КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Май 2014 г.

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

1 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2009 года выпуска, регистрационные знаки D-AISZ, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Athens (Греция). На борту находились 196 пассажиров и 6 членов экипажа. После взлета с ВПП 18 аэропорта Франкфурт-на-Майне воздушное судно заняло крейсерский эшелон полета 350. В 10.44 (08.44 UTC), следуя в районе Zell/See (Австрия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив о поражении разрядом атмосферного электричества при взлете. Через 1 час 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 центральную аэропорта Франкфурт. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Афины с задержкой 3 часа 20 минут. Через 13 часов после возврата D-AISZ находился на земле.

Сводка METAP по аэродрому Франкфурт-на-Майне:

```
EDDF 0I0850Z I8003KT 4000 -RA BR SCTOI4 SCT046 BKN060 I4/I3 QIOI2 RERA BECMG 6000
EDDF 0I0820Z 20004KT 3I00 +RA BR FEW009 BKN046 BKN060 I3/I3 QIOI2 BECMG NSW
EDDF 0I0750Z 23004KT 2800 RA BR FEW009 SCT046 BKN060 I3/I3 QIOII BECMG NSW
EDDF 0I0720Z 22006KT 3400 -RA BR FEW006 SCTOI4 BKN048 I3/I3 QIOII TEMPO SHRA SCT025CB
```



Инфракрасный снимок со спутника SEVIRI за 09.00 UTC 1 мая 2014 г. (фото: Meteosat)

Поражение разрядом атмосферного электричества

1 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Finnair, 2000 года выпуска, регистрационные знаки OH-LVD, выполнял рейс из Helsinki в Ivalo (Финляндия). На борту находились 72 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Хельсинки экипаж прекратил набор на эшелоне полета 250 из-за попадания молнии в

правое полукрыло, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 правую аэропорта Хельсинки. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Ивало с задержкой 1 час 30 минут. OH-LVD возобновил полеты спустя 18 часов.

Сводка METAP по аэродрому Хельсинки:

```
EFHK 0I0950Z 020I0KT 4000N -TSRA -SHGS FEW0I0 BKN030CB 03/02 QI004 BECMG 9999 NSW
EFHK 0I0920Z 35008KT 9999 -SHRA FEW009 BKN030CB BKN070 03/0I QI004 RETSRA TEMPO
TLI030 TSRA
EFHK 0I0850Z 040IIKT 350V070 7000 TSRA FEW0I0 BKN025CB BKN070 05/0I QI003 BECMG
9999 NSW
EFHK 0I0820Z 020I0KT 9999 -SHRA FEW020CB SCT045 BKN070 06/M00 QI003 TEMPO SHRA
EFHK 0I0750Z 020I0KT 9999 FEW0I5 BKN070 06/00 QI003 NOSIG
```

Выключение двигателя

1 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N188DN, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Newark (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 125 м.м. западнее Goose Bay (Канада), экипаж доложил о выключении левого двигателя (PW4060), произвел снижение и взял курс на аэропорт Гус-Бей, где через 50 минут произвел благополучную посадку. Резервный Airbus A330-300, направленный для выполнения рейса, продолжил полет и прибыл в Ньюарк с задержкой 11 часов. Произведена замена левого двигателя.

Растрескивание лобового стекла

1 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Aegean Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки SX-DGQ, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Thessaloniki (Греция). На борту находились 193 пассажира. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 50 м.м. юго-восточнее Munich (Германия), экипаж применил кислородные маски, объявил срочную ситуацию, сообщив о трещине лобового стекла и решении произвести вынужденную посадку. После снижения до эшелона полета 140 с нормальной вертикальной скоростью экипаж сообщил о растрескивании внешнего слоя стекла кабины. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 330 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую аэропорта Мюнхен. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Салоники с задержкой 7 часов 45 минут. SX-DGQ вылетел из Мюнхена с новым лобовым стеклом на следующий день спустя 21 час после вынужденной посадки. По прибытии в Афины самолет возобновил эксплуатацию.

Поражение разрядом атмосферного электричества

1 мая экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Flybe Nordic, 2011 года выпуска, регистрационные знаки OH-LKR, по соглашению с Finnair выполнял рейс из Helsinki в Oulu (Финляндия). На борту находился 41 пассажир. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 04 правой аэропорта Хельсинки

произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 левую аэропорта Хельсинки. Резервный Embraer ERJ-190 прибыл в Oulu с задержкой 1 час. OH-LKR возобновил полеты через 28 часов после возврата.

Сводка METAP по аэродрому Хельсинки:

```
EFHK 011020Z 3601IKT 9999 -SHRA FEW010 BKN030CB 03/01 Q1004 RETSRA TEMPO 6000 SHRA
EFHK 010950Z 0201OKT 4000N -TSRA -SHGS FEW010 BKN030CB 03/02 Q1004 BECMG 9999 NSW
EFHK 010920Z 35008KT 9999 -SHRA FEW009 BKN030CB BKN070 03/01 Q1004 RETSRA TEMPO
TL1030 TSRA
```

Столкновение с птицей

1 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Северный ветер», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPY, выполнял рейс из аэропорта Белгород в Antalya (Турция). При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Анталья была обнаружена трещина носового обтекателя со следами столкновения с птицей. Самолет был отстранен от эксплуатации до устранения неисправности.

Поражение разрядом атмосферного электричества

1 мая экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании LAN Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки CC-BBB, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Frankfurt/Main (Германия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Франкфурт-на-Майне произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 25 левую. Самолет был отстранен от выполнения обратного рейса. Расчетное время задержки составляло 40 часов.

Сводка METAP по аэродрому Франкфурт-на-Майне:

```
EDDF 011620Z 26007KT 9999 -SHRA FEW015 FEW030TCU BKN074 15/11 Q1010 TEMPO SHRA
BKN025CB
EDDF 011550Z 2401OKT 9999 FEW018 SCT030 BKN080 15/11 Q1010 TEMPO SHRA BKN025CB
EDDF 011520Z 2201I2KT 9999 SCT018 SCT110 BKN230 16/12 Q1010 TEMPO SHRA BKN025CB
EDDF 011450Z 2001I2KT 9999 VCSH FEW025TCU SCT110 BKN200 16/12 Q1010 TEMPO SHRA BKN025CB
```

Рассогласование показаний скорости

1 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Sunwing, 2004 года выпуска, регистрационные знаки C-FGVK, выполнял перегоночный рейс из Montego Bay (Ямайка) в Toronto (Канада). На борту находились 8 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Монтего-Бей на скорости около 90 узлов произошло срабатывание индикации рассогласования показаний скорости. Экипаж продолжил взлет и после набора безопасной высоты объявил аварийную ситуацию, приняв решение возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в

аэропорту Монтего-Бей. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено блокирование трубки полного давления приемника воздушного давления второго пилота. После устранения неисправности и наземного тестирования системы самолет был допущен к эксплуатации. 3 мая самолет выполнил перелет в Торонто.

Дым в кабине

2 мая экипаж самолета British Aerospace HS-125-700A авиакомпании «Сириус-Аэро», 1979 года выпуска, регистрационные знаки RA-02775, выполнял технический рейс из Внуково/Москва. На борту находились 2 члена экипажа. В процессе набора заданного эшелона полета 190 после взлета из аэропорта Внуково при пересечении эшелона полета 130 в кабине пилотов появился дым. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе снижения задымление прекратилось. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Попадание птицы в двигатель

2 мая экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки N280WN, выполнял рейс из Orlando в Philadelphia (США). В процессе разбега с ВПП 35 левой в аэропорту Орландо произошло попадание птицы в левый двигатель. Экипаж продолжил взлет и занял высоту 5000 футов. Из-за повышенной вибрации режим работы левого двигателя был уменьшен до малого газа. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 правую в аэропорту вылета Орландо.

Возгорание на кухне

2 мая экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании KLM Cityhopper, 2009 года выпуска, регистрационные знаки PH-EZL, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Bordeaux (Франция). После занятия исполнительного старта, ожидая разрешения на взлет, экипаж доложил о небольшом возгорании на одной из кухонь и запросил освобождение ВПП, сообщив о том, что помощь не требуется. Самолет был остановлен на ближайшей РД, куда по тревоге прибыли аварийные службы. Экипаж сообщил о нормализации ситуации и зарулил на стоянку. Резервный Embraer ERJ-190 прибыл в Бордо с задержкой 3 часа.

Прерванный взлет по указанию органа ОВД

2 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Delta Airlines выполнял рейс из Las Vegas в Atlanta (США). На борту находились 160 пассажиров и 6 членов экипажа. В 14.32 (21.32 UTC) экипажу был разрешен немедленный взлет с ВПП 25 правой аэропорта Лас-Вегас. Примерно через 40 секунд в процессе разбега поступило указание «Вышки» прекратить взлет. Экипаж на высокой скорости прекратил взлет, благополучно завершил пробег и освободил ВПП по РД А5 в 2250 м от начала. Самолет зарулил на перрон. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Атланту с задержкой 6 часов 40 минут. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, в момент

взлета на пересекающуюся ВПП заходил частный самолет. В целях предосторожности диспетчер ОВД принял решение отменить разрешение на взлет. Согласно предварительному анализу радиолокационных данных, конфликт отсутствовал бы даже в случае, если бы взлет был продолжен.

Вибрация двигателя

2 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Nepal Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки 9N-ACB, выполнял рейс из Kuala Lumpur (Малайзия) в Kathmandu (Непал). На борту находились 53 человека. В процессе набора высоты после взлета из Куала-Лумпура экипаж прекратил набор на эшелоне полета 280 из-за вибрации правого двигателя (RB211) и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Куала-Лумпур. В авиакомпании подтвердили возникновение вибрации правого двигателя. Самолет выполнял рейс после обслуживания по форме «С» в Сингапуре.

Отсутствие индикации

2 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N389AA, выполнял рейс (отправление – 1 мая) из Chicago/O'Hare (США) в London/Heathrow (Великобритания). Когда воздушное судно следовало над Атлантическим океаном на эшелоне полета 380, при выполнении необходимых проверок перед входом в зону ETOPS экипаж обнаружил отсутствие индикации левых основных топливных насосов (насосы были отключены) и отсутствие на EICAS соответствующего сообщения. После консультации с диспетчерской службой авиакомпании экипаж принял решение следовать на запасной аэродром New York/JFK (США), где спустя 3,5 часа произвел благополучную посадку. Оставшаяся часть рейса была отменена. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при проверке топливной системы инженерно-техническим составом неисправностей обнаружено не было.

Прерванный взлет

3 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQT, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Сочи. На борту находились 154 пассажира. В процессе разбега в аэропорту Шереметьево произошло срабатывание индикации отказа системы управления поворотом лопаток компрессора двигателя № 2. Экипаж на скорости 70 узлов прекратил взлет. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Выключение двигателя

3 мая экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании Regional 1, 1999 года выпуска, регистрационные знаки C-GRIA, по соглашению с Air Georgian выполнял рейс из Charlottetown в Toronto (Канада). На борту находились 48 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 40 м.м. западнее Ottawa (Канада), экипаж услышал

громкий шум и почувствовал сильную вибрацию, сопровождаемую почти полным ходом индикатора вибрации правого двигателя. Экипаж выключил двигатель и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Торонто. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, двигатель был направлен изготовителю в Виннипег для исследования.

Отказ генератора

3 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQF, выполнял рейс из Якутска в Новосибирск. В полете произошел отказ генератора. Из-за невозможности продолжения полета в соответствии с требованиями ETOPS экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Якутск.

Растрескивание лобового стекла

3 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N128DL, выполнял рейс из Atlanta в Los Angeles (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320 в 25 м.м. западнее Albuquerque (США), произошло паутино-образное растрескивание всей площади лобового стекла командира воздушного судна. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 18 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Альбукерке. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Лос-Анджелес с задержкой 7,5 часов.

Электрический запах

3 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Lufthansa, 1996 года выпуска, регистрационные знаки D-ABVO, выполнял рейс из Boston (США) в Frankfurt/Main (Германия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 280 м.м. юго-восточнее Halifax (Канада), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета по причине электрического запаха на борту. Через 1 час 45 минут после разворота со снижением до эшелона полета 360 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бостон. По сообщению представителя авиакомпании, на бортовой кухне возник сильный электрический запах, причиной которого оказалась неисправная кофемашина.

Поражение разрядом атмосферного электричества

3 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BEP, выполнял чартерный рейс из Rimini (Италия) в Краснодар. На борту находились 143 пассажира и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты 5000 футов после взлета из Римини воздушное судно оказалось в зоне грозовой деятельности, в результате чего произошло поражение разрядом атмосферного электричества. Параметры работы двигателей и систем остались в норме. При послеполетном осмотре самолета было обнаружено оплавление заклепок правого полукрыла и задней кромки обоих винглетов.

Падение давления в гермокабине

3 мая экипаж самолета Embraer ERJ-135 авиакомпании Expressjet, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N11127, по соглашению с United выполнял рейс из Madison в Denver (США). В процессе набора высоты после взлета из Мадисона экипаж прекратил набор на эшелоне полета 240 и продолжил полет на этой высоте. На удалении 320 м.м. северо-восточнее Денвера экипаж приступил к аварийному снижению до высоты 10 000 футов из-за падения давления в гермокабине. Автоматически выпали кислородные маски в пассажирском салоне. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и спустя 1 час произвел благополучную посадку в аэропорту Денвер.

Отказ обогрева стекла

3 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании US Airways, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N272AY, выполнял рейс из Charlotte (США) в Rome/Fiumicino (Италия). После занятия эшелона полета 310 экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и произвел снижение до эшелона полета 280. Через 1 час 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шарлотта. Резервный Airbus A330-300 прибыл в Рим с задержкой 3 часа 45 минут. По имеющейся информации, экипаж возвратился из-за неисправности обогрева лобового стекла.

Выключение двигателя

3 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Arabia, 2009 года выпуска, регистрационные знаки A6-ABQ, выполнял рейс (отправление – 2 мая) из Sharjah (ОАЭ) в Sialkot (Пакистан). На борту находились 162 пассажира. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в районе Multan (Пакистан), экипаж был вынужден выключить левый двигатель (CFM56), после чего принял решение о посадке в ближайшем аэропорту. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мултан. Произведена замена двигателя.

