самолете Airbus A319-100. Они прибыли в Лондон с задержкой 1,5 часа. Для проверки самолета в Амстердам из Лондона была направленна техническая бригада. По сообщению Совета по безопасности Нидерландов, проводится расследование по установлению причин появления запаха и дыма в кабине. Кроме того, на воздушном судне возникли проблемы с автоматом тяги.

Срабатывание сигнализации шасси

7 мая экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Air Canada, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FEJY, выполнял рейс из Toronto в Boston (США). На борту находились 44 человека. В процессе набора высоты после взлета из Торонто через несколько минут после уборки шасси произошло срабатывание сигнализации невыпущенного положения шасси. Экипаж произвел выпуск и повторную уборку шасси, что, однако, не помогло устранить ошибку. Прекратив набор на высоте 7000 футов, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Торонто. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен радиовысотомер № 2.

Прерванный взлет, разрушение пневматиков всех колес основных опор шасси

8 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N188DN, выполнял рейс из Honolulu в Los Angeles (США). В процессе разбега с ВПП 08 правой аэропорта Гонолулу экипаж на высокой скорости прекратил взлет. С вышки сообщили о дыме от правой основной опоры шасси, а затем – об отсутствии давления в пневматиках левой основной опоры. Самолет был остановлен на ВПП из-за невозможности самостоятельного передвижения. Прибывшие по тревоге аварийные службы потушили пожар на правой стойке и подтвердили разрушение пневматиков левой опоры. Через некоторое время они сообщили о падении давления в пневматиках колес всех основных опор, после чего экипаж по их указанию выключил двигатели. В связи с отсутствием огня аварийная эвакуация не потребовалась. По сообщению экипажа, температура тормозов правых колес оставалась высокой. Пассажиры были высажены на ВПП и автобусами доставлены к терминалу.

Пожар при разгрузке

8 мая экипаж грузового самолета British Aerospace BAe 146-200 авиакомпании Nusantara Air Charter, 1988 года выпуска, регистрационные знаки PK-JKC, выполнял регулярный рейс по перевозке топлива из Jayapura в Wamena (Индонезия). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Вамена. После заруливания на стоянку экипаж выключил двигатели. В 11.50 (02.50 UTC) в процессе разгрузки произошло воспламенение одной из бочек с топливом с быстрым распространением пожара на самолет. Никто не пострадал. Воздушное судно в огне получило повреждения и не подлежит восстановлению. По сообщению начальника полиции, при падении бочки с топливом ее содержимое разлилось и, попав на горячие тормозные механизмы, воспламенилось.



Вверху: пожар PK-JKC (фото: APA/EPA/STR). Внизу: пик пожара (фото: Guy Radford)





Фото вверху и внизу: DPA





Пожар потушен (фото: Guy Radford)

Прерванный взлет

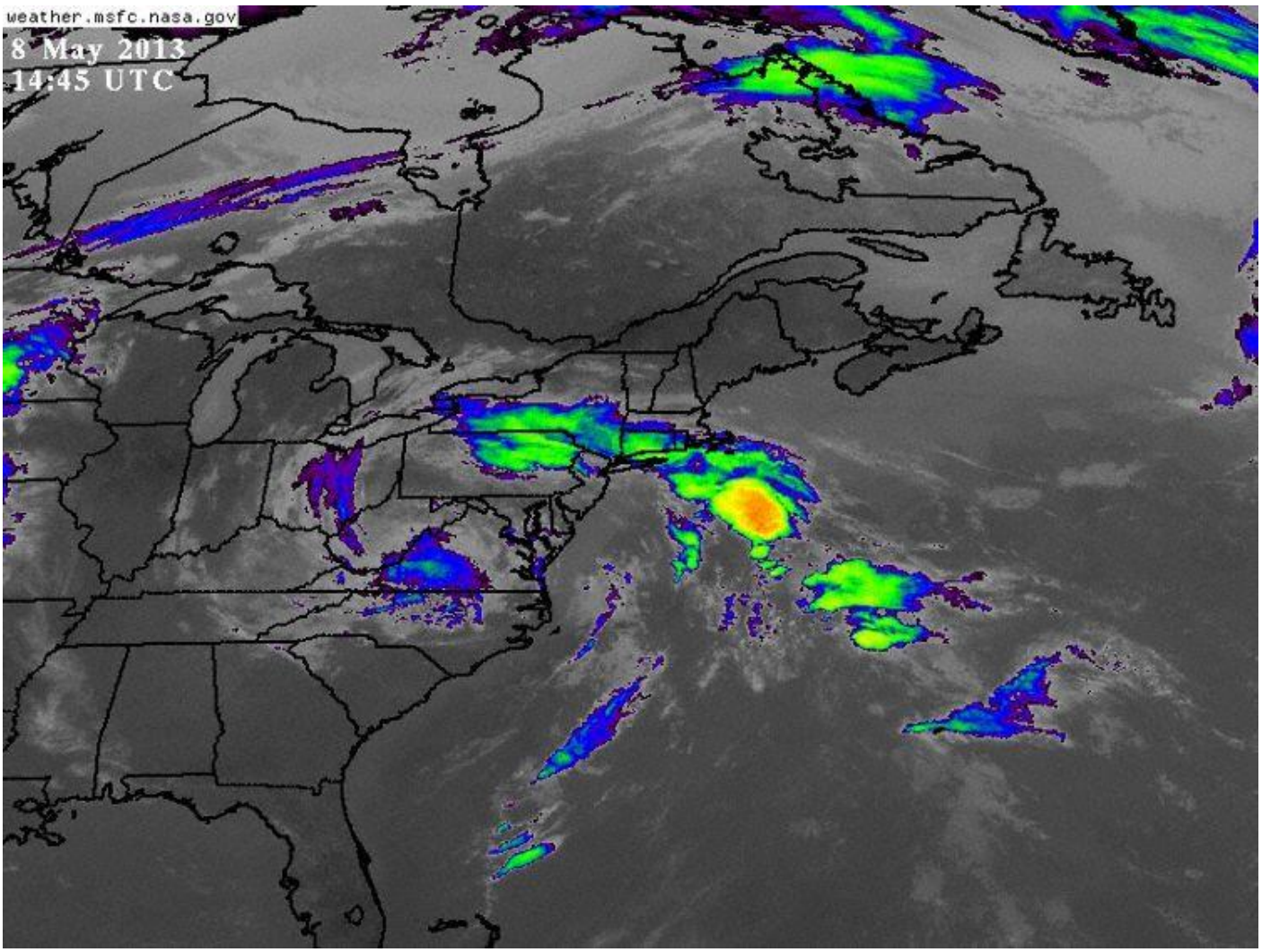
8 мая экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89006, выполнял рейс из Нижнего Новгорода в Шереметьево/Москва. В процессе разбега в аэропорту Стригино экипаж прекратил взлет по причине невыхода одного из двигателей на взлетный режим. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку. Проводится расследование.

Поражение разрядом атмосферного электричества

8 мая экипаж самолета Embraer ERJ-135 авиакомпании American Eagle, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N722AE, выполнял рейс из Detroit в New York/La Guardia (США). На борту находились 20 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в нью-йоркском аэропорту Ла Гуардия после двукратного поражения воздушного судна разрядом молнии в зоне фронтальной грозовой деятельности командир воздушного судна объявил аварийную ситуацию. Самолет благополучно приземлился на ВПП 04 аэропорта Ла Гуардия. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации на время проведения проверки. Самолет возобновил полеты на следующий день спустя 20 часов после посадки. В это же время доклады об ударах молнии поступали от экипажей других самолетов. Аварийная ситуация при этом, однако, не объявлялась.

Сводка METAP по аэродрому Нью-Йорк/Ла Гуардия:

```
KLGA 08I45IZ 06008KT IOSM BKNOI4 BKN024 OVCI40 I5/I3 A3007 RMK AO2 SLPI82 60066
TOI500I28 5I003 $
KLGA 08I44IZ 050IOKT IOSM BKNOI4 BKN045 BKNI40 I6/I3 A3007 RMK AO2 $
KLGA 08I35IZ 050IIKT IOSM FEWOII OVC020 I5/I3 A3006 RMK AO2 RAE04 SLPI80 P0002
TOI500I28 $
KLGA 08I3I5Z 05009KT IOSM BKN025 OVC036 I4/I3 A3007 RMK AO2 RAE04 P0002 $
```



Инфракрасный снимок со спутника GOES-E за 14.45 UTC (графика: NASA)

Попадание птицы в двигатель

8 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRZ, выполнял задержанный на 2 часа рейс (после замены самолета резервным из-за отказа системы спойлеров) из Шереметьево/Москва в Геленджик. На борту находились 120 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе взлета с ВПП 25 левой аэропорта Шереметьево после отрыва и начала уборки шасси экипаж услышал шум. Появилась вибрация левого двигателя (CFM56). На высоте около 1000 м экипаж прекратил набор и после выполнения проверок принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Шереметьево. При послеполетном осмотре были обнаружены следы попадания птицы в двигатель№ 2 и повреждения рабочих лопаток вентилятора.

Растрескивание лобового стекла

8 мая экипаж грузового самолета Boeing 757-200 авиакомпании UPS, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N461UP, выполнял рейс из Louisville в Miami (США). На борту находились 2 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 70 м.м. севернее Atlanta (США), экипаж сообщил о растрескивании левого лобового стекла и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 правую аэропорта Атланта.

Запах горения

8 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N980TW, выполнял рейс из Denver в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 107 человек. В процессе набора высоты после взлета из Денвера на эшелоне 280 экипаж перешел в горизонтальный полет, сообщив о запахе электрического горения на борту, и принял решение произвести вынужденную посадку в Pueblo (США). Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пуэбло. Аварийные службы не обнаружили следов огня, перегрева или дыма. Пассажиры были автобусами доставлены в Colorado Springs (США), и оттуда вылетели в Даллас, куда прибыли с задержкой 8 часов. На следующий день N980TW выполнил перелет в Даллас и был допущен к эксплуатации.

Отказ гидросистемы

9 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCY, выполнял рейс (отправление – 8 мая) из Домодедово/Москва в Екатеринбург. На борту находились 123 пассажира и 6 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350, на главном информационном дисплее появилось сообщение об отказе желтой гидросистемы (низкий уровень и низкое давление). Не объявляя срочной ситуации, экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

Дым из двигателя

9 мая экипаж самолета Airbus A318-100 авиакомпании Avianca Brazil, 2007 года выпуска, регистрационные знаки PR-AVK, выполнял рейс из Fortaleza в Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия). На борту находились 83 пассажира. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 13 аэропорта Форталеза на высоте 4000 футов экипаж перешел в горизонтальный полет, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 8 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 аэропорта Форталеза. По сообщениям пассажиров, после взлета появился видимый дым из двигателя (PW6124). Через некоторое время дым появился в салоне. По сообщению представителя аэропорта, экипаж не запрашивал аварийного обслуживания. Рейс был отменен. Проводится расследование.

Потеря давления в гермокабине через грузовую дверь

9 мая экипаж самолета Saab 340B авиакомпании Loganair, 1990 года выпуска, регистрационные знаки G-LGNF, по соглашению с Flybe выполнял рейс из Aberdeen на Шетландские острова (Великобритания). На борту находились 17 пассажиров и 3 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Kirkwall (Великобритания), произошло падение давления через дверь заднего грузового отсека. Экипаж выполнил аварийное снижение, после чего благополучно приземлился в аэропорту Керкуолл. По сообщением пассажиров, задняя грузовая дверь произвела сильный хлопок. Представитель авиакомпании подтвердил факт открытия двери в полете на 4 см. Для завершения рейса в Керкуолл был направлен резервный самолет.

Сигнализация пожара в грузовом отсеке

9 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Cathay Pacific, 2007 года выпуска, регистрационные знаки B-KPE, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 277 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370 в 180 м.м. юго-восточнее Winnipeg (Канада), произошло срабатывание сигнализации пожара в грузовом отсеке. Экипаж активировал систему пожаротушения и выполнил разворот в направлении аэропорта Виннипег, где через 35 благополучно приземлился на ВПП 36. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 13 мая, срабатывание сигнализации оказалось ложным.

Неисправность двигателя

9 мая экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Brussels Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки OO-DWH, выполнял рейс из Toulouse (Франция) в Brussels (Бельгия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 14 левой аэропорта Тулуза экипаж доложил о проблемах с одним из 4 двигателей (LF507). Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 левую аэропорта Тулуза. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на следующий рейс и прибыли в Брюссель с задержкой 5,5 часов.

Прерванный взлет

9 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N7549A, выполнял рейс из Phoenix в Dallas/Ft. Worth (США). В процессе разбега в аэропорту Финикс экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации блокирования одного из колес. Воздушное судно благополучно завершило пробег. После проверки тормозов аварийными службами экипаж зарулил на перрон. Резервный McDonnell Douglas MD-83 прибыл в Даллас с задержкой 4,5 часа.

Индикация невыпущенного положения шасси

9 апреля экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Avion Express, 1992 года выпуска, регистрационные знаки LY-VEZ, по соглашению с Cubana выполнял рейс из Havana в Santiago (Куба). В процессе захода на посадку в аэропорту Сантьяго экипаж прекратил заход из-за индикации небезопасного положения шасси и занял зону ожидания для выполнения проверок, в ходе которых устранить проблему не удалось. Экипаж произвел контрольный проход над ВПП малой высоте для проверки положения шасси. С земли было подтверждено посадочное положение всех опор. При этом в кабине оставалась сигнализация непосадочного положения. Примерно через 1 час после ухода на второй круг экипаж приступил к заходу для аварийной посадки. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сантьяго.

Выключение двигателя

9 мая экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании Cargojet, 1980 года выпуска, регистрационные знаки C-GCJD, выполнял рейс из Vancouver в Winnipeg (Канада). На борту находились 3 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 90 м.м. юго-западнее Calgary, экипаж заметил индикацию низкого давления масла в правой силовой установке (JT8D). Экипаж выключил двигатель и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 аэропорта Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, была обнаружена утечка масла через прокладку подшипника № 6 турбины низкого давления.

Разрушение пневматиков, прерванный взлет

9 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Jazz, 2011 года, выпуска регистрационные знаки C-GGOK, выполнял рейс из Toronto в Fredericton (Канада). На борту находился 61 человек. В процессе разбега с ВПП 24 правой аэропорта Торонто на скорости около 100 узлов произошло разрушение пневматиков обоих колес левой основной опоры шасси. Экипаж прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег, и было остановлено на ВПП без возможности самостоятельного руления. По тревоге прибыли аварийные службы. Пассажиры были высажены на ВПП и автобусом доставлены к терминалу. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, оторвавшиеся куски покрышки повредили трубопроводы гидросистемы и закрылки. После замены шин на ВПП самолет был отбуксирован на перрон. ВПП оставалась закрытой в течение 2 часов 12 минут. Резервный самолет прибыл в Фредериктон с задержкой 2 часа.

Падение давления в гермокабине

9 мая экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Jet2.com, 1986 года выпуска, регистрационные знаки G-CELH, выполнял рейс из Pisa (Италия) в Manchester (Великобритания). В процессе снижения для захода на посадку в Манчестере экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о падении давления в гермокабине, и перешел к аварийному снижению до высоты 10 000 футов. Автоматически выпали

кислородные маски пассажиров. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Манчестер. Самолет возобновил полеты 11 мая.

Выключение двигателя

9 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Air China, 2013 года выпуска, регистрационные знаки B-2037, выполнял рейс из Beijing (Китай) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 217 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 45 м.м. юго-восточнее Vilnius (Литва), экипаж был вынужден выключить левый двигатель (GE90). Через 1 час 5 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 левую аэропорта Stockholm (Швеция). По состоянию на 15.30 UTC 13 мая самолет, выполнивший свой первый полет 1 апреля 2013 года, находился в Стокгольме. По информации из Китая, требуется замена двигателя, что потребует дополнительную задержку до 45 дней.

Травмирование бортпроводников при болтанке

10 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Sunstate Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки VH-QOD, по соглашению с Qantas выполнял рейс из Townsville в Cairns (Австралия). Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета воздушное судно вошло в зону турбулентности при ясном небе. При возникшей болтанке оба бортпроводника были травмированы, один из них потерял сознание. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 30 минут произвел благополучную посадку в аэропорту Кэрнс. Бортпроводники были доставлены в госпиталь. Совет по безопасности на транспорте Австралии проводит расследование.

Падение давления в гермокабине

10 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Air Astana, 1995 года выпуска, регистрационные знаки P4-KCU, выполнял рейс из Ташкента (Узбекистан) в Алма-Ату (Казахстан). На борту находились 136 пассажиров. Следуя по маршруту в районе Шымкента (Казахстан), из-за постепенного падения давления в гермокабине экипаж приступил к аварийному снижению, во время которого автоматически выпали кислородные маски пассажиров. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шымкент. Пассажиры были перерегистрированы на рейс самолетом Airbus A321-200 и прибыли в Алма-Ату с задержкой 9 часов. В этот же день Boeing 757-200, P4-KCU, выполнил перелет в Алма-Ату. По сообщению представителя авиакомпании, произошел отказ системы кондиционирования воздуха.

Утечка топлива

10 апреля экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Lufthansa, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-AIGY, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Detroit (США). На борту находились 162 пассажира и 12 членов экипажа. Следуя по маршруту, экипаж обнаружил утечку из системы слива топлива и

принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. В процессе снижения для захода на посадку в Детройте экипаж сообщил об имеющемся запасе топлива на 1 час, о прекращении утечки в ходе снижения, и запросил привести в готовность аварийные службы для встречи и последующего сопровождения до стоянки в целях предосторожности. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 03 правую аэропорта Детройт. Экипаж запросил аварийные службы особенно тщательно осмотреть правое полукрыло на наличие утечки. После сообщения об отсутствии утечки топлива экипаж отменил аварийную ситуацию и зарулил на перрон в сопровождении аварийных служб. В обратный рейс самолет вылетел практически по расписанию и прибыл во Франкфурт-на-Майне с задержкой 30 минут.