Отказ управления разворотом шасси

3 мая экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N376SW, выполнял рейс из Panama City в Houston/Hobby (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в районе New Orleans (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за отказа управления передней опорой шасси, сообщив о необходимости буксировки с ВПП. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 аэропорта Новый Орлеан. Самолет был отбуксирован с ВПП, после чего в аэропорту был изменен рабочий курс. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Хьюстон с задержкой 2 часа.

Отказ управления разворотом шасси

4 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vanilla Air, 1991 года выпуска, регистрационные знаки JA8385, выполнял рейс из Okinawa в Tokyo/Narita (Япония). В процессе снижения для захода на посадку в токийском аэропорту Нарита экипаж сообщил о возможной проблеме с управлением передней опорой шасси и занял зону ожидания для выполнения проверок и перезагрузки системы. После 30-минутного ожидания воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нарита и было остановлено на ВПП. Самолет был отбуксирован на перрон. Первоначально проблема возникла перед взлетом из Окинавы. Перед выруливанием для взлета самолет был остановлен на РД из-за невозможности руления. Воздушное судно было отбуксировано на стоянку. Примерно через 20 минут, после успешной перезагрузки системы самолет благополучно вылетел.

Столкновение с птицей

4 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Enter Air, 1999 года выпуска, регистрационные знаки SP-ENW, выполнял рейс из Chania (Греция) в Warsaw (Польша). На борту находились 190 пассажиров, включая 11 грудных детей. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 29 аэропорта Ханья произошло попадание птицы в один из двигателей (CFM56). Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100 и после выработки топлива возвратился на аэродром вылета. Через 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Ханья. Рейс был выполнен самолетом Boeing 737-800 авиакомпании Neos, который прибыл в Варшаву с задержкой 16,5 часов.

Потеря радиосвязи

4 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N665UA, выполнял рейс из Rome/Fiumicino (Италия) в Washington/Dulles (США). Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 320 в воздушном пространстве Франции, произошла потеря радиосвязи экипажа с органом ОВД. На перехват самолета Boeing 767 были подняты истребители ВВС Франции. После успешного перехвата пассажирского самолета радиосвязь была восстановлена. Код потери радиосвязи не передавался. Экипаж продолжил полет и через 8 часов 50 минут произвел благополучную посадку в аэропорту Вашингтон. По сообщению ВВС Франции, потерявший связь самолет отклонился от планового маршрута.

Травмирование 6 человек при болтанке

4 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании US Airways, 2013 года выпуска, регистрационные знаки N287AY, выполнял рейс из Philadelphia в Orlando (США). На борту находились 265 пассажиров и 10 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Филадельфии при пересечении высоты 16000 футов (табло «Пристегните ремни» было включено) самолет вошел в зону сильной турбулентности, продолжавшейся около 5 с. При возникшей болтанке травмы различной степени тяжести получили 4 пассажира и 2 бортпроводника. Экипаж прекратил набор на

высоте 17000 футов и возвратился на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Филадельфия. 5 человек были доставлены в госпиталь. Один из пострадавших покинул самолет на носилках, еще один – в шейном ортезе. По сообщению пассажира, пострадавшего бортпроводника резко подбросило вверх. Женщина ударилась головой о бортовую панель, пробив в ней отверстие. Экипаж запросил пассажиров о наличии медработников на борту – на помощь вызвались два человека. Резервный Airbus A330-300 прибыл в Орландо с задержкой 4 часа 45 минут.

Сводка METAR по аэродрому Филадельфия:

```
KPHL 042I54Z 3IO22G29KT IOSM SCTO42 BKNI2O BKN2OO I7/OO A2976 RMK AO2 PK WND
3IO37/2I4O SLPO77 TOI72OOOO
KPHL 042O54Z 3IOI8G27KT IOSM SCTO42 BKNI2O BKN2OO I8/OI A2975 RMK AO2 PK WND
3IO34/2044 SLPO75 6OOOO TOI78OOII 56OO9
KPHL O4I954Z 3IOI9G3OKT IOSM SCTO42 BKNO85 BKNIIO I8/O3 A2976 RMK AO2 PK WND
32O3O/I954 RAE35 SLPO76 POOOO TOI78OO28
KPHL O4I854Z 3IOI6G22KT IOSM -RA FEWO42 BKNO75 BKNIIO I5/O2 A2977 RMK AO2 RAB45 SLPO8I
POOOO TOI5OOO22
```

Разрушение детали шасси

4 мая экипаж самолета Ан-26Б-100 авиакомпании «ИрАэро», 1981 года выпуска, регистрационные знаки RA-26051, выполнял рейс из Магадана в Кепервеем. При осмотре ВПП в аэропорту Магадан после взлета был обнаружен фрагмент болта передней опоры шасси. Данная информация была передана экипажу и в аэропорт назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кепервеем, где была объявлена тревога. При послеполетном осмотре было обнаружено частичное разрушение болта соединения штока цилиндра уборки и выпуска с траверсой передней опоры шасси. Рассоединение конструктивного соединения не произошло. После замены соединительного болта самолет был допущен к эксплуатации. Рекомендовано произвести разовый осмотр соответствующего болта на всем парке самолетов Ан-26, Ан-24, Ан-30, Ан-32.

Контакт хвостовой части с ВПП

4 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2014 года выпуска, регистрационные знаки TC-JVC, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Kano (Нигерия). На борту находились 93 пассажира. В 18.37 (15.37 UTC) в процессе взлета с ВПП 35 аэропорта Стамбул при отрыве произошел контакт хвостовой части воздушного судна с поверхностью ИВПП. Экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 55 минут после взлета, выработав топливо до посадочного веса, экипаж произвел благополучную посадку в стамбульском аэропорту имени Ататюрка. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Кано с задержкой 3 часа. TC-JVC возобновил полеты через 4 часа после возврата. По сообщению авиакомпании, самолет получил минимальное повреждение хвостовой пяты.

Сводка METAP по аэродрому Стамбул:

```
LTBA 04I620Z II006KT 080VI60 9999 FEW025TCU SCT040 22/I3 QI003 NOSIG
LTBA 04I550Z I0005KT 070VI60 9999 FEW025TCU SCT040 2I/I2 QI003 NOSIG
LTBA 04I520Z I0005KT 080VI40 CAVOK 2I/I3 QI003 NOSIG
LTBA 04I450Z I2005KT 080VI70 9999 FEW040 22/I2 QI003 NOSIG
```

Растрескивание лобового стекла

4 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKY, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Tehran (Иран). На борту находились 96 пассажиров. В полете произошло растрескивание лобового стекла кабины. После благополучной посадку в аэропорту назначения самолет был отстранен от эксплуатации.

Невключение реверса

4 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Донавиа», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VP-BBU, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Краснодар. На борту находились 99 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе пробега после посадки в аэропорту Краснодар не произошло включение реверса двигателя № 2.

Столкновение с птицей

5 мая экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Eurowings, 2011 года выпуска, регистрационные знаки D-ACNV, по соглашению с Germanwings выполнял рейс из Bilbao (Испания) в Dusseldorf (Германия). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 23 аэропорта Дюссельдорф произошло попадание птицы в носовую часть самолета. В результате столкновения были повреждены носовой обтекатель и бортовой радиолокатор. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Дюссельдорф. Произведена замена обтекателя и радиолокатора.

Выключение двигателя

6 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N537UA, выполнял рейс из Boston в San Francisco (США). На борту находились 168 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 120 м.м. северо-западнее Lincoln (США), экипаж был вынужден выключить один из двигателей (PW2037), после чего произвел снижение до эшелона полета 250. Продолжая полет в направлении Сан-Франциско, экипаж позднее принял решение произвести внеплановую посадку и на удалении около 200 м.м. северо-западнее Линкольна развернулся в обратном направлении. Через 1 час после начала снижения с эшелона полета 360 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 аэропорта Линкольн. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Сан-Франциско с задержкой 9 часов.

Прерванный взлет

6 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Vietnam Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки VN-A371, выполнял рейс из Melbourne (Австралия) в Ho Chi Minh City (Вьетнам). На борту находились 180 пассажиров и 13 членов экипажа. В процессе разбега с ВПП 16 в аэропорту Мельбурн произошел отказ двигателя (PW4168). Экипаж на низкой скорости (около 30 узлов) прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось на пересечении ВПП 16 и 27, куда по тревоге прибыли аварийные службы. При осмотре ВПП были обнаружены обломки от двигателя. В результате блокирования обеих ВПП международный аэропорт Мельбурн был закрыт примерно на 1 час. По сообщениям пассажиров, они услышали громкий хлопок и увидели языки пламени из двигателя.

Выключение двигателя

6 мая экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании «Трансаэро», 1990 года выпуска, регистрационные знаки EI-CXZ, выполнял рейс из Благовещенска в Домодедово/Москва. На борту находились 153 пассажиров и 10 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Благовещенска на эшелоне полета 110 произошло срабатывание индикации засорения топливного фильтра левого двигателя. Параметры двигателя оставались в норме. Экипаж выключил двигатель и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Благовещенск. Спустя 48 часов после возврата самолет находился на земле.

Проблема с шасси

7 мая экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании Qatar Airways, 2012 года выпуска, регистрационные знаки A7-BCK, выполнял рейс из Johannesburg (ЮАР) в Doha (Катар). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 03 левой аэропорта Йоханнесбург не произошло закрытие створок передней опоры шасси. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 120 и занял зону ожидания для выполнения предписанных процедур, которые, однако, не принесли результата. После слива топлива воздушное судно возвратилось на аэродром вылета, благополучно приземлившись на ВПП 03 левую через 1 час 5 минут после взлета. Рейс был перенесен на 10.00 8 мая. Задержка составляла 18 часов 45 минут.

Столкновение с птицами

7 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании TAP Air Portugal, 2008 года выпуска, регистрационные знаки CS-TON, выполнял рейс из Brasilia (Бразилия) в Lisbon (Португалия). На борту находились 258 пассажиров и 11 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 11 левой аэропорта Бразилиа произошло столкновение воздушного судна с несколькими птицами, в результате чего был поврежден один из двигателей (CF6). Экипаж прекратил набор на высоте 5500 футов и возвратился на аэродром вылета. Через 17 минут после взлета

воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 11 правую аэропорта Бразилиа. Рейс был перенесен на следующий день. Пассажиры были размещены в отелях.

Срабатывание TCAS

7 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-RUI, выполнял рейс из Sharm el Sheikh (Египет) в Екатеринбург. На борту находились 139 пассажиров и 7 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в районе Ercan (Кипр), произошло срабатывание TCAS в режиме «RA». Конфликтующий самолет Boeing 757 авиакомпании Thompson производил снижение и находился на 300 футов выше.

Столкновение с землей

8 мая экипаж грузового самолета Douglas DC-3 авиакомпании Aliansa, 1943 года выпуска, регистрационные знаки HK-4700, выполнял рейс из Villavicencio в Florencia (Колумбия). На борту находились 4 пассажира и 2 члена экипажа (по другим данным, всего на борту находилось 5 человек). В 12.45 (17.45 UTC) на высоте 6800 футов в районе La Macarena (Колумбия) был потерян радиоконтакт с экипажем. Спустя 4 часа в ходе организованной поисковой операции в горной местности в лесном массиве в 45 км севернее San Vicente del Caguan с поискового вертолета ВВС Колумбии были обнаружены обломки самолета. Все находившиеся на борту погибли. Информация о метеоусловиях отсутствует.



Обломки самолета с воздуха (фото: ВВС Колумбии)



Графика: AVH/Google Earth

Повреждение воздушных винтов и иллюминатора

8 мая экипаж самолета Let L-410UVP-E авиакомпании «Полярные авиалинии», 1995 года выпуска, регистрационные знаки RA-67693, выполнял рейс из Магана в Оймякон. На борту находились 11 пассажиров и 2 члена экипажа. При послеполетном осмотре в аэропорту Оймякон были обнаружены забоины воздушных винтов обоих двигателей и разрушение правого первого пассажирского иллюминатора. Экипаж и пассажиры не пострадали.

Опасное сближение при ОВД

8 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании United, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N481UA, выполнял рейс UA-601 из Houston (США) в Mexico City (Мексика). В 21.45 (02.45 UTC 9 мая) экипажу был разрешен взлет с ВПП 15 левой аэропорта Хьюстон с указанием на разворот влево на курс 135°. Спустя 1 минуту экипажу самолета Airbus A320-200 авиакомпании United, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N435UA, выполнявшему рейс UA-437 из Houston (США) в Vancouver (Канада), был разрешен взлет с ВПП 09 и отворот вправо на курс 340°. После взлета экипаж рейса UA-601 получил запрос органа ОВД о текущем курсе и указание прекратить разворот. Экипажу рейса UA-437 был ограничен набор на высоте 3000 футов. Оба экипажа доложил о срабатывании TCAS в режиме «RA». По рекомендации TCAS экипаж UA-437 произвел набор высоты 4000 футов (вместо заданной диспетчером 3000 футов). Экипаж рейса UA-601 по рекомендации TCAS перешел в снижение до разрешения конфликта. Примерно через 10 минут после события на частоте «Вылета» экипаж рейса UA-437 сообщил экипажу UA-601 о том, что UA-437 оказался непосредственно над рейсом UA-601. По предположению диспетчера «Вылета», экипажу рейса UA-437 было ошибочно выдано указание о правом развороте

вместо левого. Оба самолета благополучно прибыли в пункты назначения. По сообщению Федерального управления авиации США (FAA), минимальный вертикальный интервал между воздушными судами составил 400 футов при отсутствии бокового. В ходе расследования было установлено, что ОВД осуществлял диспетчер-стажер, который по ошибке дал указание одному из экипажей на отворот вправо вместо левого разворота. Ошибка позднее была исправлена. FAA классифицировало инцидент как «угрозу столкновения» (термин применяется, когда воздушные суда оказываются в пределах 500 футов один от другого по вертикали). Самолеты разошлись на минимальных интервалах 4500 футов (боковой) и 460 футов (вертикальный).