Прерванный взлет

10 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании United Airways, 1989 года выпуска, регистрационные знаки S2-AEU, выполнял рейс из Muscat (Оман) в Dhaka (Бангладеш). На борту находились 133 пассажира. В процессе разбега в аэропорту Маскат экипаж прекратил взлет из-за разрушения пневматика. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось в пределах ВПП без возможности дальнейшего руления. Самолет был отбуксирован на перрон. Для продолжения рейса в Маскат из Дакки был направлен резервный самолет.

Выключение двигателя

10 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Swift Air, 1993 года выпуска, регистрационные знаки EC-LEY, по соглашению с Vueling выполнял рейс из Palma Mallorca в Barcelona (Испания). В процессе набора высоты после взлета из Пальма-де-Майорки один из двигателей (JT8D) произвел громкий хлопок, сопровождаемый тряской всего самолета. Экипаж выключил двигатель, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пальма-де-Майорка. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Барселону с задержкой 3 часа.

Потеря радиосвязи

10 мая экипаж грузового самолета Boeing 777-200 авиакомпании Aero Logic (Германия), 2010 года выпуска, регистрационные знаки D-AALH, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Leipzig (Германия). Когда воздушное судно следовало по маршруту в зоне ответственности Московского центра ЕС ОрВД на эшелоне полета 320, произошла потеря радиосвязи с экипажем. На неоднократные вызовы по различным каналам связи экипаж не отвечал. Связь была восстановлена после входа самолета в воздушное пространство Белоруссии.

Неисправность системы кондиционирования

10 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BND, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Домодедово/Москва. В процессе набора высоты после взлета

экипаж доложил о некорректной работе системы наддува. После выполнения проверок экипаж принял решение следовать до аэродрома назначения на эшелоне полета 90.

Запах гари

10 мая экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании KLM Cityhopper, 1996 года выпуска, регистрационные знаки PH-KZC, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Norwich (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 24 аэропорта Амстердам экипаж прекратил набор на эшелоне полета 080 и сообщил о запахе горелой резины в кабине, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Через 17 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую аэропорта Схипхол. Резервный Fokker 70 прибыл в Норвич с задержкой 1 час.

Столкновение со стаей птиц

11 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEH, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Екатеринбург. На борту находились 106 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в Екатеринбурге на высоте 120 м произошло столкновение воздушного судна со стаей птиц. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Кольцово. При послеполетном осмотре на лобовом стекле и правом предкрылке были обнаружены следы столкновения с птицами. Самолет не получил повреждений.

Поражение разрядом атмосферного электричества

11 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Thomson, 2004 года выпуска, регистрационные знаки G-OOBF, выполнял рейс из Birmingham (Великобритания) в Izmir (Турция). В процессе набора высоты после взлета из Бирмингема в районе лондонском аэропорта Хитроу экипаж прекратил набор на эшелоне полета 305 и сообщил о поражении разрядом молнии. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую лондонского аэропорта Гатвик. Резервный Boeing 737-800 вылетел из Гатвика через 5,5 часов и прибыл в Измир с задержкой 6 часов.

Прерванный взлет

11 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Cathay Pacific, 2007 года выпуска, регистрационные знаки B-KPE, выполнял рейс из Winnipeg (Канада) в Hong Kong (Китай). В процессе разбега с ВПП 36 в аэропорту Виннипег произошло срабатывание сигнализации конфигурации шасси. Экипаж прекратил взлет, благополучно завершил пробег и зарулил на перрон. При освобождении ВПП произошло временное срабатывание индикации управления разворотом. Двумя днями ранее самолет произвел вынужденную посадку в Виннипеге из-за срабатывания сигнализации пожара в грузовом отсеке. Воздушное судно благополучно вылетело в Гонконг спустя 2 часа.

Отказ гидросистемы

11 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1986 года выпуска, регистрационные знаки C-FABN, выполнял рейс из Columbus (США) в Toronto (Канада). На борту находились 34 человека. Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошло срабатывание сигнализации гидросистемы № 2. Экипаж активировал резервный гидронасос. Через некоторое время началось падение уровня гидрожидкости в гидросистеме № 2, после чего произошло срабатывание сигнализации перегрева гидросистемы № 1. Экипаж объявил аварийную ситуацию, в дальнейшем произвел выпуск шасси резервным способом и через 30 минут после объявления аварийной ситуации благополучно приземлился на ВПП 23 аэропорта Торонто. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено повреждение шланга в тормозном коллекторе.

Разрушение пневматика

11 мая экипаж самолета Airbus A340-600 авиакомпании Lufthansa, 2006 года выпуска, регистрационные знаки D-AIHM, выполнял рейс из Munich (Германия) в Newark (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 25 м.м. юго-западнее Cologne (Германия) и в 250 м.м. северо-западнее Munich (Германия), экипаж получил информацию об обнаружении остатков шины на ВПП взлета 26 правой аэропорта Мюнхен, которые были определены как принадлежащие их самолету. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 правую аэропорта Мюнхен. Резервный Airbus A340-600 прибыл в Ньюарк с задержкой 7 часов. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж приземлившегося вскоре после взлета D-AIHM на ВПП 26 правую рейса обнаружил куски покрышки на ВПП. После сбора остатков шины было установлена их принадлежность самолету с регистрационными знаками D-AIHM. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета для замены колеса на базе в Мюнхене, хотя имел возможность продолжить полет до аэродрома назначения.

Столкновение со стаей птиц

11 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2005 года выпуска, регистрационные знаки EI-DEM, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в London/Heathrow (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 28 аэропорта Дублин экипаж сообщил о столкновении с несколькими птицами. По докладу экипажа, двигатели и системы воздушного судна работы работали нормально. В аэропорту была объявлена «Готовность». Экипаж прекратил набор на высоте 3000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Дублин и зарулило на перрон. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Столкновение с птицей

12 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Swiss International Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки HB-IPS, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Manchester (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 32 аэропорта Цюрих экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей после отрыва и сообщил позднее о падении оборотов и неустойчивой работе правого двигателя (CFM56). Экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 100, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Цюрих. Экипаж освободил рабочую ВПП 28 на ВПП 16 и остановился за пределами критической зоны РМС, запросив аварийные службы произвести внешний осмотр самолета. После проверки воздушное судно зарулило на перрон.

Проблемы с гидросистемой

12 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании British Airways, 2001 года выпуска, регистрационные знаки G-EUUC, выполнял рейс из London/Heathrow в Glasgow (Великобритания). В процессе снижения для захода на посадку в Глазго при пересечении высоты 7000 футов экипаж доложил о проблемах с гидросистемой, набрал высоту 8000 футов и занял зону ожидания для выполнения проверок. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Глазго, где была объявлена тревога. Через 1 час 10 минут (с задержкой 30 минут от расписания) после посадки самолет вылетел в обратный рейс. После посадки в аэропорту Хитроу воздушное судно было отстранено от эксплуатации и спустя 25 часов после посадки находилось на земле.

Дым в кабине

12 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 2005 года выпуска, регистрационные знаки D-AKNV, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Stuttgart (Германия). На борту находился 141 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 правой на высоте 4000 футов экипаж перешел в горизонтальный полет, доложив о дыме в кабине, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 7 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 правую лондонского аэропорта Хитроу. Аварийные службы не обнаружили признаков огня или перегрева. Пассажиры были высажены обычным способом. Самолет был отстранен от эксплуатации для проведения проверки.

Разрушение пневматиков

12 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Shanghai Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки B-2858, выполнял рейс из Shanghai/Pudong в Xian (Китай). В процессе пробега после посадки в аэропорту Сиань в результате отказа системы противоюза нескольких колес правой основной опоры шасси произошло их блокирование и последующее разрушение. Воздушное судно

благополучно завершило пробег. Следующий запланированный для самолета рейс – в Shanghai/Hongqiao (Китай) - был отменен.



Одно из поврежденных колес

Разрушение пневматиков

12 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Air Algerie, 2005 года выпуска, регистрационные знаки 7T-VKB, выполнял рейс из Algiers (Алжир) в Marseille (Франция). В процессе пробега после посадки на ВПП 31 правую аэропорта Марсель произошло разрушение пневматиков обоих колес левой основной опоры шасси. Воздушное судно было остановлено на ВПП без возможности самостоятельного передвижения. Через 1 час 30 минут пассажиры были высажены на ВПП, в обратный рейс самолет вылетел через 20 часов с задержкой 9,5 часов.

Сводка METAP по аэродрому Марсель:

```
LFML I220000Z 32028KT CAVOK I7/03 QIOI6 NOSIG
LFML I2I930Z 33024G37KT CAVOK I7/02 QIOI6 NOSIG
LFML I2I900Z 32026KT CAVOK I7/02 QIOI6 NOSIG
LFML I2I830Z 33024KT CAVOK I8/02 QIOI6 NOSIG
```

Выключение двигателя

12 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Brussels Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки OO-SFY, выполнял рейс из Entebbe (Уганда) в Brussels (Бельгия). В процессе набора высоты через 20 минут после взлета из Энтеббе правый двигатель (PW4168) произвел серию хлопков с выбросом языков пламени. Экипаж выключил силовую установку и возвратился на аэродром вылета. Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Энтеббе. Представитель авиакомпании подтвердил возврат в Энтеббе из-за помпажа компрессора. Двигатель подлежит замене. По состоянию на 21.00 UTC 16 апреля самолет находился в Энтеббе, что привело к сбою в движении авиакомпании Brussels Airlines.

Столкновение с птицей

12 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании US Airways, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N113UW, выполнял рейс из Raleigh/Durham в Charlotte (США). При посадке на ВПП 36 правую аэропорта Шарлотта произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж благополучно завершил пробег. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, произошло попадание птицы в один из двигателей (CFM56).

Попадание птиц в двигатели, прерванный взлет

12 мая экипаж самолета Embraer ERJ-195 авиакомпании Air Dolomiti, 2012 года выпуска, регистрационные знаки I-ADJP, по соглашению с Lufthansa выполнял рейс из Verona (Италия) в Frankfurt/Main (Германия). В процессе разбега с 3070-метровой ВПП 22 в аэропорту Верона экипаж на высокой скорости прекратил взлет после попадания птиц в оба двигателя (CF34). Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось в зоне приземления ВПП 04. После проверки самолета прибывшими по тревоге аварийными службами экипаж зарулил на перрон,

где пассажиры покинули самолет обычным способом. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщению одного из пассажиров, в процессе замедления в салоне возник горелый запах. Командир воздушного судна сделал объявление о попадании птиц в оба двигателя. Прибывшие по тревоге аварийные службы произвели осмотр только левого двигателя.

Испарения в кабине

12 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 2008 года выпуска, регистрационные знаки D-AGWJ, выполнял рейс из Dortmund (Германия) в Palma Mallorca (Испания). На борту находились 120 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 60 м.м. северо-восточнее Geneva (Швейцария), экипаж применил кислородные маски и объявил аварийную ситуацию, сообщив об испарениях в кабине. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Женеве. В аэропорту Женева были прекращены все операции за 20 минут до расчетного времени прибытия аварийного рейса. Через 19 минут после начала снижения с эшелона 370 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Женева. Экипаж оставался в кислородных масках и во время посадки. После заруливания самолета на перрон пассажиры были высажены обычным способом. Для продолжения рейса в Женеву был направлен резервный Airbus A319-100. Рейс прибыл в Пальма-де-Майорку с задержкой 4,5 часа.



D-AGWJ в сопровождении аварийных служб (фото: Jean-Luc Altherr)

Потеря работоспособности командиром воздушного судна

12 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Norwegian Air Shuttle, 2012 года выпуска, регистрационные знаки LN-NGF, выполнял рейс из Bodo (Норвегия) в Antalya (Турция). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 60 м.м. юго-западнее Stockholm (Швеция), второй пилот запросил медицинскую помощь в стокгольмском аэропорту Арланда, сообщив о потере работоспособности командиром воздушного судна из-за ухудшения самочувствия. Через 20 минут второй пилот произвел благополучную посадку на ВПП 01 левую аэропорта Арланда. Командир воздушного судна был госпитализирован. Через 2 часа 20 минут после посадки самолет продолжил рейс с резервным экипажем и прибыл в Анталью с задержкой 3 часа. По сообщениям пассажиров, бортпроводники использовали кислород для капитана.

Прерванный взлет

12 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки EI-XLB, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Diagoras (Греция). В процессе разбега с ВПП 28 правой в аэропорту Пулково экипаж прекратил взлет из-за невыхода двигателя № 2 на взлетный режим. Воздушное судно завершило пробег через 150 м и зарулило на стоянку.

Столкновение с птицей

12 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBA, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Краснодар. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на высоте 200 м произошло попадание птицы в обтекатель бортового радиолокатора. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Отказ управления разворотом шасси

12 мая экипаж самолета Bombardier Global Express авиакомпании Hyperion Aviation, 2007 года выпуска, регистрационные знаки 9H-FED, выполнял рейс во Внуково/Москва. На борту находились 10 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе руления на стоянку после благополучной посадки в аэропорту Внуково произошел отказ управления разворотом носовой опоры шасси.

Нештатная конфигурация

12 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPR, выполнял рейс из Внуково/Москва в Нахичевань (Азербайджан). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково при пересечении эшелона полета 100 произошло срабатывание сигнализации неправильной конфигурации. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Растрескивание лобового стекла

12 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Saudi Arabian Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки HZ-AS18, выполнял рейс из Riyadh (Саудовская Аравия) в Cairo (Египет). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 33 правой аэропорта Эр-Рияд из-за растрескивания стекла кабины экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 150, после чего снизился до высоты 5000 футов. После выработки топлива в зоне ожидания, через 1 час 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 левую в аэропорту вылета Эр-Рияд. Два рейса в Каир и обратно, запланированные для самолета, были отменены. Пассажиры в Каир и обратно были доставлены одним совмещенным рейсом на самолете Boeing 747-400 авиакомпании Air Atlanta Icelandic с задержкой 8,5 часов.

Неисправность системы кондиционирования

13 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTH, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Томск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово экипаж сообщил о неисправности системы кондиционирования воздуха и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 2 часа 25 минут, выработав топливо, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Домодедово.

Отказ навигационных систем

13 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Владивосток Авиа», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCG, выполнял рейс из Хабаровска в Harbin (Китай). В процессе набора высоты после взлета из Хабаровска появилось сообщение о рассогласовании инерциальных систем. За 2 минуты до пролета государственной границы перестали поступать данные от GPS, произошло отключение автопилота и автомата тяги. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе ожидания решения диспетчера Харбинского центра ОВД работоспособность навигационных систем восстановилась. Экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Харбин. При дальнейшей эксплуатации отказ не повторился.

Разрушение пневматиков

13 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BZO, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Prague (Чехия). На борту находились 70 пассажиров. При посадке на ВПП 24 в аэропорту Прага произошло разрушение пневматиков обоих колес левой основной опоры шасси (см. фото ниже). Экипаж благополучно завершил пробег в пределах ВПП. При попытке освободить полосу по РД D воздушное судно остановилось в критической зоне РМС без возможности самостоятельного передвижения. Пассажиры были эвакуированы. ВПП оставалась закрытой в течение 1 часа до момента буксировки самолета.



Следы на ВПП



Поврежденные пневматики левой опоры

Столкновение с птицей

13 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air France, 2002 года выпуска, регистрационные знаки F-GKXJ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Charles de Gaulle/Paris (Франция). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 07 аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 50 экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы двигателей и систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Ослепление лазером

13 мая экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании Kelowna Flightcraft, 1975 года выпуска, регистрационные знаки C-GLKF, выполнял рейс из Regina в Winnipeg (Канада). На борту находились 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Реджайны при пересечении высоты 1200 футов самолет был освещен лучом лазера с земли. В результате ослепления второй пилот временно потерял возможность исполнять свои обязанности из-за сильной боли в глазах. Свое воздействие луч лазера оказал и на глаза третьего члена экипажа, хотя и в меньшей степени. Экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. После посадки в Виннипеге два пострадавших члена летного экипажа были доставлены в больницу. После оказания необходимой помощи они были

выписаны с отстранением от работы. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж немедленно доложил о происшествии органу ОВД. Сообщение было передано полиции Реджайны.

Разрушение пневматиков, прерванный взлет

13 мая экипаж самолета Canadair CRJ-705 авиакомпании Jazz, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FNJZ, выполнял рейс из Toronto (Канада) в New Orleans (США). На борту находились 73 человека. В процессе разбега с ВПП 23 в аэропорту Торонто на скорости около 100 узлов произошло разрушение пневматиков обоих колес левой основной опоры шасси. Экипаж прекратил взлет и благополучно завершил пробег в пределах ВПП. По тревоге прибыли аварийные службы. ВПП оставалась закрытой до момента эвакуации воздушного судна и уборки остатков шин с ВПП. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, покрышки сорвало полностью – самолет опирался на диск колеса. Кроме того, были повреждены закрылки. Резервный CRJ-705 прибыл в Новый Орлеан с задержкой 3 часа 15 минут.

Заклинивание двери кабины пилотов

13 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air India, 2010 года выпуска, регистрационные знаки VT-EDF, выполнял рейс из Delhi в Bangalore (Индия). На борту находились 125 пассажиров. Следуя по маршруту в районе Bhopal (Индия), командир воздушного судна покинул кабину для посещения туалета. В кабине остались второй пилот и пилот-стажер. Когда капитан попытался вернуться в кабину, ему не удалось открыть дверь. Не удалось справиться с дверью второму пилоту, равно как и стажеру. Второй пилот принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бхопал. Инженерно-техническому составу удалось вскрыть заклинившую дверь на земле. После необходимого ремонта самолет продолжил полет с полным составом экипажа. Рейс прибыл в Бангалор с задержкой 3 часа.

Разрушение пневматиков

13 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLE, выполнял рейс из Внуково/Москва в Курск. В процессе заруливания на стоянку после посадки в аэропорту Курск произошло разрушение пневматиков колес правой основной опоры шасси.

Освещение лазером

13 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOY, выполнял рейс из Краснодара во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково на эшелоне полета 100 экипаж сообщил о периодическом освещении кабины лазером зеленого цвета и продолжил заход на посадку. Через 8 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Столкновение с птицей

13 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2006 года выпуска, регистрационные знаки EI-EZC, выполнял рейс из Внуково/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 01 аэропорта Внуково произошло столкновение воздушного судна с птицей.

Невыпуск закрылков

13 мая экипаж самолета Embraer ERJ-195 авиакомпании Lufthansa Cityline, 2012 года выпуска, регистрационные знаки D-AEBM, выполнял рейс из Munich (Германия) в Krakow (Польша). В процессе захода на посадку в Кракове на высоте 3000 футов экипаж прекратил снижение, сообщив о проблемах с закрылками. Экипаж занял зону ожидания на 10 минут для выполнения проверок, в ходе которых устранить проблему, однако, не удалось. Было принято решение следовать на запасной аэродром Vienna (Австрия) с набором эшелона полета 280. Через 50 минут после прекращения захода в Кракове экипаж на повышенной скорости произвел благополучную посадку на ВПП 34 аэропорта Вена. Через 6 часов 45 минут после посадки самолет выполнил перелет в Мюнхен, где на следующий день возобновил полеты.

Попадание птицы в двигатель, прерванный взлет

13 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Trip Linhas Aereas, 2009 года выпуска, регистрационные знаки PP-PTU, выполнял рейс из Parintins в Manaus (Бразилия). На борту находились 66 человек. В процессе разбега в аэропорту Паринтинс произошло попадание птицы в правую силовую установку (PW127M), приведшее к отказу двигателя. Экипаж прекратил взлет, благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку. Резервный ATR-72-500 прибыл в Манаус с задержкой 15 часов.

Падение давления в гермокабине

13 мая экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Boston в St. Louis (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 100 м.м. северо-восточнее Baltimore (США), экипаж приступил к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине. Автоматически выпали кислородные маски пассажиров. После занятия высоты 10 000 футов экипаж взял курс на Балтимор. Через 25 минут после начала снижения с эшелона полета 380 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 левую аэропорта Балтимор. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Сент-Луис с задержкой 2 часа 45 минут.

Травмирование бортпроводника при болтанке

13 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-FCAE, выполнял рейс (отправление – 12 мая) из Edmonton (Канада) в London/Heathrow (Великобритания). На борту

находились 142 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 над Гудзоновым заливом, воздушное судно вошло в зону турбулентности. При возникшей болтанке был травмирован бортпроводник, который не смог продолжать исполнять свои обязанности. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения, где благополучно приземлился спустя 6 часов. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, бортпроводник был легко травмирован. Количество работоспособных членов кабинного экипажа позволило продолжить полет по плану.

Сигнализация дыма в отсеке авионики

13 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1989 года выпуска, регистрационные знаки C-FDRK, выполнял рейс из Fort Lauderdale (США) в Montreal (Канада). На борту находились 144 человека. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 28 правой аэропорта Форт-Лодердейл произошло срабатывание сигнализации дыма. Экипаж прекратил набор на высоте 8500 футов, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Через 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 правую аэропорта Форт-Лодердейл. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произведена замена регулятора управления вентиляцией в отсеке авионики. Аналогичные инциденты произошли на этом же самолете 20 апреля и 18 августа 2012 года (см.).

Освещение лазером

14 мая экипаж самолета Hawker 4000 оператора Capital Jets Management (США), 2010 года выпуска, регистрационные знаки N223AF, выполнял рейс из Сочи во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку на ВПП 19 аэропорта Внуково на участке между третьим и четвертым разворотами на высоте 500 м воздушное судно было освещено лучом лазера зеленого цвета. Экипаж продолжил заход на посадку.

Запах дыма в кабине

14 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N7542A, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Albuquerque (США). На борту находились 117 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 в 45 м.м. южнее Amarillo (США), экипаж доложил о запахе дыма в кабине, срабатывании сигнализации различных неисправностей и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Амарилло. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. После проверки самолет был допущен к продолжению полета. Рейс прибыл в Альбукерке с задержкой 3 часа.

Прерванный взлет

14 мая экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89004, выполнял рейс из Шереметьево/ Москва в Харьков (Украина). На борту находились 82 пассажира.

В процессе разбега с ВПП 25 левой аэропорта Шереметьево на скорости 60 узлов произошло срабатывание сигнализации отказа электронного управления правым двигателем (SAM146). Экипаж прекратил взлет, благополучно завершил пробег и возвратился на перрон. Самолет был отстранен от эксплуатации. Резервный Сухой SuperJet 100-95 прибыл в Харьков с задержкой 2,5 часа.

Засорение топливного фильтра

14 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N817NN, выполнял рейс из Miami (США) в Panama City (Панама). На борту находились 147 пассажиров. Следуя по маршруту в районе острова Большой Кайман (Каймановы острова), экипаж сообщил о срабатывании сигнализации обхода топливного фильтра и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось на острове Большой Кайман в международном аэропорту имени Роберта Оуэна. Для продолжения рейса из Майами был направлен резервный Boeing 737-800. Пассажиры прибыли в Панаму с задержкой 7,5 часов.

Проблемы с электросистемой

14 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPK, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Tokyo (Япония). Когда воздушное судно следовало по маршруту в зоне ответственности Хабаровского центра ЕС ОрВД в 100 км до точки входа в воздушное пространство Японии, экипаж доложил о проблемах с электро-системой, приняв решение продолжить полет до аэродрома назначения.

Столкновение с птицей

14 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJP, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург во Внуково/Москва. На борту находились 110 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Самолет благополучно приземлился в аэропорту Внуково. При послеполетном осмотре было обнаружено попадание птицы в нишу передней опоры шасси. В результате удара произошел обрыв троса управления передней опорой.

Дым в кабине

14 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Air Inuit, 1997 года выпуска, регистрационные знаки C-GRAI, выполнял рейс из Schefferville в Quebec (Канада). На борту находились 18 пассажиров и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 220 в 50 м.м. юго-западнее Baie-Comeau, экипаж обнаружил легкий дым в кабине и запах гари. Объявив аварийную ситуацию, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Бэ-Комо.

Невыпуск закрылков

14 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Caribbean Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки 9Y-JMD, выполнял рейс из Port of Spain (Тринидад и Тобаго) в New York (США). На борту находились 157 пассажиров и 6 членов экипажа. На высоте 2000 футов перед захватом сигнала курсового маяка ИЛС ВПП 31 левой аэропорта имени Кеннеди экипаж запросил векторение для ожидания из-за проблемы с закрылками. Через 10 минут экипаж сообщил о готовности к заходу на ВПП 31 левую на повышенной скорости (V_{ref} - 184 узла). Орган ОВД сообщил о необходимости задержки для приведения в готовность аварийных служб. Экипаж занял свое место в потоке заходящих на ВПП 31 левую самолетов. Через 10 минут воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось на ВПП 31 левую. Экипаж освободил ВПП и зарулил на перрон.

Проблемы с герметизацией

14 мая экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании «Якутия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIB, выполнял рейс из Краснодара в Душанбе (Таджикистан). На борту находились 37 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Краснодара при пересечении эшелона полета 50 экипаж доложил о проблеме с герметизацией и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Краснодар спустя 1 час 55 минут.

Отказ гидросистемы

14 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Якутия», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFG, выполнял рейс из Внуково/Москва в Уфу. На борту находились 37 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 19 аэропорта Внуково при пересечении эшелона полета 200 на экране EICAS появилось сообщение [L HYD ENG PRESS] падения давления в гидросистеме левого двигателя. Экипаж приступил к выполнению предписанных проверок. На эшелоне полета 280 появилось сообщение [L HYD SYS PRESS] малого давления в левой гидросистеме. Экипаж доложил об отказе левой гидросистемы и принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе захода на посадку выпуск закрылков и шасси был произведен аварийным способом. Через 1 час 5 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 аэропорта Внуково, и было остановлено на ВПП. На стоянку самолет был отбуксирован тягачом. При первоначальном осмотре были обнаружены следы гидрожидкости в нише правой основной опоры шасси и негерметичность гидрошланга.

Угрозы взрывов

15 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Shenzhen Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки B-6359, выполнял рейс из Xian в Shenzhen (Китай). Следуя по маршруту в районе Guilin (Китай), экипаж получил информацию о телефонных звонках с сообщениями о взрывных устройствах на

нескольких самолетах Shenzhen Airlines. Экипаж принял решение произвести экстренную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гуйлинь. Самолет был остановлен на ВПП, где была произведена эвакуация пассажиров. В ходе аварийного покидания несколько пассажиров были легко травмированы. Еще два самолета Shenzhen Airlines возвратились на аэродромы вылета. Два рейса были задержаны на земле до взлета. По сообщению правительства Китая, угрозы оказались ложными. Телефонные звонки произвел 26-летний мужчина. Он арестован. По заявлению правительства, в прошлом году за подобные действия виновные были приговорены к 4-летнему тюремному сроку.



B-6359 в процессе эвакуации

Растрескивание лобового стекла, падение давления в гермокабине

15 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании SA Express выполнял рейс из Port Elizabeth в Durban (ЮАР). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 280 в районе East London (ЮАР), произошло растрескивание левого лобового стекла с последующим падением давления в гермокабине и автоматическим выпадением кислородных масок пассажиров. Экипаж произвел аварийное снижение, после чего благополучно приземлился в аэропорту Ист-Лондон. Пассажиры были перерегистрированы на рейс до Йоханнесбурга, откуда продолжили полет в Дурбан.

Столкновение с птицей

15 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKC, выполнял рейс (отправление – 14 мая) из Казани в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево на высоте 260 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При

послеполетном осмотре под форточкой второго пилота было обнаружено пятно бурого цвета. Самолет не получил повреждений.

Столкновение с птицей

15 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BET, выполнял рейс из Ферганы (Узбекистан) в Новосибирск. При послеполетном осмотре в аэропорту Толмачево были обнаружены следы попадания птицы во внутреннюю секцию предкрылка правого полукрыла.

Выкатывание за пределы ВПП

16 мая экипаж самолета Xian MA-60 авиакомпании Myanma Airways, регистрационные знаки XY-AIQ, выполнял рейс из Heho в Monghsat (Мьянма). На борту находились 55 пассажиров. В 11.50 (05.20 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 30 в аэропорту Монгхсат воздушное судно выкатилось за пределы ВПП примерно на 240 м и остановилось вблизи ограждения аэропорта. Два пассажира с тяжелыми травмами (переломы рук) были госпитализированы. Воздушное судно получило значительные повреждения: подломлена левая основная опора шасси, повреждено левое полукрыло. По сообщению представителя авиакомпании, на самолете произошел отказ тормозной системы. Сводка METAR отсутствует. По наблюдениям местной метеостанции, в момент происшествия регистрировался слабый переменный ветер, разорванная облачность, температура +34°C. Аэропорт Монгхсат имеет ВПП 12/30 длиной 1525 м.





Столкновение с птицей, прерванный взлет

16 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 1993 года выпуска, регистрационные знаки D-AIRH, выполнял рейс из Dusseldorf в Munich (Германия). В процессе разбега в аэропорту Дюссельдорф экипаж на высокой скорости (выше 120 узлов) прекратил взлет после столкновения воздушного судна с птицей. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон. После проверки самолет благополучно вылетел и прибыл в Мюнхен с задержкой 1 час 45 минут.

Выкатывание за пределы ВПП

16 мая экипаж самолета de Havilland DHC-6-300 Twin Otter авиакомпании Nepal Airlines, регистрационные знаки 9N-ABO, выполнял рейс из Pokhara в Jomsom (Непал). На борту находились 19 пассажиров и 3 члена экипажа. В 08.33 (02.48 UTC) при посадке в аэропорту Джомсом воздушное судно отклонилось от оси ВПП влево и, скатившись по склону к реке Кали Гандаки, остановилось на берегу с крылом, погруженным в воду. Все 3 члена экипажа и 4 пассажира с тяжелыми травмами в критическом состоянии были срочно доставлены в госпиталь. Остальные пассажиры не пострадали или отделались легкими травмами. Самолет получил значительные повреждения, не подлежащие ремонту. Зона кабины пилотов была полностью разрушена, правое полукрыло отделилось от фюзеляжа. По сообщению местной полиции, воздушное судно выкатилось за пределы ВПП после отказа тормозов и из-за возможного порыва ветра. Информация о метеоусловиях отсутствует.



Карта: Google maps



9N-ABO на берегу реки (фото: AFP)

Выключение двигателя

16 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N194DN, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Seattle (США). На борту находились 160 человек. Когда

воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 260 м.м. северо-восточнее Edmonton (Канада), произошло срабатывание сигнализации низкого давления масла в левой силовой установке (PW4000). Экипаж выключил двигатель и произвел снижение до эшелона полета 240, приняв решение следовать на запасной аэродром. Через 55 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Эдмонтон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был обнаружен отказ маслонасоса. Двигатель был заменен.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

16 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Россия», 1998 года выпуска, регистрационные знаки EI-ECB, выполнял рейс из Самарканда (Узбекистан) в Пулково/Санкт-Петербург. Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошла потеря сознания у пассажирки. Экипаж принял решение произвести внеплановую посадку в аэропорту Уфа. Через некоторое время пассажирка пришла в себя. После посадки в аэропорту Уфа пассажирка была снята с рейса и направлена в медицинское учреждение, после чего рейс был продолжен.

Неуборка шасси

16 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWM, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Madrid (Испания). На борту находились 94 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж обнаружил неуборку всех опор шасси. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево, где была объявлена тревога.

Срабатывание системы предупреждения приближения к земле

16 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-600 авиакомпании SkyWest Airlines (Австралия), 2012 года выпуска, регистрационные знаки VH-FVR, по соглашению с Virgin Australia Regional выполнял рейс из Brisbane в Moranbah (Австралия). В процессе захода на посадку в аэропорту Моранба экипаж произвел снижение для выхода из слоя облачности, при котором произошло неоднократное срабатывание системы предупреждения приближения к земле. Экипаж прекратил заход и принял решение следовать на запасной аэродром Emerald, расположенный в 90 м.м. южнее Моранбы. Позднее экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Брисбен. Совет по безопасности на транспорте Австралии классифицировал инцидент как серьезный и начал расследование. Информация о погоде отсутствует.

Столкновение с птицей

16 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Sunwing, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-GTVG, выполнял перегоночный рейс из Halifax (Канада) в Santa Clara (Куба). На борту находились 7 членов экипажа. В

процессе набора высоты после взлета с ВПП 23 аэропорта Галифакс при пересечении высоты 500 футов экипаж услышал несколько громких хлопков при сохранении штатных параметров работы двигателей. При этом бортпроводники заметили языки пламени из левой силовой установки. Экипаж объявил аварийную ситуацию, выключил левый двигатель и, прекратив набор на высоте 5000 футов, возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Галифакс. В Санта-Клару был направлен резервный самолет, который прибыл с задержкой 5,5 часов. По информации инженерно-технического состава, произошло попадание птицы в двигатель.

Срабатывание TCAS

17 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBF, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Los Angeles (США). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Лос-Анджелес с вертикальной скоростью не более 1000 ф/мин на высоте 10700 футов произошло срабатывание TCAS в режиме «RA». Конфликтный борт находился выше на 100 футов на удалении 3 м.м.