Графика: AVH/Google Earth

Проблема с системой кондиционирования

8 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2007 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQH, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ереван (Армения). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 160 экипаж сообщил о проблеме с системой кондиционирования воздуха, после чего произвел снижение до эшелона полета 100 и принял решение возвратиться на аэродром вылета.

Выкатывание за пределы ВПП

8 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Ariana Afghan Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки YA-PIB, выполнял рейс из Delhi (Индия) в Kabul (Афганистан). На борту находились 130 пассажиров. В 17.05 (12.35 UTC) при посадке на мокрую ВПП 29 в аэропорту Кабул произошло выкатывание воздушного судна за пределы ВПП. Самолет столкнулся с антенной курсового маяка ИЛС и остановился с подломленными опорами шасси примерно в 285 м от выходного торца

ИВПП. После остановки была произведена аварийная эвакуация пассажиров. О пострадавших не сообщается. Самолет получил значительные повреждения.

Сводка METAP по аэродрому Кабул:

```
OAKB 08I255Z 22005KT 2500 +SHRA BKN030 OVC080 I2/I0 QI0I9 NOSIG RMK YLO YLO
OAKB 08I250Z 00000KT 3000 SHRA BKN030 OVC080 I2/I0 QI0I9 NOSIG RMK YLO YLO
OAKB 08II50Z I6006KT 6000 SHRA VCTS SCT040CB BKN080 I3/I0 QI0I8 RETSRA NOSIG RMK
WHT WHT
OAKB 08III9Z I80IIKT 6000 TSRA SCT040CB BKN080 I3/I0 QI0I8 RESHRA NOSIG RMK WHTWHT
```

Выпущенный после происшествия НОТАМ:

```
A0560/I4 - RWY II/29 CLOSED FOR AIR TRAFFIC EXC EMERGENCIES. 08 MAY 20:00 20I4 UNTIL
09 MAY 00:30 20I4. CREATED: 08 MAY 20:03 20I4

A0556/I4 - RWY II/29 CLOSED DUE TO ACCIDENT ON SITE. 08 MAY I4:42 20I4 UNTIL 09 MAY
0I:30 20I4. CREATED: 08 MAY I4:45 20I4

A0552/I4 - ILS IS OUT OF SERVICE. REF AIP OAKB AD 2.I-I39. 08 MAY I4:30 20I4 UNTIL 08
AUG 23:59 20I4. CREATED: 08 MAY I4:27 20I4
```



Фото: Ehsanullah Amiri



Обломки вокруг самолета (фото: Habib Khan Totakhil)



Следы на грунте (фото: Parwiz Shamal)



Карта: Google maps

Столкновение с птицей

8 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Lufthansa, 1997 года выпуска, регистрационные знаки D-AILS, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Bologna (Италия). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 18 аэропорта Франкфурт-на-Майне произошло попадание птицы в капот левого двигателя (CFM56) с образованием вмятины на входном устройстве. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100 и возвратился на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую аэропорта Франкфурт-на-Майне. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Болонью с задержкой 2

часа 20 минут. D-AILS возобновил полеты на следующее утро спустя 13,5 часов после возврата.



Фото, сделанное пассажиром

Попадание птицы в двигатель

9 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании US Airways, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N828AW, выполнял рейс из New York/La Guardia в Washington/National (США). На борту находились 96 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 13 нью-йоркского аэропорта Ла Гуардия экипаж доложил о попадание птицы в левый двигатель (V2524) и возникновении значительной вибрации. Двигатель был оставлен включенным. Прекратив набор на высоте 4000 футов, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 аэропорта Ла Гуардия. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Растрескивание лобового стекла

9 мая экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании Air India, 2012 года выпуска, регистрационные знаки VT-ANK, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Delhi (Индия). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 18 аэропорта Франкфурт-на-Майне экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов,

сообщив о трещине лобового стекла. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Франкфурт на ВПП 25 центральную.

Индикация грузовой двери

9 мая экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Singapore Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки 9V-SKE, выполнял рейс из Singapore (Сингапур) в Hong Kong (Китай). На борту находились 263 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Сингапура произошло срабатывание индикации грузовой двери. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 280, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 45 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сингапур. Резервный Airbus A380-800 прибыл в Гонконг с задержкой 4 часа.

Прерванный взлет, выход за пределы ВПП

9 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Avior Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки YV2946, выполнял рейс из Panama City (Панама) в Barcelona (Венесуэла). В процессе разбега с ВПП 03 правой в аэропорту Токумен произошло падение давления в пневматиках нескольких колес. Экипаж на высокой скорости принял решение прекратить взлет. В процессе пробега произошел временный выход самолета за пределы ИВПП. Экипажу удалось возвратить воздушное судно на искусственное покрытие. Самолет остановился на ВПП под углом 45° на удалении 2600 м от начала. После остановки была начата аварийная эвакуация пассажиров. О пострадавших не сообщается. Длина ВПП 03 правой/21 левой в аэропорту Токумен Панама-Сити составляет 3050 м.



Аварийная эвакуация (фото: Nelson Gonzalez)

Дым в кабине

9 мая экипаж самолета British Aerospace HS-125-700A авиакомпании «Сириус-Аэро», 1979 года выпуска, регистрационные знаки RA-02775, выполнял рейс из Внуково/Москва в Симферополь. На борту находились 1 пассажир и 3 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Анапы, в кабине пилотов в районе правой стороны панели приборов возник дым. Экипаж применил кислородные маски и приступил к экстренному снижению, доложив Ростовскому центру ЕС ОрВД о задымлении в кабине. После принятия мер по устранению задымления экипаж принял решение произвести посадку в Краснодаре. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Краснодар. Аналогичный инцидент с данным самолетом произошел 2 мая 2014 г. (см. соответствующий выпуск «ТОЛЬКО ФАКТЫ»).

Падение давления в гидросистеме

9 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Нордавиа», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQI, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Мурманск. На борту находились 55 пассажиров. В процессе выруливания на исполнительный старт ВПП 25 левой по РД А поступило сообщение о задымлении в районе основной опоры шасси, произошло срабатывание сигнализации падения давления в гидросистеме уборки-выпуска шасси. При осмотре был обнаружен разрыв гидрошланга и разлив гидрожидкости на магистральной РД. Самолет был отбуксирован на стоянку. В аэропорту объявлялась тревога.

Возможная утечка масла

9 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Hawaiian Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N587HA, выполнял рейс из Honolulu в Phoenix (США). Через 1 час 30 минут после взлета, когда воздушное судно следовало над Тихим океаном на эшелоне полета 370, экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета из-за предполагаемой утечки масла. Дополнительная помощь экипажем не запрашивалась. Через 1 час 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 левую аэропорта Гонолулу. После посадки была произведена очистка ВПП. Через 1 час 45 минут после возврата самолет благополучно вылетел снова и прибыл в Финикс с задержкой 5,5 часов.

Ухудшение самочувствия членов экипажа

10 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании US Airways, 2010 года выпуска, регистрационные знаки N284AY, выполнял рейс из Venice (Италия) в Philadelphia (США). На борту находились 185 человек. Следуя по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 390, экипаж принял решение развернуться и следовать на запасной аэродром Dublin (Ирландия) из-за ухудшения самочувствия нескольких членов экипажа и пассажиров, жаловавшихся на тошноту и головокружение. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28

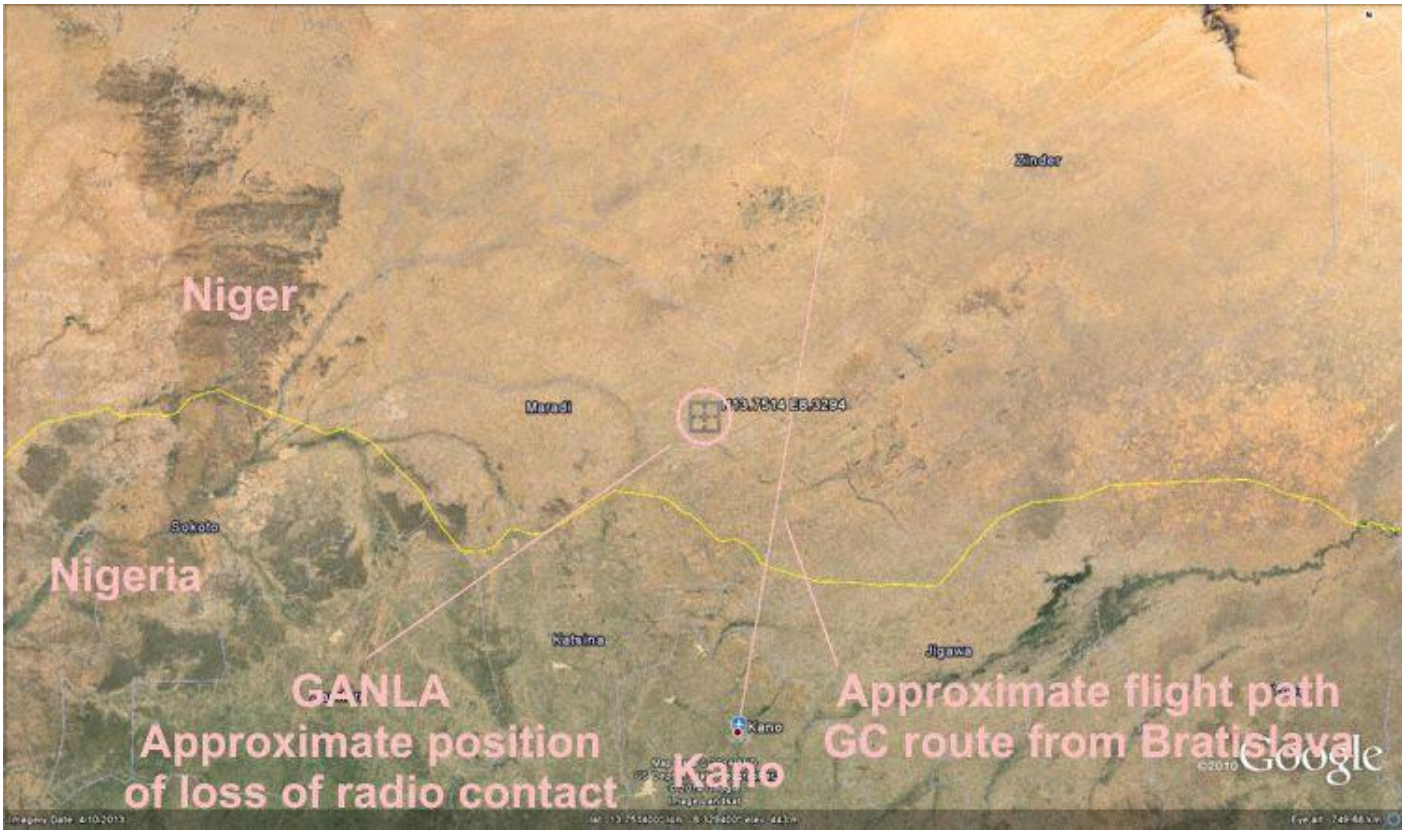
аэропорта Дублин. 9 членов экипажа были доставлены в госпиталь. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были размещены в отелях.

Потеря радиосвязи, аварийная посадка

10 мая экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании IRS Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки 5N-SIK, выполнял перегоночный рейс из Bratislava (Словакия) в Kano (Нигерия). На борту находились 2 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе маршрутной точки GANLA (Нигер), была потеряна радиосвязь с экипажем. Спустя короткое время второй пилот сообщил через Твиттер: «Еще живы, босс» и опубликовал фото самолета на земле с подломленными опорами шасси. Авиационные власти Нигерии подтвердили факт потери радиосвязи с самолетом около 20.00 (19.00 UTC) на маршруте в районе GANLA. О случившемся был поставлен в известность близлежащий аэропорт Niamey (Нигер), где были приведены в готовность аварийные службы. Точка GANLA имеет координаты 13.7514 с. ш. 8.3294 в. д. и расположена в 104 м.м. севернее Кано (Нигерия). О месте аварийной посадки на момент публикации было ничего не известно, кроме того, что оно находится в Нигере, соседнем с Нигерией государстве. Самолет возвращался после технического обслуживания по форме «С» в Словакии, назначенного из-за проблемы с гидросистемой. Ввиду отсутствия второго исправного самолета авиационные власти Нигерии в октябре 2013 года ввели запрет на полеты авиакомпании. Прибытие самолета с нетерпением ожидалось для возобновления полетов.



5N-SIK после аварийной посадки (фото: второй пилот рейса JamyL MD Abubakar)



Графика: AVH/Google Earth

Неполный выпуск шасси

10 мая экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Iran Aseman Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки EP-ASZ, выполнял рейс из Mashad в Zahedan (Иран). На борту находились 103 человека. В процессе захода на посадку в аэропорту Захедан не произошел выпуск левой основной опоры шасси. Экипаж прекратил заход и занял зону ожидания. При выполнении предписанных процедур выпустить шасси не удалось. Экипаж принял решение произвести посадку с не полностью выпущенными шасси. Через 1 час после прекращения захода при посадке на ВПП 35 аэропорта Захедан воздушное судно вышло за пределы ВПП на грунт, подняв большое облако пыли. Самолет остановился левее ИВПП примерно в 1500 м от начала. 9 человек получили незначительные повреждения. 2 из них были доставлены в медицинское учреждение для осмотра. 7 человекам необходимая помощь была оказана в аэропорту. Самолет получил значительные повреждения. По сообщению представителя аэропорта, пассажиры получили травмы из-за спешки в ходе аварийной эвакуации.

Выпущенный после происшествия НОТАМ:

```
AII96/I4 - DISABLED ACFT AT I500M AFTER THR RWY35, 3IM LEFT SIDE OF RWY CL, WITH
HEIGHT 23FT, CTN ADZ. IO MAY I6:09 20I4 UNTIL IO MAY I8:00 20I4 ESTIMATED. CREATED: IO
MAY I6:II 20I4
```

Сводка METAP по аэродрому Захедан:

```
OIZH I009OOZ 33OIOKT 8000 SCTO3OCB FEWO35TCU 29/MO3 QIOII A2985 TEMPO SHRA
OIZH I008 3OZ 35OI2KT 8000 FEWO3OCB SCTO35TCU 29/MO2 QIOII A2986
OIZH I008OOZ 33OIOKT 8000 FEWO35TCU 28/MO3 QIOII A2987 NOSIG
OIZH I007 3OZ 33OIOKT 8000 FEWO35TCU 28/MOI QIOII A2987
OIZH I007OOZ 36006KT 8000 FEWO35 28/MOI QIOII A2988 NOSIG
```



Карта: Google Maps



EP-ASZ за пределами ВПП с опорой на левое полукрыло, правую и переднюю опоры шасси



Фото: Iran Aseman Airlines



Фото: EP-ASZ на заднем плане при движении по грунту

Дым

10 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N29124, выполнял рейс из Los Angeles в Kona (США). На борту находились 150 человек. Через 1 час после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета по причине дыма в кабине и салоне. Через 2,5 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лос-Анджелес.