Запах гари

17 мая экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании KLM Cityhopper, 2009 года выпуска, регистрационные знаки PH-EZG, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Aberdeen (Великобритания). На борту находились 85 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 левой аэропорта Амстердам при пересечении эшелона полета 100 экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о запахе гари в кабине, и запросил возврат в Амстердам. Прекратив набор на эшелоне полета 110, экипаж возвратился на аэродром вылета, сообщив о непрекращающемся запахе. Через 12 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 амстердамского аэропорта Схипхол. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. В сопровождении техники аварийных служб экипаж зарулил на перрон, где пассажиры были высажены обычным способом и автобусами доставлены к терминалу. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Разрешение на взлет и посадку с пересекающихся ВПП

17 мая экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N19966, по соглашению с United выполнял рейс из Newark в Hartford (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 33 аэропорта Брэдли экипаж получил разрешение на посадку без каких-либо ограничений. Примерно через 2,5 минуты экипажу самолета Airbus A321-200 авиакомпании US Airways, выполнявшего рейс из Hartford в Charlotte, был разрешен

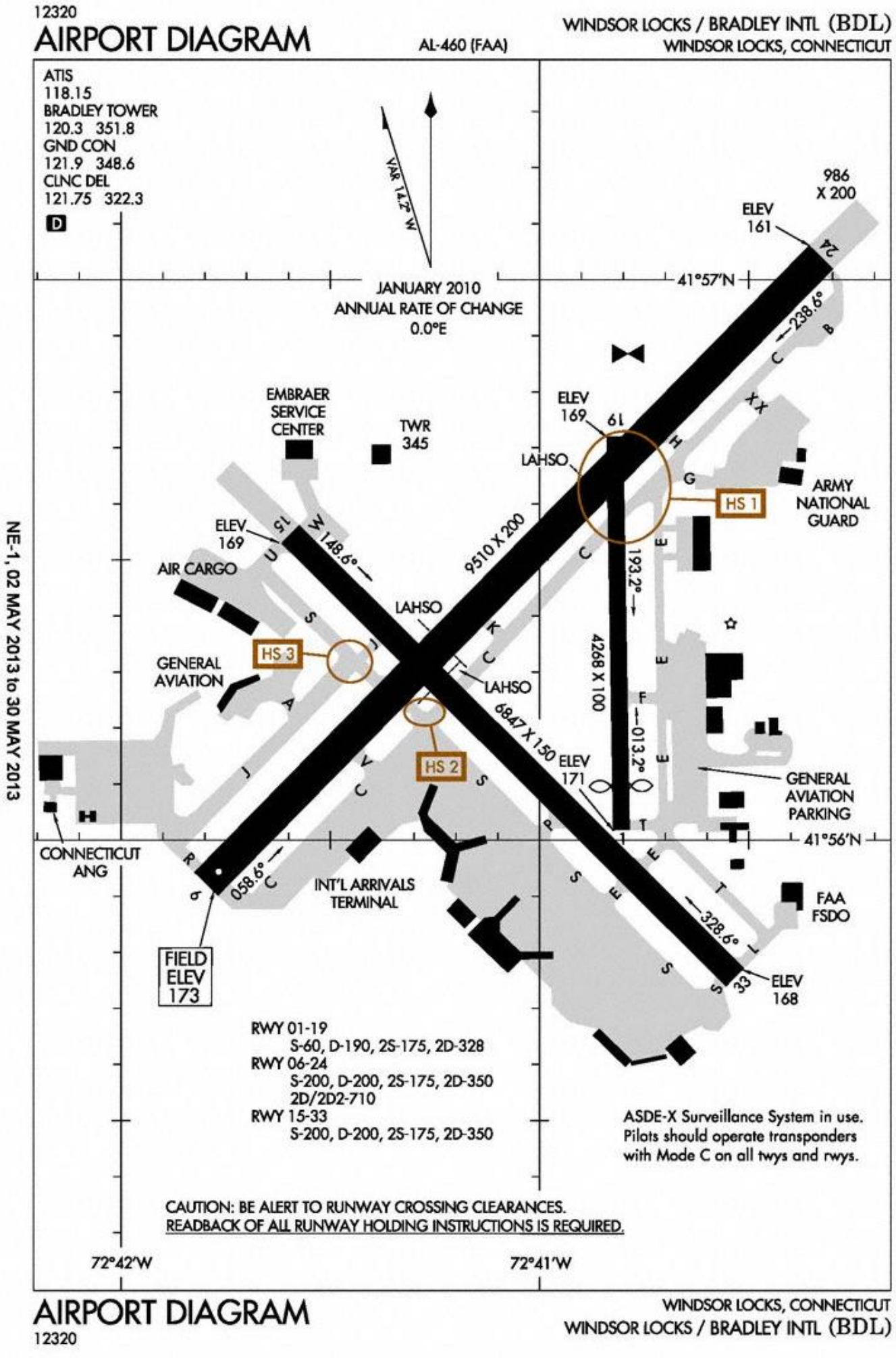


Схема аэродрома (FAA)

взлет с пересекающейся ВПП 06. Экипаж приступил к разбегу. Примерно через 1 минуту 40 секунд от диспетчера «Вышки» прозвучало указание экипажу US Airways остановиться. В эфир вышел экипаж Expressjet, сообщивший о заходе на ВПП 33 и запросивший, что происходит на пересекающейся ВПП 06. В возникшей заминке экипаж US Airways произвел взлет и после запроса, было ли указание остановиться адресовано им, перешел на связь с «Подходом». Экипаж Expressjet после посадки на ВПП 33 завершил пробег до пересечения с ВПП 06 и освободил полосу по РД С. Оба экипажа запросили телефонный номер «Вышки», чтобы обсудить произошедшее. Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) начало расследование нарушения технологии работы.

Потеря радиосвязи

17 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Ямал», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIK, выполнял рейс из Нового Уренгоя в Домодедово/Москва. На борту находились 158 пассажиров и 7 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Сыктывкара, произошла потеря радиосвязи с экипажем. Связь была восстановлена спустя 13 минут.

Незакрытие створки шасси

17 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Berlin, 2009 года выпуска, регистрационные знаки D-ABDW, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Berlin/Tegel (Германия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово экипаж сообщил об индикации незакрытого положения створки шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 17 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

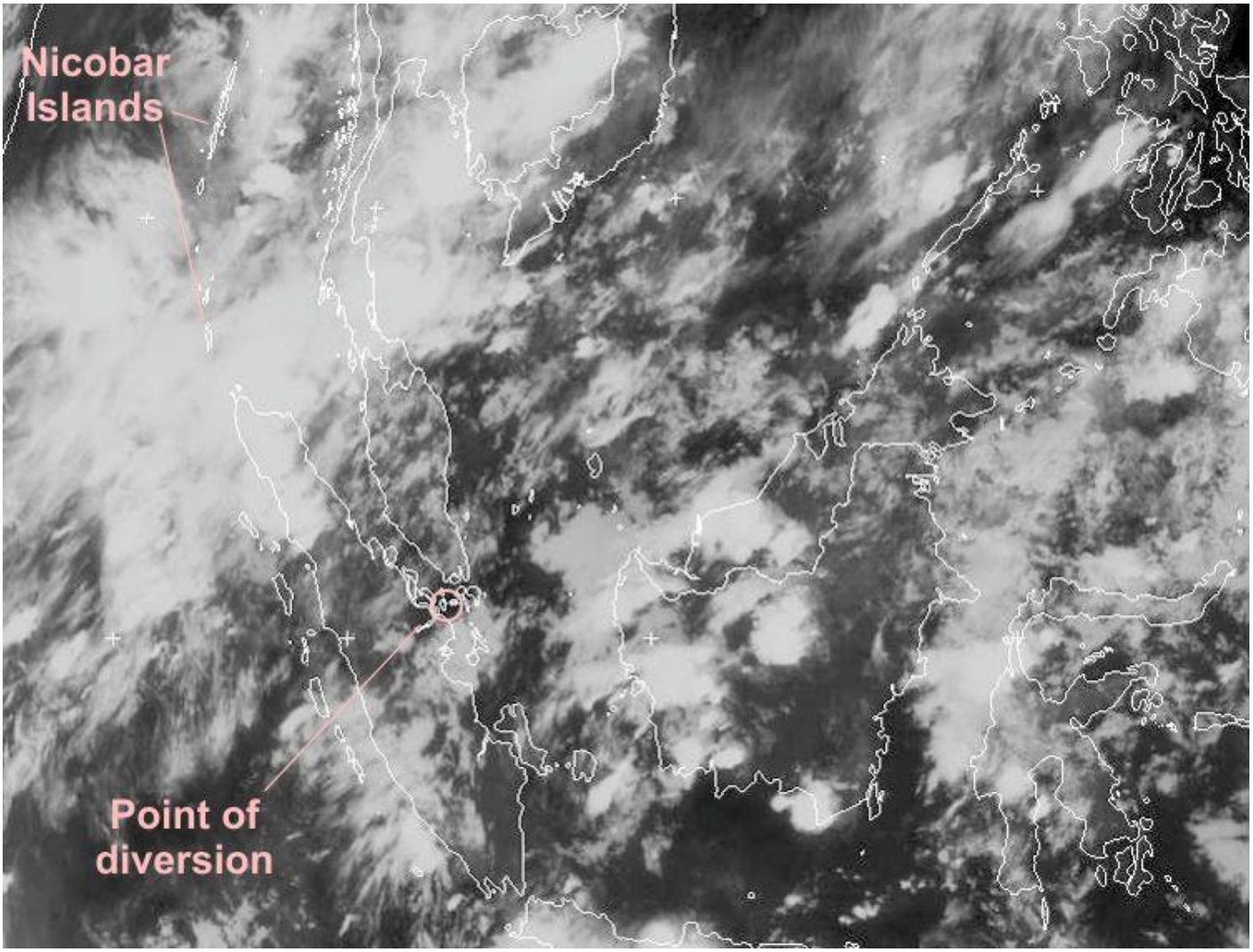
Попадание птицы в двигатель

17 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2012 года выпуска, регистрационные знаки PR-MYP, выполнял рейс из Porto Alegre в Brasilia (Бразилия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 11 аэропорта Порту-Алегри произошло попадание птицы в левый двигатель, приведшее к громкому хлопку, сопровождаемому языками пламени. Экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов, выключил силовую установку и возвратился на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 11 аэропорта Порту-Алегри. Резервный Airbus A320-200 прибыл в аэропорт Бразилиа с задержкой 2,5 часа.

Тринадцать пострадавших при болтанке

17 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Emirates Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки A6-EBP, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Jakarta (Индонезия). На борту находились 374 пассажира. В 22.45 (14.45 UTC) на эшелоне полета 350 в районе Никобарских островов в 30 м.м. юго-западнее Singapore (Сингапур) экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за

травмирования 10 пассажиров и 3 членов экипажа при болтанке. Спустя 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 02 центральную сингапурского аэропорта Чанги. Пострадавшие были доставлены в госпиталь. У одного из бортпроводников была диагностирована серьезная травма шейного позвонка. Остальные пострадавшие, с легкими повреждениями, были выписаны после оказания помощи. Рейс был продолжен через 18 часов после посадки и прибыл в Джакарту с задержкой 19 часов.



Инфракрасный снимок со спутника MT-SAT за 15.00 UTC 17 мая 2013 года (графика: AVH/MTSAT)

Сигнализация дыма

17 мая экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N772AN, выполнял рейс из Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия) в Miami (США). На борту находились 218 пассажиров и 14 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 75 м.м. северо-западнее Oranjestad (Аруба), экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 19 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 11 международного аэропорту имени королевы Беатрикс. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. В полете произошло срабатывание датчика дыма. Через 4 часа после вынужденной посадки рейс был продолжен.

Выключение двигателя перед взлетом

17 мая экипаж самолета Як-40 авиакомпании «Хабаровские авиалинии», 1976 года выпуска, регистрационные знаки RA-88231, выполнял рейс из Николаевска-на-Амуре в Хабаровск. На борту находились 22 пассажиров и 4 члена экипажа. На исполнительном старте при выводе двигателей на взлетный режим раздались хлопки. Температура среднего двигателя увеличилась до 700°С, произошло срабатывание сигнализации табло «Перегрев двигателя». Экипаж выключил двигатель № 2 и зарулил на стоянку.

Проблемы с наддувом

17 мая экипаж самолета British Aerospace HS-125-700 оператора «Аэролимузин», 1977 года выпуска, регистрационные знаки RA-02810, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Stockholm (Швеция). На эшелоне полета 120 после взлета из аэропорта Домодедово экипаж сообщил о проблемах с наддувом и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 11 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Отказ управления разворотом шасси

17 мая экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Lufthansa Cityline, 2006 года выпуска, регистрационные знаки D-ACKC, выполнял рейс из Cluj (Румыния) в Munich (Германия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Мюнхен на эшелоне полета 120 экипаж доложил о механической проблеме с управлением разворотом носовой опоры шасси и запросил внеочередной заход и приведение в готовность аварийных служб. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую аэропорта Мюнхен. Экипаж освободил ВПП и остановился на прилегающей РД, откуда самолет был отбуксирован на перрон.

Проблемы с электросистемой

17 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAS, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Sharm el Sheikh (Египет). Следуя по маршруту примерно в 300 км южнее Москвы, экипаж сообщил о проблемах с электросистемой и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Утечка из гидросистемы

18 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQW, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ростов-на-Дону. На борту находились 122 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Ростов экипаж обнаружил падение уровня гидрожидкости в желтой гидросистеме и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 30 минут воздушное судно благополучно

приземлилось в аэропорту назначения. При послеполетном осмотре было обнаружено подтекание гидрожидкости под правым двигателем.

Разрушение пневматиков, пожар шасси



18 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHZ, выполнял рейс из Ставрополя во Внуково/Москва. На борту находились 130 пассажиров и 6 членов экипажа. В 07.48 (03.48 UTC) в процессе пробега после посадки в аэропорту Внуково произошло разрушение пневматиков обоих колес левой основной опоры шасси и последующее их возгорание. После остановки воздушного судна была начата аварийная эвакуация пассажиров и ликвидация пожара прибывшими по тревоге аварийными расчетами. В результате инцидента аэропорт был закрыт для приема и выпуска воздушных судов в течение 2 часов, что привело к уходу на запасные аэродромы 23 рейсов. Видео (Euronews)

Отказ навигационных систем

18 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Corendon Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки TC-TJJ, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Алма-Ату (Казахстан). На борту находились 156 пассажиров и 8 членов экипажа. Следуя по маршруту в районе Шымкента (Казахстан), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за отказа навигационных систем. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шымкент. После устранения неисправности рейс был продолжен и прибыл в Алма-Ату с задержкой 6 часов.

Аварийная посадка на фюзеляж

18 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Piedmont Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N934HA, по соглашению с US Airways выполнял рейс (отправление – 17 мая) из Philadelphia в Newark (США). На борту находились 31 пассажир и 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Ньюарк экипаж сообщил об индикации непосадочного положения левой основной опоры шасси и запросил контрольный проход над ВПП для осмотра с земли. Экипажу был разрешен пролет на малой высоте левее ВПП 04 левой. По запросу «Вышки» экипаж выключил посадочные огни самолета. После прохода с земли сообщили о лишь наполовину выпущенной из ниши левой опоре. Экипаж набрал высоту 3000 футов и занял зону ожидания западнее аэродрома для устранения проблемы и выработки топлива. После многочисленных попыток выпуска шасси, не принесших результата, экипаж принял решение произвести посадку на фюзеляж с убранными опорами шасси. Выполнив заход на ВПП 04 левую, экипаж произвел посадку с убранным шасси в аэропорту Ньюарк. Воздушное судно безопасно остановилось в пределах ВПП. Пассажиры покинули самолет через левую основную

дверь и автобусом были доставлены к терминалу. Благодаря мастерству пилотов никто не пострадал. Аэропорт был временно закрыт.

Сводка METAP по аэродрому Ньюарк:

```
KEWR I8055IZ 00000KT IOSM FEWI50 BKN250 I6/07 A3020 RMK AO2 SLP226 TOI560067 IO228
20I44 50005
KEWR I8052IZ 23004KT IOSM FEWI50 BKN250 I6/07 A302I RMK AO2
KEWR I8045IZ I9003KT IOSM FEWI50 SCT250 I6/07 A3020 RMK AO2 SLP227 TOI6IO072
402390I56
KEWR I8035IZ I4003KT IOSM FEWI50 BKN250 I8/06 A3020 RMK AO2 SLP226 TOI78006I
```



Фото: sugznj

Заход на посадку в другой аэропорт

18 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Malaysia Airlines выполнял рейс из Kuala Lumpur (Малайзия) в Medan (Индонезия). Экипаж выполнял рейс в аэропорт Medan/Polonia с расчетным временем прибытия в 15.20, однако по ошибке произвел заход на ВПП международного аэропорта Kuala Namu. Непосредственно перед приземлением в 15.30 экипаж осознал ошибку, прекратил заход и ушел в плановый аэропорт Полония, где через 15 минут благополучно приземлился. Новый аэропорт Куала Наму, открытие которого планируется на август 2013 года, должен заменить аэропорта Полония. Аэропорт построен, однако пока не начал операции. Аэропорт расположен в 13 м.м. северо-восточнее аэропорта Полония, имеет сходную планировку и аналогичные посадочные курсы ВПП, имеющей большую длину (3750 м вместо 3000 м).

Взлет не по центру ВПП

18 мая экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании LAN Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки CC-CQF, выполнял рейс из Auckland (Новая Зеландия) в Sydney (Австралия). В 06.19 (18.19 UTC 17 мая) экипаж занял исполнительный старт ВПП 23 левой в аэропорту Окленд, ошибочно установив самолет вдоль линии боковых огней ВПП вместо огней осевой линии, после чего приступил к разбегу. В процессе разбега несколько фонарей были сбиты. Экипаж продолжил взлет, а затем и полет до аэродрома назначения. Через 3 часа 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сидней. Комиссия по расследованию происшествий на транспорте Новой Зеландии начала расследование. Самолет выполнил обратный рейс из Сиднея в Окленд по расписанию. После 1,5 часовой стоянки в Окленде рейс был продолжен до Santiago (Чили).

Сводка METAP по аэродрому Окленд:

```
NZAA I720OOZ 03004KT OIOVO7O 9999 RA SCTOO9 SCTOI6 OVCO3O I5/I5 QIOO2 TEMPO TL2OI5
2500 +RA BKNOO8 FEWO2OTCU
NZAA I7I925Z 35002KT 9999 RA BKNOO9 BKNOI6 OVCO3O I5/I5 QIOO3 TEMPO 2500 +RA BKNOO4
SCTO2OTCU
NZAA I7I9OOZ IIOO2KT 9999 -RA SCTOO9 BKNOI6 OVCO3O I5/I5 QIOO2 TEMPO 2500 TSRAGS
BKNOO4 SCTO2OCB
NZAA I7I8OOZ 06003KT 9999 VCSH BKNO3I I5/I5 QIOO3 TEMPO 2500 TSRAGS BKNOO4
SCTO2OCB
NZAA I7I7OOZ 36002KT 9999 -RA SCTO29 BKNO35 I6/I6 QIOO3 TEMPO 4000 RA BKNOO8
NZAA I7I6OOZ OIOOIKT 9999 BKNO36 I6/I6 QIOO4 BECMG 3OOI2KT TEMPO 4000 RA BKNOO8
```

Дефект прокладки лобового стекла

19 мая экипаж самолета Boeing 767-400 авиакомпании Delta Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N832MH, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Minneapolis (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 320в 110 м.м. западнее Shannon (Ирландия), перед входом в океаническое воздушное пространство экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета из-за шума в районе лобового стекла. Для возврата в Лондон экипаж занял эшелон полета 330. После часовой выработки топлива в зоне ожидания на эшелоне полета 220 в районе Birmingham (Великобритания) воздушное судно благополучно в лондонском аэропорту Хитроу. Резервный Boeing 767-400 прибыл в Миннеаполис с задержкой 7 часов. По сообщению пассажира, возникли проблемы с давлением в гермокабине. Причиной шума оказалась поврежденная прокладка лобового стекла. На следующий день после ремонта лобового стекла воздушное судно выполнило перелет в New York/JFK (США).

Отделение закрылка

19 мая экипаж грузового самолета Boeing 747-400 авиакомпании China Airlines выполнял рейс из Anchorage в Atlanta (США). В процессе захода на посадку на ВПП 27 правую аэропорта Атланта произошло отделение от правого полукрыла крыла внешней секции одного из закрылков. Экипаж ушел на второй круг,

выполнил повторный заход на ВПП 28 и через 15 минут после прекращения захода произвел благополучную посадку в аэропорту Атланта. Следующий рейс – в Dallas/Ft. Worth (США) – был отменен. 6-метровая деталь механизации упала на крышу жилого дома, пробив в ней два отверстия, и затем – во двор, на удалении 4,25 м.м на продолженной оси ВПП 27 правой. Обитательница дома не пострадала.

Искрение на кухне

19 мая экипаж самолета Airbus A340-600 авиакомпании SAA South African Airways, 2003 года выпуска, регистрационные знаки ZS-SNG, выполнял рейс из Johannesburg (ЮАР) в Lagos (Нигерия). В процессе набора высоты после взлета из Йоханнесбурга на эшелоне полета 210 экипаж перешел в горизонтальный полет из-за искрения электрочайника на одной из кухонь. После отключения электропитания кухни искрение прекратилось. Через 45 минут, выполнив слив топлива, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту вылета Йоханнесбург. Самолет вылетел повторно спустя 3 часа и прибыл в Лагос с задержкой 3 часа 40 минут.

Столкновение с птицей

19 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BZR, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Riga (Латвия). На борту находились 60 пассажиров. В процессе разбега с ВПП 07 правой аэропорта Шереметьево на скорости 130 узлов произошло попадание птицы в левый двигатель (CFM56). Экипаж продолжил взлет. В наборе высоты при пересечении эшелона полета 60 была обнаружена повышенная вибрация силовой установки № 1. На эшелоне 80 экипаж прекратил набор, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в зоне ожидания воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую аэропорта Шереметьево спустя 1 час после взлета. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Ригу с задержкой 2,5 часа.

Проблемы с наддувом

19 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNL, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Мурманск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 70 экипаж сообщил о проблемах с наддувом и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Проблема с закрылками

19 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Thomson, 1992 года выпуска, регистрационные знаки G-PJLO, выполнял рейс из Cancun (Мексика) в Birmingham (Великобритания). В процессе снижения для захода на посадку в Бирмингеме (длина ВПП – 2600 м) экипаж прекратил снижение на высоте 3000 футов, сообщив о проблеме с закрылками, и принял решение следовать на запасной аэродром

East Midlands (Великобритания) из-за наличия там более длинной ВПП. После набора высоты 5000 футов экипаж на повышенной (примерно на 30 узлов) скорости произвел благополучную посадку на ВПП 27 аэропорта Ист-Мидлэндс (длина ВПП – 2890 м).

Столкновение с птицей

19 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2005 года выпуска, регистрационные знаки EI-EYL, выполнял рейс из Самары в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 10 левую аэропорта Пулково на удалении 5 км от ВПП экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Прерванный взлет

19 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPP, выполнял рейс из Сургута во Внуково/Москва. На борту находились 90 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Сургут экипаж на высокой скорости (110 узлов) прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации засорения топливного фильтра правого двигателя. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку.

Несинхронный выпуск закрылков

19 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1992 года выпуска, регистрационные знаки EI-DTW, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Сочи. На борту находились 94 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Сочи в районе четвертого разворота экипаж доложил о неравномерном выпуске закрылков и прекратил заход. Через 20 минут, после выполнения проверок в зоне ожидания экипаж произвел повторный заход и благополучно приземлился на ВПП 02 аэропорта Адлер.

Прерванный взлет

19 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ямал», регистрационные знаки VP-BBA, выполнял рейс из Ноябрьска в Салехард. На борту находились 36 человек и 3 члена экипажа. В процессе разбега в аэропорту Ноябрьск до скорости принятия решения на EICAS появилось сообщение [ANTI-ICE DUCT] утечки воздуха из противообледенительной системы. Экипаж прекратил взлет, благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку. Проводится расследование.

Столкновение с птицей

19 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDO, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Sofia (Болгария). На борту находились 83 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж сообщил о

столкновении с птицей на высоте 600 м. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту София. При послеполетном осмотре были обнаружены следы попадания небольшой птицы в районе левой форточки кабины. Повреждений воздушного судна обнаружено не было.

Проблема с двигателем

20 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetstar, 2008 года выпуска, регистрационные знаки VH-VQB. выполнял рейс из Coolangatta Gold Coast в Sydney (Австралия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 32 аэропорта Кулангатта экипаж прекратил набор на эшелоне полета 60, сообщив о проблеме с двигателем (V2527), и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 аэропорта Кулангатта. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Сидней с задержкой 2 часа.

Отказ гидросистемы

20 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Flybe, 2006 года выпуска, регистрационные знаки G-JECO, по соглашению с Brussels Airlines выполнял рейс из Edinburgh (Великобритания) в Brussels (Бельгия). На борту находились 67 пассажиров. Следуя по маршруту в районе Birmingham (Великобритания), экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 1 час 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бирмингем. Самолет зарулил на перрон на собственной тяге. Резервный Dash 8-400 прибыл в Брюссель с задержкой 3 часа.

Выкатывание за пределы ВПП

20 мая экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Trigana Air Service, регистрационные знаки PK-YRZ, выполнял рейс из Jayapura в Wamena (Индонезия). В 16.07 (07.07 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 33 аэропорта Вамена воздушное судно выкатилось за пределы выходного торца ВПП на 5 метров и остановилось носовой опорой шасси на мягком грунте. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило повреждений. Самолет был отбуксирован обратно на искусственное покрытие и затем – на перрон. Сводка METAP отсутствует. По наблюдениям местной метеостанции, в 15.00 отмечался слабый ветер (4 узла) северо-восточного направления, видимость 10 км, температура 22°C, облачно.

Невыпуск шасси

20 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании «ЮТэйр», 1989 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPJ, выполнял рейс из Сургута в Томск. На борту находились 40 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Томск экипаж доложил о невыпуске шасси от основной системы и ушел на второй круг. При повторном заходе шасси было выпущено

аварийным способом. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Томск.

Ухудшение самочувствия кабинного экипажа

20 мая экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании US Airways, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N249AU, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Philadelphia (США). На борту находились 123 пассажира, 3 пилота и 6 бортпроводников. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 40 м.м. южнее аэропорта Paris/Charles de Gaulle (Франция), экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о болезненном состоянии 4 бортпроводников с симптомами голово-кружения, и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую парижского аэропорта имени Шарля де Голля. После посадки все бортпроводники пожаловались на плохое самочувствие и были доставлены в госпиталь, где у них диагностировали пищевое отравление. По сообщению представителя авиакомпании, никто из пассажиров с жалобами на плохое самочувствие не обращался. Рейс был отменен. Пассажиры были размещены в отелях. Позднее самолет выполнил перелет в Филадельфию.

Неисправность системы обогрева

20 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Донавиа», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIV, выполнял рейс из Минеральных Вод в Екатеринбург. На борту находились 48 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту, экипаж сообщил о некорректной работе системы обогрева салона и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Минеральные Воды.

Разрушение пневматика

20 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Horizon, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N438QX, по соглашению с Alaska Airlines выполнял рейс из Portland в Spokane (США). в процессе взлета из аэропорта Портленд произошло разрушение пневматика колеса, приведшее к повреждению створки отсека шасси. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. После прибытия в район аэродрома Спокан экипаж занял зону ожидания для выполнения необходимых проверок. Вылетевшее по расписанию воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения с опозданием на 50 минут. Самолет был отстранен от выполнения обратного рейса.

Неполный выпуск закрылков

20 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGT, выполнял рейс из Внуково/Москва в Нягань. На борту находились 44 пассажира и 5 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Нягань после выпуска механизации в посадочное

положение закрылки выпустились в положение 20°. Произошло срабатывание сигнализации отказа закрылков. После выполнения проверок согласно QRH экипаж принял решение произвести посадку с закрылками в положении 20°. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нягань.

Выключение двигателя

20 мая экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Flybe Nordic, 2007 года выпуска, регистрационные знаки OH-ATH, выполнял рейс из Helsinki в Turku (Финляндия). На борту находились 28 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Турку экипаж доложил о вынужденном выключении левой силовой установки (PW127), продолжив заход. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Турку. По состоянию на 19.00 UTC 21 мая самолет еще не возвратился в Хельсинки.

Проблемы с герметизацией

20 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Таймыр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDW, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Норильск. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в зоне ответственности Вологодского центра ОрВД, экипаж доложил о проблемах с герметизацией и запросил снижение до эшелона полета 190. После выполнения проверок экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета Домодедово.

Столкновение с птицей

20 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDY, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Milan (Италия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж сообщил о столкновении с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения.

Попадание птицы в двигатель

20 мая экипаж самолета Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1995 года выпуска, регистрационные знаки RA-96015, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Шереметьево/Москва. На борту находились 247 пассажиров. В процессе послеполетного осмотра были обнаружены следы попадания птицы в двигатель № 2 и повреждения 4 рабочих лопаток вентилятора силовой установки № 2.

Сигнализация открытия двери

21 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGW, выполнял рейс из Внуково/Москва в Жуляны/Киев (Украина). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково экипаж сообщил о срабатывании сигнализации открытия двери. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета.

После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково спустя 50 минут после взлета.

Выключение двигателя

21 мая экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Lufthansa Cityline, 2001 года выпуска, регистрационные знаки D-ACPB, выполнял рейс из Katowice (Польша) в Frankfurt/Main (Германия). На борту находились 63 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Катовице после вынужденного выключения правого двигателя (CF34) экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Катовице. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Невыпуск закрылков

21 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки LN-RGA, выполнял рейс из Stockholm (Швеция) в Шереметьево/Москва. На борту находились 159 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево не произошел выпуск закрылков в посадочное положение от основной системы. После выпуска закрылков на 15° от резервной системы экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Шереметьево, где была объявлена тревога.

Вибрация двигателя

21 мая экипаж самолета Boeing 767-400 авиакомпании Delta Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N845MH, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Milan/Malpensa (Италия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 40 м.м. южнее Halifax (Канада), экипаж доложил о вибрации двигателя (CF6) и запросил возврат на аэродром вылета. Через 2 часа воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 правую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди. Резервный Boeing 767-400 прибыл в Милан с задержкой 7 часов.

Выход за пределы ВПП

21 мая экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Copa Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки HP-1520CMP, выполнял рейс из Guayaquil (Эквадор) в Panama City (Панама). На борту находились 90 пассажиров. В 20.16 (01.16 UTC 22 мая) в процессе пробега после посадки в аэропорту Панама воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и вышло за пределы искусственного покрытия. Экипажу удалось возвратить самолет на ВПП и благополучно завершить пробег. Никто не пострадал. Правый двигатель (CFM56) получил повреждения при контакте с грунтом. Через 30 минут воздушное судно самостоятельно зарулило на перрон. Представитель авиакомпании подтвердил инцидент, сообщив о сильном порыве ветра, ставшем причиной выхода за пределы ВПП.

Сводка METAP по аэродрому Панама:

```
MPTO 220II900Z 00000KT I000 +TSRA FEW003 SCTOI2CB OVC060 25/23 QIOIO RWY WET TSN-E/SE-
SW-W ST N-E/S-W
MPTO 220II8Z 00000KT I500SW 6000 TSRA FEW004 SCTOI5CB OVC070 25/23 QIOIO RWY WET
MPTO 220I00Z 0I004KT 8000 -TSRA FEW005 SCTOI6CB OVC070 26/24 QIOIO RWY WET
MPTO 220000Z 00000KT 9999 -TSRA FEW006 SCTOI6CB BKN070 26/23 QI009 RWY WET
```

Разрушение пневматика

21 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Alaska Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N512AS, выполнял рейс из Seattle в Kona (США). На борту находились 165 человек. Следуя по маршруту над Тихим океаном, экипаж получил информацию о найденной после вылета из Сиэтла разрушенной покрышке колеса, принадлежащей их самолету. Экипаж принял решение произвести посадку в аэропорту Honolulu (США). После благополучной посадки в аэропорту Гонолулу экипаж освободил полосу и остановился на ближайшей РД, где пассажиры были высажены обычным способом, а затем автобусами доставлены к терминалу.

Проблема с двигателем

21 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Авиатранс» выполнял рейс из Heraklion (Греция) в Киев (Украина). На борту находились 162 человека. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Ираклион экипаж доложил о проблеме с двигателем и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ираклион.

Сигнализация пожара двигателя

22 мая экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Gojet по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из New York/La Guardia в Portland (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 13 аэропорта Ла Гуардия экипаж доложил о срабатывании сигнализации пожара двигателя. Два подходивших к посадочному курсу ВПП 04 самолета были немедленно выведены из потока для обеспечения посадки аварийного борта. Экипаж сообщил диспетчеру «Вышки» о сигнализации пожара правого двигателя и запросил, были ли обнаружены обломки на ВПП. В случае их отсутствия экипаж предполагал попадание птицы в двигатель. С «Вышки» сообщили об отсутствии посторонних предметов на ВПП взлета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 аэропорта Ла Гуардия и самостоятельно освободило полосу.

Попадание птиц в двигатель

22 мая экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N782UA, выполнял рейс из Washington/Dulles (США) в Dubai (ОАЭ). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 30 вашингтонского аэропорта имени Даллеса при выходе на связь с диспетчером «Подхода» экипаж

доложил о столкновении с несколькими птицами и запросил прекращение набора на высоте 3000 футов. Спустя 2 минуты экипаж объявил аварийную ситуацию и запросил возврат на аэродром вылета после слива топлива. По указанию органа ОВД экипаж набрал высоту 5000 футов для входа в зону ожидания, сообщив о попадании нескольких птиц в правый двигатель (PW4060). После слива топлива на высоте 7000 футов экипаж приступил к заходу на ВПП 19 центральную. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Вашингтон. Экипаж освободил ВПП и остановился на прилегающей РД, где выключил правый двигатель для проверки аварийными службами. Позднее самолет был отбуксирован на перрон. Рейс был отменен. На резервном самолете возникла неисправность перед вылетом, и он также был отстранен от рейса.

Растрескивание лобового стекла

22 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Alitalia, 2009 года выпуска, регистрационные знаки EI-DTL, выполнял рейс из Palermo в Milan/Linate (Италия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 в 60 м.м. западнее Rome (Италия), экипаж сообщил о растрескивании лобового стекла и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 левую римского аэропорта Фьюмичино. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Неисправность электропреобразователя, дым

22 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-200 авиакомпании Air Greenland, регистрационные знаки OY-GRJ, выполнял рейс из Paamiut в Narssarssuaq (Гренландия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Нарсарсуак по метеоусловиям (ветер 090° 39 узлов, минимальный – 25 узлов, порывы – до 62 узлов) экипаж принял решение войти в зону ожидания. В процессе ожидания над ОПРС «NA» произошло срабатывание сигнализации неисправности первичного преобразователя электросистемы. В кабине появился дым. Экипаж применил кислородные маски и приступил к выполнению необходимых проверок. Через 1-2 минуты экипаж заметил рассеивание дыма, пропадание запаха гари и принял решение возвратиться на аэродром вылета по метеоусловиям. Через 25 минут после принятия решения воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Паамиут. При послеполетной проверке была подтверждена неисправность первичного преобразователя, ставшая причиной возникновения дыма. Проводится расследование.

Отказ управления разворотом шасси

22 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIU, выполнял рейс (отправление – 21 мая) из Пулково/Санкт-Петербург в Екатеринбург. На борту находились 73 пассажира и 6 членов экипажа. В полете экипаж сообщил об отказе управления разворотом передней опоры шасси. В процессе снижения на ECAM появилось

сообщение [WHEEL N/W STRG FAULT]. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово, и затем было отбуксировано на стоянку.

Сигнализация пожара в грузовом отсеке

22 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Cathay Pacific, 1997 года выпуска, регистрационные знаки B-HNE, выполнял рейс из Bangkok (Таиланд) в Hong Kong (Китай). На борту находились 206 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 19 правой аэропорта Бангкок экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов, доложив о срабатывании сигнализации пожара в грузовом отсеке, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 12 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 правую аэропорта Бангкок. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Рейс был отменен. По сообщению представителя авиакомпании, срабатывание сигнализации оказалось ложным. После тщательной проверки воздушное судно было допущено к эксплуатации 24 мая.

Дисбаланс топлива

23 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании City Airways, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N270PL, выполнял перегоночный рейс из Miami (США) в Bangkok (Таиланд) через Minot (США), Anchorage (США), Петропавловск-Камчатский (Россия) и Seoul/Incheon (Южная Корея). На борту находились 4 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 160 м.м. севернее Komatsu (Япония), экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о дисбалансе топлива и решении произвести вынужденную посадку. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Комацу. Через 5 часов, после необходимого ремонта рейс был продолжен. Видео руления в аэропорту Комацу (wakasugi2008).