Проблема с гидросистемой

11 мая экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Lufthansa, 2010 года выпуска, регистрационные знаки D-AIMC, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в San Francisco (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 160 м.м. южнее Torshavn (Фарерские острова), экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета из-за проблемы с гидросистемой. Через 2 часа воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 центральную аэропорта Франкфурт-на-Майне. Рейс был перенесен на следующий день. Пассажиры были размещены в отелях. Задержка прибытия резервного Airbus A380-800 в Сан-Франциско составляла 22 часа. D-AIMC возобновил полеты спустя 20 часов после возврата.

Проблема с шасси

11 мая экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Cathay Pacific, 1998 года выпуска, регистрационные знаки B-HXJ, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Домодедово/Москва. В процессе перво-начального набора высоты после взлета с ВПП 07 правой аэропорта Гонконг экипаж доложил о технических проблемах и прекратил набор на высоте 7000 футов. Впоследствии экипаж сообщил о проблеме с шасси и необходимости возврата на аэродром вылета. После слива топлива на высоте 9000 футов воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую аэропорта Гонконг спустя 1 час 25 минут после взлета. Резервный Airbus A340-300 прибыл в аэропорт Домодедово с задержкой 26 часов.

Выключение двигателя

11 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-GONX, выполнял рейс из Sept-Iles в Quebec (Канада). На борту находились 12 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Сет-Иль произошло срабатывание сигнализации низкого уровня масла в левой силовой установке (PW120A). Экипаж выключил двигатель и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сет-Иль.

Падение давления в гермокабине

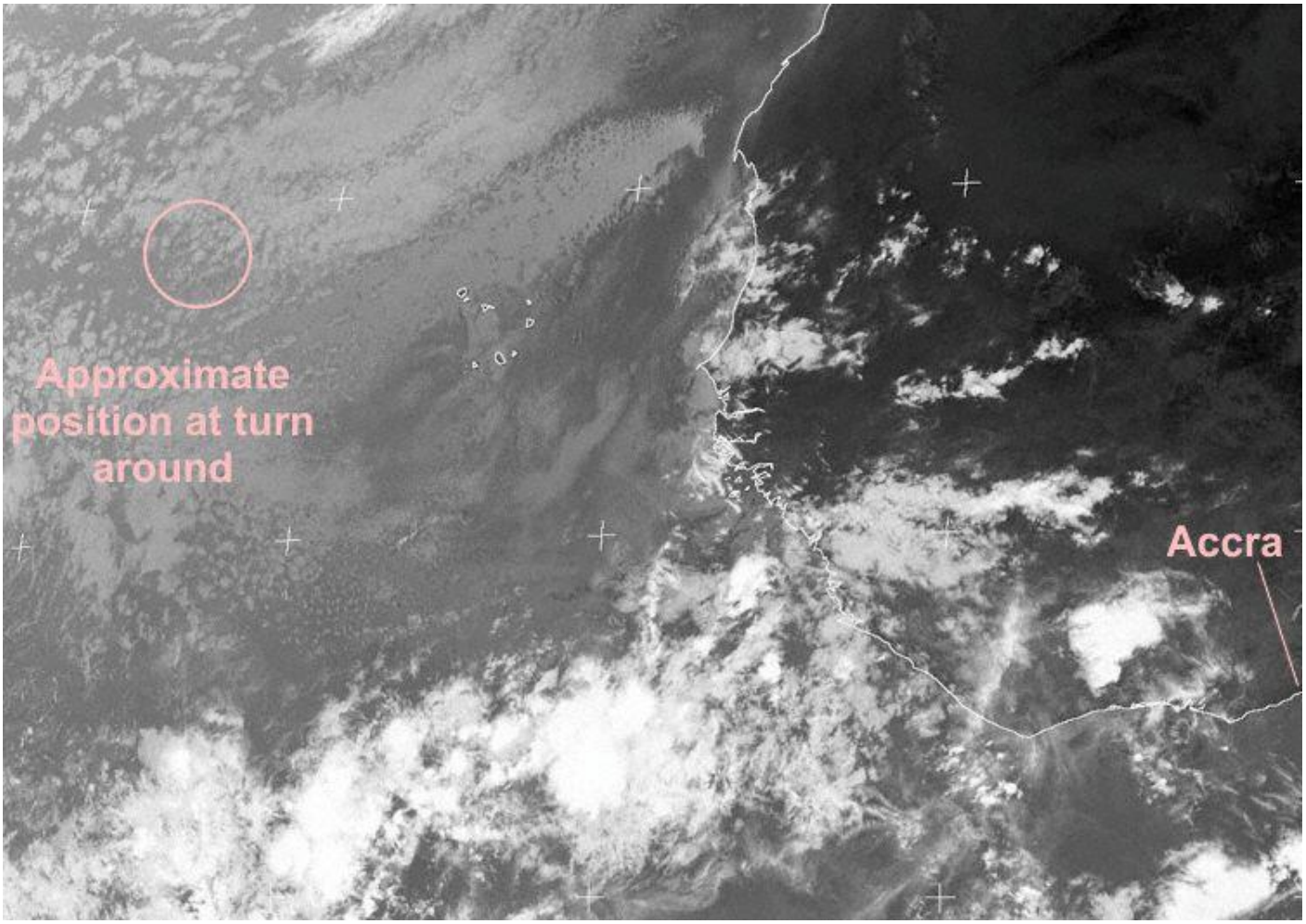
12 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Икар», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBT, выполнял рейс из Cam Ranh (Вьетнам) в Новосибирск. На борту находились 199 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Камрани на эшелоне полета 330 произошел последовательный отказ левой и – через 5 с – правой систем кондиционирования. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 100 и принял решение о возврате аэродром вылета. Через 2 часа 33 минуты воздушное судно, выработав топливо, благополучно приземлилось в аэропорту Камрань. Пассажиры были размещены в отелях в ожидании резервного самолета авиакомпании «Северный ветер».

Травмирование бортпроводника на стоянке

12 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aegean Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки SX-DVK, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Athens (Греция). После посадки пассажиров перед закрытием дверей, когда трап был уже отогнан, бортпроводник, закрывая дверь, упала с высоты более 4 м на бетон и получила тяжелые травмы (сложный перелом бедра, множественные ушибы, большая кровопотеря). 25-летняя женщина была госпитализирована, ее состояние удалось стабилизировать.

Отказ метеолокатора

12 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N181DN, выполнял рейс (отправление – 11 мая) из New York/JFK (США) в Accra (Гана). В 07.45 UTC, через 4,5 часа после взлета, когда воздушное судно следовало над Атлантическим океаном, экипаж принял решение развернуться и следовать в Atlanta (США) из-за отказа бортового радиолокатора и с учетом прогнозируемых метеоусловий по маршруту. Через 10 часов 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Атланта.



Инфракрасный спутниковый снимок за 09.00 UTC 12 мая (фото: Meteosat)

Проблемы с системой кондиционирования

12 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Delta Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N662US, выполнял рейс из Detroit (США) в Seoul (Южная Корея). Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 30 м.м. юго-восточнее Webequie (Канада), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с системой кондиционирования воздуха. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Детройт. Рейс был отменен.

Прерванный взлет по указанию органа ОВД

12 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAS, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Тюмень. В процессе разбега с ВПП 10 левой в аэропорту Пулково по указанию диспетчера «Вышки» экипаж прекратил взлет из-за прогнозируемого необеспечения безопасного интервала с заходящим самолетом Boeing 737-900 авиакомпании El Al, с удаления 4 км ушедшего на второй круг. Экипаж самолета Airbus A319 принял решение зарулить на стоянку.

Проблема с системой кондиционирования

12 мая экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Delta Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N662US, выполнял рейс из Detroit (США) в Seoul (Южная Корея). Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 30 м.м. юго-восточнее Webequie (Канада), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с кондиционированием воздуха. Полет в обратном направлении проходил на эшелоне полета 300. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Детройт. Рейс был отменен.

Несинхронный выпуск закрылков

12 мая экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании United, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N57852, выполнял рейс из Los Angeles в Washington/Dulles (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 01 центральную вашингтонского аэропорта имени Даллеса экипаж прекратил заход, сообщил об индикации несимметричного положения закрылков и запросил привести в готовность аварийные службы. После повторного захода воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось на ВПП 01 правую аэропорта Вашингтон. После проверки состояния тормозов аварийной службой самолет зарулил на перрон.

Срабатывание TCAS

13 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Когалымавиа», 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-FBH, выполнял рейс из Dalaman (Турция) в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 140 произошло срабатывание TCAS в режиме «RA» с пересекающим

самолетом Airbus A320-200 авиакомпании Lufthansa, выполнявшим рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Домодедово. Самолет благополучно приземлились в аэропорту назначения.

Помпаж двигателя

13 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDJ, выполнял рейс из Karlovy Vary (Чехия) в Екатеринбург. На борту находились 166 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 29 аэропорта Карловы Вары наблюдался выброс пламени из левого двигателя. Экипаж подтвердил помпаж силовой установки (CFM56), прекратил набор на эшелоне полета 100 и принял решение произвести вынужденную посадку в Prague (Чехия). Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Прага.

Падение тяги двигателя

13 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N909DE, выполнял рейс из Tampa в Cincinnati (США). На борту находились 78 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320 в 70 м.м. юго-восточнее Tallahassee (США), произошло падение оборотов правого двигателя (JT8D). Экипаж произвел снижение до эшелона полета 260 и после выполнения предписанных процедур на удалении 50 м.м. северо-восточнее Таллахасси принял решение произвести вынужденную посадку. Через 25 минут после начала снижения с эшелона полета 320 воздушное судно на двух двигателях благополучно приземлилось на ВПП 18 аэропорта Таллахасси. После устранения неисправности самолет продолжил полет и прибыл в Цинциннати с задержкой 4 часа.

Проблемы с электросистемой

13 мая экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании KLM, 2011 года выпуска, регистрационные знаки PH-BGP, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Amsterdam (Нидерланды). На борту находились 114 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 15 м.м. севернее Norwich (Великобритания), экипаж доложил о проблемах с электросистемой и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта Норвич. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж произвел посадку в целях предосторожности по причине появления неустановленных испарений.

Проблема с отбором воздуха

13 мая экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Sky Regional, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FEJP, по соглашению с Air Canada выполнял рейс из New York/La Guardia (США) в Montreal (Канада). В процессе набора высоты после взлета из Нью-Йорка произошло срабатывание сигнализации [BLEED 2

OVERPRESS]. Экипаж прекратил набор высоты и уменьшил режим работы правого двигателя (CF34) до малого газа. При выполнении предписанных процедур устранить проблему не удалось. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в нью-йоркском аэропорту Ла Гуардия. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, самолет выполнял рейс согласно MEL с неработающей системой отбора воздуха № 1. После возникшей проблемы со второй системой стало невозможным повышение давления в гермокабине. Экипаж объявил аварийную ситуацию и возвратился на аэродром вылета.

Столкновение со стаей птиц

13 мая экипаж грузового самолета Boeing 767-300 авиакомпании UPS United Parcel Service, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N317UP, выполнял рейс из Louisville в New York/JFK (США). В процессе визуального захода на посадку на ВПП 13 левую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди на высоте 800 футов произошло столкновение воздушного судна с большой стаей птиц (предположительно, гусей). Экипаж сообщил о нормальной управляемости самолета и, продолжив заход, произвел благополучную посадку на ВПП 13 левую. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США (FAA), воздушное судно получило повреждения крыла и левого двигателя. Самолет оставался на земле в течение 14 мая и возобновил полеты 15 мая.

Попадание птиц в двигатель

14 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N543US, выполнял рейс из West Palm Beach в Atlanta (США). После взлета с ВПП 10 левой аэропорта Уэст-Палм-Бич диспетчер «Вылета» сообщил экипажу информацию от другого экипажа, находившегося на земле, который заметил попадание птицы в правый двигатель самолета Boeing 757. Экипаж сообщил об отсутствии признаков столкновения с птицами и продолжил набор заданного эшелона полета. На высоте 14000 футов экипаж сообщил о решении произвести вынужденную посадку в Orlando (США). Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Орландо. По сообщению FAA, произошло попадание птиц в правый двигатель. Самолет возобновил полеты через 27 часов после посадки.

Проблемы с управляемостью

14 мая экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N948TW, выполнял рейс из Little Rock в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 142 человека. В процессе набора высоты после взлета из Литл-Рока при пересечении эшелона полета 210 экипаж прекратил набор и принял решение возвратиться на аэродром вылета, сообщив о проблемах с управляемостью. Экипаж запросил дополнительное пространство для маневров ввиду ограниченных возможностей маневрирования и сообщил о том, что самолет будет остановлен на ВПП для последующей буксировки. Через 50 минут после

прекращения набора высоты экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 36 правую аэропорта Литл-Рок. Резервный MD-83 прибыл в Даллас с задержкой 5,5 часов.

Растрескивание лобового стекла

14 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании El Al, 2008 года выпуска, регистрационные знаки 4X-EKF, выполнял рейс из Tel Aviv (Израиль) в Brussels (Бельгия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 80 м.м. южнее Dalaman (Турция), экипаж приступил к снижению до эшелона полета 250, сообщил о трещине лобового стекла и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тель-Авив. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Брюссель с задержкой 4 часа 40 минут.