Прерванный взлет

23 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Etihad, 2007 года выпуска, регистрационные знаки A6-EYO, выполнял рейс из Abu Dhabi (ОАЭ) в Dusseldorf (Германия). В процессе разбега с ВПП 31 левой в аэропорту Абу-Даби началась сильная тряска воздушного судна. Экипаж на низкой скорости прекратил взлет и освободил ВПП по ближайшей скоростной РД E12 в 1500 м от начала ВПП. Резервный Airbus A330-200 вылетел из Абу-Даби с задержкой 6,5 часов и прибыл в Дюссельдорф с задержкой 6 часов 45 минут. По сообщению пассажира, на разбеге началась сильная вибрация, приведшая к отрыву и падению нескольких потолочных панелей.

Сигнализация дыма в грузовом отсеке

23 мая экипаж самолета Boeing 747-800 авиакомпании Nippon Cargo Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки JA13KZ, выполнял рейс из New York/JFK в Anchorage (США). На борту находились 5 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 75 м.м. западнее Whitehorse

(Канада), произошло срабатывание сигнализации дыма на верхней грузовой палубе. Экипаж принял решение развернуться и следовать на аэродром Уайтхорс, где воздушное судно благополучно приземлилось спустя 25 минут. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при послеполетной проверке было определено ложное срабатывание сигнализации.

Столкновение с птицей

23 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Jetstar, 2009 года выпуска, регистрационные знаки VH-VWW, выполнял рейс из Cairns в Melbourne (Австралия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 33 аэропорта Кэрнс экипаж доложил о попадании птицы в левый двигатель и в качестве меры предосторожности принял решение возвратиться на аэродром вылета. Дополнительное обслуживание экипажем не запрашивалось. Прекратив набор на высоте 2000 футов, экипаж приступил к заходу на ВПП 33, однако был вынужден уйти на второй круг из-за сильного бокового ветра. Выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 33 аэропорта Кэрнс через 30 минут после взлета. По сообщению пассажира, вскоре после взлета звук двигателя изменился, в салоне появилось небольшая дымка, которую бортпроводники объяснили как влажность.

Растрескивание лобового стекла

23 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet, 2005 года выпуска, регистрационные знаки G-EZIZ, выполнял рейс из Barcelona (Испания) в Berlin/Schoenefeld (Германия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 40 м.м. юго-западнее Nice (Франция), экипаж доложил о растрескивании лобового стекла и произвел снижение до эшелона полета 180, приняв решение следовать на запасной аэродром Milan/Malpensa (Италия). Через 35 минут после начала снижения с эшелон полета 380 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Милан. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Берлин с задержкой 1 час 20 минут.

Столкновение с птицей

23 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BMT, выполнял рейс из Екатеринбурга в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета экипаж сообщил о столкновении с птицей на высоте 150 м. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково. При послеполетном осмотре самолета повреждений обнаружено не было.

Сигнализация невыпуска шасси

24 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Таймыр», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRG, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Мурманск. На борту находились 103 пассажира и 6

членов экипажа. В ходе полета наблюдалось периодическое включение табло убранного и выпущенного положения передней опоры шасси. В процессе захода на посадку в аэропорту Мурманск после выпуска шасси табло выпуска передней опоры не включилось. Экипаж прекратил заход и выполнил контрольный проход над ВПП, при котором с земли было подтверждено полностью выпущенное положение передней опоры. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мурманск.

Угроза безопасности полета



24 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки AP-BID, выполнял рейс из Lahore (Пакистан) в Manchester (Великобритания). На борту находились 297 пассажиров и 11 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Манчестер при пересечении эшелона полета 220 на удалении 80 м.м. восточнее аэродрома экипаж сообщил о возможной террористической угрозе на борту. На перехват самолета была поднята пара истребителей Typhoon Королевских ВВС. После перехвата они сопроводили Boeing 777 на эшелоне полета 160 в аэропорт London/Stansted (Великобритания). После благополучной посадки на ВПП 04 лондонского аэропорта Станстед экипаж зарулило на отдаленную стоянку, куда прибыли силы безопасности. По сообщению властей, два пассажира, 30 и 41 года, были арестованы по обвинению в угрозе безопасности полета. По сообщению представителя авиакомпании, поведение двух мужчин вызвало подозрения в угрозе безопасности самолета. Эта информация была передана от бортпроводников к капитану, который затем уведомил службу ОВД. По сообщению источника в авиакомпании, бортпроводник услышал разговоры о взрывном устройстве на борту. По информации от пассажиров, двое мужчин несколько раз пытались проникнуть в кабину. Экипаж сделал объявление об уходе на запасной аэродром по метеоусловиям Манчестера и только после посадки в Станстеде объяснил пассажирам о террористической угрозе. При досмотре воздушного судна и пассажиров ничего подозрительного обнаружено не было. Воздушное судно было допущено к продолжению рейса без двух арестованных пассажиров и прибыло в Манчестер с задержкой 11 часов. В понедельник, 27 мая арестованные, 30-летний водитель такси и 41-летний работник ресторана, должны были предстать перед судом по обвинению в угрозе безопасности полета, предусматривающему тюремное заключение до 5 лет. Великобритания находится в состоянии повышенной готовности после убийства британского солдата в Южном Лондоне, которое, по информации британского правительства, было связано с террористической деятельностью.





Механическая неисправность

24 мая экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании American Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N719AN, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в New York/JFK (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 100 морских милях северо-западнее Cardiff (Великобритания), экипаж

принял решение возвратиться на аэродром вылета. После снижения до эшелона полета 200 и слива топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 левую лондонского аэропорта Хитроу спустя 2 часа после взлета. По сообщению пассажира, командир воздушного судна, не сообщая деталей, объявил о механической неисправности и возврате в качестве меры предосторожности. Через 2 часа после посадки самолет вылетел повторно и прибыл в Нью-Йорк с задержкой 4 часа.

Отрыв створок капота на обоих двигателях, пожар двигателя

24 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании British Airways, 2001 года выпуска, регистрационные знаки G-EUOE, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Oslo (Норвегия). На борту находились 75 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 левой лондонского аэропорта Хитроу со стороны левого двигателя (V2522) раздался сильный хлопок. Произошел отрыв створок капота двигателя. Экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе захода на посадку раздался второй хлопок, на этот раз – со стороны правого двигателя. Створки капота были также оторваны. Правый двигатель начал дымить. Через 26 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 правую аэропорта Хитроу, где были прекращены операции на обеих ВПП. После остановки на полосе была начата эвакуация пассажиров по аварийным трапам. Аварийные службы ликвидировали огонь в правой силовой установке. Никто не пострадал. ВПП 09 правая/27 левая была открыта вскоре после посадки. ВПП 09 левая/27 правая была открыта после буксировки самолета на перрон спустя 2 часа после посадки. Департамент по расследованию авиационных происшествий Великобритании (AAIB UK) начал расследование, направив своих сотрудников на место происшествия. Событие было классифицировано как авиационное происшествие. Как сообщил AAIB в своем специальном бюллетене, по докладу экипажа, взлет с ВПП 27 левой аэропорта Хитроу был обычным, хотя они почувствовали небольшой толчок, который был воспринят экипажем как наезд на фонарь осевой линии. В процессе первоначального набора высоты экипаж получил информацию от органа ОВД об обнаружении деталей самолета на ВПП. Позднее бортпроводники сообщили экипажу об остуствии панелей на обоих двигателях. Отделение створок капотов двигателей привело к последующим повреждениям конструкции и оказало влияние на работу систем, включая: ухудшение управления тягой двигателей, отказ желтой гидросистемы и значительную утечку топлива. После отказа гидросистемы экипаж объявил срочную ситуацию и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Органом ОВД было обеспечено векторение на ВПП 27 правую. В процессе захода на посадку в правом двигателе возник пожар. После срабатывания пожарной сигнализации экипаж объявил аварийную ситуацию. Правый двигатель был выключен, после чего были активированы обе очереди пожаротушения. Сигнализация пожара, однако, не прекратилась. Левая силовая установка функционировала нормально. После посадки на ВПП 27 правую была начата аварийная эвакуация пассажиров. Пожар правого двигателя был быстро потушен аварийными службами аэропорта. При послеполетном осмотре было обнаружено остутствие внутренних и внешних створок капотов вентиляторов на обоих двигателях. Остатки створок были обнаружены на ВПП. Отделившись, створки нанесли

повреждения внутренним предкрылкам, обшивке фюзеляжа слева и справа в районе корня крыла, внутренним закрылкам и левому зализу в нижней части фюзеляжа. Панелями капота вентилятора правого двигателя были повреждены внешняя часть предкрылка № 3 и внутренняя часть предкрылка № 4. Сквозные отверстия были обнаружены в обтекателе внешнего закрылка правого полукрыла, передней кромке и в нижней обшивке левого горизонтального стабилизатора. Обломками были также повреждены передняя часть створки левой основной опоры шасси и шланг тормозной системы. При посадке был разрушен пневматик внешнего колеса правой основной опоры шасси. В правом двигателе были обнаружены признаки интенсивного пожара, сконцентрированного в левом и правом каналах реверса С и выходном тракте. Топливопровод низкого давления был пробит остатками внутренней сторки капота, не отделившейся от двигателя. Поиск источника возгорания продолжается. Согласно полученым после происшествия фото самолета до вылета, было установлено незакрытие створок вентиляторов обоих двигателей. Накануне ночью воздушное судно проходило плановое техническое обслуживание с открытием обеих створок вентиляторов для проверки уровня масла в генераторах. Видео (YouTube)



Вид на двигатели с земли (фото: APA/Rex Features)



Вид на левый двигатель в полете перед взрывом правого (фото: David Gallagher)



Левый двигатель в полете (фото: Reuters/Jon Chaplin)



Правый двигатель со следами пожара



Левый двигатель с оторванными створками после посадки (фото: DPA)

Выкатывание за пределы ВПП

24 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air VIA, 2012 года выпуска, регистрационные знаки LZ-MDR, выполнял рейс из Leipzig (Германия) в Varna (Болгария). На борту находились 172 пассажира и 6 членов экипажа. В 10.19 (07.19 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 09 в аэропорту Варна

воздушное судно выкатилось за пределы выходного торца ВПП, столкнулось, разрушив антенну курсового радиомаяка ИЛС, и остановилось в 270 м от ВПП, столкнувшись с ограждением аэропорта. После остановки была произведена эвакуация пассажиров. В ходе аварийного покидания две пожилые пассажирки (в возрасте 71 и 81 год) получили переломы лодыжек. Аэропорт Варна был закрыт и открылся на следующий день. Полномочный орган гражданской авиации Болгарии начал расследование авиационного происшествия. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) в еженедельном бюллетене от 5 июня 2013 года, заход на посадку производился в сложных метеоусловиях, которые продолжали быстро ухудшаться из-за дождя и ветра переменного направления с сильными порывами. Посадка производилась дольше обычного. Приземление произошло на значительном удалении после зоны приземления ВПП 09. Воздушное судно вышло за пределы ВПП, столкнулось с ограждением аэропорта и остановилось в 270 м от ВПП в 30 м севернее продолженной оси ВПП 09. Два пассажира получили переломы ног в ходе эвакуации.

Сводка METAR по аэродрому Варна:

```
LBWN 240746Z 28008MPS 5000 -SHRA SCTOI8CB BKNO27 I5/I4 QIOO4 NOSIG
LBWN 240730Z 29OI8G24MPS 0500 RO9/0900VP2000D R27/0650VIIOOD +SHRA BKNOI5CB BKNO30
I5/I4 QIOO3 NOSIG
LBWN 24072IZ VRBIIG20MPS 0550 RO9/IOOOVP2000D R27/P2000D +SHRA BKNO20CB BKNO40
I7/I5 QIOO2 NOSIG
LBWN 2407I6Z 200IIGI6MPS 090V200 4000 -SHRA SCTOI8CB BKNO40 I9/I6 QIOOI NOSIG
LBWN 2407I3Z I7002MPS 090V230 5000 -TSRA SCTO22CB BKNO38 20/I7 QIOOI RESHRA NOSIG
LBWN 240700Z 24004MPS 6000 SHRA SCTO22CB BKNO40 I9/I7 QIOO2 NOSIG
```



Карта: Google maps





LZ-MZR после остановки

Выпущенные после происшествия НОТАМ:

```
A0434/13 - OBSTACLE - RED TAIL OF DISABLED ACFT 2IIM E OF THR 27, HEIGHT I2M AGL. 24
MAY I3:43 20I3 UNTIL 24 MAY I7:00 20I3 ESTIMATED. CREATED: 24 MAY I3:5I 20I3

A0433/13 - RWY 27 IS AVAILABLE FOR TAKE OFF ONLY. 24 MAY I3:35 20I3 UNTIL 24 MAY I7:00
20I3 ESTIMATED. CREATED: 24 MAY I3:36 20I3

A0432/13 - RWY 09 IS CLOSED. 24 MAY I3:33 20I3 UNTIL 24 MAY I7:00 20I3 ESTIMATED.
CREATED: 24 MAY I3:33 20I3
```

Индикация неубранного положения шасси

24 мая экипаж самолета Boeing 727-200 авиакомпании Iran Aseman, 1980 года выпуска, регистрационные знаки EP-ASB, выполнял рейс из Zahedan в Tehran/Mehrabad (Иран). На борту находились 133 пассажира. В процессе

набора высоты после взлета из Захедана не появилось подтверждающей индикации убранного положения шасси. Экипаж прекратил набор, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Захедан. После устранения неисправности самолет вылетел повторно и прибыл в Тегеран с задержкой 4 часа.

Попадание молнии

24 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIV, выполнял рейс из Stuttgart (Германия) в Шереметьево/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Шереметьево на эшелоне полета 150 экипаж доложил о попадании молнии в обтекатель бортового радиолокатора, продолжив полет до аэродрома назначения. Аварийная обстановка и сигнал срочности экипажем не объявлялись. Через 22 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Сближение с военным вертолетом

24 мая экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Republic Airlines по соглашению с US Airways выполнял рейс из Columbus в Washington/ National (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 33 по схеме захода к ВПП 01 с «Вышки» сообщили о намерении экипажа военного вертолета, имевшего визуальный контакт с Embraer ERJ-170, пройти позади заходящего самолета, экипаж которого также подтвердил наличие визуального контакта. Перед началом отворота для посадки на ВПП 33 на высоте 400 футов экипаж Embraer принял решение уйти на второй круг из-за наличия вертолета на их высоте на траектории захода. Экипаж выполнил разворот на курс 050 с набором высоты 4000 футов. После повторного захода на ВПП 01 воздушное судно благополучно приземлилось на этот раз на ВПП 01 спустя 15 минут после прекращения захода. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, военный вертолет UH-60 набрал высоту 400 футов, которую пересекал самолет Embraer.

Проблемы с наддувом

25 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании XL Airways, 2008 года выпуска, регистрационные знаки F-HAXL, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle в Ajaccio (Франция). На борту находились 112 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 восточнее Geneva (Швейцария), экипаж приступил к снижению до эшелона полета 340, затем – до эшелона 300, сообщив о проблемах с наддувом. Через некоторое время экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Lyon (Франция). Через 45 минут после начала снижения с эшелона полета 380 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лион. Самолет прибыл в Аяччо с задержкой 12 часов.

Проблема с топливной системой

25 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании US Airways, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N200UU, выполнял рейс из Philadelphia (США) в Aruba (Аруба). Следуя над Атлантическим океаном на эшелоне полета 350 под управлением Карибского океанического центра, экипаж объявил аварийную ситуацию, запросив немедленное снижение до эшелона полета 140 и посадку на аэродроме Wilmington (США). Экипажу было первоначально разрешено снижение до эшелона полета 280. В процессе разворота в западном направлении экипаж получил разрешение на снижение до эшелона 200, на котором продолжил полет. Позднее экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Charlotte (США), где спустя 1 час 30 минут после объявления аварийной ситуации произвел благополучную посадку. Аварийная ситуация была отменена после посадки в процессе руления на перрон. По сообщению пассажира, экипаж сделал объявление о проблемах с впрыском топлива и топливным балансом.

Проблема с отбором воздуха

25 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2008 года выпуска, регистрационные знаки EC-KRH, выполнял рейс из Dortmund (Германия) в London/Stansted (Великобритания). На борту находились 162 пассажира, болельщики футбольного клуба «Боруссия» (Дортмунд), следовавшие на финал Лиги чемпионов. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 06 аэропорта Дортмунд экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов, сообщив о проблеме с отбором воздуха от двигателя (CFM56). После 30-минутного ожидания экипаж приступил к заходу для посадки на аэродроме вылета. Через 45 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 аэропорта Дортмунд. В Дортмунд был направлен резервный A320. Рейс вылетел с задержкой 7 часов. Воздушное судно благополучно приземлилось в лондонском аэропорту Станстед, откуда болельщики были автобусами доставлены на стадион «Уэмбли» к началу матча.

Сигнализация пожара двигателя

25 мая экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании «Трансаэро», 1999 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNW, выполнял рейс из Внуково/Москва в New York/JFK (США). На борту находился 222 пассажира. В процессе набора заданного эшелона полета 320 после взлета из аэропорта Внуково при пересечении эшелона полета 230 произошел сильный хлопок левой силовой установки (PW4090) с последующим срабатыванием сигнализации пожара. Экипаж выключил двигатель, активировал систему пожаротушения и развернулся для вынужденной посадки в аэропорту Шереметьево/Москва. Через 40 минут после взлета и через 25 минут после прекращения набора высоты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую в аэропорту Шереметьево. Инженерно-техническим составом было установлено ложное срабатывание сигнализации пожара из-за неисправности в электроцепи. Рейс был выполнен резервным Boeing 777-300 с задержкой около 6 часов. По сообщению Национального совета по безопасности на транспорте США (NTSB) от 29 мая 2013 года,

при послеполетном осмотре признаков пожара обнаружено не было, однако были повреждены лопатки второй ступени турбины.