Ухудшение самочувствия второго пилота

15 мая экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании El Al, 1999 года выпуска, регистрационные знаки 4X-EKE, выполнял рейс из Tel Aviv (Israel) в Venice (Италия). На борту находились 98 пассажиров. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340 в 170 м.м. юго-восточнее Dubrovnik (Хорватия), второй пилот почувствовал ухудшение самочувствия и не смог продолжить исполнять свои обязанности. Командир воздушного судна объявил аварийную ситуацию и спустя 30 минут произвел благополучную посадку в аэропорту Дубровник. Для продолжения рейса в Дубровник на частном реактивном самолете был доставлен резервный экипаж. Самолет прибыл в Венецию с задержкой 6 часов 20 минут.

Выключение двигателя

15 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N625AA, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Tulsa (США). На борту находились 183 человека. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 17 правой далласского аэропорта Форт-Уэрт правый двигатель (RB211) произвел громкий хлопок, сопровождаемый языками пламени. Диспетчер «Вышки» передал экипажу информацию о пламени в районе правого двигателя. Экипаж сообщил об отсутствии какой-либо сигнализации на борту и уточнил, действительно ли наблюдался огонь с правой стороны. Экипажу был разрешен немедленный левый разворот для возврата и посадки на ВПП 31 правую. Экипаж сообщил о готовности к заходу на ВПП 35 левую. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 левую аэропорта Даллас.

Отделение обтекателя

15 мая экипаж самолета Avro RJ-85 авиакомпании Cityjet, 1999 года выпуска, регистрационные знаки EI-RJI, выполнял рейс из London/City (Великобритания) в Florence (Италия). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 27 лондонского аэропорта Сити произошло отделение обтекателя привода закрылка левого полукрыла. Обтекатель опустился вниз и повис, удерживаясь только на креплении передней части. Экипаж прекратил набор на высоте

3000 футов и возвратился на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта Сити. Резервный Avro RJ-85 прибыл во Флоренцию с задержкой 2 часа 45 минут.



Частично оторванный обтекатель в полете (фото пассажира To Tuscany)

Сигнализация дыма

15 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-AISE, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Malta (Мальта). В процессе захода на посадку в аэропорту Мальта произошло срабатывание сигнализации дыма в грузовом отсеке. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 31. Самолет был остановлен на ВПП

для проверки аварийными службами. Пассажиры высадились по передвижному трапу на ВПП. Обратный рейс был отменен. Через 3 часа 45 минут D-AISE выполнил перелет во Франкфурт-на-Майне.

Снижение ниже безопасной высоты

15 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ИрАэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEV, выполнял рейс из Улан-Удэ в Иркутск. На борту находились 3 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 30 аэропорта Иркутск произошло преждевременное снижение воздушного судна ниже безопасной высоты. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Иркутск. По объяснению экипажа, снижение произошло из-за невыполнения переустановки давления со стандартного на давление аэродрома. По итогам расследования инцидент был классифицирован как серьезный.

Минимальный остаток топлива

15 мая экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Lufthansa, 2010 года выпуска, регистрационные знаки D-AIMD, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Miami (США). На борту находились 427 человек. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Майами экипаж по метеоусловиям прекратил снижение и занял зону ожидания. Через 20 минут экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Orlando (США). Заняв эшелон полета 220, экипаж затем принял решение произвести посадку в Fort Lauderdale (США). Заход в Форт-Лодердейл был также прекращен по метеоусловиям. Экипаж объявил аварийную ситуацию из-за малого остатка топлива и принял решение возвратиться в аэропорт назначения Майами, где погодные условия к этому времени улучшились. При выходе на связь с «Подходом» Майами экипаж сообщил об остатке топлива 5,2 т. Экипажу было обеспечено векторение для захода по ИЛС на ВПП 27. На удалении 2 м.м. от ВПП воздушное судно попало в условия сдвига ветра, что привело к уменьшению скорости на 15 узлов. На высоте 400 футов экипаж вышел из облаков и в 15.26 (19.26 UTC) произвел благополучную посадку на ВПП 27 аэропорта Майами (спустя 1 час 15 минут после прекращения захода на высоте 9000 футов) и получил указание рулить до конца ВПП, откуда следовать за машиной сопровождения. По имеющейся информации, самолет приземлился с остатком топлива 3 т, что меньше требуемого минимального резерва. 30 мая Федеральное управление авиации США подтвердило информацию о проведении расследовании события.

Сводка METAP по аэродрому Майами:

```
KMIA I52045Z COR 09005KT IOSM -RA FEW03I BKN055 BKN070 BKN250 24/23 A2995 RMK AO2
TSE45 TS MOV NE CB DSNT SE P0030 T02390228
KMIA I5I953Z 34005KT 7SM -TSRA FEW0I4CB BKN03I OVC060 23/22 A2999 RMK AO2 PK WND
29030/I9I0 WSHFT I903 SLPI55 OCNL LTGICCG E-SE TS E-SE MOV NE P0033 T02330222
KMIA I5I923Z COR 340I2G25KT ISM +TSRA BR FEW007 SCTOI9CB OVC03I 23/22 A2998 RMKAO2
PK WND 29030/I9I0 WSHFT I903 OCNL LTGICCG OHD TS OHD MOV NE P0005 T023302I7
KMIA I5I9IIZ 3IOI8G30KT 270V340 7SM -TSRA SCTOI9CB OVC033 25/22 A2997 RMK AO2 PK
WND 29030/I9I0 OCNL LTGICCG OHD-W TS OHD-W MOV NE P0000 T02500222
```

KMIA I5I853Z 00000KT 7SM -TSRA FEW005 BKN0I2CB BKN250 26/23 A2998 RMK TORNADO B29 3 MILES WEST MOV NE TORNADO E37 A02 RAE28B34 SLPI52 OCNL LTGIC OHD-SW-N TS OHD-SW-N MOV NE P00I9 T026I0233
KMIA I5I839Z VRB06KT I/2SM TSRA VV0I0 26/23 A2997 RMK TORNADO B29 3 MILES WEST MOV NE TORNADO E37 A02 RAE28B34 OCNL LTGIC OHD TS OHD MOV NE P00I9 T026I0233
KMIA I5I83IZ VRB06KT 7SM +FC TS SCT0I5CB BKN035 BKN080 BKN300 26/24 A2998 RMK TORNADO B29 3 MILES WEST MOV NE A02 RAE28 OCNL LTGIC W-NW TS W-NW MOV NE P0008 T02
KMIA I5I753Z 09005KT 7SM -TSRA SCT0I2CB BKN035 BKN070 BKN300 25/24 A2998 RMK A02 SLPI52 OCNL LTGICCG W-NW TS W-NW MOV NE P0065 60II4 T02500239 I0283 20239 580II
KMIA I5I749Z 07003KT 7SM -TSRA SCT0I2CB BKN035 BKN070 BKN300 24/23 A2999 RMK A02 OCNL LTGICCG W-NW TS W-NW MOV NE P0065

Сводка METAP по аэродрому Орландо:

KMCO I5I859Z 2702IG26KT ISM R35L/2000VP6000FT TSRA BR SCT024CB BKN038 OVC050 24/23 A2993 RMK A02 PK WND 26026/I858 WSHFT I840 PRESRR CONS LTGICCCCG OHD AND ALQD
KMCO I5I853Z 300I8KT 3SM +TSRA SCT030CB BKN050 OVC220 25/22 A2990 RMK A02 WSHFT I839 RAB39 TSBI7 SLPI24 FRQ LTGICCCCG N TS N MOV NE CB OHD-S-W MOV NE P00I8 T02500222
KMCO I5I8I8Z I60I0KT I0SM TS FEW027CB SCT048 BKN090 BKN250 30/23 A2990 RMK A02 TSBI7 OCNL LTGICCG NW TS NW MOV NE T03000228
KMCO I5I753Z I50I0KT I0SM FEW0I6 SCT035CB BKN090 BKN250 29/22 A2990 RMK A02 SLPI25 CB SW-NW MOV NE T02940222 I03I7 20239 58025

Сводка METAP по аэродрому Форт-Лодердейл:

KFLL I5I944Z I90IIKT I/2SM RI0L/3000VP6000FT +TSRA FG VV0I7 24/24 A2999 RMK A02PK WND I0030/I928 WSHFT I929 CON LTGICCG OHD-ALQDS TS OHD-ALQDS MOV NE P0205 T02
KFLL I5I936Z I80I5G30KT I/2SM RI0L/2000V4000FT +TSRA FG OVC0I4 24/24 A2999 RMK A02 PK WND I0030/I928 CON LTGICCG OHD-ALQDS TS OHD-ALQDS MOV NE P0I89 T02440244
KFLL I5I853Z I40I2KT I I/2SM RI0L/4000VP6000FT +TSRA BR BKN0I5 BKN065 BKNI00 25/24 A2999 RMK A02 TSBII SLPI55 OCNL LTGCG S TS S MOV N P0053 T02500244
KFLL I5I8I2Z I9008GI7KT I I/4SM RI0L/3500VP6000FT +TSRA BR BKN0I5 BKN065 BKNI0026/24 A2999 RMK A02 TSBII OCNL LTGCG S TS S MOV N P0008 T02560244
KFLL I5I8I0Z I90I2GI7KT I I/4SM RI0L/3500VP6000FT -RA BR BKN0I5 BKN065 BKNI00 26/24 A2999 RMK A02 P0007 T02560244

Растрескивание лобового стекла

16 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 2012 года выпуска, регистрационные знаки D-AGWT, выполнял рейс из Hamburg (Германия) в London/ Heathrow (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 10 м.м. западнее Amsterdam (Нидерланды), экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 100 из-за растрескивания лобового стекла кабины и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час после начала снижения с эшелона полета 380 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гамбург. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Лондон с задержкой 4 часа.

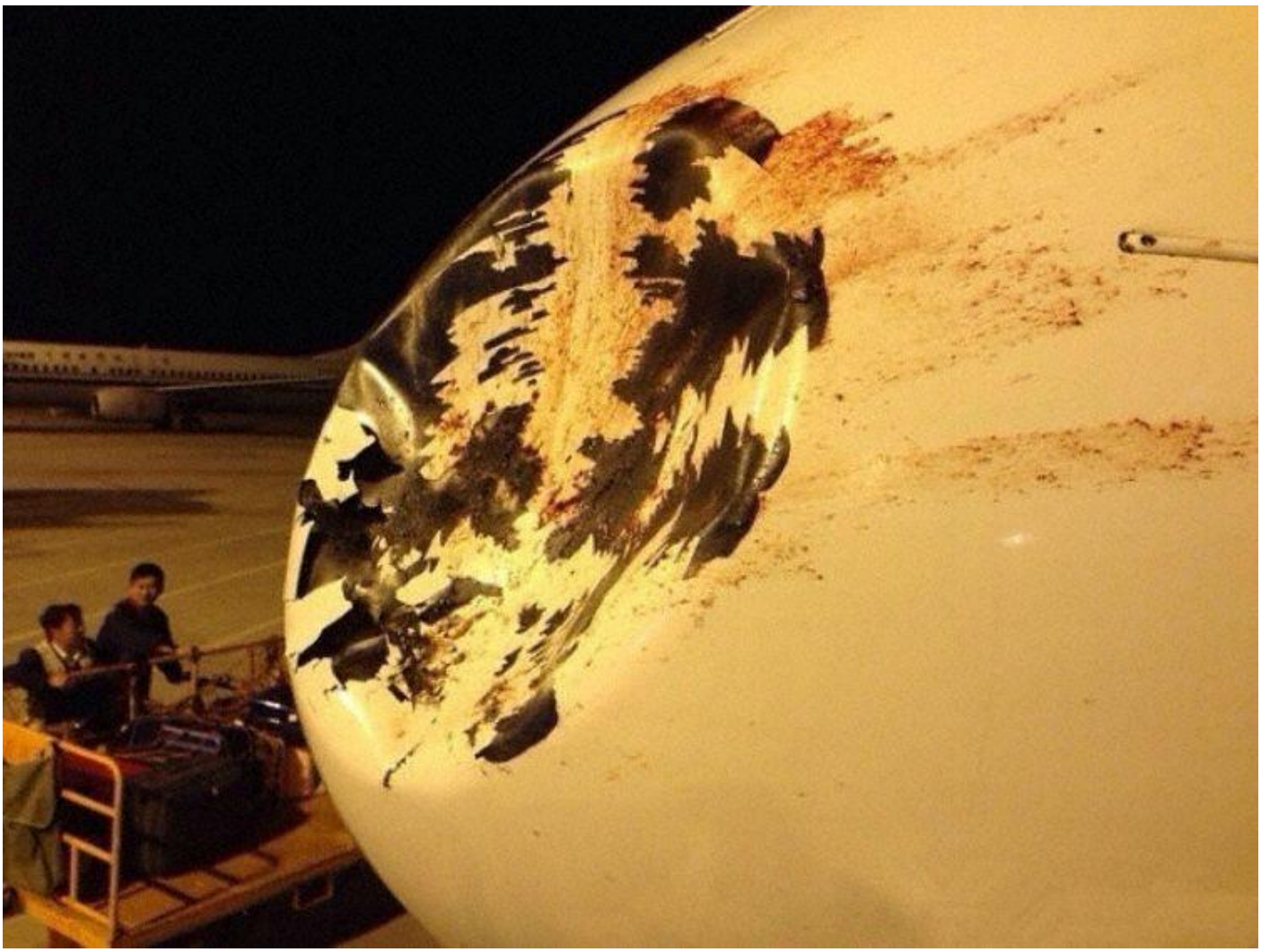
Разрушение пневматиков

16 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Olympic Air, 2010 года выпуска, регистрационные знаки SX-OBF, по соглашению с Aegean Airlines выполнял рейс из Athens в Ioannina (Греция). В процессе разворота на ВПП для руления в обратном направлении после благополучной посадки в аэропорту Янина

произошло разрушение пневматика колеса. Вскоре после этого был разрушен второй пневматик. Самолет остановился на ВПП без возможности передвижения. Аэродром и ВПП были закрыты на время замены колес и буксировки самолета на перрон. Обратный рейс был выполнен резервным самолетом, прибывшим в Афины с задержкой 4 часа. Вечером 16 мая SX-OBF выполнил перелет в Афины.

Столкновение с птицей

16 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Hainan Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки B-5711, выполнял рейс из Taiyuan в Hefei (Китай). Следуя по маршруту, воздушное судно испытало толчок, который был воспринят как воздействие турбулентности при ясном небе. Экипаж продолжил полет и произвел благополучную посадку в аэропорту Хэфэй. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение носового обтекателя.



Носовая часть самолета после посадки

Отказ управления передней опорой шасси

16 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании China Southern, 2007 года выпуска, регистрационные знаки B-6319, выполнял рейс из Manila (Филиппины) в Xiamen (Китай). На борту находились 152 человека. В процессе захода на посадку в аэропорту Сямынь экипаж доложил об отказе управления передней опорой шасси и запросил буксировку с ВПП. В аэропорту была организована

полномасштабная спасательная операция, в которой были задействованы 230 человек аварийного персонала. Выполнив заход с прямой, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Сямынь. Самолет был остановлен на ВПП и позднее отбуксирован на перрон. После ремонта самолет вылетел в Beijing (Китай), куда прибыл с задержкой 3 часа.

Отказ гидросистемы

16 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N196DN, выполнял рейс из Los Angeles в New York/JFK (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 230 м.м. юго-западнее Detroit (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку для оказания срочной медицинской помощи. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 04 левую аэропорта Детройт экипаж ушел на второй круг, сообщив об отказе центральной гидросистемы и отсутствии управления передней опорой шасси. После выполнения проверок в зоне ожидания на высоте 3000 футов экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 04 правую аэропорта Детройт. Самолет был отбуксирован с ВПП. Резервный Boeing 757-300 прибыл в Нью-Йорк с задержкой 5 часов 50 минут.

Неуборка шасси

16 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Cathay Pacific, 2008 года выпуска, регистрационные знаки B-LAH, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Hong Kong (Китай). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 34 левой аэропорта Сидней не произошла уборка шасси. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов и занял зону ожидания. В ходе выполнения проверок согласно QRH устранить проблему не удалось. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 левую аэропорта Сидней.

Растрескивание пассажирского иллюминатора

16 мая экипаж самолета Boeing 737-600 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки LN-RPZ, выполнял рейс из Milan/Malpensa (Италия) в Oslo (Норвегия). На борту находились 95 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 35 м.м. восточнее Frankfurt/Main (Германия), экипаж доложил о растрескивании пассажирского иллюминатора и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 22 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорт Франкфурт-на-Майне. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Поражение разрядом атмосферного электричества

16 мая экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N16981, по соглашению с United выполнял рейс из Houston в Louisville (США). В процессе конечного этапа захода на

посадку на ВПП 35 левую аэропорта Луисвилл произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, воздушное судно получило незначительные повреждения. Самолет оставался на земле 17 мая и возобновил полеты 18 мая.

Сводка METAP по аэродрому Луисвилл:

```
KSDF I6I628Z 28OIIKT IOSM -RA FEWOI8 BKNO5O OVCO85 I2/03 A3OO2 RMK AO2 PK WND
3OO27/I6II WSHFT I6O8 RAB2I POOOO TOI22OO28
KSDF I6I556Z 2IOO8KT IOSM FEWO36 FEWO7O SCTO9O I4/07 A3OOI RMK AO2 RABI5E29 SLPI63
POOOO TOI39OO67
KSDF I6I456Z 3OOO6KT IOSM SCTO25 SCTO32 BKNO55 I3/07 A3OO2 RMK AO2 SLPI65
TOI33OO72 5OOO3
KSDF I6I356Z 28OO9KT IOSM FEWOI9 BKNO6O BKNO9O I2/08 A3OO3 RMK AO2 SLPI68 TOII7OO78
```

Прерванный взлет

16 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Norwegian Air Shuttle, 2011 года выпуска, регистрационные знаки LN-DYP, выполнял рейс из Umea в Stockholm (Швеция). В процессе разбега для взлета в аэропорту Умео пассажиры услышали сильный хлопок, после чего возникла сильная вибрация самолета. Экипаж на высокой скорости прекратил взлет и благополучно завершил пробег. По сообщению представителя авиакомпании, произошел прокол пневматика левого колеса передней опоры шасси. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Стокгольм с задержкой 5,5 часов.

Разрушение пневматика

17 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAM Lineas Aereas, 2001 года выпуска, регистрационные знаки PR-MAA, выполнял рейс из Sao Paulo/Congonhas в Sao Jose do Rio Preto (Бразилия). На борту находились 144 человека. После посадки на ВПП 25 аэропорта Сан-Жозе-ду-Риу-Прету воздушное судно остановилось в конце ВПП с разрушенным пневматиком колеса. На перрон самолет был отбуксирован.

Проблема с рулем высоты

17 мая экипаж самолета Canadair CRJ-705 авиакомпании Jazz, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FLJZ, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Houston (США). На борту находились 68 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 60 м.м. северо-восточнее Memphis (США), произошло срабатывание сигнализации раздельного режима управления рулями высоты. В соответствии с рекомендациями QRH экипаж принял решение произвести посадку на ближайшем аэродроме. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мемфис. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при проверке было обнаружено разрегурирование блока электронного управления гидроцилиндра руля высоты. Инженерно-техническим

составом была произведена электронная регулировка и проверка правильности индикации сигнала положения рулей высоты в кабине пилотов. После наземной и летной проверок самолет был допущен к эксплуатации.

Попадание птицы в двигатель

17 мая экипаж самолета RRJ-95B авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки RA-89017, выполнял рейс из Нижнего Новгорода в Шереметьево/Москва. На борту находились 48 пассажиров. В процессе взлета из аэропорта Нижний Новгород на скорости 130 узлов произошло попадание птицы в левый двигатель. При появлении признаков помпажа экипаж выполнил предписанные QRH процедуры и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре были обнаружены повреждения 3 лопаток вентилятора и 2 акустических панелей за вентилятором, требующие замены деталей.

Срабатывание наземной СПОС

18 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Air Astana, 2012 года выпуска, регистрационные знаки P4-KDA, выполнял рейс из Алма-Аты (Казахстан) в Шереметьево/Москва. В 21.18 (17.18 UTC) в районе аэродрома Шереметьево на эшелоне полета 110 произошло срабатывание наземной системы предупреждения опасных сближений с самолетом Boeing 737-800 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQS, выполнявшим рейс из Внуково/Москва в Сургут.

Запах дыма

18 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки N840NN, выполнял рейс из Boston в Miami (США). На борту находились 160 человек. В процессе набора высоты после взлета из Бостона пассажиры обнаружили запах дыма. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бостон. Самолет вылетел повторно через 1 час 20 минут после возврата и прибыл в Майами с задержкой 1 час 15 минут. По сообщению авиакомпании, было установлено, что причиной дыма оказались хлебные крошки в печи на бортовой кухне.

Растрескивание лобового стекла

18 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Norwegian, 2000 года выпуска, регистрационные знаки LN-NON, выполнял рейс из Oslo (Норвегия) в Nice (Франция). На борту находились 158 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 45 м.м. севернее Zurich (Швейцария), экипаж доложил о растрескивании лобового стекла и произвел снижение до эшелона полета 230. Впоследствии экипаж принял решение произвести внеплановую посадку. Воздушное

судно благополучно приземлилось в аэропорту Цюрих. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Падение давления масла двигателя

18 мая экипаж самолета Let L-410UVP-E20 Петропавловск-Камчатского авиапредприятия, 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-67009, выполнял рейс из Петропавловска-Камчатского в Озёрную. На борту находились 5 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета произошло срабатывание сигнализации минимального давления масла правого двигателя. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 17 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Петропавловск-Камчатский.

Неисправность управления двигателем

18 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Finnair, 2009 года выпуска, регистрационные знаки OH-LTS, выполнял рейс из Helsinki (Финляндия) в New York/JFK (США). На борту находились 289 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 30 м.м. юго-восточнее Gander (Канада), экипаж запросил набор эшелона полета 400 и получил разрешение. Автомат тяги отреагировал штатно, однако обороты правой силовой установки уменьшились до 54,9 %, двигатель не реагировал на перемещения рычага управления. Из-за невозможности полета на эшелоне полета 380 с уменьшенной тягой экипаж произвел снижение до эшелона полета 300. После консультации с инженерно-технической службой компании экипаж произвел перезагрузку системы, что, однако, не принесло результата. Экипаж принял решение произвести посадку в Halifax (Канада). При подходе к Галифаксу правый двигатель был выключен. Экипаж произвел благополучную посадку на 1 двигателе в аэропорту Галифакс. После продолжения рейса 20 мая при посадке в нью-йоркском аэропорту имени Кеннеди произошло грубое приземление (см. соответствующий выпуск «ТОЛЬКО ФАКТЫ»).

Ухудшение самочувствия членов экипажа

19 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании US Airways, 2013 года выпуска, регистрационные знаки N289AY, выполнял рейс из Venice (Италия) в Philadelphia (США). На борту находились 238 пассажиров и 12 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 180 м.м. западнее Shannon (Ирландия), экипаж принял решение развернуться и произвести вынужденную посадку из-за ухудшения самочувствия нескольких бортпроводников. Экипаж запросил посадку в London/Heathrow (Великобритания) и получил информацию, что для посадки в лондонском аэропорту Хитроу потребуется объявить срочную ситуацию. Экипаж принял решение следовать в Dublin (Ирландия), где спустя 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10. По сообщению авиакомпании, 3 члена кабинного экипажа были обследованы медицинскими работниками после посадки. 10 мая на этом же рейсе возникла ситуация с ухудшением самочувствия бортпроводников и пассажиров, приведшая к внеплановой посадке (см. соответствующий выпуск «ТОЛЬКО ФАКТЫ»).

Столкновение с птицей

19 мая экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Republic Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки N404YX, по соглашению с Envoy Airlines и American Airlines выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Philadelphia (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 27 правую аэропорта Филадельфия произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 27 правую. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, самолет получил повреждение передней кромки правого полукрыла.

Выключение двигателя

19 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Egyptair, 2010 года выпуска, регистрационные знаки SU-GDX, выполнял рейс из Cairo (Египет) в Accra (Гана). На борту находились 110 пассажиров. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Аккра экипаж был вынужден выключить двигатель (CFM56), после чего продолжил заход и произвел благополучную посадку. Следующий участок рейса – в Abidjan (Кот-д'Ивуар) – и обратный рейс через Аккру были отменены.

Грубая посадка

20 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Finnair, 2009 года выпуска, регистрационные знаки OH-LTS, выполнял рейс из Helsinki (Финляндия) в New York/JFK (США). На борту находились 289 пассажиров. В 12.33 (16.33 UTC) при посадке на ВПП 31 правую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди произошло грубое приземление. Воздушное судно благополучно завершило пробег, освободило ВПП и зарулило к терминалу. Обратный рейс был отменен. По имеющейся информации, самолет получил значительные повреждения. Требуется замена основного шасси. Самолет продолжал рейс из Галифакса после вынужденной посадки 18 мая из-за отказа управления правым двигателем (CF6).

Сводка METAP по аэродрому имени Кеннеди/Нью-Йорк:

```
KJFK 20I75IZ 30008KT IOSM FEW090 SCT250 25/M0I A3003 RMK AO2 SLPI70 T0250I006 I0250
20I72 58020
KJFK 20I65IZ 35006GI4KT IOSM FEW085 SCT250 24/M0I A3006 RMK AO2 SLPI78 T0244I006
KJFK 20I55IZ 36008G26KT IOSM FEW075 SCT250 24/00 A3008 RMK AO2 PK WND 35026/I544
SLPI84 T02390000
KJFK 20I45IZ 350I2GI8KT IOSM FEW250 23/02 A3009 RMK AO2 SLPI89 T022800I7 580I4
```

Запах дыма

20 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). На борту находились 235 пассажиров и 10 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту, в пассажирском салоне в районе 16-17 рядов кресел появился запах горелой проводки

без признаков задымления и очагов возгорания. Экипаж принял решение произвести посадку на запасном аэродроме Antalya (Турция). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Анталья.

Потеря радиосвязи

20 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQZ, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Шереметьево/Москва. На борту находились 272 пассажира и 12 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в зоне ответственности юго-восточного сектора Санкт-Петербургского центра ЕС ОрВД, произошла кратковременная потеря радиосвязи с экипажем.

Попадание птицы в двигатель

20 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBG, выполнял рейс из Красноярска в Шереметьево/Москва. При послеполетном осмотре в аэропорту Шереметьево было обнаружено попадание птицы в двигатель № 1.

Отказ автопилота

20 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Трансаэро», 1989 года выпуска, регистрационные знаки EI-DNM, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Rhodes (Греция). Следуя по маршруту на эшелоне полета 320, экипаж доложил об отказе автопилота и произвел снижение для выхода из слоя RVSM до эшелона полета 280, приняв решение продолжить полет до аэропорта назначения Родос.

Вибрация двигателя

20 мая экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Finnair, 2000 года выпуска, регистрационные знаки OH-LVI, выполнял рейс из Helsinki в Kuopio (Финляндия). На борту находились 58 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 22 правой аэропорта Хельсинки возникла сильная вибрация правого двигателя. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 левую аэропорта Хельсинки. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Куопио с задержкой 2 часа. По сообщению представителя авиакомпании, вибрация двигателя возникла из-за разрушения лопатки турбины.

Проблема с двигателем

20 мая экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Expressjet, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N614QX, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Westchester в Atlanta (США). На борту находились 58 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Уэстчестера экипаж прекратил набор на эшелоне полета 240, объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблемах с

двигателем (CF34), и принял решение произвести посадку в Washington/Dulles (США). Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 левую вашингтонского аэропорта имени Даллеса. После посадки экипаж сообщил о том, что оба двигателя продолжали работать, аварийная ситуация была объявлена в качестве предосторожности. Самолет освободил ВПП и по запросу аварийных служб был остановлен на прилегающей РД. Экипаж повторно сообщил о нормализации обстановки. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Поражение разрядом атмосферного электричества

20 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Malaysia выполнял рейс из Kuala Lumpur в Langkawi (Малайзия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Лангкави при пересечении эшелона полета 200 произошло поражение воздушного судна разрядом молнии. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Лангкави. После проверки самолет был допущен к дальнейшей эксплуатации.