Отказ генератора, проблемы с электросистемой

25 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Transasia, 2012 года выпуска, регистрационные знаки B-22101, выполнял рейс из Taipei (Тайвань) в Bangkok (Таиланд). На борту находились 263 пассажира. Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 190 м.м. юго-западнее Тайбэя, экипаж сообщил о проблемах с электросистемой по причине отказа генератора и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 1 час 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 правую аэропорта Тайбэй. После 3,5-часовой стоянки рейс был продолжен и прибыл в Бангкок с задержкой 5 часов.

Сигнализация пожара двигателя

25 мая экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании «Трансаэро», 1999 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNW, выполнял рейс из Внуково/Москва в New York/JFK (США). На борту находился 221 пассажир. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково при пересечении эшелона полета 230 произошло срабатывание сигнализации пожара левой силовой установки (PW4090). Экипаж выключил двигатель, активировал систему пожаротушения и развернулся для вынужденной посадки в аэропорту Шереметьево/Москва. Через 40 минут после взлета и через 25 минут после прекращения набора высоты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую в аэропорту Шереметьево. Инженерно-техническим составом было установлено ложное срабатывание сигнализации пожара из-за неисправности в электроцепи. Рейс был выполнен резервным Boeing 777-300 с задержкой около 6 часов.

Отказ генератора, проблемы с электросистемой

25 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Transasia, 2012 года выпуска, регистрационные знаки B-22101, выполнял рейс из Taipei (Тайвань) в Bangkok (Таиланд). На борту находились 263 пассажира. Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 190 м.м. юго-западнее Тайбэя, экипаж сообщил о проблемах с электросистемой по причине отказа генератора и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 1 час 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 правую аэропорта Тайбэй. После 3,5-часовой стоянки рейс был продолжен и прибыл в Бангкок с задержкой 5 часов.

Выключение двигателя

26 мая экипаж самолета British Aerospace RJ-100 авиакомпании Swiss European Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки HB-IXO, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Luxembourg (Люксембург). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 32 аэропорта Цюрих экипаж запросил горизонтальный полет на эшелоне 080 и ожидание в районе аэродрома. После выполнения проверок в зоне

ожидания экипаж сообщил о решении возвратиться на аэродром вылета по причине выключения двигателя № 2 (LF507). Аварийная ситуация экипаж ем не объявлялась. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Цюрих.

Выключение двигателя

26 мая экипаж самолета British Aerospace RJ-100 авиакомпании Swiss European Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки HB-IXO, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Luxembourg (Люксембург). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 32 аэропорта Цюрих экипаж запросил горизонтальный полет на эшелоне 080 и ожидание в районе аэродрома. После выполнения проверок в зоне ожидания экипаж сообщил о решении возвратиться на аэродром вылета по причине выключения двигателя № 2 (LF507). Аварийная ситуация экипаж ем не объявлялась. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Цюрих.

Падение уровня гидрожидкости

26 мая экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89004, выполнял рейс из Нижнекамска в Шереметьево/Москва. В полете произошло срабатывание сигнализации падения уровня гидрожидкости в гидросистеме № 1. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево экипаж выпустил шасси аварийным способом. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево и было отстранено от эксплуатации.

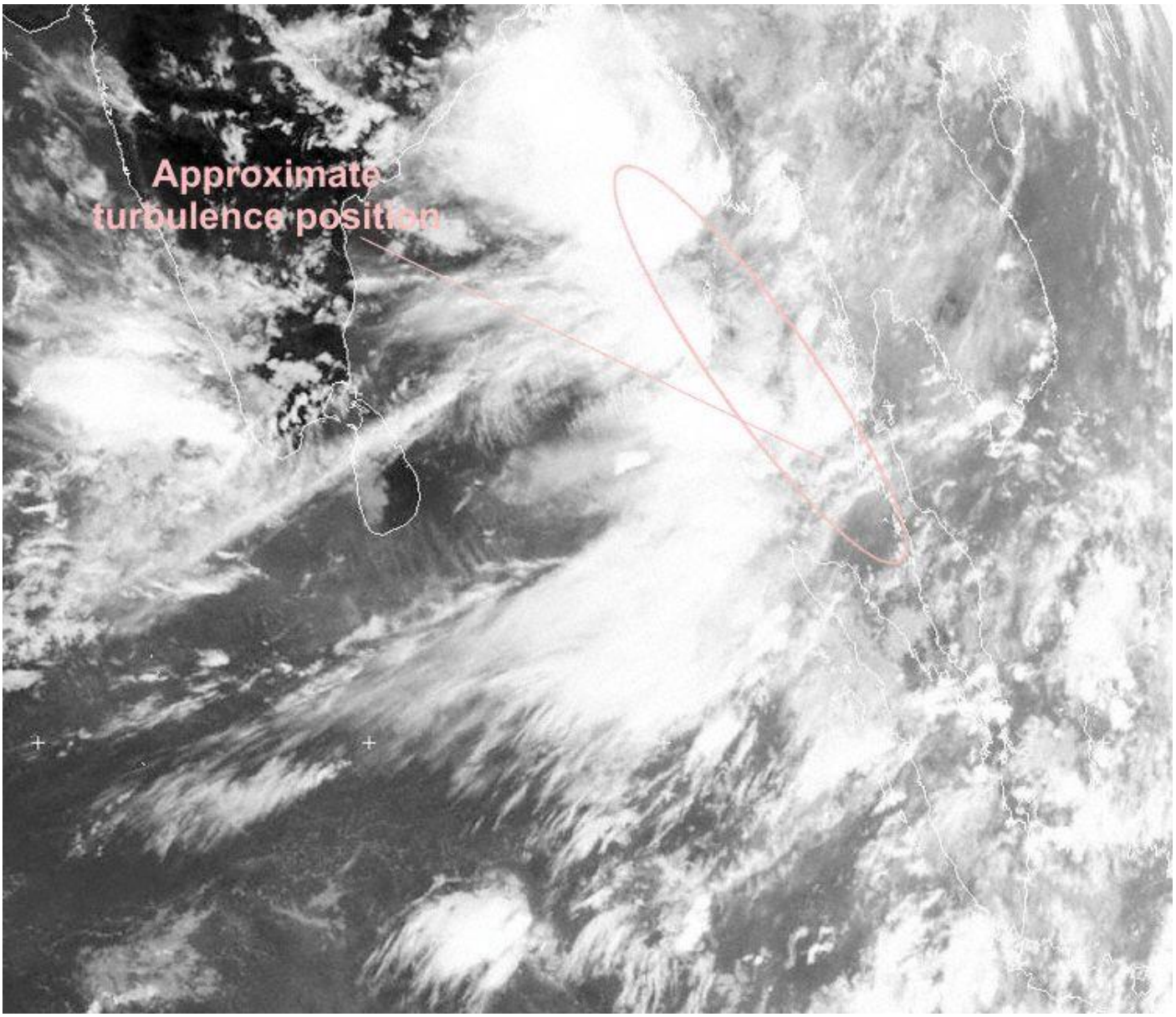
Грубое приземление, удар хвостовой частью о ВПП

26 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQO, выполнял рейс из Toronto City в Sault Ste. Marie (Канада). На борту находились 63 человека. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 30 аэропорта Су-Сент-Мари экипажу не удалось уменьшить вертикальную скорость снижения увеличением режима работы двигателей. В 22.21 (02.21 UTC 27 мая) произошло грубое приземление с контактом ВПП хвостовой частью. Экипаж завершил пробег и самостоятельно зарулил на стоянку. Никто не пострадал, самолет получил значительные повреждения. Совет по безопасности на транспорте Канады классифицировал событие как авиационное происшествие. Начато расследование.

Сводка METAP по аэродрому Су-Сент-Мари:

```
CYAM 270400Z 28004KT 15SM SKC 07/03 A3026 RMK CONTRAILS SLP253
CYAM 270300Z 29005KT 15SM FEW210 06/03 A3025 RMK CII SLP250
CYAM 270200Z 28004KT 15SM FEW210 08/02 A3025 RMK CII SLP247
CYAM 270100Z 22003KT 15SM FEW210 10/03 A3024 RMK CII CONTRAILS TR AC SLP245
```

26 мая экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Singapore Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки 9V-SKH, выполнял рейс из Singapore (Сингапур) в London/Heathrow (Великобритания). Примерно в 01.30 UTC, через 1 час 30 минут после взлета, когда пассажирам подавали завтрак, воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности при ясном небе. Произошло отклонение от заданной высоты на 100 футов. Все незакрепленнвые предметы были подброшены (см. ниже фото Alan Cross). Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Через 13 часов после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в лондонском аэропорту Хитроу. 7 человек были трамированы при болтанке. В обратный рейс самолет вылетел с задержкой, через 28 часов после посадки.



Инфракрасный снимок со спутника VISSR за 06.00 UTC 26 мая 2013 г. (фото: Meteosat)



Дым в салоне

26 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании LIAT выполнял рейс из Bridgetown (Барбадос) в Antigua (Антигуа). Когда воздушное судно следовало по маршруту на удалении 10 м.м. от Pointe a Pitre (Гваделупа), бортпроводник сообщил о дыме в салоне. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пуэнт-а-Питр. По сообщению авиакомпании от 4 июня, пассажиры были доставлены на Антигуа резервным самолетом в тот же день. При детальной проверке самолета согласно процедурам обслуживания завода-изготовителя неисправностей обнаружено не было. Воздушное судно было допущено к эксплуатации. Предполагается, что причиной дыма стал сбой в системе кондиционирования.

Нарушение схемы захода

26 мая экипаж самолета Bombardier Challenger 300 авиакомпании Arkasair (Турция), 2007 года выпуска, регистрационные знаки TC-ARB, выполнял рейс в Минеральные Воды. В процессе захода на посадку в районе четвертого разворота экипаж самостоятельно выполнил правую орбиту, уклонившись за ограничительный пеленг на высоте ниже безопасной. Через 5 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Минеральные Воды.

Прерванный взлет

26 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ИрАэро», регистрационные знаки VQ-BEV, выполнял рейс по маршруту Иркутск – Новосибирск – Нижневартовск. На борту находились 47 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе разбега в аэропорту Иркутск произошло срабатывание табло обшей сигнализации, на EICAS появилось сообщение [CONFIG SPLRS] невзлетной конфигурации спойлеронов. Экипаж принял решение прекратить взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку. Рейс прибыл в Новосибирск с задержкой 2 часа 20 минут.

Утечка масла из двигателя

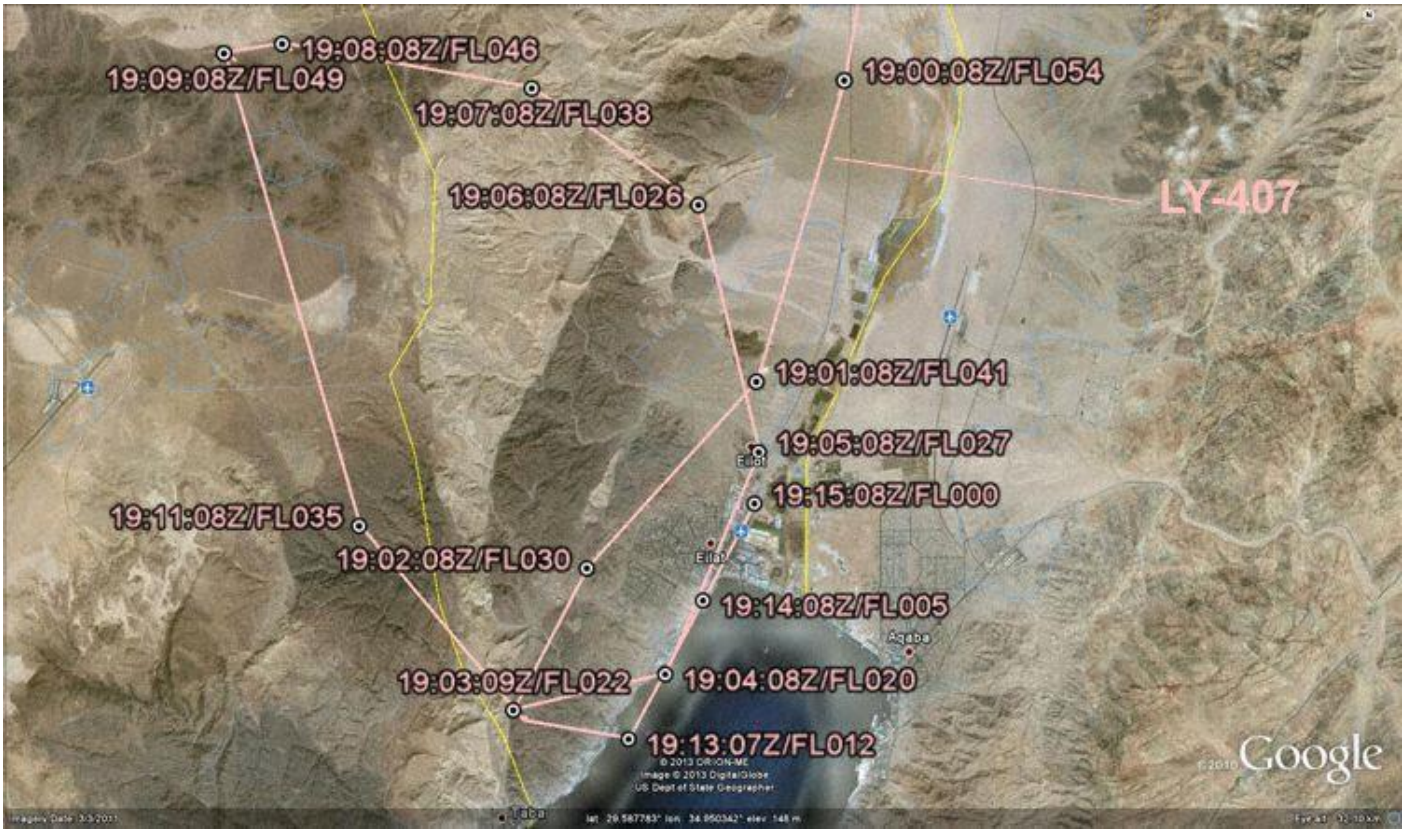
27 мая экипаж самолета Ан-26-100 авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», 1979 года выпуска, регистрационные знаки RA-26662, выполнял рейс из Варандея в Архангельск. На борту находились 40 пассажиров и 5 членов экипажа. Следуя по маршруту на удалении 40 км севернее Нарьян-Мара, экипаж доложил об утечке масла из правой силовой установки и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 11 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нарьян-Мар, где была объявлена тревога.

Нарушение безопасной высоты, пересечение госграницы

27 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании El Al, 2006 года выпуска, регистрационные знаки 4X-EKU, выполнял рейс из Tel Aviv в Elat (Израиль). На борту находились 100 пассажиров. В 22.03 (19.03 UTC) в процессе захода на посадку на ВПП 03 аэропорта Эйлат экипаж был вынужден уйти на второй круг по причине занятости ВПП самолетом, не успевшим освободить полосу после посадки. После ухода экипаж не вошел в предусмотренный схемой левый круг полетов, а продолжил медленный разворот влево, на запад, в сторону горного рельефа, что привело к срабатыванию EGPWS. Экипаж произвел набор высоты и в процессе маневра отворота вошел в воздушное пространство Египта. После повторного захода экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 03 аэропорта Эйлат спустя 12 минут после прекращения захода. Полномочный орган гражданской авиации Израиля начал расследование серьезного инцидента.

Сводка METAP по аэродрому Эйлат:

```
LLET 272050Z VRB03KT 9000 NSC 29/07 QI009
LLET 27I950Z VRB02KT 9000 NSC 29/I0 QI009
LLET 27I850Z 22005KT 9000 NSC 32/05 QI008 RMK SCT080
LLET 27I750Z 24005KT 9000 NSC 32/06 QI008 RMK SCT080
```



Траектория полета 4X-EKU (графика: AVH/Google Earth)

Проблема с двигателем

27 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-90 авиакомпании Delta Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N913DN, выполнял рейс из Kansas City в Atlanta (США). На борту находились 158 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 300 м.м. северо-западнее Nashville (США), экипаж был вынужден уменьшить режим работы левого двигателя до малого газа, после чего произвел снижение до эшелона полета 210, приняв решение следовать на запасной аэродром. Через 50 минут после начала снижения воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 20 правую аэропорта Нэшвилл. Резервный MD-90 прибыл в Атланту с задержкой 8 часов.

Дисбаланс топлива

27 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Mistral Air, 1994 года выпуска, регистрационные знаки EI-ELZ, выполнял рейс из Verona (Италия) в Lourdes (Франция). Следуя по маршруту на эшелоне полета 290 в 70 м.м. юго-восточнее Turin (Италия), экипаж доложил о дисбалансе топлива и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Турин. Через 2 часа 45 минут рейс был продолжен. Воздушное судно благополучно прибыло в Лурд.

Попадание птиц в двигатель

27 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAG, выполнял рейс из Нижнего Новгорода в Ташкент (Узбекистан). На борту находились 101 пассажир и 7 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицами. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение лопаток вентилятора силовой установки № 1.

Отказ навигационных систем

27 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Iberia, 2004 года выпуска, регистрационные знаки EC-JNI, выполнял рейс из Madrid (Испания) в London/Heathrow (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 14 правой аэропорта Мадрид экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 110, сообщив об отказе навигационных систем и решении возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую аэропорта мадридского аэропорта Барахас. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Лондон с задержкой 1 час 30 минут.