Отказ гидросистемы

21 мая экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании «Аврора», регистрационные знаки RA-67261, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Менделеево. На борту находились 49 пассажиров и 3 члена экипажа. После взлета из Южно-Сахалинска произошел отказ гидросистемы № 1. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Южно-Сахалинск.

Отказ автопилота

21 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ямал», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BBM, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Тюмень. После занятия эшелона полета 330 экипаж сообщил об отказе автопилота и произвел снижение для выхода из пространства RVSM, продолжив полет до аэродрома назначения.

Прерванный взлет

21 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXY, выполнял рейс из аэропорта Сургут во Внуково/Москва. В процессе разбега в аэропорту Сургут экипаж прекратил взлет по причине нестабильности показаний оборотов силовой установки № 1. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку.

Выход за пределы ВПП

21 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Singapore Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки 9V-STS, выполнял рейс из Singapore

(Сингапур) в Yangon (Мьянма). На борту находились 252 пассажира и 13 членов экипажа. В 09.16 (02.46 UTC) при посадке на ВПП 21 аэропорта Янгон в условиях сильного дождя на удалении около 600 м от начала ВПП воздушное судно вышло правой основной опорой шасси за пределы искусственного покрытия на грунт. На удалении около 1200 м экипаж возвратил самолет на ИВПП. Воздушное судно остановилось в пределах ВПП с поврежденными пневматиками 2 основных колес и впоследствии было отбуксировано на перрон. В результате инцидента аэропорт был закрыт в течение 30 минут. По сообщениям пассажиров, посадка была очень жесткой. Резервный Airbus A330-300 выполнил обратный рейс с задержкой 6 часов 45 минут. По сообщению из еженедельного бюллетеня Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) от 28 мая, самолет вышел за пределы ИВПП на протяжении примерно 670 м. Никто не пострадал. Самолет получил повреждения пневматика колеса № 7, обтекателей направляющих внутренних закрылков левого и правого полукрыла. Произошел отказ зеленой гидросистемы. Департамент по расследованию авиационных происшествий Сингапура проводит расследование серьезного инцидента.

Сводка METAP по аэродрому Янгон:

```
VYYY 2I0330Z I4004KT 5000 TSRA BKNOI5 FEWOI8CB OVCO90 24/24 QI009
VYYY 2I0300Z 220I0G20KT 2000 TSRA BKNOIO FEWOI8CB OVCO80 27/27 QI009
VYYY 2I0230Z 06005KT 7000 FEWOI8 FEWO20CB SCTIIO 29/25 QI008
VYYY 2I0200Z 08005KT 7000 FEWOI8 FEWO20CB SCTIIO 27/24 QI008
```



Следы колес на грунте (фото: Timothy McLaughlin)







Снижение ниже безопасной высоты

21 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Икар», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRL, выполнял рейс из Bangkok (Таиланд) в Иркутск. На борту находились 287 пассажиров и 12 членов экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 30 аэропорта Иркутск экипаж допустил преждевременное снижение воздушного судна ниже минимальной безопасной высоты. Выдерживание высоты осуществлялось по высотомеру, на шкале давления которого было установлено значение QNH. После информации органа ОВД экипаж прекратил снижение на высоте около 600 м по давлению аэродрома (заданная высота – 900 м). Продолжив заход по ИЛС, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Иркутск.

Индикация перегрева авионики

21 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ИрАэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEV, выполнял рейс из Улан-Удэ в Хабаровск. На борту находились 36 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Улан-Удэ при подходе к заданному эшелону полета 350 произошло срабатывание индикации необходимости охлаждения мониторов. В соответствии с рекомендациями РЛЭ экипаж принял решение о посадке на ближайшем аэродроме. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Чита. По

предварительной информации, ухудшение условий охлаждения элементов авионики произошло по причине загрязнения фильтра в системе охлаждения авионики.

Выключение двигателя

21 мая экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Swiss European Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки HB-IXR, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Barcelona (Испания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 40 м.м. южнее Geneva (Швейцария), экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив об отказе двигателя (LF507) и решении произвести вынужденную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Женева.

Техническая проблема

22 мая экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании Qatar Airways, 2014 года выпуска, регистрационные знаки A7-BCJ, выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Doha (Катар). На борту находились 97 пассажиров. Следуя по маршруту на эшелоне полета 410 в 35 м.м. северо-восточнее Budapest (Венгрия), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку по технической причине и запросил векторение. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 410 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 13 левую аэропорта Будапешт. Самолет был отстранен от эксплуатации. Для продолжения рейса в Будапешт был направлен резервный Airbus A320-200. Рейс прибыл в Доху с задержкой 10 часов. Через 25 часов после посадки A7-BCJ выполнил перелет в Доху. Самолет возобновил полеты спустя 41 час после посадки в Будапеште.



A7-BCJ на стоянке в Будапеште

Дым в кабине и салоне

22 мая экипаж самолета Avro RJ-85 авиакомпании Cityjet, 1999 года выпуска, регистрационные знаки EI-RJH, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в London City (Великобритания). На борту находились 48 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Дублина экипаж применил кислородные маски и прекратил набор на эшелоне полета 120, сообщив о дыме в кабине и растрескивании лобового стекла. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе захода на посадку в аэропорту Дублин экипаж сообщил о рассеивании дыма в кабине и наличии значительных испарений в салоне. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Дублин. По сообщению представителя авиакомпании, растрескивания лобового стекла не происходило. Причина появления дыма устанавливается.

Утечка из гидросистемы

22 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1992 года выпуска, регистрационные знаки C-FKPT, выполнял рейс из Toronto в Montreal (Канада). На борту находились 152 человека. В процессе набора высоты после взлета из Торонто произошло срабатывание индикации малого остатка жидкости в желтой гидросистеме. Экипаж объявил аварийную ситуацию, прекратил набор на высоте 10 000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Торонто. Самолет был остановлен на ВПП для проверки. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произведена замена гидронасоса с приводом от двигателя желтой гидросистемы.

Обледенение

22 мая экипаж самолета Saab 340 авиакомпании Loganair, 1989 года выпуска, регистрационные знаки G-LGNJ, по соглашению с Flybe выполнял рейс из Aberdeen в Sumburgh (Великобритания). На борту находились 33 пассажира и 4 члена экипажа. Через 30 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту над Северным морем на эшелоне полета 170, экипаж объявил аварийную ситуацию по причине обледенения конструкции и, выполнив разворот, произвел снижение до эшелона полета 100. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Inverness (Великобритания). Пассажиры были доставлены в Самборо резервным самолетом.

Прерванный взлет

22 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2014 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BRT, выполнял рейс из Душанбе (Таджикистан) во Внуково/Москва. В процессе разбега в аэропорту Душанбе экипаж на скорости около 60 узлов прекратил взлет из-за появления на ВПП животного (собака). Воздушное судно благополучно остановилось в пределах ВПП.

Проблемы с двигателем

22 мая экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N192DN, выполнял рейс (отправление – 21 мая) из Honolulu (США) в Nagoya (Япония). Следуя над Атлантическим океаном на эшелоне полета 360 примерно в 500 м.м. северо-западнее атолла Уэйк, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку на острове Уэйк из-за механических проблем с одним из двигателей (PW4060). Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на острове Уэйк. Для продолжения рейса из Токио был направлен резервный Boeing 767-300. Рейс прибыл в Нагою с задержкой 18,5 часов. Двигатель подлежит замене.



Аэродром острова Уэйк (фото: Shane A. Cuomo/Wikipedia)

Прерванный взлет

22 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ямал» выполнял рейс из Тюмени в Домодедово/Москва. В процессе разбега с ВПП 03 в аэропорту Тюмень экипаж прекратил взлет из-за рассогласования систем и неготовности к взлету. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку.

Растрескивание лобового стекла

22 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании US Airways, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N108UW, выполнял рейс из Orlando в Philadelphia (США). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Филадельфия экипаж доложил о растрескивании лобового стекла кабины и продолжил заход. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Филадельфия.

Сводка METAP по аэродрому Филадельфия:

```
KPHL 222045Z 09007KT 5SM -TSRA SCT055CB SCT080 BKN120 OVC220 2I/I7 A2979 RMK AO2 RAB13
TSB17 OCNL LTGICCG VC S-VC SW TS VC S-VC SW MOV SE P0002 T02110172
KPHL 22I954Z 07005KT 6SM HZ SCT035 SCT080 BKN250 24/I6 A2977 RMK AO2 SLP080 FRQ LTGCG
DSNT NW CB DSNT NW MOV SE T02390I6I
```

Отказ навигационной системы

23 мая экипаж самолета Let L-410 UVP-E20 авиакомпании «КомиАвиаТранс», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-67021, выполнял рейс из Ухты в Сыктывкар. На борту находились 7 пассажиров и 2 члена экипажа. В полете экипаж принял решение следовать на запасной аэродром по причине отказа навигационной системы.

Отказ радиосвязи

23 мая экипаж самолета Ан-24Б авиакомпании «КрасАвиа», 1968 года выпуска, регистрационные знаки RA-46446, выполнял рейс из Ванавары в Красноярск. На борту находились 38 пассажиров и 5 членов экипажа. В полете произошел отказ радиосвязи. Связь экипажа с органом ОВД отсутствовала в течение 14 минут.

Травмирование 2 человек при болтанке

24 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 1999 года выпуска, регистрационные знаки D-AISC, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Vienna (Австрия). На борту находился 51 пассажир. В процессе захода на посадку на ВПП 11 аэропорта Вена (табло «Пристегните ремни» было включено) воздушное судно вошло в зону турбулентности. Непристегнутая пассажирка была подброшена с кресла вверх и получила травму плеча. Бортпроводник был незначительно травмирован подброшенными предметами. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту Вена. Пассажирка была доставлена в госпиталь. Медицинская помощь бортпроводнику была оказана в аэропорту.

Невозможность перекачки топлива

24 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании US Airways, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N272AY, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Philadelphia (США). На борту находились 296 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 200 м.м. северо-восточнее Gander (Канада), экипаж обнаружил невозможность перекачки 5490 кг топлива из левого внешнего центровочного бака и недостаточном количестве топлива для полета до аэропорта назначения. Воздушное судно произвело благополучную посадку в аэропорту Boston (США). По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произведена замена неисправного привода клапана левого внутреннего топливного бака.

Дым в багажном отсеке

25 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWN, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Ереван (Армения). На борту находились 160 пассажиров. После занятия крейсерского эшелона полета 330 произошло срабатывание сигнализации дыма в заднем багажнике. Экипаж выполнил необходимые процедуры

согласно QRH и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. После эвакуации пассажиров и выгрузки багажа был обнаружен очаг возгорания в одном из контейнеров – набор химических реагентов для проведения лабораторных опытов. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Ереван с задержкой 4 часа.

Проблемы с управляемостью

25 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании Lufthansa, 1991 года выпуска, регистрационные знаки D-ABIL, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Aberdeen (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 50 м.м. северо-восточнее Amsterdam (Нидерланды), экипаж объявил аварийную ситуацию, доложив о проблемах с органами управления, ограничивающими возможности маневрирования. Экипаж произвел ускоренное снижение до эшелона полета 150 и развернулся в направлении Амстердама. Все аварийные силы в районе Амстердама были приведены в повышенную готовность. После занятия эшелона полета 150 экипаж сообщил об успешной перезагрузке системы управления, приведшей к возвращению нормальной управляемости воздушного судна, в связи с чем принял решение о прекращении захода в Амстердам и следовании на аэродром назначения с набором эшелона полета 230. Через 1 час после начала снижения с эшелона полета 360 и через 45 минут после принятия решения о прекращении захода в Амстердам экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Франкфурт-на-Майне. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Недостоверные показания скорости

25 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BKX, выполнял рейс из Екатеринбурга в Шереметьево/Москва. На борту находились 135 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Екатеринбурга экипаж обнаружил недостоверные показания скорости и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

Проблемы с навигационной системой

25 мая экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании US Airways, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N253AY, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Philadelphia (США). На борту находились 110 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 120 м.м. западнее Shannon (Ирландия), экипаж принял решение развернуться и произвести посадку в аэропорту Шеннон, сообщив о невозможности самостоятельной навигации и запросив векторение в зону ожидания для выработки топлива. После выработки топлива на эшелоне полета 120 в течение 1 часа 10 минут экипаж приступил к заходу на посадку. Через 1 час 45 минут после принятия решения о следовании на запасной аэродром воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 аэропорта Шеннон. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Запах дыма

26 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Северный ветер», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRD, выполнял рейс из Heraklion (Греция) в Шереметьево/Москва. На борту находились 217 пассажиров и 9 членов экипажа. В полете в системе кондиционирования воздуха появился запах дыма. Экипаж принял решение произвести посадку в Bourgas (Болгария). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бургас.

Попадание птицы в двигатель

26 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Expressjet, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N830AS, по соглашению с United выполнял рейс из Washington/Dulles (США) в Montreal (Канада). В процессе набора высоты после взлета ВПП 01 правой аэропорта Вашингтон произошло попадание птицы в правый двигатель (CF34). Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 центральную аэропорта имени Даллеса. Резервный Canadair CRJ-200 прибыл в Монреаль с задержкой 2 часа 45 минут.

Отказ гидросистемы

26 мая экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Mahan Airlines, регистрационные знаки EP-MOH, выполнял рейс из Tehran/Mehradbad в Rafsanjan (Иран). На борту находились 68 пассажиров. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Рефсенджан произошел отказ гидросистемы. Экипаж принял решение произвести посадку в аэропорту Kerman (Иран), расположенном в 46 км восточнее Рефсенджана, ввиду наличия там более длинной ВПП (3500 м вместо 3000 м) и лучшей технической базы. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 аэропорта Керман и было остановлено на ВПП из-за невозможности самостоятельного передвижения. Аэропорт был закрыт в течение 1 часа 30 минут до буксировки самолета с ВПП. Пассажиры автобусом были доставлены в Рефсенджан. Через 3 часа после посадки самолет вылетел обратным рейсом в Тегеран.

Столкновение с птицей

27 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N566JB, выполнял рейс из Boston в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 147 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 04 правой аэропорта Бостон экипаж доложил о сильном ударе птицы в створку передней опоры шасси при отрыве от ВПП. На высоте 4000 футов экипаж прекратил набор, сообщил о значительной вибрации после столкновения с двумя гусями. Орган ОВД сообщил об отсутствии посторонних предметов ВПП во время осмотра. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 правую аэропорта Бостон.

Вибрация двигателя

27 мая экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании US Airways, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N271AY, выполнял рейс из Athens (Греция) в Philadelphia (США). В процессе набора высоты после взлета из Афин при пересечении эшелона полета 150 экипаж прекратил набор, сообщив о необычном шуме при отсутствии какой-либо индикации. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 070 и занял зону ожидания для выработки топлива, сообщив впоследствии о вибрации двигателя (PW4168). Через 1 час 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 03 левую аэропорта Афины. Рейс был отменен.

Ухудшение самочувствия члена летного экипажа

27 мая экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11F авиакомпании UPS United Parcel Service, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N290UP, выполнял рейс из Anchorage (США) в Seoul (Южная Корея). Следуя по маршруту в районе Анадыря на эшелоне полета 400, экипаж сообщил о проблеме со здоровьем у члена летного экипажа и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Анкоридж.

Неуборка шасси

27 мая экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ямал», регистрационные знаки VP-BAA, выполнял рейс из Новосибирска в Тюмень. На борту находились 33 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Новосибирска не произошла уборка шасси. После выполнения проверок экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в новосибирском аэропорту Толмачево.

Неполная уборка шасси

27 мая экипаж самолета Airbus A340-600 авиакомпании Thai Airways, 2005 года выпуска, регистрационные знаки HS-TND, выполнял рейс из Bangkok (Таиланд) в London/Heathrow (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета из Бангкока экипаж прекратил набор на эшелоне полета 150 из-за незакрытия одной из створок шасси. После выполнения проверок экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 1 час 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бангкок. Рейс был отменен. При проверке был обнаружен неисправный датчик приближения.

Проблема с механизацией

27 мая экипаж самолета RRJ-95B авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки RA-89017, выполнял рейс из Перми в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево на высоте 600 м экипаж доложил о проблемах с механизацией. Спустя 2 минуты экипаж сообщил об устранении проблемы и принял решение о посадке на аэродроме

назначения. Через 7 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Проблема с шасси

27 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Air Berlin, 2012 года выпуска, регистрационные знаки D-ABMI, выполнял рейс из Berlin/Tegel в Munich (Германия). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 26 правую аэропорта Мюнхен при пересечении высоты 600 футов экипаж ушел на второй круг из-за технической проблемы с шасси. Через 12 минут, выполнив после повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 26 правую.

Неустановленный запах

27 мая экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2008 года выпуска, регистрационные знаки C-FNAX, выполнял рейс из Montreal в Calgary (Канада). На борту находились 95 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 120 м.м. северо-западнее Монреаля, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о газах неизвестного происхождения в салоне. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Монреаль. Самолет был остановлен на ВПП и впоследствии отбуксирован на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-технической бригадой была произведена проверка с использованием ультрафиолетовых ламп, замена фильтров и очистка левой системы кондиционирования воздуха с последующей гонкой двигателя на земле на максимальной тяге для полной очистки от запахов.

Опасное сближение при ОВД

27 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Alaska Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N792AS, выполнял рейс из Portland в Anchorage (США). На борту находились 143 пассажира и 9 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 15 аэропорта Анкоридж экипаж получил разрешение на посадку. Экипаж грузового самолета Beech 1900 авиакомпании Alaska Central Express выполнял рейс из Anchorage в Sand Point (США). На борту находились 2 члена экипажа. Экипаж находился перед ВПП 15, ожидая разрешения на взлет после посадки другого самолета. После освобождения ВПП приземлившимся самолетом экипаж Beech получил разрешение на взлет с информацией о заходящем на посадку самолете Boeing 737 на удалении 2 м.м. В 15.09 (23.09 UTC), примерно через 1 минуту после выдачи разрешения на взлет, диспетчер «Вышки» дал указание экипажу Boeing 737 уходить на второй круг с отворотом на курс 220°, измененным затем на курс 250°. Оба экипажа были переведены на связь с «Вылетом». По сообщению Национального совета по безопасности на транспорте США (NTSB), экипаж самолета Beech произвел взлет и выполнил разворот вправо. Экипаж Boeing 737 также развернулся вправо. Боковой интервал между воздушными судами уменьшился до 0,25 м.м при отсутствии вертикального. Событие классифицировано как угроза столкновения. Проводится расследование.

Сводка METAP по аэродрому Анкоридж:

PANC 280053Z I40I2G24KT IOSM FEW043 SCTO55 OVC090 I2/03 A3OIO RMK AO2 SLPI92 SH DSNT NW-NE TOI220028
PANC 272353Z I40I2GI9KT IOSM FEW043 BKNO55 OVC085 I3/03 A3OIO RMK AO2 SLPI94 VIRGA W 60000 TOI280028 IOI28 20I00 55002
PANC 272253Z I40I4G2IKT IOSM FEW030 SCT043 OVC070 I3/03 A3OIO RMK AO2 RAE47 SLPI94 PRESENT WX VCSH E-SE P0000 TOI280028
PANC 272I53Z I5OIIG2OKT IOSM -RA FEWOI2 SCT043 OVC070 I2/03 A3OII RMK AO2 SLPI95 P0000 TOI220033

Выключение двигателя

28 мая экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Jetstar, 2003 года выпуска, регистрационные знаки VH-EBD, выполнял рейс из Singapore (Сингапур) в Melbourne (Австралия). На борту находились 210 человек. В процессе набора высоты после взлета из Сингапура в 140 м.м. от аэродрома вылета экипаж прекратил набор на эшелоне полета 290 из-за индикации низкого давления масла в двигателе (CF6). Экипаж выключил двигатель, объявил срочную ситуацию и возвратился на аэродром вылета. Через 55 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 02 центральную аэропорта Сингапур. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Прерванный взлет

28 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Северный ветер», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BRO, выполнял рейс из Нижнего Новгорода. В процессе разбега для взлета из аэропорта Стригино экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации открытия дверей отсека авионики.

Столкновение с птицей

28 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDK, выполнял рейс из Riga (Латвия) в Шереметьево/Москва. На борту находились 94 пассажира. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Шереметьево было обнаружено повреждение воздухозаборника силовой установки № 2 со следами от столкновения с птицей.

Сигнализация пожара в нише шасси

29 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2003 года выпуска, регистрационные знаки EI-DAL, выполнял рейс из Palma Mallorca (Испания) в Memmingen (Германия). На борту находились 148 пассажиров. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 24 левой аэропорта Мальорка произошло срабатывание сигнализации пожара в нише шасси. Экипаж прекратил набор на высоте 5500 футов, выпустил шасси и занял зону ожидания на высоте 3000 футов для выработки топлива. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 левую аэропорта Мальорка. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили.

Резервный Boeing 737-800 прибыл в Мемминген с задержкой 6 часов. EI-DAL возобновил полеты через 8,5 часов после возврата. В авиакомпании сообщили о ложном срабатывании сигнализации пожара в отсеке шасси.

Запах гари

29 мая экипаж самолета Boeing 787-800 авиакомпании ANA All Nippon Airways, 2013 года выпуска, регистрационные знаки JA820A, выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Beijing (Китай). На борту находились 105 человек. Через 20 минут после взлета, сразу после занятия крейсерского эшелона полета 340 экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета по причине запаха гари в хвостовой кухне. После отключения электропитания кухни запах рассеялся. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 правую токийского аэропорта Нарита. По сообщению представителя авиакомпании, причиной появления запаха оказалась неисправная электропечь на кухне. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другой рейс.

Невыпуск предкрылков

29 мая экипаж самолета RRJ-95B авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки RA-89022, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Пермь. В процессе захода на посадку в аэропорту Пермь после выхода из четвертого разворота экипаж сообщил о необходимости прохода без посадки. На запрос о причине экипаж сообщил о невыпуске предкрылков и запросил зону ожидания на 15 минут для выполнения необходимых процедур. Спустя 11 минут экипаж доложил о готовности к заходу. Через 8 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пермь. 30 мая при выполнении технического перелета из Перми в процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево механизация крыла была выпущена со второй попытки. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Прерванный взлет

29 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDE, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе разбега с ВПП 14 правой в аэропорту Домодедово после пробега около 450 м экипаж на скорости 70 узлов прекратил взлет из-за блокировки тормозной системы. Воздушное судно было отбуксировано на перрон.

Отказ гидросистемы

29 мая экипаж грузового самолета Boeing 747-400 авиакомпании TNT Airways, 2007 года выпуска, регистрационные знаки OO-THC, по соглашению с Emirates SkyCargo выполнял рейс из Dubai/Maktoum (ОАЭ) в Frankfurt/Main (Германия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Франкфурт-на-Майне экипаж доложил об отказе гидросистемы и продолжил заход. Воздушное судно благополучно

приземлилось на ВПП 07 центральную аэропорта Франкфурт-на-Майне с незакрытыми створками шасси. Самолет был остановлен на ВПП и затем отбуксирован на перрон.



Буксировка OO-THC на перрон

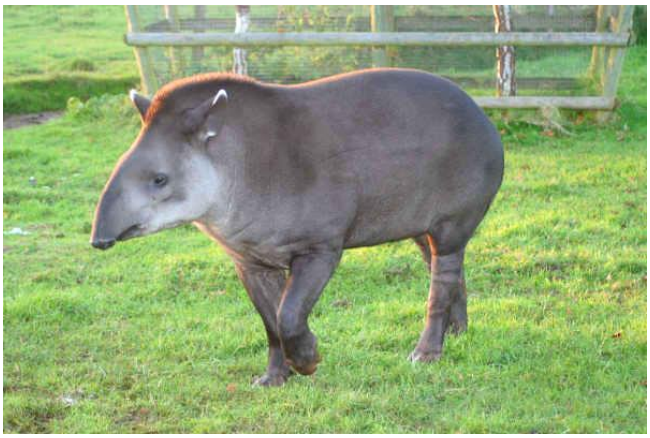


Сигнализация пожара в нише шасси

29 мая экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Copa Airlines, регистрационные знаки HP-1837CM, выполнял рейс из Havana (Куба) в Panama City (Панама). На борту находились 115 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Больших Каймановых островов, произошло срабатывание сигнализации пожара в нише шасси. Экипаж принял решение произвести посадку в аэропорту Grand Cayman/Owen Robert, где воздушное судно благополучно приземлилось. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Расчетное время задержки прибытия рейса в аэропорт Панама-Сити составляло 4 часа 15 минут.

Проблема с наддувом

30 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Arabia, 2013 года выпуска, регистрационные знаки A6-ANQ, выполнял рейс из Chittagong (Бангладеш) в Sharjah (ОАЭ). На борту находились 137 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 23 аэропорта Читтагонг экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов из-за проблем с герметизацией и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Читтагонг. Самолет вылетел повторно через 1 час 50 минут после посадки и прибыл в Шарджу с задержкой 2 часа 30 минут.



30 мая экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании Total Linhas Aereas, 2000 года выпуска, регистрационные знаки PR-TKB, выполнял чартерный рейс из Coari в Manaus (Бразилия). На борту находились 45 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе разбега для взлета из аэропорта Коари произошло столкновение воздушного судна с тапиром, приведшее к повреждению правой основной опоры шасси. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения Манаус, расположенного на удалении 200 м.м. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Манаус, где была объявлена тревога. Самолет остановился в пределах ВПП без возможности самостоятельного руления. Пассажиры были высажены на ВПП. Аэропорт был закрыт в течение 2 часов на время буксировки самолета с ВПП. Бразильские (южно-американские) тапиры могут достигать длины 2,5 м, высоты в холке – до 1 м и варьируются по массе от 150 до 300 кг. *На фото: бразильский тапир.*



PR-TKB на ВПП (фото: аварийные службы Манауса)



Неуборка закрылков

30 мая экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXU, выполнял рейс из Белгорода во Внуково/Москва. В процессе набора высоты после взлета из Белгорода не произошла уборка закрылков. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Белгород.

Отказ двигателя

30 мая экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании SBA Santa Barbara Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки YV450T, выполнял рейс из Caracas (Венесуэла) в Miami (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета из Каракаса произошел отказ одного из двигателей (RB211). Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Каракас. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Майами с задержкой 7,5 часов.

Утечка из гидросистемы

31 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2002 года выпуска, регистрационные знаки PR-MBZ, выполнял рейс из Brasilia в Belem (Бразилия). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Белен. При освобождении ВПП в районе основной опоры шасси был замечен дым, причиной которого оказалась утечка и попадание гидрожидкости на горячие тормоза.

Задымление было быстро ликвидировано техническим персоналом авиакомпании. Самолет находился на земле в течение 32 часов.

Столкновение с птицей

31 мая экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2013 года выпуска, регистрационные знаки VP-BOC, выполнял рейс из Larnaca (Кипр) в Шереметьево/Москва. При послеполетном осмотре самолета в аэропорту Шереметьево техником была обнаружена вмятина со следами от столкновения с птицей под форточкой командира воздушного судна. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Падение уровня гидрожидкости

31 мая экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BGP, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Орск. Следуя по маршруту, экипаж обнаружил падение уровня гидрожидкости в системе и принял решение произвести посадку в аэропорту Оренбург.

Попадание птицы в двигатель

31 мая экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2014 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BRW, выполнял рейс из Астрахани в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета из Астрахани на высоте 150 м произошел удар с глухим звуком с левой стороны самолета. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре были обнаружены следы попадания птицы и погнутость лопаток вентилятора двигателя № 1.

Проблема с закрылками

31 мая экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Swiss European Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки HB-IXQ, выполнял рейс из Venice (Италия) в Zurich (Швейцария). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 28 аэропорта Цюрих экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о проблемах с закрылками, и ушел на второй круг с набором высоты 7000 футов. После выполнения предписанных процедур экипаж принял решение произвести посадку с не полностью выпущенными закрылками. Воздушное судно на повышенной скорости (путевая – 155 узлов) благополучно приземлилось на ВПП 34 аэропорта Цюрих. Самолет освободил ВПП и зарулил на перрон.