Отказ бортового радиолокатора

28 мая экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N774UA, выполнял рейс (отправление – 27 мая) из Chicago/O'Hare (США) в Frankfurt/Main (Германия). На борту находился 251 пассажир. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 100 м.м. западнее Shannon (Ирландия), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку по причине отказа бортового радиолокатора. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 в аэропорту Дублин. Рейс был продолжен на следующий день, спустя 28 часов после посадки.

Грубое приземление

28 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2011 года выпуска, регистрационные знаки EC-LML, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в La Coruna (Испания). В 20.16 (18.16 UTC) при посадке на ВПП 22 аэропорта Ла-Корунья произошло грубое приземление, после чего экипаж ушел на второй круг. После набора высоты 3000 футов экипаж выполнил повторный заход и спустя 12 минут после ухода произвел благополучную посадку на ВПП 21. Самолет возобновил полеты 30 мая. По сообщению представителя авиакомпании, командир воздушного судна принял решение уйти на второй круг из-за порыва ветра.

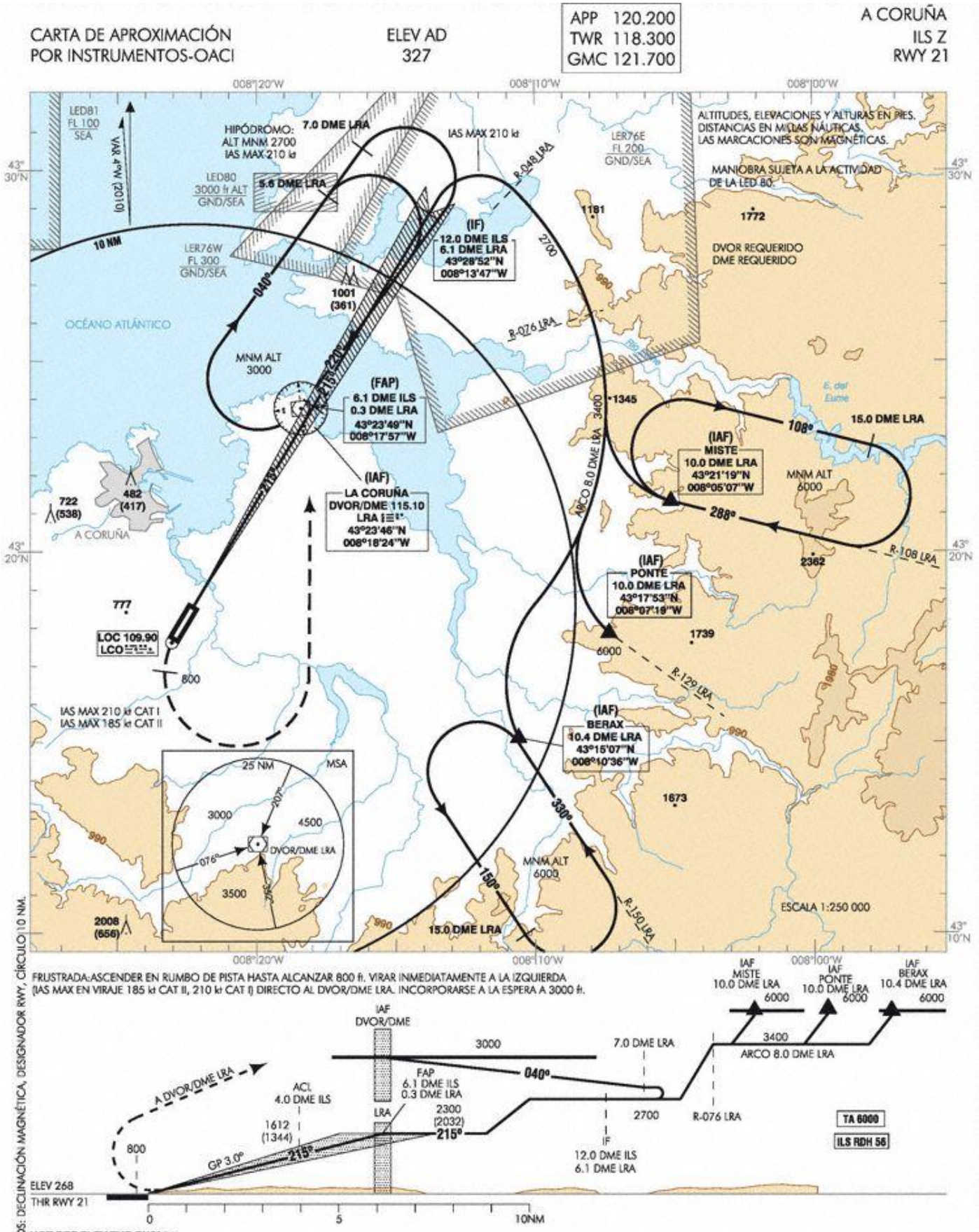


Схема захода по ИЛС на ВПП 21 (AIP Spain)

Сводка METAP по аэродрому Ла-Корунья:

```
LECO 28I900Z 32007KT 290V0I0 9999 SCT030 BKN048 I4/II QI0I8 RERA
LECO 28I830Z 3I009GI9KT 250V340 9999 SCT030TCU SCT040 I4/I0 QI0I8 RERA
LECO 28I800Z 3I008KT 270V020 9999 SHRA SCT030TCU BKN048 I4/I0 QI0I8
LECO 28I730Z 30009KT 260V340 9999 SCT030TCU BKN048 I4/II QI0I8 RERA
```

Поражение разрядом атмосферного электричества

28 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWA, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Новокузнецк. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Новокузнецк на эшелоне полета 100 возникла вспышка, и раздался хлопок непосредственно перед самолетом. Экипаж сообщил органу ОВД о предполагаемом поражении молнией. Двигатели и системы воздушного судна работали нормально. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Новокузнецк. При послеполетном осмотре экипаж не обнаружил повреждений. Самолет был допущен к выполнению обратного рейса. При детальном осмотре воздушного судна в аэропорту Шереметьево были обнаружены два входа разряда статического электричества на передней верхней панели перед лобовым стеклом кабины экипажа и два выхода в районе заднего хвостового навигационного огня.

Неполная уборка шасси

28 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании LAN Colombia, 2007 года выпуска, регистрационные знаки CC-CQM, по соглашению с LAN Airlines выполнял рейс из Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия) в Santiago (Чили). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 09 левой аэропорта Гуарульюс на эшелоне 100 экипаж перешел в горизонтальный полет, сообщив об индикации небезопасного положения шасси. После выполнения проверок в зоне ожидания экипаж принял решение выработать топливо и возвратиться на аэродром вылета. Через 2 часа 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 правую аэропорта Гуарульюс. По сообщению представителя авиакомпании, пассажирам было предоставлено питание и размещение в отелях. Самолет прибыл в Сантьяго с задержкой 23 часа.

Попадание птицы в двигатель

28 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCO, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Frankfurt/Main (Германия). При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Франкфурт-на-Майне были обнаружены следы попадания птицы в силовую установку № 2 и повреждение 3 лопаток вентилятора.

Неуборка шасси

28 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2004 года выпуска, регистрационные знаки EC-LQN, выполнял рейс из Malaga (Испания) в Rome/Fiumicino (Италия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 31

аэропорта Малага не произошла уборка шасси. Экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 аэропорта Малага. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Рим с задержкой 5 часов 10 минут. EC-LQN возобновил полеты спустя 8 часов после возврата.

Столкновение со стаей птиц

29 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPQ, выполнял рейс из Анапы во Внуково/Москва. На борту находились 40 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе взлета произошло столкновение воздушного судна со стаей птиц. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Анапа. При послеполетном осмотре обнаружены повреждения 8 лопаток вентилятора левого двигателя, растрескивание правого стекла и множественные следы от столкновений с птицами на фюзеляже.

Отказ двигателя

29 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании Lufthansa Cargo, 1998 года выпуска, регистрационные знаки D-ALCD, выполнял рейс из Mexico City (Мексика) в Dallas/Ft. Worth (США). В процессе набора высоты после взлета из Мехико при пересечении эшелона полета 240 экипаж сообщил об отказе двигателя № 2 (CF6) и, не запрашивая дополнительной помощи, принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 правую аэропорта Мехико. По состоянию на 15.00 UTC 31 мая самолет находился на земле.

Столкновение с птицей

29 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки VP-BLH, выполнял рейс из Oslo (Норвегия) в Шереметьево/Москва. После посадки в аэропорту Шереметьево экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей. При послеполетном осмотре были обнаружены следы от столкновения с птицей. Повреждений воздушного судна и двигателей обнаружено не было.

Утечка из гидросистемы

29 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1987 года выпуска, регистрационные знаки C-GJSX, выполнял рейс из Hartford (США) в Toronto (Канада). На борту находились 22 человека. В полете произошло падение уровня жидкости и давления в гидросистеме № 2 до нуля. После выполнения проверок экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения и объявил аварийную ситуацию. После выпуска шасси ручным способом экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 24 правую аэропорта Торонто. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был

обнаружен отрыв крепления входного патрубка к приемнику давления гидронасоса № 2. После замены крепления и проверки на утечку воздушное судно было допущено к эксплуатации. Составлен доклад о проблемах технического обслуживания.

Отказ указателей скорости

29 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Таймыр», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRG, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Мурманск. На борту находились 74 пассажира. В процессе разбега в аэропорту Шереметьево произошел отказ указателей скорости командира и второго пилота со срабатыванием соответствующей сигнализации. Экипаж прекратил взлет. Воздушное судно завершило пробег в пределах ВПП и возвратилось на стоянку. При послеполетном осмотре было обнаружено падение давления во внешнем колесе левой основной опоры шасси.

Отделение носового колеса

30 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Nok Air (Таиланд), регистрационные знаки HS-DBE, выполнял рейс из Bangkok/Don Muang в Chiang Rai (Таиланд). На борту находились 162 человека. На неустановленной стадии полета произошло отделение правого колеса носовой опоры шасси. В процессе пробега после посадки в аэропорту Чианграй возникла сильная вибрация. Экипаж благополучно завершил пробег и остановил воздушное судно на ВПП с единственным колесом на носовой опоре.

Отказ гидросистемы

30 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Air China, 2012 года выпуска, регистрационные знаки B-5916, выполнял рейс из Beijing (Китай) в Stockholm (Швеция). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 185 км юго-западнее Иркутска, экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 4,5 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пекин. Рейс был отменен.

Попадание кусков покрышки в двигатель

30 мая экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании American Eagle, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N516AE, выполнял рейс из New York/La Guardia в Charlotte (США). На борту находились 46 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 31 нью-йоркского аэропорта Ла Гуардия экипаж доложил о попадании посторонних предметов в двигатель (CF34) и прекратил набор на высоте 2000 футов. Через некоторое время экипаж объявил аварийную ситуацию и запросил посадку на ВПП 22 левую аэропорта New York/JFK, сообщив о повреждении пневматика, вибрации двигателя и намерении остановиться на ВПП. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 левую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди.

Негерметизация

30 мая экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании «Трансаэро», 1987 года выпуска, регистрационные знаки EI-DBW, выполнял рейс из Antalya (Турция) в Домодедово/Москва. На борту находились 172 пассажира и 10 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Антальи экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за негерметизации воздушного судна. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Анталья.

Падение давления в гермокабине

30 мая экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Jet2.com, 1993 года выпуска, регистрационные знаки G-GDFH, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Manchester (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета из Рима на удалении 60 м.м. северо-западнее аэродрома на эшелоне полета 270 экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона 100, сообщив о падении давления в гермокабине. Через 55 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Nice (Франция). Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на рейс из Ниццы в Манчестер.

Потеря работоспособности членом летного экипажа

30 мая экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FHNV, выполнял рейс из Calgary (Канада) в Newark (США). На борту находились 98 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370 в 150 м.м. севернее Toronto (Канада), второй пилот почувствовал себя плохо и не смог продолжить исполнение своих обязанностей. Командир воздушного судна объявил аварийную ситуацию и принял решение произвести экстренную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Торонто. Самолет был остановлен на ВПП. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, пилот был госпитализирован. Через 20 минут после посадки воздушное судно было отбуксировано на перрон. По сообщению NAV Canada, в результате закрытия ВПП возникли многочисленные задержки в воздухе.

Утечка масла из двигателя

31 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNS, выполнял рейс из Seoul (Южная Корея) в Шереметьево/Москва. На борту находились 267 пассажиров и 10 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 примерно в 220 км юго-западнее Нижневартовска, экипаж принял решение произвести посадку из-за повышенного расхода масла правого двигателя (Trent 772). Через 25 минут после начала снижения с эшелона полета 380 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нижневартовск. Двигатель экипажем не выключался. После посадки остаток масла в двигателе составил 0,85 литра. Повреждений воздушного судна и утечки масла обнаружено не было. Резервный Ил-96 прибыл в Шереметьево с задержкой 10 часов.

Растрескивание лобового стекла

31 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet, 2009 года выпуска, регистрационные знаки G-EZFB, выполнял рейс из Glasgow (Великобритания) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 23 аэропорта Глазго на высоте 5000 футов экипаж прекратил набор, сообщив о трещине лобового стекла, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Глазго. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Амстердам с задержкой 4 часа.

Проблемы с выпуском шасси

31 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Донавиа», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAN, выполнял рейс из Ташкента (Узбекистан) в Сочи. На борту находились 124 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Сочи экипаж доложил о проблеме с выпуском шасси. После выполнения проверок в зоне ожидания шасси удалось выпустить. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сочи спустя 25 минут после прекращения захода.

Проблемы с закрылками

31 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-RUI, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково на высоте 600 м экипаж доложил о проблемах с закрылками. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Проблемы с двигателем

31 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Qatar Airways, 2006 года выпуска, регистрационные знаки A7-AEF, выполнял рейс из Tunis (Тунис) в Doha (Катар). В процессе набора высоты после взлета из Туниса на удалении около 70 м.м. юго-восточнее аэродрома при пересечении эшелона полета 190 экипаж доложил органу ОВД Мальты о проблемах с двигателем (CFM6) и объявил аварийную ситуацию. Прекратив набор высоты, экипаж выполнил разворот в направлении аэродрома вылета. Экипаж сообщил об отсутствии необходимости аварийного обслуживания. После полета в зоне ожидания воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Тунис спустя 35 минут после прекращения набора высоты. Рейс был отменен.

Прерванный взлет

31 мая экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Portugalia, 1989 года выпуска, регистрационные знаки CS-TPF, по соглашению с TAP Air Portugal выполнял рейс из Porto (Португалия) в Brussels (Бельгия). В процессе разбега с ВПП 35 в

аэропорту Порту произошло столкновение воздушного судна с птицей с повреждением приемника воздушного давления. Экипаж на высокой скорости прекратил взлет, благополучно завершил пробег и зарулил на перрон, где пассажиры были высажены и автобусами доставлены к терминалу. После замены ПВД и полетного дисплея командира самолет вылетел и прибыл в Брюссель с задержкой 2 часа.

Столкновение с птицей

31 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQS, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в London/Heathrow (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж сообщил о попадании птицы в фюзеляж на высоте 200 м. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в лондонском аэропорту Хитроу. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение обтекателя бортового радиолокатора. Самолет был допущен к полету на базу с пассажирами на борту.

Неуборка шасси

31 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGP, выполнял рейс из Казани во Внуково/Москва. На борту находились 45 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета экипажу не удалось убрать шасси. После выполнения проверок было принято решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Казань.

Проблема с шасси

31 мая экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании «Сахалинские Авиатрассы», 1984 года выпуска, регистрационные знаки RA-73005, выполнял рейс из Хабаровска в Южно-Сахалинск. На борту находились 108 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Южно-Сахалинск экипаж доложил о нехарактерном шуме в районе передней опоры шасси и запросил осмотр с земли положения створок шасси. При контрольном проходе над ВПП на высоте 60 м шасси наблюдались в выпущенном положении, створки – в открытом. Видимые повреждения не наблюдались. Экипаж произвел благополучную посадку в южно-сахалинском аэропорту Хомутово. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение тяги левой створки передней опоры шасси.

Столкновение с птицей

31 мая экипаж самолета De Havilland Canada DHC-8-400 Dash 8 авиакомпании Air Baltic, 2010 года выпуска, регистрационные знаки YL-BAY, выполнял рейс из Riga (Латвия) в Пулково/Санкт-Петербург. После посадки на ВПП 10 левую аэропорта Пулково экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей, после чего самостоятельно зарулил на стоянку.

Выключение двигателя

31 мая экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2004 года выпуска, регистрационные знаки C-GCWJ, выполнял рейс из Port of Spain (Тринидад и Тобаго) в Toronto (Канада). На борту находился 101 человек. После занятия крейсерского эшелона полета 300 произошло срабатывание сигнализации обхода масляного фильтра левой силовой установки (CFM56). После выполнения проверок экипаж выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Порт-оф-Спейн. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено разрушение подшипника в коробке приводов, приведшее к засорению масляного фильтра. Коробка приводов и фильтр были заменены. Составлен доклад о проблемах технического обслуживания.

Выкатывание за пределы ВПП

31 мая экипаж самолета Air British Aerospace BAe ATP авиакомпании Deraya, 1990 года выпуска, регистрационные знаки PK-DGI, выполнял грузовой рейс из Jayapura в Wamena (Индонезия). На борту находились 3 члена экипажа. В 07.09 (22.09 UTC 30 мая) после посадки на ВПП 15 аэропорта Вамена воздушное судно отклонилось от оси ВПП влево и вышло за пределы искусственного покрытия. Произошел подлом и отрыв носовой опоры шасси. Самолет остановился примерно в 50 метрах от осевой линии ВПП с поврежденными воздушными винтами и носовой частью. В момент происшествия наблюдалась облачная погода с видимостью 5 км, минимально разрешенной для полетов в аэропорту Вамена. По сообщению очевидца, заход был нестабилизированным.



Носовая опора шасси






DERAYA